

Z dolenske avtomobilske ceste

Nova dolenska avtomobilska cesta je postala ena najbolj prometnih cest v Sloveniji. Tudi nas geografe pogosto zanese pot nanjo, ki se je poslužujemo sami ali kot vodniki šolskih ekskurzij na Dolenjsko ali v Zagreb. Te vrstice so namenjene tistemu, ki ga zanimajo kraji, skozi katere potuje.

Ko se dvignemo po klancu z Ljubljanskega Barja na dobrih 50 m višje valovito Grosupeljsko polje, opazimo nekaj pokrajinskih značilnosti, ki jih bomo srečavali vse do Krške doline. Ze v cestnem tunelu pri vasi Tlake uvidimo, da smo na dolomitu srednjetrojne starosti. Na dolomitu pa je posebne vrste relief s kopičastimi vzpetiostmi, valovitimi polji, doli in dolinicami. Navadno govorimo samo o kraškem, rečnem, eolskem in drugem reliefu. Prav tako bi lahko govorili o tipu reliefa na čistih apnencih, skrilavcih, peščenjakih, ilovicah, še posebej na dolomitu. Na njem je posebna vegetacija, na pobočjih prilagojena plitvim karbonatnim tlem. Še v kulturni pokrajini je na dolomitu nekaj posebnosti, posebej glede na znatno izkrčenost za pašnike in travnike. Prav na prehodnem ozemlju med predalpskim in dinarsko kraškim svetom pa je dolomita največ.

Pri Šmarju lahko opazimo še drugo pokrajinsko značilnost, ki je hidrološke narave. Od severnega višavja se odpira plitva dolinica. Potok, ki teče v njej po deževju, ponikne na desni strani ceste pod Šmarjem. Takih potočkov, ki pritekajo s severnega manj propustnega in poniknejo na južnejšem bolj kraškem ozemlju, bomo srečali na naši poti do Krške doline še mnogo, saj poteka avtomobilska cesta preko območja, ki ga lahko imenujemo po ponikvah in krajih Ponikve ponikvenski predel. Zanj so posebej značilne kotanje z naplavnim poljem. Največja je Grosupeljsko polje, ki se pri Šmarju na široko odpira proti Ljubljanskemu Barju. Geomorfologi pravijo, da zato, ker je nekdanja voda odtekala nadzemljsko proti Ljubljani, potem pa jo je s kraško piraterijo pritegnila Krka.

Da je predel pomkvenskih globeli gosto posejten, se prepričamo že na zahodnem Grosupeljskem polju, ki ga prečkamo, potem pa zavijemo proti severovzhodu v gozdove, v katerih tečejo v dolinicah potočki na Grosupeljsko polje. V največji dolini je cestni odcep proti nekaj kilometrov oddaljenemu Grosuplju. Take odcepe s podvozi bomo srečali do Krške doline samo še pri Višnji gori, pri Ivančni gorici in pri Trebnjem. Vsi, razen tega pri Višnji gori, vodijo v prometno važne kraje, od katerih je Grosuplje največje, industrijsko najmočnejše (tovarna vrvi in platnenih izdelkov) in ima ob sedanjem reguliranju poplavnih ravníc dobre izgledé za hiter porast kmetijske produkcije združnih in državnih posestev. Da prideta v Grosuplje do dolenske prometne magistrice, ki jo zanj pomenita železnica in stara ter

nova avtomobilska cesta, proga in cesta s Kočevskega. vemo že iz šolskih učbenikov.

Po dolinici potočka, ki teče v dinarski smeri, se dvignemo na ravnico z nadmorsko višino okoli 450 m. Ta prevladuje med vasmi Peč in Spodnje Brezovo. Na njem doseže cesta najvišjo nadmorsko višino med Ljubljano in Zagrebom. Starejše geomorfološke študije pravijo, da izhaja višavje, ki je med Grosupeljskim poljem in Krko ter Višnjico, iz časa, ko je bilo tu razvodje površinskih rek Ljubljanice, Krke in Mirne ali Temenice. Šele vzhodno od njega se začne prava, nizka Dolenjska. Geologi govorijo o višbjegorski antiklini, v kateri prevladujeta alpska in prečna alpska smer, med kameninami pa se poleg apnenca in dolomita javljajo tudi zgornji vverfen, peščenjak in skrilavci morebitne karbonske starosti. Slednje lahko vidimo, če se poslužimo počivališča na klancu nad Višnjo goro. Zaradi teh manj propustnih vložkov je v okolici Višnje gore precej dolin in zaradi njih se površinsko orltaka tudi Višnjica, ki priteka v Dednem dolu od severa izpod Leskovške planote. Z dolgo dolino je Višnjica omenjena višavje najbolj zožila in v njo že od nekdanj priteguje prometne poti, ki gredo od Ljubljanskega barja proti Mirenski in Krški dolini. Poslužujeta se je tudi železnica in stara avtomobilska cesta, ki se spušča v dolino južno od nove ceste preko prevala Peščenik.

