

Sava - cesla skozi čas

Reke so kakor utripajoče žile narodov: iz njih se dramí prvo življenje — k njim se človek vrača zmerom od kraja

Silna je reka, gigantska, kadar vsa spenjena dere in podira, si grize nova pota, odnaša tod in naplavlja tam. Silnejša je kot vihar in ogenj. Večna je. Vse v njej in okrog nje se neprestano menjava, ona ostaja. Veličastna je še, kadar se vsa majhna in utrujena prečka po strugi in grize in vijuga preko sočnih polj z vasicami in mesti ali kadar se liže na dnu skalnega korita in strmijo vanjo visoke stene s skrivenčnimi drevesi ter se nad njo spreleta-

no skalovje, napravili 4072 klafter (2737 metrov) vlačilne steze za volovsko vprego, da so potegnili brodove proti toku do lažje zmogljivih tokov. Za topo so obstružili posestniki morali odstopiti svet v širino treh klafter, skoro 6 metrov sveta, ki so ga morali vključiti v vlačilno pot vzdolž reke na obeh straneh. Nadzirati so morali in vzdrževati vsak svoj odsek ter skrbeti za utrjevanje obrežja, ki je moralo biti zasejano z belo vrbo, katere kore-

Račice pri Zidanem mostu do Kašlja. Pozneje je bila tarifa precej nižja. Sleherni, ki je prihajal z natovornjeno ladjo ali ki je uporabljal stranska pota, je bil dolžan, da se je prijavil v Račice, kjer je plačal predpisano vodnino ali vodni col. Prejel je boleto ali uradno potrdilo, ki jo je moral na poziv pokazati nadzornim organom. Mitničarji so bili počitka v Litiji, na Prusniku in v Račici. Pozneje, koncem 18. stoletja, so mitnice pomnožili. Glavni uradi so bili v Zalogu, na Prusniku, v Jesenicah pri Savi (okraj krški), vmesne mitnice pa so bile med drugimi v Krškem, Račici in Zagorju.

Vlačilna pot pa ni služila zgolj brodarstvu, temveč tudi kot pot, na kateri so pobirali popotni denarčič od pešcev in vozov. Od Zaloga do Krškega si moral plačati 34 krajcarjev, od Krškega do Siska pa goldinar 80 krajcarjev. V Prusniku je uprava zgradila velike hleve za vole ter vse skupaj oddala v najem. Marija Terezija je določila tovrstno od centa (Sa cent) od Siska do Krškega na 13 krajcarjev, od vedra (Sa vederu) pa 13 krajcarjev. Poklicni brodniki, brodarji ali ladjarji so potrebovali za to pot debelih osem dni, od Krškega do Zaloga pa šest dni. Zaslužili so od centa 11, od vedra 11 in pol krajcarjev, za drugo pa 25 goldinarjev; navzdol od Zaloga do Krškega 5 goldinarjev 55 in pol krajcarjev, od tod do Siska pa 26 goldinarjev.

Brodarsko sodne stvari je obravnaval urad na Prusniku, ki je bil podrejen okrožnemu uradu in deželnemu glavarstvu v Ljubljani. Za udobno prevažanje so zgradili tudi skladišča v Zalogu, v Krškem in v Sisku. Čitjih upravniki, »speditorji«, so bili podrejeni in odgovorni uradu na Prusniku.

Na Ljubljani so vozili dokaj veliki brodovi, ki so imeli do 300 centov nosilnosti. Ljubljanski magistrat je leta 1564. kupil devet takih brodov za 9 disoč goldinarjev. Za les takega broda so zahtevali leta 1598. mimo 90 goldinarjev še suknjič iz dobrega blaga (londna). Manjši brodovi z nosilnostjo 40 centov so imeli obliko v dolžino potegnjenega korita in so bili last čeha »Malih brodarjev«. V tem čehu je bilo okoli leta 1599. na Vrhnikih 60 brodarjev, na Igu, v Podpeči in Ljubljani pa po trideset.

