



Čolnarji in brodniki na Ljubljanici in Savi.

Spisal Ivan Vrhovec.

I.

Čolnarji na Ljubljanici.

Ljubljanica ni velika reka, ves njen tek od Vrhnike pa do Zaloga pod Ljubljano, kjer se izliva v Savo, meri le 43 km, vendar je bila že v najstarejših časih najimunitnejša vodna cesta na Kranjskem.

1. Čolnarjenje v najstarejših časih.

Sedanje ljubljansko močvirje je bilo v najstarejši dobi veliko, a plitko jezero. Do rimskih časov pa se je bilo že toliko posušilo, da so Rimljani mogli delati že ceste čézenj. Po najglobokejšem delu močvirjevem se je leno zvijala Ljubljanica z neštevilnimi ovinki med Vrhniko in Ljubljano, kakor teko vse take reke in potoki, katerim je le prav malo strmca. Kačasto se zvijajo sem in tje po mehkih travnikih, dokler ne pride človek ter jim z lopato v roki ne odreže in odmeri ravnega teka. Taka je bila tudi z Ljubljanico, kateri so najbrž Rimljani prvokrat uravnali tek, zakaj vse kaže, da sedanji tek Ljubljanice po močvirju ni naravna vodna žila, ampak s človeško pridnostjo na-

rejen prekop. ¹⁾ Navportus, sedanja Vrhnika, in Emona, sedanja Ljubljana, sta bila že v prvem stoletju po Kristovem rojstvu živahna in bogata trgovska kraja, ona v začetku, ta na koncu imenitne vozne ceste Ljubljanične.

Ona divja doba, ki ji pravimo preseljevanje narodov, je storila konec rimski mogočnosti; ž njo ob enem se je razsula tudi Emona, in je pojenjalo na Ljubljaniči veselo življenje rimskih časov.

Ko pa se je svet zopet umiril, ko je polagoma oživel zopet promet med Italijo in osrednjo in severno Evropo, začela se je na mestu nekdanje Emone dvigati sedanja Ljubljana — in sicer ravno z avoljo Ljubljaniče. Med preseljevanjem narodov je nekdanje lepe rimske ceste izpralo deževje in jih zarastla trava. Velikih cest, ugodnih za vožnjo z vozovi, ni bilo videti po Evropi. Vse blago se je pomikalo jedino le po hrbtih tovorne živine ali pa po vodah. Pri takih razmerah je bila mirno tekoča Ljubljaniča za promet celo imenitna vozna cesta za vse blago, ki je prihajalo iz Italije ali je bilo namenjeno tje kaj.

Tako sta postala Ljubljana in Vrhnika važna kraja. Da je Ljubljana prehitela naposled Vrhniko, pripisovati je seveda nje izborni legi pa temu, da se je blago razvažalo od tod na vse kraje. Človek ne bi rekel dvakrat, da Ljubljana ni iz novega zaživela več zavoljo brodarjenja po Ljubljaniči, kakor pa zavoljo svoje, če tudi gledé na obrambo zelo ugodne lege. Gotovo ni samo gol slučaj, ampak ima stvar svoje tehtne vzroke, da se nanaša jedno najstarejših poročil, ki jih imamo o Ljubljani, ravno na ljubljanske čolnarje. Poroča se namreč, da so leta 1092., meseca majnika, priredili mestni očetje ljubljanskim čolnarjem nekó čolnarsko tekmo na Ljubljaniči ter obljubili troje daril: tovor Vipavca, tri vatile sukna in par nogovic. Za prvo darilo sta se potegovala po dva in dva čolnarja v majhnih čolnih z dvema in dvema veslačema. Čolnar, ki se je potegoval za prvo darilo, je moral, na rivcu svojega čolna stoječ, z dolgim drogom v roki

¹⁾ Rutar v »Mittheilungen des Musealvereines« 1892, p. 66.

pahniti svojega nasprotnika v vodo. Darilo je dobil tisti, ki je do zadnjega vztrajal. Za drugo in tretje darilo pa so se skušali v veslanju. Za darilo namenjeno sukno in nogovice so visele iznad najstarejšega mostu ljubljanskega, iznad sedanjega Hradeckega mostu. Kdor je prvi priveslal do njih, tistega so bile. ¹⁾

Seveda se čolnarstvo v Ljubljani ni pričelo še le 1092. leta, ampak je bilo gotovo že delj časa važen faktor v življenju ljubljanskega mesta. Taki poskusi na vodi so bili še tudi pozneje dolgo v navadi. Leta 1210. so dali napraviti mestni očetje čez Ljubljanico na Bregu prav ozek most iz čolnov. Od jedne strani so se ustopili na most krakovski ribiči, od druge trnovski čolnarji. Ko se je dalo znamenje, zagnali so se brez orožja, z golimi pestmi, drug v drugega; darilo, tovor vipavskega vina, je dobila tista stranka, ki je spehala nasprotno v vodo. ²⁾ Razpis daril priča, da so mestni očetje umeli ceniti korist, ki je po čolnarjih prihajala v Ljubljano.

Brez pomena gotovo dalje tudi ni, da so prvo šenklavško cerkev dali sezidati čolnarji in ribiči ter jo posvetili svojemu varhu, sv. Nikolaju. Takrat so čolnarji in ribiči bivali še v okolici te cerkve; ko pa se je bila leta 1463. ustanovila ljubljanska škofija, umaknili so se od tod. Prepustili so škofu in kanonikom to staro svoje selišče ter se preselili na drugo stran Ljubljanice, v sedanje šentpetersko predmestje. ³⁾ O Valvasorjevem času pa so ribiči že bivali v Krakovem, čolnarji pa v Trnovem. ⁴⁾

2. Pravice čolnarjev.

Še celo pa se kaže imenitnost ljubljanskih čolnarjev v njih starih in nenavadno velikih pravicah. Po političnih in sodskih uredbah srednjega veka je imel vsak stan svojo gosposko in vsak svoje sodišče, gospoda svojo in meščan svojo. Posvetne gospode go-

¹⁾ Valvasor XI. 685.

²⁾ Valvasor XI. 668.

³⁾ Valvasor XI. 688.