Ce smo se že ustavili na klancu nad dolino Višnjice zaradi skrilavcev, ki so na kraškem Dolenjskem redkost, si pogledjmo še Višnjo goro, naselje ob pomolu in na njem, ki moli pod razvalinami višnjegorskega gradu v dolino. Ce bi v družbi radi poživili razgovor, povprašajte, ali je Višnja gora mesto ali ne. Eni bodo trdili, da je ta stari pomembni srednjeveški trg, ustanova gospodov Višnjegorskih, mesto že od leta 1478. Drugi pa bodo zanikali, češ saj je navadna vas. Prav imajo kot po navadi oboji. Višnja gora si je sicer v povojnih upravnih zakonih ustvarila položaj mesta, ne pa resničnega mestnega izgleda in urbanskega gospodarstva. Kljub razmeroma stari železnici — dolensko železnico so izročili prometu leta 1894 — okoli Višnje gore ni zrasla kopica novih zgradb, ki smo jih vajeni iz drugih slovenskih mest.

Od Višnje gore se vozimo po dolini Višnjice do Ivanine gorice, kjer zavije potok proti jugu h Krki. Večina avtobusov zavije z avtomobilske ceste na postajo v Ivančno gorico, ki je eno najmlajših dolenskih naselij, zraslo pod grčem, ki je dobil ime najbrže po nekdanjem vinogradu-gorici. Še leksikon Dravske banovine iz leta 1937 ga ne uvršča med samostojna naselja. Omenja ga kot del Stične. Danes pa mladina navadno prej izve za Ivančino gorico kot za Stično. Prav zanimivo je, kako Ivančina gorica prevzema in zdru-

žuje tržne in prometne funkcije od Stične, Višnje gore in Šentvida pa pri tem raste ob železnici in cestnem križišču. Ti kraji spadajo v občino, ki ima sedež v Ivančni gorici, tudi Višnja gora, nekdanji dolgoletni sedež okraja. Se zgornja Krška dolina prometno vedno bolj teži k njej.

Med Ivančno gorico in Trebnjem poteka nova avtomobilska cesta južneje od stare ceste in železnice, ki se poslužuje suhe doline, nekdanje povirnice Mirne ali kot trdijo drugi. Temenice. Tu je nova cesta prometno odprla doslej malo znano kraško uvalo, ki jo imenujemo pa vasi Dob. Ravno polje ob povodnji zalijejo vode z ljubke severnejše šentviške pokrajine. Med njivami pa lahko najdemo še nekaj obzidanih požiralnikov za hitrejše odvajanje vode. Ge. поблиže pogledamo vasi — v oči nas posebno zbode na desni strani

cerkvijo na vrhu. Vzhodno od tod so v povirju Mirne in Temenice prve vinorodne gorice, ki jih fjomo s ce^te поблиže videli šele onstran Trebnjega. Korenitke se mnogi spominjajo iz časa graditve avtomobilske ceste, ko je bilo tu leta 1958 veliko naselje mladinskih delovnih brigad. Nekatere od njih so pustile v spomin vzdane plošče z napisi. Od tu se cesta nagne in teče po dolini, ki se odpre v Temeniško dolino. Slednje se avtomobilska cesta poslužuje samo tam, kjer poteka v alpski smeri. Geologi govorijo o trebanjskih nizih, ki jih sestavljajo v glavnem jurski apnenec in triadni dolomit, prevladuje pa alpska tektonika, ki se ji je prilagodila tudi Temenica. Ker je cesta rabila poplavno ravnico, so strugo regulirali. Nekaj mlinov si ob njenem spodnjem toku vzdržuje življenje s tem, da mlinarji sproti mašijo