Za Valvazorja

Za Valvazorja so brodarili po Savi s čolni, ki so bili podobni svinskim koritom, iz česar je omenjeni zgodovinar inatil na ime Sava (korito = Sautrog, torej Sau = Sava) Ravnila sta ga dva človeka, nosilnost čolna pa je bila 30 centov. Ko pa je postala Sava z regulacijo plovnejša, je dobil brodič smotrnejšo in lepšo obliko. Rilec se je spredaj v lahmem loku dvignil v višino moža, na krmu pa je bil nekoliko ožji in manj zvit. Skušali so sicer uvesti še kako drugačno obliko, toda vedno so se vrnili k stari, ki je naravi reke še najbolj odgovarjal. Gabrijel Gruber je na primer poskušal celo z jambori in jadrji, pa je ustrelil mimo.

V tej dobi so prevažali v glavnem vino iz Hrvaške in z Dolenjskega proti Ljubljani. Vojne v Evropi, tako na primer turška vojna 1788. in sledeče leto vojna med Francijo in Italijo, so dale tovorom na Savi drugo vsebino. Gabrijel Gruber je predložil leta 1784. načrt za temeljito in sistematično regulacijo Save v etapah. Njegovo delo je po večini izvršil Ljubljčan Jožef Šemerl (roj. 1752.). Šemerlovi načrti so savsko strugo temeljito spravili v red. Njegova delavnost je segala tja do Zidanega mosta. Promet se je pocenil, kar kaže najbolj, da je državni erar pri vojaških transportih v času od 1. julija 1799. do zadnjega junija 1801. prihranil 156.368 goldinarjev na vozninah. Uredba z najvišjega mesta 11. julija 1803. je naročila, da se regulira Sava tako, da se bo lahko vršil promet z velikimi ladjami. To naročilo pomeni začetek in izvedbo številnih in važnih naprav, proti katerim so prejšnje skoro igrače. V glavnem je bila temeljito preurejena vlačilna pot skozi do hrvaške meje. Višek v tem sklopu dela, ki

se je vršilo z nekakšno mrzlično navdušenostjo, je pod cesarjem Jožefom II. silna ideja, ki bi zvezala Jadransko morje in glavno mesto monarhije z mrežo vodnih poti. Do izvedbe tega velikega zasnutka sicer ni prišlo, toda povzročil je, da so kot pripravo začeli regulirati vse večje reke bivše monarhije tako na primer Kolpo v sklopu s Savo, Savinjo, Dravo in Muro. Načrt je bil za tisto dobo nezasišan in bi še danes predstavljal mobilizacijo kapitala in delovnih sil za celo desetletje. Proracun te smeje transalpine vodne zveze z osrčjem monarhije je znašal nad dva milijona goldinarjev. Prav zaradi ogromnih stroškov in nekaterih drugih nepremostljivih zaprek je ta genialni zasutek, ki ga je mogel ustvariti predzren duh, podlegel večno veljavnim zakonom možnosti.

Tem bolj pa so se oklenili nadaljnje regulacije Save. Kmalu je lahko pripeljal ogrski brod, barcella, 800 — 1000 centov tovara do zagrebškega mostu in celo do že omenjenih Jesenic. Okoli leta 1800. je plul mimo Siska že brod s 5000 — 6000 centi do Donave. Od Jesenic na kranski meji so pripule kranjske »domabase« z blizu 300 centi tovara do same Ljubljane. Tačas so začeli ploviti tudi po Savinji do Celja. Dotlej so prevažali po Savinji navzdol le v glavnem soščke z apnom na splavih.