⁴⁾ ibid. p. 688.

sposka je bila deželno glavarstvo (Landeshauptmannschaft), meščanov gosposka pa mestni magistrat kot prva instanca, kot druga pa vicedom.¹⁾

Ljubljanskih čolnarjev gosposka pa niso bili niti mestni očetje, niti vicedom, ampak poseben cesarski uradnik, vodni mitničar (der Wasser-Mautner), ki je imel svoj sedež v Ljubljani. Pred svoj sodni stol ljubljanskih čolnarjev ni smel klicati niti mestni magistrat, niti vicedom, niti kak drug cesarski dostojanstvenik v deželi, celo deželni glavar ne, razven če je šlo za kak večji zločin, „um keinerlei Sachen, ausgenommen die das Malefiz berühren.“²⁾

Ljubljanski čolnarji so bili torej nekak izvzet in privilegiran stan s svojo posebno gosposko. Kdaj pa so si te pravice pridobili, se ne more povedati. Bile so jako stare. Leta 1489. jim jih je iz nova potrdil cesar Friderik IV.

Promet po Ljubljani je bil takrat že jako živahen. Leta 1475. je dal namreč cesar Friderik Nikolaju Ravbarju ljubljansko vodno mitnino za 1000 ogerskih goldinarjev na leto v najem, kar je za tisti čas jako velika svota. Kako velika je, posnameš lahko iz tega, da se je tisti čas l. 1484. prodala tivolska graščina pri Ljubljani samo za 200 ogerskih goldinarjev.³⁾

Vožnja po Ljubljani je bila tako važna, da so si jo deželni knezi pridržali sami sebi ter jo napravili za nekak monopol. Imeli so na Ljubljani svoje in sicer jako velike ladije, katere so proti dogovorjeni plači in odškodnini prepustili ljubljanskim čolnarjem, da so vozili ž njimi v prvi vrsti cesarsko (unser Camerguet), zraven tega pa seveda tudi drugo blago.

¹⁾ Vsaka dežela je imela svojega vicedoma; izbral si ga je deželni knez iz števila najodličnejših plemenitaških rodovin v deželi. V prvi vrsti so bili vicedomu v varstvo in skrb priporočeni vsi knezovi dohodki, posebno dohodki iz obilih knezovih posestev; zraven tega je bila jedna najimenoitnejših njih dolžnosti ta, da so branili in varovali meščane proti nasilstvu plemenitažev. Vicedom je bil po tem takem meščanom najvišja gosposka. Komur se je zdelo, da so mu mestni očetje storili kakršnokoli krivico, obrnil se je do vicedoma, prvega cesarjevega služabnika v deželi.

²⁾ »Mitth.« 1892. p. 76.

³⁾ »Mittheil. des Musealver.« 1893. p. 110.

Leta 1527. se je vozilo po Ljubljani devet takih ladij, in cesar Ferdinand I. je to leto ljubljanskim čolnarjem obljubil, da ne bo dal nikoli napraviti še več ladij ali k večjemu še deseto, toda le tedaj, ako čolnarji z dotedanjimi devetimi ne bodo mogli zmagovati prometa; pa še to deseto ladijo je obljubil dati le jednemu izmed devetih čolnarjev, ki je imel že jedno ladijo. To le z besedo dano obljubo jim je zatrdil na njih prošnjo leta 1535. še s posebnim pismom.¹⁾

Te velike ladije so bile torej cesarska lastnina; cesar, oziroma deželni knez jih je dal napravljati na svoje stroške ter jih oddajal velikim čolnarjem pod pogoji, ki pa nam niso več znani. Veliki čolnarji so bili nekaki fevdniki cesarjevi.

Če je kak veliki čolnar umrl, izgubila je ladija s tem svojega uživavca.

Ta in ona v starih aktih zapisana stvar kaže, da je bilo za te ladije veliko trganja. Kdor je mogel, priporočil se je in izmoledoval pri cesarju obljubo, da se mu bo podelila prva ladija, ki bo postala prosta. Take obljube so se imenovale „ekspektance“, — v prejšnjih stoletjih nič nenavadnega.

Leta 1562. je brez otrok umrl neki Volbenk Šver, ki je imel dve taki ladiji; za nje se je oglasil ljubljanski magistrat ter naglašal, da mu jih je prav živo potreba. Par let poprej se je bil namreč lotil zgraditi nove trdnjave na Gradu, za kar se je moral kamen seveda dovažati od daleč, ker ga v ljubljanski okolici ni bilo za tako zidanje pripravnega; dovažati ga je bilo treba iz Podpeči. Magistrat je potreboval velikih ladij torej res prav živo; zato se je oglasil za omenjeni dve; cesar naj mu blagovoli prepustiti ju, če sta še prosti, če pa sta obljubljeni že komu drugemu, pa se magistrat vsaj zapiše za prvi dve, ki bosta prosti.²⁾

Stvar je šla dolgo pot. Tudi ob tej priliki vidimo, da so bili čolnarji izvzet stan in naravnost de-

¹⁾ Listina v Rudolfinu.

²⁾ »Der Bürgermeister, Richter und Rath der Stadt Laibach hat unterthänig gebeten, dass seine römische Majestät auf die nächsten zwei Schiffe an dem Wasserfluss Laibach, die sich erledigen würden, einen Exspectanzbrief fertigen lassen wollen.«

želnemu knezu podložni. Odgovor na to prošnjo je šel namreč skozi roke deželnega glavarja barona Lamberga. Kameralni svetnik Dolenje Avstrije je odvrnil, da sta omenjeni ladiji že oddani, dostavil pa je, da se bo glede na ekspektance oziral v prvi vrsti na magistratovo prošnjo, vendar mora poprej natanko preiskati, če niso magistratovi želji pravice in privilegiji čolnarjev kako na poti.

Velike ladije so bile torej jako važno posestvo deželnega kneza.

