

NOVA CESTA OD VRHNIKE DO PLANINE

RAFAEL OGRIN

Ob koncu XVIII. stoletja je bila večina Vrhniške velik »klanec siromakov«. S Hribom vred je Vrhniška tedaj štela okoli 240 hiš. Med tržani je bilo le kakih 45 kmetov, 195 gospodarjev pa je bilo poddružnikov in bajtarjev. Še med kmeti sta bili dve tretjini četrtinjakov in samo pet je bilo celih zemljakov. Kmetje so imeli v lasti vse njive in travnike, poddružniki pa so imeli poleg svoje bajte le majhen vrtiček in največ nekaj lazov, kjer so lahko kaj malega posejali.

Zemlja večine Vrhničanov ni mogla preživljati, preživljali sta jih Ljubljana in cesta. Blago, ki so ga pripeljali čolnarji v vrhniška skladišča, so domači vozniki vozili v Trst z navadnimi kmečkimi vozovi, v kate-tere je bil vprežen par volov ali par šibkih konj. Močnih konj sploh niso imeli. Nazaj pa so pripeljali drugo blago do vrhniškega pristanišča ob Ljubljani, kjer se je blago preložilo na čolne in prepeljalo po vodi v glavna ljubljanska skladišča. Od tod je šlo preko Beljaka, Celovca in Salzburga na Tirolsko ali v Avstrijo, drugo preko Ptuja na Ogrsko, deloma po Savi in po Donavi.

Povprečno se je prepeljalo s kmečkimi vozovi letno iz Trsta do 300.000, v Trst pa do 200.000 starih centov po 56 kg. S kmečkim vozom in parom volov je peljal vrhniški voznik od Vrhniške do Planine povprečno 10 centov. Za vsak cent je leta 1801 zaslužil 10 kr, z eno vožnjo torej 1 fl 40 kr. Pozneje se je prevoz zaradi vojnih časov podražil.

Poleg domačih kmečkih voz so vozili blago tudi tuji vozniki s težkimi vozovi naravnost s severa proti Trstu. Na take vozove se je smelo nakladati največ 60 centov; nakladali pa so tudi več, kot je bilo dovoljeno. V te vozove so bili navadno vpreženi štirje močni konji.

Cesta je peljala od pristanišča na Bregu mimo sedanje železniške postaje Vrhniškemesto in cerkve na Bregu skozi trg proti Hribu. Ta del poti je bil zelo ozek in skoraj vedno blaten. Nato je peljala stara cesta skozi Hrib in se onkraj farne cerkve obrnila naravnost v Raskovec. Od tu dalje je tekla po starodavni tovorni poti čez klance in doline skozi Logatec, Planino in Postojno v Trst. To pot je ukazal cesar Karel VI. leta 1719 popraviti in razširiti vsaj na tri sežnje (5,7 m), tako da sta se lahko na cesti srečala dva voza. Cesto so popravljali z zastojkarsko tlako in hiteli, da je bila do leta 1728, ko je cesar potoval v Trst, že gotova. Zato

je bila skrajno površno narejena. Šele grof Lamberg, ki je bil leta 1746 imenovan za višjega cestnega direktorja, je uredil cesto, popravil traso med Ljubljano in Vrhniko čez Barje in napravil pri Planini pomožno cesto za primer, ko Unica poplavi glavno cesto.

Glavna napaka stare ceste so bili njeni veliki vzponi in padci. Cesta se je včasih dvigala od 12 do 16 palcev na seženj, to je od 16 do 22%. Zato so bile potrebne priprave, ki so prevoz blaga zelo podražile. Težkim vozovom, ki so prevažali 60 ali še več centov, so morali pripreči od Vrhniške do Planine pri dobrem stanju ceste in ob lepem vremenu še štiri konje ali štiri pare volov; če pa je bila cesta slaba ali ob slabem vremenu, pa še dvakrat toliko.