Sava za Napoleonovih dni

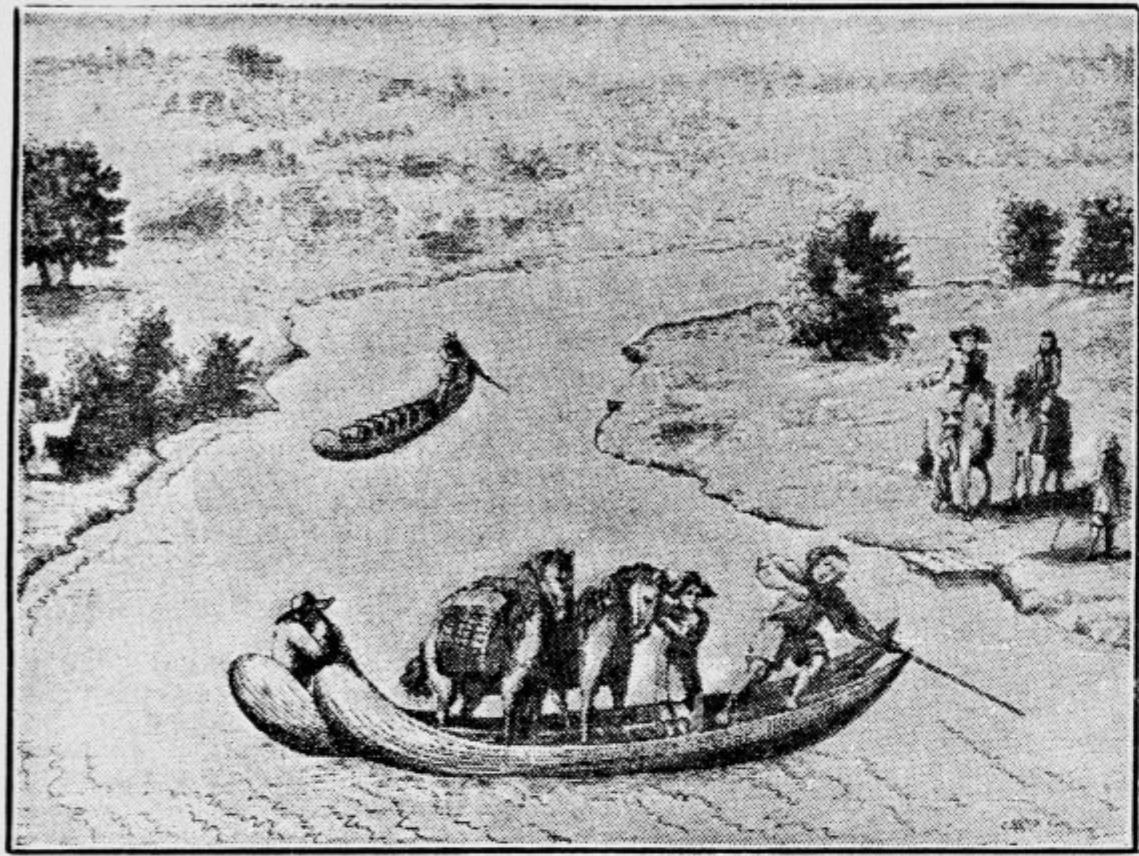
Tudi sledeče obdobje francoske okupacije je bilo velike važnosti za ureditev rečne plovbe, ker so imeli francoski inženjerji bogata izkustva. Stevilni projekti pa so ostali neizvršeni. Po miru v Schönbrunnu sta ženijska častnika Bellonet in Valepis preiskala vso strugo od črnuškega mostu do hrvaške meje. Predlagala sta mnoge izboljšave in nove graditve. Leta 1810 sta po nalogu generalnega intendanta grofa Daucyja inženjerja Franc in Jožef Münzel napravila razne načrte, po katerih so začeli med drugim graditi tudi vlačilno pot pod Pogankom ter prav tako pot in poleg tega še kanal v Prusniku. Širok 6,3 m, po katerem so odslej brodovi vozili brez nevarnosti. Francozi so za ilirske province z odredbo 25. julija leta 1811 ustanovili tudi zavarovalno družbo za vse od Siska do Zaloga vozeče brodove. Te-

se je dviganje broda če bi kje naselil. Brodove so gradili v glavnem v Zalogu, Klečah, Račici, Krškem in v Litiji. V Litiji so prebivali glavni lastniki brodov. Tu so gradili ne samo brodove za plovbo po gorenji Savi, temveč tudi »barkase« za plovbo po spodnjem toku med Zemunom in Siskom, ki so bile opremljene z malimi kormi in strehami in so veljali 1500 do 2000 goldinarjev.