Leta 1549. je izdal cesar Ferdinand poseben red za vožnjo po Ljubljani. A ta red ni nič novega, marveč je le še jedenkrat rečeno in v celoto zbrano, kar je bilo povedanega že v prejšnjih privilegijih. Veliki čolnarji so morali vsak čas vzprejeti najprej cesarsko blago (Cameralgut) ter smeli naložiti še le potem tudi drugo. Podrejeni so bili, kakor v prejšnjih časih, višjemu dacarskemu uradu — Ober-Aufschlags-Amt (jeden se je nahajal v Ljubljani, drugi na Vrhniki). Les za ladije so dobivali čolnarji iz šume, ki je rastla ob obeh bregovih Ljubljaničnih. Čolnarji so tu sami zasajali bukve in hraste; zato so imeli pravico sekati les iz te šume ter jeseni goniti svoje ščetince vánjo na pašo; plačevali so le dacarskemu uradu neko malo odškodnino. A pravi namen te šume ni bil ne to, ne ono; zasajali je niso niti zato, da so sekali les v njej, niti da so pasli prašiče v njej, in tudi zato ne, da so se Ljubljančani izprehajali po njej, — kar so sicer radi storili. Imela je ves drug namen: odnašati namreč viharje in hude sape, ki so bile visoko z blagom obloženim ladijam, če tudi ne nevarne, vsekako pa zelo neprijetne, in sicer zato, ker so jih zadrževale v veslanju.

Razven velikih čolnarjev so si pa že od najstarejših časov sem služili po Ljubljani svoj kruh tudi mali čolnarji; tudi ti so bili podrejeni cesarskima uradoma v Ljubljani in na Vrhniki, ki sta ostro nadzorovala vožnjo po Ljubljani. Za to jeden vzgled!

3. Velike ladije na Ljubljani.

Leta 1564. se je prigodila velikim čolnarjem prav neprijetna stvar. Ker se namreč niso držali predpisov,

izdanih za vožnjo po Ljubljani, preklical je cesar Ferdinand I. dne 24. aprila l. 1564. vse njih pravice ter prodal ljubljanskemu magistratu vseh devet ladij. Magistrat jih je kupil v popolno last z vsemi tistimi pravicami, kakršne je imel do njih cesar sam. Štel pa je zanje mnogo mnogo denarja, celih devet tisoč goldinarjev, za katere bi bil takrat kupil lahko nekaj graščin. Bile so torej ladije nenavadno velike. O priliki je magistrat tožil, da ga je stalo mnogo truda, predno je to svoto spravil skupaj. (Ž njo je kupil ladije pa vozno pravico po Ljubljani, nikakor pa se ni z imenovano svoto odkupil tudi od mitnine; to so morale ladije plačevati tudi sedaj ravno tako, kakor so jo plačevale poprej.)

Da so bile te ladije res nenavadno velike, sledi tudi iz besedi paznika, ki ga je imel magistrat na Vrhniki v svoji službi. Magistratu se je pripetila namreč kmalu potem, ko je kupil ladije, leta 1567., majhna sitnost. Cesarski vozni red po Ljubljani je ukazoval, da mora biti na Vrhniki pripravljenih vedno dovelj ladij, zato da morejo ob vsaki priliki vzprejeti blago, ki prihaja tjekaj. Magistrat je skrbel za to, da sta na Vrhniki vedno čakali po jedna ali dve veliki ladiji; bili sta toliki, da sta zadostovali vsak čas. Nekega dne pa so prinesli Čiči toliko soli, da so obložili ž njo štiri velike ladije, Čiči pa so še vedno prihajali. Ker ni bilo drugih ladij, dogovoril se je Perčun, trgovec iz Planine, z nekim malim čolnarjem, Lovretom Gabrinom, naj mu odpelje sol v Ljubljano. Obljubil mu je prav dobro plačilo! Gabrin se je polakomnil ter naložil v mali svoj čolnič 15 tovorov, čez 40 centov soli, več kakor jo je mogel njegov čoln nositi.¹⁾ In res se mu je začel skoraj topiti; zato je moral jeden tovor izložiti; ljudje na bregu so mu dejali, da je za njegov čoln tudi 14 tovorov še preveč. Obetali so mu, da je ne bo srečno privozil do Ljubljane. A Lovre Gabrin jih ni poslušal ter z ladijo odrinil po noči z Vrhnike (mali čolnarji so brodarili samo po noči, toda zakaj,

¹⁾ Take male čolne so imenovali takrat »oblake«. Mit einem kleinen Schiff oder Oblagkhen. Vicedomski arhiv.

ne vem povedati). Noč pa je bila temna in deževna. Ko je Gabrin priveslal do Podpeči, do prve postaje od Vrhnike, ustavil je čolnič ter ga privezal h kraju; privezal pa ga je tako nerodno, da je molel, ker je bil nekoliko daljši kakor navadni čolni, s svojim zadnjim koncem celo do srede Ljubljance. Tega bi sicer Gabrin ne smel storiti, ampak bi ga bil moral poriniti prav h kraju in z bregom vštric. A podpeški paznik je takrat že spal, in Gabrin si je mislil: kaj bi se po nepotrebnem mučil. Kar se pripelje po Ljubljanci gori velika ladija, polna trgovskega blaga. Ker je bila tema, zadela je v Gabrinov čoln s tako silo, da se je jel topiti, in ker je Gabrin, videč nesrečo, zbežal, se je tudi res potopil.

Perčun je tožil mestne očete, lastnike ladij, za odškodnino, češ, da so oni krivi nesreče, ker niso imeli na Vrhniki nobene velike ladije, pripravljene za vzprejem soli. Magistrat je ugovarjal in trdil, da je storil več kakor svojo dolžnost; saj so se odpeljale tisti dan vendar štiri velike ladije, polne soli, z Vrhnike. Da pa se bo prineslo na jedenkrat toliko blaga, ni pričakoval nihče in je bilo tudi res nekaj nenavadnega. Že več kot deset let se ni prigodilo, da bi se bilo na Vrhniko pritovorilo kak dan toliko blaga, da bi ga ne bilo spraviti na dve ladiji, razven če je bil semenj v Ljubljani. Na dan nesreče pa so se odpeljale celo štiri ladije z Vrhnike. Magistrata torej ne zadeva nikaka krivda.

Temu je pritrdil tudi magistratov paznik na Vrhniki; ta je služil poprej precejšnjo vrsto (deset) let pri dacarskem uradu na Vrhniki, pa ni še doživel, da bi bilo kak dan štirih ladij treba.¹⁾

Če pomislimo, da takrat še ni bilo tržaške ceste, da se je iz Trsta in Reke na Vrhniko pritovorjeno blago vozilo jedino le po Ljubljanci v Ljubljano, če pomislimo dalje, da ga vkljub temu jeden in tisti dan celih deset let ni prišlo toliko, da bi dve ladiji ne zadostovali, potem si moramo te ladije misliti pač vsekako nenavadno velike.