Trebnje od juga. V ozadju nizko razvodje med Temenico in Mirno. Poletje 1959. Foto I. Gams

ceste stoječa vas Dobravica s slamnatimi strehami — in polja, zdaj v prvih letih po otvoritvi ceste dobro vidimo, da je tu moderna cesta vdrla v povsem agrarni gospodarsko zaostali severni rob Suhe Krajine. Prav zanimivo bo videti spreminjanje kulturnega pejsaža, ki ga bo izzvala cesta z nenehnim vrvežem.

Po deževju in pozimi se čudimo obsežnemu jezercu pri vasi z značilnim imenom Bič (od biček, bičevje, ostre vodne rastline), ob suši pa na travnikih in poljih ne moremo kaj prida razločiti niti kotanje, v katero se nabere voda.

Iz Dobske uvale, ki ima številne vasi na višjih robovih, se cesta dvigne v klanec na dolasto in dolinasto gozdnato gričevje južno od dolgega slemena Medvedjek. Če pogledamo na najvišjem klancu pri Korenitki nazaj proti severozahodu, zbudi na obzorju našo pozornost Primskovo s

ugreze, ki hočejo požreti vso vodo v votlikavo podzemlje.

Odcep za Trebnje je pri nekdanjem dvorcu in sedanji gostilni z imenom Benečija. Medtem ko avtobus čaka na postaji, si lahko ogledamo nekdanji municipium Praetorium Latobicorum, ki je bilo na križišču rimske ceste Emona — Siscia s prečno cesto iz Mirenske doline proti Dobrniču. Ta prečna pot je še danes živa in v Mirenski dolini jo je podkrepila, železnica, po kateri potujejo na primer tudi potniki iz Hrvatske, kadar hočejo v Novo mesto. Kljub križišču pa je Trebnje ostalo le lokalno trgovsko središče brez industrije.

Nova avtomobilska cesta zapusti Temeniško dolino za dober streljaj pred pomik vami Temenice pod vasjo Ponikve in se po nadvozu nad železnico dvigne na severno pobočje, da bi pote-

kala proti Krki na severnem robu nepreglednega, slabo poseljenega friizkega kraškega sveta med Ponikvami in novomeško okolico. Lahko bi ga imenovali po največjem kraju Mirni peči ali pa po nastanku — Temeniško podolje, saj ga je morala uravnati in znižati nekdanj povsem nadzemeljska Temenica. V dvomih smo tudi, kako bi z enim imenom imenovali hribe na severni strani Temelniškega podolja med Mirno, Laknico in Krško dolino. Ali bi jih imenovali po pretežno kraški Radulji? Ali po Trški gori, po Trebeljnem, ki se razgleduje z vrha, po večjem kraju Karteljevo ali po Hmeljniku? Za ime hribov so skoraj prenizki, čeprav imenujejo domačine Hribove, za gorice so malce previsoki, čeprav segajo vinogradi do vrhov. Niso povsem kraški in nimajo samo rečnega reliefa. Proti jugozahodu se znižujejo s premočrtnim, zgoraj dobro poseljenim in izkrčenim ter z vinogradi posejanim pobočjem, ki se mu cesta približa pri kraju Lukovk. Geologi imenujejo po njem dinarsko antiklinalo iz jurskih apnenec. Malo dalje so skladi nabrani v nize (poljanski nizi po vasi Poljane) in na klancu lahko v desnem useku vidimo ob dislokaciji narinjem starejši, triadni apnenec na zgornjekredne laporne skrilavce, katerih starost pa ni nesporno določena. Zaradi manj propustnih vložkov prihaja s severnega pobočja nekaj potočkov. Eden ponika pod Lukovkom pri vasi z značilnim imenom Jezero. Največji potok je sosednja Igmainca, ki ga cesta spremlja po daljši dolini dinarske smeri. Potok, tudi ob visoki vodi, pred vasjo Kal ponika, sicer izgubi vodo že više v dolini. Suha dolina pa se nadaljuje proti jugu proti Bezgavškemu oziroma Bršljinškemu potoku. Ko se dvignemo po klancu iz doline Igmanca, ne nam odpre na sever pogled na razpadajoči grad Hmeljnik (52t m). Z njega je lep razgled posebno po Suhi Krajini in kar vpije po restavriranju. Res so za to že pripravili načrte. Ko bo odprto gostišče, bomo v dvomih, ali bi se z avtomobilske ceste dvignili na Hmeljnik ali na vogalno Trško goro (429 m), s katere je razgled predvsem po novomeški pokrajini, po zahodnem, pretežno iz apnenecv zgrajenem delu Krške kotline, ki ga pogosto imenujemo tudi Novomeško kotlino. Nova cesta se namreč, podobno kot nekdanj rimska, ovija podnožja Trške gore in pri tem pušča ob strani Novo mesto. Če hočemo v dolensko metropolo, se lahko poslužimo odcepa kmalu pod klancem in potujemo skozi Bršlin ali pa ceste od Mačkovca ob Krki navzgor. Odkar je stekla železnica skozi Novo mesto, se je to najbolj razraslo proti postaji v Bršlinu. Zdaj se razrašča tudi ob cesti ob Krki navzgor proti avtomobilski cesti, za sedaj samo s stanovanjskimi hišami.