Za pripravo se je plačevalo od Vrhniške do vrha pred Logatcem od konja ali para volov po 54 kr, enako od Logatca do vrha pri Planini; nazaj pa 40 in 24 krajcarjev. Tako so Vrhničani s prevozom blaga in s pripravi služili lepe denarce, priprave pa so prevoz blaga zelo podražile.

Gradbeni direktor Jožef Šemerl je že leta 1795 napravil načrt za novo cesto od Vrhniške do Planine. Z novo traso naj bi se znižali nagibi, prihranile priprave in bi se tako prevoz blaga pocenil.

Najprej je znižal cesto iz Planine preko Mačkovca. Ko je spomladi leta 1798 Unica zopet poplavela cesto pri Planini in se je moralo voziti po Lambergovi pomožni cesti, je inž. Šemerl ponovil svoj predlog za novo cesto, ki bi tekla nad Planino v taki višini, da bi je poplava ne mogla več doseči. Po načrtu nagib na novi cesti ne bi presegal 4%, medtem ko je imela stara cesta petkrat večje nagibe. Cesta bi bila dolga 25,6 km in naj bi po njegovem proračunu veljala 200.000 goldinarjev. Cesto naj bi gradila gradbena direkcija, denar pa posodili deželni stanovi, ki bi zato najeli posojilo. Dolg naj bi se plačeval s povišano cestnino.

Na to poročilo gradbenega direktorja Šemerla je dovolil cesar decembra 1802 gradnjo nove ceste. Ker je bil inž. Šemerl tedaj že na Dunaju, je bilo vodstvo dela na njegovo priporočilo poverjeno inž. Jenčiču. Za delo je bila določena kompanija minerjev, 400–500 vojaških delavcev, 100 zidarjev in 10 tesarjev. Vojaštvo je nadzorovalo 6 častnikov in 20 podčastnikov. Vrhovno vodstvo vojaštva pa je imel štabni častnik, ki sta

mu bila dodeljena računski uradnik in zdravnik. Gradbena direkcija je morala izplačevati častnikom dve tretjini plače, vsem drugim pa po 24 do 30 kr na dan kot doklado. Vojaštvo je prehranjevala vojaška uprava sama.

Poleg vojaške delovne sile je sklenil inž. Jenčič pogodbo še s hrvaškimi Primorci, ki jih je vodil prota Jurij Brozović; ti so delali že na cesti preko Mačkovca. Doma so bili iz Sele pri Crikvenici. Delali so v akordu in je zaslužil vsak delavec približno 1 fl 8 kr na dan. Da se jim je olajšala prehrana, je dobival vsak delavec tedensko pol mernika koruze po ceni na ljubljanskem trgu.

Delo se je začelo leta 1803, in sicer iz Planine proti Logatcu. Ta del so dokončali v jeseni 1804 toliko, da je bila cesta vozna vsaj za lahka vozila. Na višji ukaz so do jeseni 1805 dovršili cesto za silo do Vrhnik. Da so hitreje napredovali, so delali cesto namesto 26 le 20 čevljev široko. Potok Klis pri sedanji tovarni usnja na Vrhniki so zasilno premostili z leseno konstrukcijo.

Novembra tega leta se je začela po novi cesti umikati avstrijska armada iz Italije, njej pa so sledile francoske čete. Nova cesta, izdelana za silo, je silno trpela. Ko so Francozi konec februarja 1806 zapustili deželo, se je morala cesta znova posipati. Kjer je bila preozka, so jo morali razširiti in kamniti most čez Klis dokončati. Nova cesta Vrhnika—Planina je bila tako 1806 dograjena in 30. avgusta tega leta so odpustili vse delavce. Zadnje leto so delali le domači delavci in Primorci, ki so dobivali to leto po 1 fl 12 kr na dan.