¹⁾ Vicedomski arhiv.

Srečen slučaj nam je ohranil jedno takih ladij. Našli so jo leta 1890. na Kozlerjevem posestvu globoko pod šoto zarito v belo glino, polžkarico imenovano. Dolga je 26 m, 5 m široka in 35 cm visoka. Nje model se nahaja v ljubljanskem Rudolfinu ter se po svoji obliki popolnoma ujema s popisom, ki ga nam je o velikih ladijah ohranil Valvasor. Po tem popisu so imele velike ladije plitko dno, a bile so široke: „nach denen Laybacherischen grössten Schiffen, die einen engen Boden, aber breite Flügel haben.“¹⁾ Tudi danes plavajo po Ljubljanici še precej veliki čolni, ki nosijo 300—400 centov, a se z nekdanjimi velikimi ladijami ne morejo primerjati, ker so najdaljši vendar le samo 15 m dolgi. Zato je tudi Valvasorjeva cenitev, da so nosile velike ladije po 300 centov,²⁾ prenizka.

4. Čolnarjenje ob Valvasorjevem času.

Kako srečo je imel magistrat z nakupljenimi ladijami v poznejših časih, ne vem povedati. Poročila o čolnarjenju po Ljubljanici utihnejo za več ko sto let, do Valvasorjevih časov. Tu pa posije iz neprecenljivega njegovega dela: „Die Ehre des Herzogthums Krain“ polna in svitla luč na Ljubljanico in nje čolnarje. „Ljubljana“, pravi Valvasor, „je polna čolnov ter nosi vsakovrstno blago, tako, ki prihaja iz Italije, in tako, ki se pošilja tje. Brodari se vedno, po noči in po dnevi, v malih in velikih ladijah. Male so izdolbene iz jednega samega debla, imajo pa lesene strehe, če je treba. Po noči se prav dobro spi pod njimi, — zakaj mali čolni vozijo najrajši po noči — in o dežju si pod streho, po zimi pa v zatišju in na gorkem. Velike ladije pa so ste-sane in zgrajene iz obilo tramov ter nosijo nad 300 centov.“

„Ljubljana je vedno polna ladij; vozi pa se po njej gori ravno tako iz lahka, kakor doli, to pa ne samo zato, ker se vesla, ampak ker leze ta reka tako počasi, da skoraj opaziti ni, ali stoji ali teče. Vendar je 3, 4, 5 in še celo 6 sežnjev globoka. Po

¹⁾ Valvasor XI. 684.

²⁾ Valvasor I. p. 154.

obeh bregovih stoje jako veliki hrasti ter zakrivajo vodo tako prijazno, da se po leti prav prijetno v senci vozi. O povodnjih nastane med Ljubljano in Vrhniko veliko jezero, ki se razteza pač dve ali še več milj na dolgo in široko, tako da ni videti drugega, kakor le nekaj dreves, ki mole iz njega. Ob taki priliki brodarijo zunaj reke kar preko travnikov in barja navzgor in navzdol, naravnost in po najkrajši poti.“¹⁾ Da pa so mogli tako brodariti, morale so imeti ladije plitko dno.

Ob Valvasorjevem času ni imel ljubljanski magistrat več omenjenih velikih ladij; prešle so bile zopet v last cesarsko, oziroma erarjevo. Vozilo pa se po Ljubljani ni več 9, ampak samo še 7 velikih ladij.

Zakaj jih je cesarski urad prevzel zopet v svojo oskrb, in kdaj se je to zgodilo, ne vem povedati. Magistrat, ki je imel, kakor se je bilo ravnokar reklo, že prva leta sitnosti s svojimi za drag denar kupljenimi ladijami, najbrž ni bil kos vzdrževati reda na Ljubljani. Ker je to škodilo cesarskim dohodkom, odkupil jih je erar zopet magistratu, ali jih morebiti za kazen še celo kar odvzel, kakor l. 1564. velikim čolnarjem.

Bodi si stvar taka ali taka, toliko je gotovo, da so bili veliki čolnarji ob Valvasorjevem času zopet podrejeni samo cesarskemu dacarskemu uradu in nekaki služniki v cesarski službi. Vsaka ladija je imela po jednega gospodarja, „čolnarskega mojstra“, in po pet čolnarskih hlapcev. Mojstri so imeli stalno plačo, hlapci pa so zaslužili od vsake ladije in za vsako vožnjo po Ljubljani gori ali pa doli po 1 gold. 48 kr., to se pravi, če so po jedno vožnjo opravili v enem dnevu, kar so prav lahko storili, bil je njihov zaslužek jako dober, služili so še jedenkrat toliko, kakor najboljši plačani tesar, ki je služil takrat po 14 kr. na dan. V službo jemal ali pa tudi iz službe odpuščal je mojstre in hlapce cesarski dacar. Imel je tudi odločevati, kdo naj dobi ladijo, ki je izgubila svojega gospodarja.

Ob Valvasorjevem času je bilo vseh velikih čolnarjev s hlapci vred okoli 50, torej nekaj več, kakor

¹⁾ Valvasor l. c. II. 154.

jih je bilo za 7 ladij treba, kar je seveda moralo biti; tisti, ki so bili odveč, so nadomeščali obolele, ali pa one, ki jih je dacar zapodil iz službe.

Razven velikih čolnarjev so brodarili po Ljubljani tudi mali čolnarji; v Ljubljani jih je bilo 30, na Vrhniki 60, na Igu, v Loki in Podpečjo pa po 30. V vsakem teh krajev so imeli svojo zadrugo.¹⁾ V svojih manjših in zato tudi urnejših čolnih so prepelevali razven lažjega blaga tudi popotnike; po Ljubljani je bilo seveda prijetnejše popotovati, kakor pa jezdit po slabih potih. Tudi imenitni popotniki so popotovali tako. Spomladi leta 1623. dne 5. sušca se je pripeljal skozi Ljubljano neki „macedonski knez“; imel je s seboj pisma (od koga, ni povedano), ki so velevala, brezplačno mu postreči z vsem, kar bo le želel. Ljubljanski magistrat ga je dal po Ljubljani peljati na Vrhniko ter je plačal čolnarjem za to pot 2 gold., dvema vojakoma pa, ki sta ga spremljala, vsakemu po pol gold. za popotnico.²⁾ Dostaviti pa je, da je bila to leto nenavadna draginja.