Tovor in prometni personal

Posluga savskega broda je obstojala največkrat iz sledečih oseb, 14 do 16 po številu: krmilar ali »zadnik«, prednji mož ali »prednik«, pomagač, potem sledeči trije po imenu »vse peti«, osem »krmarov«, od katerih so bili štiri zaposleni spredaj in štiri zadaj, in slednji dva »brodnika«, ki sta upravljala vrvi. Moštvo je prejemalo za enkratno vožnjo navzdol 5 do 10 goldinarjev in hrano trikrat na dan, obstoječo iz funta mesa, kruha in vina. Po Savi so tovorili fižol, oves, ječmen, klij in laneno seme, koruzo, vino v barilah ali pa v večjih sodih, »bankah« ali »bunkaricah«, in slednjič blago v balah. Vlačili so proti Savi z volji. Z ozirom na moč toka so vpregli do tri vprege po sedem parov volov, samo med Renkami in Zagorjem, kjer je savsko korito najožje, ni bilo vlačilne steze in so vlekli ljudje po desnem bregu. Po letu 1840. je tako zvana »cesarska kamra«, torej oblast, zgradila tudi v tem predelu stezo in je ime »cesarska kamra« ostalo za ta predel korita do danes.

Ko so zgradili južno železnico, se je vlačilna pot na levem bregu morala umakniti pred železniško progo na desni breg. Tehnično nadzorstvo od Zaloga do hrvaške meje je imelo sedež v Litiji. Radečah in Krškem. Na terenu je bilo vedno dovolj strokovno izvedenih ljudi, ki so skrbeli za nemoten prevoz in popravljanje korita. Tako urejena plovba je omogočila, da je letno 500 — 600 brodov prevozilo opisano progo. Zgraditev železnice pa je zadala savskemu brodarstvu smrten udarec. Kar kmalu je brodarstvo propadalo, mnogo ljudi je izgubilo vse zaslužek. Mitnice in druga poslopja, v katerih so bili uradi, so propadla. Tako je videti še danes pred vhojem v hrastniški predor na desnem bregu razvalino tamkajšnje mitnice, dočim je



Življenje na Savi pred 100 leti

vajo ptice. Nikdar ni slaba ali usmiljena. Vedno nekaj v njej ali nad njo, kar je kot nikoli izrečena, težka skrivnost, vest, nakana, drget. Daje in jemlje, zida in razdira, gradi in ruši, kot da je razumno in živo bitje, ki ga nikoli ne bomo razumeli. V njej so tisočletja izkušenj, v njej je modrost tudi takrat, kadar se nam zdi najbolj brezumna. Daje, čeprav tisti čas jemlje. Vedno je kdo na vrsti, ki od nje živi ali umira. Reka je Usoda krajem, po katerih se preliva. Usoda telesa in dobrin tako kot usoda duš ob njenih bregovih. Reka je tako kot zemlja, kot zrak ali svetloba in toplota življenje samo. Morje, reka, potok, žuboreči vir izpod mahovite skale ali pa droben hlap, zgubljen in neviden v vsejiru — del stvarstva kakor človek, ista večnostna slika. Oba nerazdružna, drug drugemu začetek in konec. Poezija in stvarnost...

Za Rimljanov

Rimljanom je bila Sava stvarnost v še večji meri kot dandanes nam. Za zvezo med domovino in provincami so se posluževali Ljubljani — Navpota ali »Brodove nosečega« toka in Save. Od Ogleja do Vrhnik so zgradili cesto ter po Ljubljani in Savi prihajali do Donave in dalje, širili svojo kulturo, vnašali svoje bistvo. Potem je prišel propad imperija. Tja do 11. stoletja so divjale vojne vihere in reka je drvela svoja pota brez haska. Divja, polna ovir, nevarnih brzic je brodarstvu le uporno služila. Tu so že vojne 16. in 17. stoletja. Šele zdaj spoznajmo važnost reke za prodiranje armad. Izboljšujejo, regulirajo, toda za silo. Leta 1717. postane Trst prosta luka. Razmahne se brodarstvo. Od Trsta in Reke drži odslej tudi vodna pot proti Dunaju in dalje. Nekaj let kasneje, leta 1725., je general Schmettau pregledal s svojimi inženjerji vso reko do Beograda in podal poročilo, kaj, kako in kje je treba izboljšav, regulacij.

Ljubljani je tudi takrat tekla leno, poplavljalna barje. Ob bregovih so zasadili hraste in bukke, ki naj bi varovale brodove pred viharji, za časa poplav pa ko se je barje spremenilo v eno samo morje, naj bi nasadi na obeh bregovih kormali varno smer korita. Odstranili so iz struge nevarne kletči, čeri in druge ovire. Zgradili so drage vlačilne poti za potezanje brodov proti toku. V tem oziru je bilo največ storjenega v zasavskih tesneh, ki se začinjajo pri postaji Sava ter segajo do Zidanega mosta.