Ce smo šli iz Ljubljane na pot z željo, da bi videli mejo med predalpskim svetom in dinarskim krasom, potem moramo ob Krki ugotoviti, da je nismo našli. Najti je ne moremo, ker je ni. Povsod je le počasen prehod in novejšje geološke študije pravijo, da je na obeh straneh enotno sedimentacijsko področje kamenin od Savskih hri-

bov do Suhe Krajine. Ni enotne mejne prelomne cone, kaj šele preloma.

Ozemlje, po katerem potekajo in se prepletajo železnica, stara in nova avtomobilska cesta, je izrazita prometna hrbetnica Dolenjske. V Krški kotlini se konča in prometni živci se razhajajo na tri strani. Ob Krki navzgor in v Belo Krajino železnica in oesta, ob Krki navzdol pa stara in nova cesta, prva na desni, druga na levi strani reke. Vajeni smo, da po dolinah potekajo ceste in železnice ob rekah. V sp. Krški dolini, ki ji pravimo, da bi jo ločili od zgornjekrške doline, tudi Krška kotlina, pa je drugače. V zahodnem delu aluvialne ravnice ob reki ni, ker teče v plitvem apniškem kanjonu, v vzhodnem delu pa sega naplavina od severnega roba pod Krškim hribovom do južnega pod Gorjanci. Avtomobilska cesta se povsem približa reki le pri Otočcu, ki ga vidimo z brega. Nekdanji grad, ki se ga spominjamo iz Tavčarjeve povesti Otok in Struga, je sedaj gostišče in stoji na umetnem otoku sredi Krke. Od tu dalje se aluvialna ravnina ob Krki širi. Pri Kronovem ne vidimo v cestnem useku več običajnega apnenca, ampak neogene, miocenske peske in laporje, v katerih se pobočje poseda. Ko zapeljemo pred Belo cerkvijo na nasuto ravnino, najdemo na levi strani ceste resta vri rani rimski pristan, ki so ga postavili na bregu Krke. Do danes se je reka odmaknila za kakih 250 m in si za več metrov poglobila strugo. To je šolski primer dela rečne erozije in prestavljanja rečnih tokov, vreden, da ga pokažemo dijakom. Podoben primer imamo pri rimskih izkopaninah v Šempetru v Savinjski dolini. Skoda, da se ni še nihče lotil sistematičnega proučevanja, za koliko so reke znižale svoj tek pod naplavine z rimskimi najdbami oziroma na Ljubljanskem Barju, za koliko so te podkopane pod mlajšo naplavino.