Sedaj je bilo treba rešiti še vprašanje, kako naj se odplača dolg, ki ga je dežela napravila za novo cesto. Že prvo leto gradnje je bil Šemerlov proračun prekoračen. Zaradi nemirnih časov in francoske okupacije je rasla draginja in zato tudi stroški za novo cesto. Ta je skupno veljala 613.974 fl; tu niso všteti izdatki za odkup zemljišč in odškodnina za izsekane gozdove. Za odplačilo je bila uvedena posebna cestnina, ki naj bi se pobirala poleg stare. Novo so imenovali konstrukcijsko cestnino in se je stekala v deželno blagajno, ki je dala gradbeno glavnico in je morala sedaj skrbeti za njeno obrestovanje in odplačevanje.

Za pobiranje deželne cestnine sta bili ustanovljeni dve novi mitnici na Vrhniki in v

Planini. Na Vrhniki sta bili sedaj dve mitnici, državna pri skladiščih na Bregu in deželna, za katero so sezidali na križišču nove in stare ceste enonadstropno poslopje. V Planini so kupili za urad primerno staro hišo.

Cestnino so začeli pobirati sicer že oktobra 1804, a dokončno je bila urejena šele s 1. oktobrom 1808. Po novi uredbi se je pobirala na vseh glavnih cestah navadna, vzdrževalna cestnina za težke vozove po 4 kr za konja in miljo, za lahke vozove po 3 kr za vsako miljo in konja ali vola.

Za amortizacijo glavnice, ki so jo posodili deželni stanovi za gradnjo nove ceste, pa je bilo dovoljeno, da se plačuje poleg vzdrževalne cestnine še trojna navadna cestnina kot konstrukcijska cestnina, torej za težke vozove 4 in 12 kr, za lahke pa 3 in 9 kr za vsako miljo in vsakega konja ali vola, skupaj torej po 16 in 12 krajcarjev. Ker je cesta Vrhnika—Planina merila 3 milje, bi se moralo na tem odseku plačevati po 48 ali 36 kr od vsake vprežene živine.

Da pa se zaščiti trgovina, je deželno glavarstvo izjavilo, da se zadovolji s trojno navadno cestnino, to je, s 36 in 27 kr in je zagotovilo, da kljub temu amortizacija ne bo trpela. Ta cestnina se je sedaj pobirala na Vrhniki in v Planini ne glede na to, ali je bilo vozilo naloženo ali prazno.

Z novo cestnino so bili prizadeti le domači vrhniški vozniki, ki so peljali po stari cesti s parom volov ali konj brez vsake priprege največ 11 centov blaga in tudi na novi cesti zaradi šibke živine niso mogli več prepeljati. Za prevoz teh 11 centov so od Vrhnike do Planine zaslužili največ 2 fl 33 kr. Kot novo cestnino so morali plačevati tja in nazaj po 27 kr za vsakega vola ali konja, torej v eni in drugi smeri po 54 kr ali skupaj 1 fl 48 kr.

Voznik, ki je prevažal s težkim vozom 60 ali več centov, je plačeval na stari cesti samo za priprege 10 ali 12 fl, sedaj na novi cesti je lahko peljal 60 centov po dobri cesti in ugodnem vremenu s štirimi ali največ



Simon Ogrin: Pogled na Vrhniko z Drče; 1882, olje

petimi konji in je plačal za eno smer največ 3 fl, tja in nazaj 6 fl. Na novi cesti je torej voznik s težkim vozom plačeval le polovico tega, kar je plačeval prej samo za priprege.

Tako je utemeljevalo deželno glavarstvo svoj predlog na Dunaj, naj se cestnina za lahke vozove zniža. Vrhniški vozniki so namreč podražili prevoz za 18 kr pri centu, nakar so se trgovci pritožili, da visoka cestnina ogroža njihov obstanek, ker bodo trgovci drugih dežel usmerili blago po drugi poti.

Končno se je cestnina za kmečke vozove uredila tako, da so domači vozniki plačevali od svojih lahkih voz, če niso bili naloženi z več kot 15 centi, na Vrhniki 12 kr, v Planini proti Postojni 21 kr, proti Vrhniki pa 27 kr.