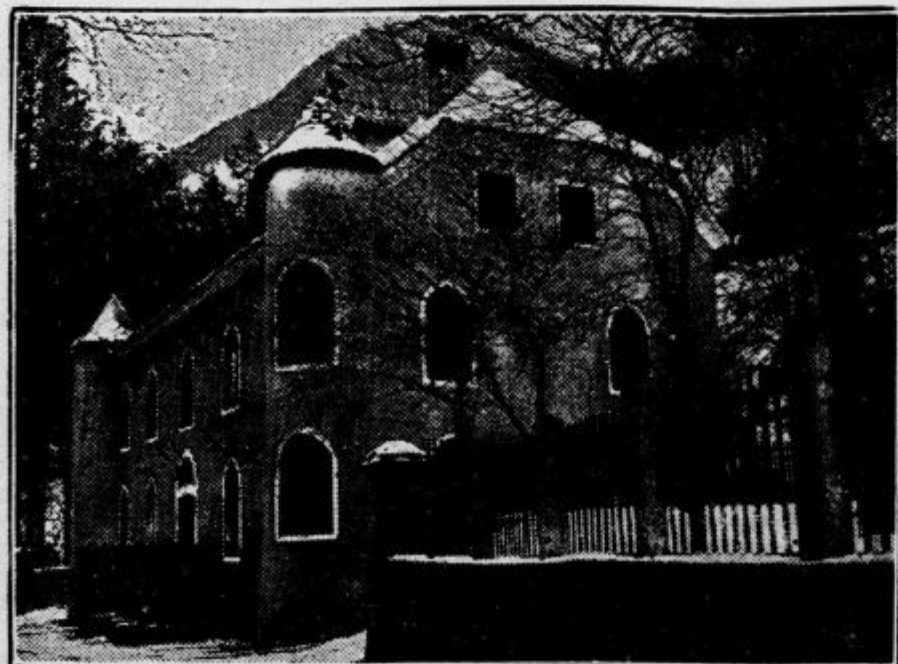
Povsem drugačne so bile razmere v slavonskih ravninah. Tam je bilo korito nizko, širše, razcepljalo se je v številne rokave in rokavce, v teh so nastajale naplavine, usedline in brodovi, ki so morda po spretnosti brodarjev v tesneh ušli ostrim skalam, so tu pogosto naselili. Tudi tu so storili, kolikor se je pač dalo. Brodniki so morali z dolgimi drogovi sami rušiti in odstranjati nastale naplavine. V tesneh pa so predstavljale najnevarnejšo oviro brzice, slapovi, ogromne skale, ki so se zvalile z visokih bregov v sredo struge, ter ožine kjer so spretne roke komaj rešile dragoceni tovar in življenje brodnikov. V tej dobi je bilo napravljeno mnogo regulativnega dela prav v tesneh, kot na primer v Berdajsovem grabnu, pri Koritniku, v Renkah in drugod. Razstrelili so nevar-

nine, kot je znano. Izvrstno vežejo zemljo. Če je kdo pot zanamiral, je moral odstopiti še nadaljnje tri klaftre. Vsa regulativna dela, za katera je napravil načrte inž. poročnik Ernest W. Durchlasser, so stala težkih 200.000 goldinarjev. V niz raznih, s to vsoto izvršenih naprav spada tudi 480 klafter (855 m) dolgi kanal na Ljubljani blizu Vevč, ki je imel devet zatvornic. O njem imamo strokovno poročilo izvedenca Tobije Gruberja, ki pravi, da se ta kanal za brodarstvo zaradi številnih zatvornic ni obnesel. Za Gruberjeva časa je bil ta kanal že popolnoma razsut in opuščen. Načrti za obnovitev pa so zapali v fasciklu.