Ob dosedanji poti po Krški kotlini je prevladoval gozd. Med gosto poseljeno novomeško okolico in Sentjernejskim poljem ter spodnjo Raduljo je namreč malo naselij. Morda so vzrok kislja tla na kremenovih prodnikih in peskih. Ce bomo pozorni, bomo pred Kromovim opazili na desni strani Krke vzorno urejeno pralnico za kremenove peske. Morda bomo v prihodnjih letih lahko tu videli novo tovarno stekla. Redka naseljenost pa lahko izvira tudi iz srednjega veka, ko je tekla do 12. stoletja deželna kranjska meja proti Hrvatski po spodnji Krki in zahodnem robu Sentjernejskega polja. Ko pa se približamo pri Beli cerkvi Vinjemu vrhu — kaj raste na njem. ni treba praviti — se znajdemo med gostejšimi naselji. Enega, Ruhne vasi. se cesta ni mogla izogniti, ampak ga je presekala. Na suhem podnožju Vinjega vrha, ki je zgrajen iz precej propustnih miocenskih peščenjakov in triadnega apnenca in dolomita, so stare gručaste vasi. Ko pa zaidemo na naplavno in v precejšnji meri tudi še poplavno ravnino ob spodnji Radulji, vidimo na desni bolj raztresena naselja. Ime največje vasi, Dobrava, nam pove tudi značaj prirodne pokrajine. Vzhodneje si je oesta spet izkrčila pot po

obširnih gozdovih. Smo na ilovnatem obrobju prodnega Krškega polja, s katerim je Sava v pleistocenski dobi zvišala vodno gladino in prisilila pritoke k akumulaciji. Na ilovici Radulje in predvsem Krke so tla manj kislja, bolj rodovitna in ker Krka ob povodnji ne dere, so okrog Šentjernejskega polja zašla naselja mnogo globlje na poplavno ozemlje kot tu pod Krškim hribovjem, ki je v okolici Bučke zgrajeno v precejšnji meri iz sipkih neogenih sedimentov. Potoki od tod so na robu Krške kotline odložili slabšo zemljo, ki je ostala prav tu, v Zakrakovju, najmanj izkrčena. Cesta je ubrala pot po severnem, nekoliko bolj sušnem robu, tako da je ponekod zašla že na obronke pliocenskih slemen. Tektonski rob kotline je tu zabrisan v pokrajini in ni očiten tudi v geološki zgradbi terena, po katerem poteka cesta.

če hočemo v Drnovo, nekdanj najpomembnejši kraj Krške kotline — rimski Flavium Neviodunum. Danes nam je primer vasi s hišami v vrsti nad ježo in ob vaških poteh ter primer zemljiške razdelitve v nepravilnih ali grudastih delih. Pa še tip razmeroma ozke vzhodnoslovenske hiše panonske variante si lahko ogledamo. Podobne vasi so razporejene ob isti ježi, ki loči višjo teraso na jugu od najnižje, deloma poplavne terase ob Savi, še dalje na jugovzhod do Krke. Avtomobilska cesta jih pušča na levi strani.

Pri mostu čez Krko se nam odpre pogled na Brežice. Vidimo samo zadnjo stran tistega niza hiš, ki so na vrhu brežca (od tod je ime), to je ježe, ob kateri je še v preteklem stoletju teklen eden od rokavov Save. Vsega mesta pa ne vidimo niti z vzpetinice, na katero se dvignemo v klancu



Rimski pristan pred Beio cerkvijo. Krka zdaj teče na kraju travnikov onstran avtostrade. Poletje 1959. Foto I. Gams

Za kmetijstvo Slovenije je v zadnjem času značilen hiter porast državnih posestev z industrijskim načinom produkcije. Značilno je, da jih je večina na nekdanj poplavnih, slabo izkoriščanih ravninah. Spomnimo se samo na Ljubljansko Barje in Pšato. Krakovski gozd je tudi tak primer slabo izkoriščane zemlje na poplavni ravnici. Kdaj bo tudi primer intenzifikacije zemlje in moderne kmetijske proizvodnje?

Pri Podlogu pridemo na prodno Krško polje. Da je Sava na njem nasuta pretežno apniški prod, uvidimo po tem, da ni potočkov in da trpi rastje poleti zaradi suše. Obcestni napis nas opozori na odcep poti proti Krškemu in Vidmu. Na severu res opazimo nova naselja v Vidmu in okolici. Tu je največji industrijski obrat Krške kotline in novomeškega okraja. Ne moremo reči, da tudi Dolenjske, saj je tovarna roto-papirja na severni strani mejne Save. Istega odcepa se poslužimo,

južno od sotočja Krke s Savo, ker nam razgled zastira gozd. Pri Brežicah lahko ugotovimo, da nova avtomobilska cesta ne prečka niti enega večjega dolenjskega kraja ali mesta. Dolenjska ima malo industrijskih obratov, a cesta se še teh izogne. Načelo graditeljev je bilo: tako po bližnjici, da bi čim manj ovir za naselja.