Razven trgovskega blaga pa se je po Ljubljani zvozilo v Ljubljano tudi mnogo lesa, drv za kurjavo in lesa za mizarske in tesarske potrebe. Skrb za les je delala v prejšnjih stoletjih meščanom večje preglavice, kakor dandanes. Magistrat si je v svojih sejah dostikrat prav resno belil glavo z vprašanjem: kje dobiti potrebnega lesa?

Les je prihajal v Ljubljano skoro do malega ves z izanskih in vrhniških hribov deloma v čolnih, ponajveč pa so ga splavili po Ljubljani in sicer so ga dovažali samo kmetski čolnarji. Da ne bi delal ta les mostovoma³⁾ v Ljubljani škode, napraviti je dal magistrat že v XVI. stoletju na Bregu preko Ljubljanice grablje, pred katerimi se je ustavljal les.

Ljubljana pa ni bila samo imenitna vozna cesta, ampak je bila za Ljubljančane tudi jedno najprijetnejših

¹⁾ Valvasor l. c. XI. 684.

²⁾ »Gerichtsprotokoll der Stadt Laibach vom Jahre 1623.« v ljubljanskem mestnem arhivu.

³⁾ Ljubljana je imela takrat samo dva mosta, gorenji (sedanji Hrdeckega most) in špitalski most.

zabavišč, posebno po leti. Po večerji so se vozili po njej za veselje ter godli in prepevali. Ob Valvasorjevem času si Ljubljancani skoraj misliti niso mogli velike slovesnosti brez vožnje po Ljubljani.

Seveda, kaj tako veličastnega kakor l. 1660. niso do takrat na Ljubljani še nikoli doživeli. Leta 1660. je prišel cesar Leopold I. v Ljubljano, v kateri se že dobrih poldrugsto let ni pozdravljal noben cesar. Maksimilijan I. je bil zadnji, ki je leta 1514. popotoval skozi mesto. Cesarjev prihod je bil nenavaden in zaželjen dogodek; ne samo Ljubljana, ampak tudi vsa dežela je bila po koncu. Med slovesnostmi, s katerimi so častili cesarja, ni bila veselica na Ljubljani zadnja. Vršila se je dne 10. septembra l. 1660.

Kranjska gospoda je zbrala 15 ladij. Jedno je dal kapitelj, jedno mesto, tri so bile lastnina treh imenitnih gospodov kranjskih, druge pa so bile deželne. Ladija, v kateri se je imel cesar voziti, bila je nalašč za to priliko narejena. Ker niso znali domači tesarji delati takih velikih gosposkih ladij, poklicala je deželna gosposka štirinajst tesarjev in mornarjev iz Italije. Ladija je bila zunaj lepo izrezljana in bogato z zlatom okrašena. Jambor je nosil tri jadra iz lepe rdeče in bele tkanine; čez obstenek ladijin je molel na vsaki strani po jeden kanon, spredaj na nje rivcu pa je stala Fortuna, boginja sreče, s svilnatim jadrom. Znotraj je bila ladija vsa preprežena z rudečim suknom. Na sredi je stala majhna, z rudečim žametom pogrnjena mizica. Tudi streha je bila s takim žametom prevlečena.

V tej ladiji se je vozil cesar, nadvojvoda in njiju najvišji dostojanstveniki in služabniki. Od kranjske velike gospode je bil jedini deželni glavar deležen te časti.

Cesarski ladiji je sledilo v 15 manjših ladijah cesarjevo spremstvo in najvišja posvetna in duhovska gospoda kranjska. Med temi ladijami je bila deželna največja in najbogatejše ozaljšana. Seveda so bile tudi druge okrašene kolikor le mogoče ter prevlečene z belim, rudečim, s plavim in rumenim suknom, žametom in svilo; med njimi sta se najbolj odlikovali kapiteljska in mestna. Ta je bila zelena, na nje špičasti strehi je držal v krempljih lep orel grb ljubljanskega mesta.

Bogastvu in krasoti ladij primerno so bili opravljeni tudi veslači, v oblekah avstrijskih barv, belo in rudeče. Sicer ni naravnost povedano, a je pač brez vsakega dvoma, da so bili veslači teh ladij ljubljanski čolnarji. Recimo tudi, da so bili vsi iz Italije za to priliko poklicani tesarji in mornarji veslanja vešči, vendar je bilo njih število — vseh skupaj 14 za 15 ladij premajhno.

Tako pripravljena se je peljala izbrana družba jedno uro daleč po Ljubljani navzgor ter se vrnila proti večeru domov, z Ljubljanskega Gradu pozdravljena z grmenjem kanonov. Pet dni za tem se je odpeljal cesar po Ljubljani na Vrhniko in od tam v Gorico in Trst. Čez tri tedne se je vrnil ter se pripeljal zopet po Ljubljani v Ljubljano.¹⁾

5. Doba Karola VI. in Marije Terezije.

Podobno slovesnost je videla Ljubljana blizu sedemdeset let pozneje, ko se je Leopolda I. sin, cesar Karol VI., mudil l. 1728. nekaj dni v Ljubljani. Tudi takrat so dali cesarjevo ladijo napraviti italijanskemu tesarju. Bila je bogato olepšana z dragocenim žametom, svilo in zlatom. Veslalo je 12 veslačev, šest Italijanov, šest pa naših domačih čolnarjev.

In tudi takrat se je cesar, ko je odpotoval iz Ljubljane, peljal po Ljubljani na Vrhniko ter, vračaje se iz Trsta, storil zopet tisto pot nazaj po Ljubljani v Ljubljano.

Cesar Karol VI. je napel vse svoje sile, da povzdigne v avstrijskih deželah zanemarjeno trgovino in izboljša njih blagostanje. V ta namen je razglasil že l. 1717. Trst in Reko za odprti pristanišči ter ukazal napraviti velike državne ceste. Leta 1720. so začeli delati za Kranjsko najimenoitnejšo veliko cesto z Dunaja v Trst, po kateri se je v kratkem času le kar trlo voznikov od blizu in daleč. Po vsem Kranjskem je zagibalo veselo in čvrsto življenje; zaslužka je bilo na cestah in ob cestah povsod dosti. To je bil tisti

¹⁾ Valvasor l. c.