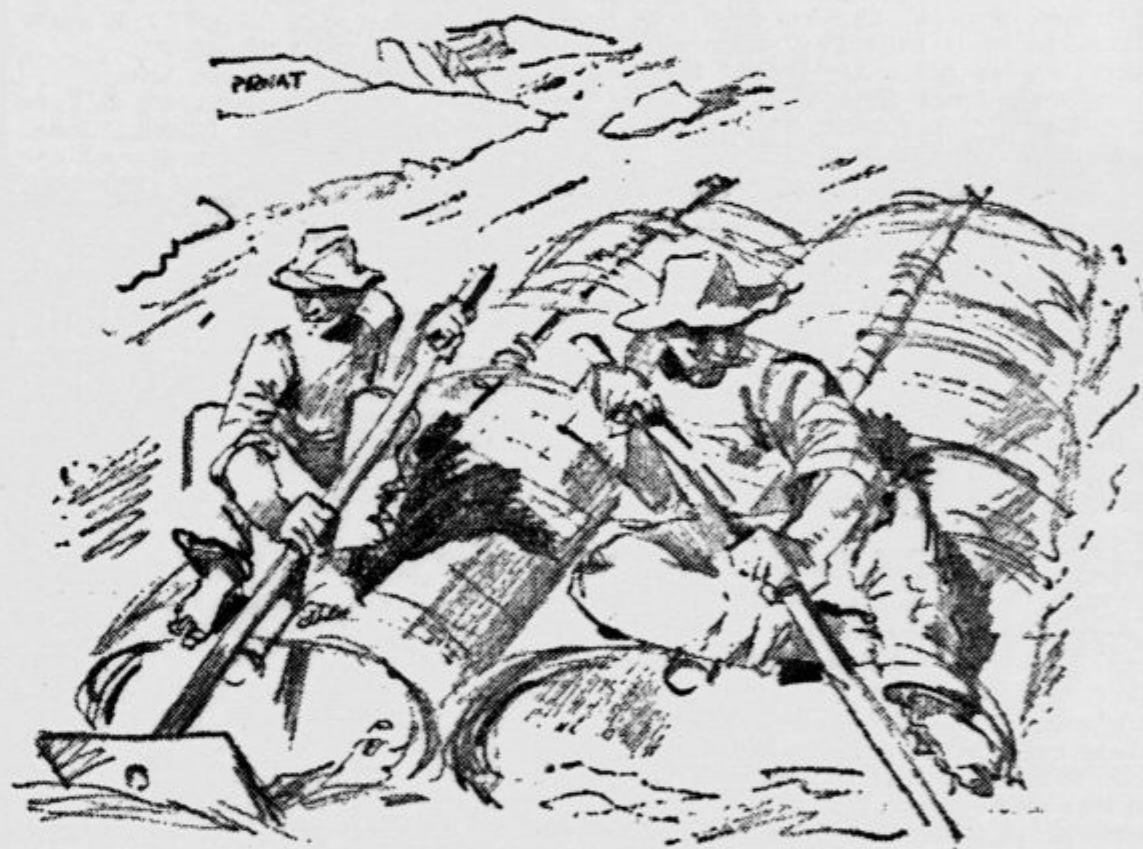
Borba za strugo

L. 1737. je ogromen zemeljski usad pri Prusniku, kjer stoji dandanes blizu Zagorja Potiorekov gradič, savsko strugo skoro zaježil. V tem nekako 450 metrov dolgem predelu je zaradi tega nastala ena najbolj nevarnih brzic, ki še danes našim kajakašem kakšno neprijetno zagode. Sava je tu »na jezcu«, brzela s hitrostjo 3,5 do 4,8 m na sekundo. O delih v tem odseku imamo podrobne zapise Zadostuje naj navedba, da so tu korito nekoliko poglobili, regulirali ter s tem omogočili vsaj brodu, da je olajšan tovor, ki so ga morali znositi na drugi konec brzice, brez resnejše nevarnosti minil deroči predel. Istočasno v letih 1736 do 1737. so zadovoljivo odstranili tudi brzice pri Zidanem mostu, v Renkah in nevarne skale med Renkami in Zagorjem. Zgradili in mestoma v živo skalo preložili so tudi vlačilne steze. Vsa ta dela so služila smotru: poživiti trgovino, in vojaškim transportom med kraljestvom Ogrskim, Hrvaško, Slavonijo in Srbijo ter Jadranskim morjem in Italijo. Vzdrževalni nadzornik Anton Hauptmann je moral vsako leto po dvakrat pregledati vso pot in sicer po spomladanskem in jesenskem deževju od Vrhnik do hrvaške meje. V pomoč mu je bil izvedenec za kanale in zatvornice Štefan Sili. Zaradi varnosti prometa in trgovine so med Brodom in Gradiško na obeh straneh do neke širine izsekali gozdove in postavili stražo.