Po klancu navzdol se cesta prebije skozi Čatež. Če zavijemo ob nedeljah s ceste, se bomo znašli v družbi mnogih, večinoma hrvaških nedeljskih turistov, ki obiskujejo Čatežke toplice. V vseh toplicah v Krški kotlini, v Oateških, šmarjeških in Dolenjskih, se pozna, da jih je cesta približala Ljubljani, predvsem pa Zagrebu. Za nedeljske turiste so privlačna zlasti odprta termalna kopališča. Ob nedeljah je na cesti vedno več avtomobilov z oznako II. Ko se bo dolenjsko gospodarstvo še bolj prilagodilo cesti, se bo tem potniškim avtomobilom pridružilo še mnogo več

kamionov, ki bodo odvažali v Ljubljano in morda tudi v Zagreb mleko, zelenjavo in drugo.

Od Čateža do mejne Bregane je zadnji odsek ceste po slovenskem ozemlju, ki pa ni tako kratek, kot se nam morda dozdeva. Saj sega naše ozemlje na desni strani Save še dalje od ustja

Sotle, po kateri poteka na levi strani republiška meja. Cesta se vije v podgorju Gorjancev, ki tu še komaj zaslužijo ime gore. Potočki z njih so naplavili (na savski prod obilo plavja, po katerem si je na despi strani Save našla avtomobilska cesta bližnjico proti Zagrebu.



Bela cerkev in avtomobilska cesta v podnožju Vinjega vrha. Decembar 1955. Foto D. Meze

POGLAVITNI VIRI:

1. Dolenjska. Ljubljana 1938.
2. Gams I., Geografska karakteristika predjela kojim polazi autoput. Geografski Horizont, št. 3, Zagreb 1958.
3. Gams I., Problematika geografske razdelitve ozemlja Dolenjske in Bele Krajine. Geografski vestnik 1959.
4. Germovšek C., O geoloških razmerah na prehodu Posavskih gub v Dolenjski kras med Stično in St. Rupertom. Geologija, III. Ljubljana 1955.
5. Ilešič S., Sistemi poljske razdelitve na Slovenskem. Ljubljana 1950.
6. Ilešič S., Slovenske pokrajine. Geografski obzornik III, št. 2, 1956.
7. Kos dr. M., Začetki Novega mesta. Kronika, časopis za slovensko krajevno zgodovino, II, zv. 3, Ljubljana 1954.
8. Krajevni leksikon Dravske banovine. Ljubljana 1937.
9. Lipužič B., Geografski opis. Posavje I. Rrežice 1957.
10. Melik A., Hidrografske in morfološke razvoje na srednjem Dolenjskem. Geografski vestnik 1931.
11. Melik A., Posavska Slovenija. Ljubljana 1959.
12. Zapiski z avtobusne ekskurzije Geološkega društva, dne 28. XII. 1958.

DROBNE NOVICE

POMEN NABIRANJA ZDRAVILNIH RASTLIN NA DOLENJSKEM

Dolenjska ima ugodne prirodne pogoje za rast zdravilnih rastlin. Večina jih uspeva na apnenčastih pobočjih. Volčja češnja ima na primer več alkaloidov kot vrstnice iz drugih delov Slovenije, kar je ugodno. Nekatere rastline uspevajo tudi na kisljih močvirnih tleh (na primer v okolici Višnje gore). Posebno ugodna je nadalje klima. Če pomislimo še na majhen narodni dohodek dolenjskega kmetijca,

uvidimo pomen te vrste dejavnosti za dolenjsko gospodarstvo, posebej za malega človeka.

Glavni nabiralci na Dolenjskem so žene. Največ se z nabiranjem bavijo manjši kmetje v odročnih vaseh. So pa tudi primeri, da nabirajo rastline predvsem veliki kmetje (na primer Karteljevo). Zanimivo je, da jih ne nabira mnogo otrok, saj delajo ti ob pomanjkanju boljše delovne sile doma na kmetiji. Računajo, da intenzivno nabira zdravilne rastline v okraju 500 nabiralcev, priložnostno pa