čas, ko so se začeli ob velikih cestah zidati hlevi, toliki, da graščine niso imele takih.

A kar je bilo jednim v korist, bilo je drugim v škodo, v prvi vrsti našim čolnarjem. Odkar so bili tržaško cesto dodelali, šlo je mnogo blaga, namenjenega dalje kakor v Ljubljano, po državni cesti. Zaslužka je bilo za čolnarje od dne do dne manj. Kaj so pomagali starodavni njih privilegiji, ko jih je čas že davno prehitel? Leta 1756. jim jih je Marija Terezija potrdila še jedenkrat. Bila pa je ta potrditev tudi zadnja in menda že to pot ne več potrebna. Iz potrdilnega pisma se vidi, kako hitro je pešalo brodarstvo po Ljubljani. Čolnarjev je bilo pač še 40, imeli pa so le še 4 velike ladije. Leta 1587. se jih je vozilo devet po Ljubljani, ob Valvasorjevem času sedem, l. 1756. pa le še štiri. Tudi sicer so se zvršile premembe; ladije niso bile več erarjeve, ampak zopet lastnina čolnarjev. Število čolnarskih hlapcev ni bilo več omejeno na pet za ladijo, kakor ob Valvasorjevih časih; vsak čolnar jih je imel v službi, kolikor je menil, da jih potrebuje. Le cesarskemu darcarju sta bili pa tudi še sedaj podrejeni obe zadrugi, zadruga malih in ona velikih čolnarjev.

Kako na slabo so se zasukale pač stvari, če je morala Marija Terezija v potrjenem tem privilegiju žugati malim čolnarjem: Imejte svoje ladije proti mali odškodnini (4 krajc. na dan) vedno pripravljene za javni promet, sicer se bo tudi velikim čolnarjem dala pravica, da si bodo smeli omisliti male ladije.¹⁾ Kako se je to izpremenilo! V prejšnjih časih bi bila za velikega čolnarja sramota, voziti z malo ladijo, sedaj pa so se veliki čolnarji celo potegovali za to pravico, in Marija Terezija je morala male čolnarje pred velikimi vzeti v varstvo.

Ker se je čolnarjem tako zelo krčil zaslužek, delali so na to, da bi jih bilo kar največ malo. Po zadružnih pravilih je bilo sicer število čolnarjev določeno, a če je kdo njih umrl, zadruga ni izpolnila njegovega mesta z novim čolnarjem, ampak ga pustila najrajša praznega; dejala je, da je še za ostale premalo

¹⁾ »Mittheil. des Musealver.« 1892. p. 82.

dela in zaslužka. Mnogokrat so nastale zavoljo tega med čolnarji prav hudi prepiri, katere je moral magistrat poravnavati. Iz teh prepirov in iz ravnokar omenjenih, potrjenih pravic od l. 1756. zvedemo, kake pogoje je moral kdo izpolniti, da se je oglasil lahko pri čolnarski zadrugi za vzprejem. Pred vsem je moral biti izurjen v čolnarskih poslih ter dokazati, da je služil že najmanj tri leta pri čolnarjih. Vrhu tega je moral biti hišni posestnik, imeti svojo ladijo in biti najmanj dvajset let star. Ko se je oglasil neki Učak pri čolnarski zadrugi za vzprejem, odklonila ga je ta, ker je bil še mladoleten, če prav je izpolnil vse druge pogoje; dejala je, da je za vsako škodo, ki se pri čolnarjenju pripeti, odgovorna vsa zadruga; za mladoletnega človeka pa se od nje ne more zahtevati, da bi se vezala zanj.¹⁾

Če je zadruga naposled vendar-le vzprejela mladega čolnarja, moral se je najprej vkupiti vánjo. Če so čolnarji zahtevali le previsoko vkupnino, pritožil se je novi čolnar lahko pri svojem mitninskem uradu ter prosil za znižanje.

Od zaslužka, in sicer od vsake vožnje, je moral čolnar v primeri s svojim imetjem oddati v zadružno blagajnico nekaj malega za pobožne namene. Iz te blagajnice, v katero so tekle tudi razne zadružniške kazni, so se plačevale tudi maše za umrle tovariše. Hvale vredna je bila določba, da je oboleli tovariš tudi moral biti deležen dobička, ki ga je zadruga napravila med njegovo boleznijo.²⁾

6. Doba Jožefa II.

Nove ceste so požrle čolnarjem veliko zaslužka, a prišli so zanje še hujši časi. Celo hud udarec jih je doletel dne 24. januarja l. 1787., ko je dal cesar Jožef II. razglasiti, da so zastareli čolnarski privilegiji javnemu prometu v škodo, in jih je zato preklical. S tem ukazom je bila čolnarska zadruga razpuščena in nekdanji dobri

¹⁾ Listina v mestnem arhivu ljubljanskem, fasc. 18.

²⁾ »Mittheil des Musealv.« 1892. 80. p.

čolnarski zaslužek popolnoma uničen. Preplašeni čolnarji so brž primerno zahtevam tedanjega časa predelali svoja pravila ter jih predložili magistratu, da jih potrdi. A ta jih je odklonil, češ, da so vse zadruga po vsej Avstriji razpuščene; ko bi se čolnarjem potrdila predložena njih pravila, osnovala bi se jim s tem nova zadruga, česar pa magistrat ne sme storiti.¹⁾

Z razpuščenjem čolnarske zadruga se je posebno ustreglo trgovcem, ki so zavoljo spletek in pritiska čolnarjev morali poprej prebiti marsikatero neprijetnost. Ker je bila vožnja po Ljubljanci dovoljena sedaj vsakemu, omislili so si trgovci sami svojo veliko ladijo. Tudi spretnega čolnarskega hlapca jim ni bilo težko dobiti za dobro plačilo, čeravno so ostali čolnarji tega uskoka črtili na vso moč. Delali so mu take sitnosti in ga v vožnji motili tako, da so trgovci proti koncu leta 1789. prodali svojo ladijo malim čolnarjem ter se pogodili z njimi glede na prevažanje blaga. Pri prodaji so si izgovorili, da ne bodo smeli čolnarji dosedanjega njih hlapca preganjati, ko bo izkušal zopet kot njih tovariš služiti si svoj kruhek s čolnarjenjem; nasprotno pa so se trgovci zavezali, da bodo vse svoje blago dajali prevažati jedino le malim čolnarjem; plačevali jim bodo po osem soldov od tovara, tovor pa se bo vedno računal po $3\frac{1}{8}$ centa.