Visoki cestnini so se vrhniški vozniki skušali izogniti na ta način, da so še zunaj Vrhnike uhajali z nove ceste po gozdnih potih na idrijsko cesto, ki je tekla na nekem mestu prav blizu nove ceste. Da bi to preprečili, so cestarji razkopavali gozdne poti, delali jarke, obrobili novo cesto na takih mestih z zidom, grozili z visokimi kaznimi, uhajanja pa kljub temu niso nikdar popolnoma preprečili. Nova konstrukcijska cestnina se je pobirala do popolnega odplačila stroškov in obresti. Nato so deželno mitnico na Vrhniki leta 1840 prodali. Danes je v poslopju dom onemoglih.

Slednjič še nekaj o inženirju Josipu Šemerlu, ki je napravil načrte za novo cesto Vrhnika—Planina. Rodil se je 26. marca 1754 v Ljubljani na Bregu št. 16. Njegov oče Anton je bil tehtnični mojster in upravnik skladišč pri glavnem carinskem uradu. Imel je v Ljubljani dve hiši: na Bregu št. 16 (prej Breg št. 321) in na Erjavčevi cesti št. 1 (prej Gradišče št. 6). Tu je imel štiri skladišča in hlev za konje. Jožefova mati je bila Marija Katarina, hči znanega ljubljanskega zunanega svetnika Rephuna in je umrla že leta 1761. Oče se je nato vnovič poročil. Umrl je leta 1780.

Jožef je bil učenec p. Gabriela Gruberja in se je pod njegovim vplivom odločil za inženirski poklic. Leta 1777 je napravil na lastne stroške študijsko potovanje po Nemčiji in Holandiji, kjer je proučeval vodne gradnje. Nato je stopil v državno službo in bil nastavljen v Ljubljani pri direkciji za plovbo po Ljubljanici, Savi in Kolpi. Njegov direktor je bil p. Gruber. Šemerl je bil zaposlen pri regulaciji Save, popravilu cest in pri osuševanju Ljubljanskega barja. Njegovo delo je bilo znižanje ceste čez Mačkovec in načrti za novo cesto Vrhnika—Planina. Bil je slednjič direktor gradbene direkcije v Ljubljani in v tem svojstvu poklican zaradi svojih zmožnosti na Dunaj, kjer je prevzel vodstvo pri gradnji prekopa, ki naj bi po njegovi zamisli vezal Dunaj z Jadranom. Za zasluge pri gradnji prekopa je bil leta 1808 odlikovan z viteškim križem Leopoldovega reda in dobil z njim združeno plemstvo s pridevkom pl. Leitenbach. Služboval je aktivno nad 60 let in umrl okrog leta 1840 na Dunaju. Bil je dvorni svetnik, direktor dvornega stavbnega sveta, izredni svetnik na akademiji upodabljajočih umetnosti na Dunaju, častni član akademije lepih umetnosti v Benetkah, častni član kranjske Kmetijske družbe in častni član Filharmonične družbe v Ljubljani. Leta 1825 mu je bilo za njegove zasluge pri zboljšanju plovbe na Savi, za zgraditev nove planinske ceste in sodelovanje pri osuševanju Barja podeljeno kranjsko deželanstvo brez pristojbin. Spisal je tudi mnogo strokovnih knjig in razprav.

Nova cesta Vrhnika—Planina, leta 1947 modernizirana, je še vedno lep spomenik, ki si ga je postavil naš rojak.

OPOMBE

Članek je sestavljen na podlagi sledečih podatkov: Gubernijski akti, fasc. 54 za leta 1795—1809; stanovski arhiv, fasc. 527 h; najnovejši stanovski arhiv F I-4, 5, 6 de 1820 do 1840. — Potem moram še navesti: VI. Fabjančič, Knjiga hiš, II. in VI. del (Mestni arhiv, Lj.). — Matične knjige v arhivu stolne župnije. — Šematizmi za leta 1772, 1781, 1795, 1796, 1798—1800, 1802, 1819—1842. — Spisi Jožefa Šemerla. — Wurzbach, Biografički leksikon, XXIX, str. 195.