Deželni glavar grof. pl. Auersperg je določil tovrstno, ki je znašala za vožnjo do Kleč ali Kašlja 15 goldinarjev nemške veljave, računano s postaje Mokrice pri Brežicah, in 9 goldinarjev od



Grad Prusnik



Splav barigel

meljna glavica je obstajala iz 100 deležev po 150 frankov. Za vsak brod je bila določena odškodnina 130 frankov. Marca leta 1809. je začel obratovati celo poštini brod za blago in ljudi od Zaloga do Siska. Vozna karta za potovanje proti toku je veljala dva goldinarja po osebi, pristojbina za cent tovara pa dva goldinarja 6 krajcarjev; povratna karta pa je veljala 2 goldinarja 24 krajcarjev, oziroma goldinar 24 krajcarjev. Vožnja je trajala navzdol tri dni, navzgor pa 14 dni.

Oblast je budno skrbela za varnost plovbe, toda kljub temu je bilo mnogo nesreč, največ zaradi nepazljivosti na brodovih uslužbenega osebja. Zato je bila izdana uredba 26. junija leta 1817., ki je veljala takrat za plovbo na Donavi. Med drugimi predpisi je bila tudi določba, da je smela biti dolžina broda brez srednjega in zadnjega dela ne manj kot 18 klafter (34 m), širina pa 9 čevljev. Izšel je tudi odlok, ki je za vsak brod opredelil štiri možne vojne službe. Leta 1808. je imela savska plovba 107 brodov in 428 vojaških opročenih mornarjev. Pozneje je oprostitev veljala celo za šest mož na en brod...

Vsak brod je dobil evidenčno številko ter so ga vsako leto temeljito pregledali, ali je še sposoben. Stari brodovi iz leta 1817., ki jim je stregla deseterica mož, so okrog leta 1838. napravili prostor modernejšim, večjim in širšim, 27 klafter dolgim in 14 čevljev širokim. Oprema je obstajala iz devetih, po 44 do 46 klafter dolgih kornopnenih vrvi za potezanje in vprego na vole in iz treh lažjih za poteg po ljudeh. Te vrvi so izdelovali iz italijanskega prediva v Litiji in Zalogu. K opremi je spadalo še šest večjih in 12 manjših vesel, 18 okovanih drogov, 3 korci za planje vode in 8 vzvodov

hiša na Prusniku prešla v zasebne roke. Lastniki so jo predelali, neki Francozi ji je dozdal stolpiče in tako je še danes, ko je v posesti Oskarja Potioreka. Lepo jo je videti iz vlaka kmalu med Zagorjem in Trbovljami. Kasneje se je pokazala potreba smotrnega vzdrževanja naprav, ki so služile varnemu prometu in v vedno večji meri tudi otekanju vode, posebno ob poplavih. Stremeli so za tem, da bi regulirali vse korito tako, da bi bilo ob normalnem stanju vode kakih 50 — 90 metrov široko. V ta namen so bile izdane milijonske vsote predvojne veljave.

Danes se marsikje opaža, da so smotrne naprave že porušene in da odnasha reka posebno v terenu med Zalogom in Kresnicami ogromne ploskve rodne zemlje in da postaja ravnina vedno bolj pusta. O tem, kaj in koliko bi bilo treba storiti, da se obvarujejo posestniki nepopravljive škode, naj bi pač razmišljali poklicani ljudje in tudi nekaj ukrenili, ker je vsako leto slabše.

Sava kot plovna prometna žila je danes še pomembna in se je tudi v gornjem toku poslužujejo izključno samo slavarji. Ob normalnem vodostaju lahko plovejo do Trbovlja in dalje. Če pa je voda zelo nizka, morajo čakati pred brzicami pri Prusniku, ker je struga polna skal in bi splavi naselili. Na tem mestu bi bilo treba korito iztreti skalovja, s čimer bi ta predel tesni izgubil nekoliko romantičnosti, toda ustrezno bi bila slavarjem. Morda se bo kdaj našlo nekaj tisočev za ta namen, naloženi bi bili kar najbolje. AMI

Postani in ostani član Vodnikove družbe!