Nasproti temu pa so obljubili mali čolnarji, da bodo na svoje, s strehami pokrite čolne naložili blago ljubljanskih trgovcev vselej najprej, če tudi bi se jim od kake druge strani obetal morebiti boljši zaslužek, le cesarsko blago bo imelo v tem oziru prednost tudi pred njihovim blagom. Odveslali bodo ob vsakem času, kadar bo treba, le ob viharjih jih trgovci ne bodo smeli siliti k temu, ali pa kadar bi bila voda prevelika; velika pa je voda takrat, dejali so, ko je preplavljen kanal iz grofa Blagaja hiše; ob takih prilikah bo trgovcem plačati majhen priboljšek, 14 grošev (14 Batzen) za ladijo.²⁾

Malih čolnarjev je bilo takrat 37; njih imena so ohranjena in v Trnovem pa Krakovem deloma še danes

¹⁾ Mitth. des Musealv. 1892. p. 80.

²⁾ Mestni arhiv ljubljanski, fasc. 18.

znana ali pa so bila vsaj še pred ne dolgim časom. Od teh jih je imelo šest ime Komar, štirje Žorga in Učak, trije Breskvar, Lavrin, Tomec in Vidic, dva Blažon in Selan, drugi pa Brajar, Košir, Novak, Pirnat, Prepeluh, Serne in Vokavšek. Mimogrede naj omenim tukaj to posebno čast čolnarjev, da so napravili o sv. Rešnjem Telesu iz svojih ladij in čolnov most čez Ljubljano, menda prav tam, kjer stoji danes šentjakijski most. Šentjakijska procesija je šla čezenj na Breg, z Brega pa čez črevljarski most in po Starem Trgu kakor še dan danes. Mestni računi ljubljanski dokazujejo, da je bila ta navada že jako stara. Deske, ki so jih pokladali čez čolnove, so bile mestna lastnina. Stroške za njih prenašanje je plačevala mestna blagajna.¹⁾

Veliki čolnarji so se z novim časom in njega neprijetnimi naredbami sprijaznili kaj težko; v kljub temu, da je bila njih zadruga razpuščena, živeli so po združnih pravilih ter v kljub temu vzprejemali na skrivnem in po stari navadi čolnarje v zadrugo. A stvar je prišla na dan ob priliki, ko so vzprejeli nekega mladoletnega Breskvarja. Okrožni urad je pri tej priliki zvedel, da je bilo velikih čolnarjev 46, in da je Breskvar pri vzprejemu moral plačati 70 goldinarjev v zadrugo. Od tega denarja je dobil vsak čolnar po jeden goldinar, ki ga je ob tisti priliki zapil; ostalih 24 goldinarjev pa se je potrošilo, dejali so na odgovor poklicani čolnarji, za napravo novega in popravo starega orodja na ladijah, za podporo vdov, za pogrebe in črne maše. A to ni bilo res; preiskava je dokazala, da niso dobile od denarja, ki ga je Breskvar vplačal, vdove nič, da se je za orodje vselej sproti pobiralo, in da so se pokopavali čolnarji na njih stroške in se brale zanje tudi črne maše le na stroške umrlih.

Čolnarski zadrugi se je ostro zažugalo, da vrni Breskvarju vplačano vzprejemščino ter nobenega čolnarja ne vzprejmi več v zadrugo, ker je vsled onega cesarjevega ukaza ni več.

¹⁾ Ordin. Empfang- u. Ausgabbuch für d. Jahr 1720. Mestni archiv.

Ker je čolnaril odslej, kdor je hotel, služili so si čolnarji svoj kruh le še z nakladanjem in skladanjem blaga na ladije in z ladij; ker je bilo pri tem delu treba spretnosti in vaje, jih navadni delavci niso lahko izpodrinili. Imenovali so se fakini. Leta 1788. je gosposka zánje izdala posebna pravila, po katerih se jim je bilo ravnati. Morali so biti pošteni, mirni, trezni in ne odurni ljudje. Če se je kateri od njih v tem kako pregrešil, ga je vodni mitničarski urad prvo pot kaznoval, v drugič ga pa zapodil iz fakinske družbe. Plačilo za njih delo je bilo natanko določeno; če je kdo več zahteval, so ga kaznovali. Po vodi pripeljano blago se je izkladalo na Bregu; bilo ga je vedno dosti tu izloženega. Da ga ni kaj prešlo, sta morala vsako noč brezplačno stražiti po dva fakina, če pa se je pripeljalo blaga toliko, da ga niso mogli spraviti v magazine, treba je bilo preskrbeti še jedenkrat tako močno stražo. Če je nastal ogenj na Bregu ali v kakem erarnem poslopiju, celo na Gradu, zavezani so bili vsi fakini (bilo jih je 46) priti do zadnjega na Breg ter storiti, kar se jim je ukazalo. V Ljubljani so bili podrejeni magazinskemu oskrbniku višjega colninskega urada (Hauptzollamt), na Vrhniki pa ondotnemu revizorju. Tudi vrhniškimi fakini (bilo jih je 37) se je bilo ravnati po določilih, enakih ljubljanskim.

Leta 1789. so veliki čolnarji poskusili izgubo v zaslužku nadomestiti z vzvišano vozno ceno. A okrožni urad jih je poklical na odgovor, jim ukazal ostati pri stari ceni ter zažugal vsakemu, ki bi se proti temu pregrešil, 25 palic vpričo vseh ljudi.

Prej ošabni čolnarji so postali sčasoma ponižni in skromni ljudje. Les so vozili v prejšnjih časih le kmetski čolnarji v Ljubljano, sedaj pa so se jeli celo veliki čolnarji potegovati za ta zaslužek. Poskusili so to in ono, da bi ustavili kmetskim čolnarjem vožnjo, če že ne po vsej Ljubljani, pa vsaj skozi mesto. Zato so naglašali v svoji pritožbi do magistrata, da morajo vse noči brezplačno na Bregu stražiti, kar kmetskim čolnarjem ni treba, naj torej le-ti tudi ne vozijo po Ljubljani skozi mesto. A ta ugovor ni veljal; namesto da bi jim ustregla, očitala jim je marveč gosposka ob

tej priliki njih veliko brezbržnost in lenobo, kar se tiče ponočne straže.

Zato so poskusili neki drug manever, da bi zaprečili kmetiskim čolnarjem vožnjo skozi mesto.

Leta 1776. je moral namreč magistrat po zahtevi Gabrijela Gruberja populiti iz Ljubljance grablje,¹⁾ češ, da zavirajo odtok Ljubljance; vsa pozornost Gruberjeva in deželne gosposke pa je bila obrnjena takrat na izsuševanje ljubljanskega barja. Magistrat je sicer oporekal in opozarjal na nevarnost, ki pretí mostovoma zavoljo obilega, po Ljubljanci plavljenega lesa, toda opravil ni nič. Moral je poruvati kole iz Ljubljance.

In res se je prigodilo, kar je magistrat prerokoval. Skoraj ni minilo leto, da se ni pripetila ta ali ona nesreča. Zdaj se je utrgala kaka ladija, zdaj v Prulah slabo ali nič privezani les za stavbe splaval po Ljubljanci ter butal ob šibke mostne koze. Prigodilo se je celo, da se je les ali čoln pod mostom počez vlegel preko Ljubljance od jedne koze do druge. Ko je neki pot voda narastla, morali so jeden tak čoln prežagati, sicer bi bil most v nevarnosti.

Take in jednake nesreče so čolnarji izkoristili v svoj prid. Ker so se mestni očetje nasproti kmetiskim čolnarjem ob vsaki priliki potegnili za svoje someščane, dosegli so Trnovci res, da je izdal magistrat dne 26. majnika 1790. leta ta-le ukaz: „S polnim čolnom skozi mesto in pod mostovoma voziti je dovoljeno le ljubljanskim čolnarjem, kmetiski čolnar mora najeti ljubljanskega čolnarja, da mu vodi čoln pod mostom. Ako tega ne stori, zapade čoln in vse, kar je na njem; zakaj tek Ljubljance skozi mesto poznajo le domači čolnarji. Kot odškodnino za spremljevanje čolna je magistrat določil 5—6 soldov.“

A kmetiski čolnarji so se zavoljo tega pritožili pri višji gosposki, pri okrožnem uradu, ki je pozval mestne očete na zagovor, češ, da imajo vendar čolnarji z Iga in iz Loke že od nekdanj pravico voziti po vsej

¹⁾ »Grablje«, Wasserrechen, je bila iz močnih kolov narejena pregraja preko vse Ljubljance in sicer nekje tam, kjer stoji danes šentjakovski most.

Ljubljani. Magistrat je odgovoril, da ne more vseh kmetov poznati, so li res z Iga in iz Loke ali ne, in tudi ne more vedeti, če so brodarjenju res vešči, dokler se naposled ne pripeti nesreča. Toda okrožni urad se za ta ugovor ni zmenil, ampak magistratu dejal, da je njegov ukaz preoster, ker nalaga tudi brodarjenju veščim, tujim čolnarjem nepotrebno breme. Svetuje se jim pač lahko, naj najmó kakega domačega čolnarja, ukazati pa se jim tega ne more. Če se bo pripetila mostovoma kaka škoda, saj jo bodo morali dotičniki povrniti in — to žuganje zadostuj!

Za mestne očete je bil ta odlok očividni ukor. Ukorov višjih gosposk pa magistrat ni rad kar molče spravljal v žep, čeprav jih je dobival dosti. Zato je tudi to pot odvrnil, da bo sicer ubogal, kar se mu je ukazalo, vendar naj okrožni urad pomisli: 1.) da brodarjenju veščih kmetov od neveščih ni ločiti, 2.) da se vsak tuj čolnar s takim znanjem baha, in 3.) da ni naloga policije, skrbeti za to, da se škoda povrne, ampak da se sploh zabrani.

Ker pa je okrožni urad tudi še sedaj ostal pri svojem prvem ukazu, razbobnati je dal magistrat: Vožnja skozi mesto je dovoljena tudi tujim, toda izkušnim čolnarjem, ne da bi najeli kakega ljubljanskega čolnarja. Če pa se prigodi kaka nesreča, povrnili bodo ne le vso škodo, ampak se jim bo naštelo tudi 25 palic vpričo vseh ljudi.

Kakšen težek kamen se je odvalil čolnarjem od srca, ko so po smrti cesarja Jožefa II. v kratkem času razveljavili večino njegovih naredeb. Tudi čolnarska zadruga je z nekaterimi malimi premembami oživela z nova, ž njo pa tudi vse prejšnje sitnosti, s katerimi so mučili čolnarji ljudi, ki so imeli opraviti ž njimi.

Že leta 1790. se je zgodilo nekaj takega. Znani fabrikant Desselbrunner je imel svojo ladijo v družbi s kavarnarjem Castagnom. To po novih naredbah v kljub čolnarski zadrugi ni bilo prepovedano; prepovedano pa je bilo, ladijo posoditi komu drugemu, niti se ni smelo prevažati ž njo drugačno blago, kakor tako, kakršnega sta Castagno in Desselbrunner rabila za svoj obrt. Vrhu tega je smel ladijo voditi le kak združen čol-

narski mojster ali hlapec. Castagno se je pregrešil na vse te strani, a čolnarji so ga brž prijeli. Posebno se jim je zameril, ker je za čolnarja najel nekega krakovskega ribiča. Trnovci niso oporekali, da bi Krakovec res ne znal brodariti, a ribič ni bil v zadrugi čolnarjev. Prišlo je med njimi in Castagnom do tako hudega prepira, da je posegel Castagno po puški in nameril ž njo v jednega čolnarjev. Sedaj je bil še celo ogenj v strehi! Čolnarji niso mirovali poprej, dokler ni ukazal okrožni urad magistratu, poklicati Castagno prédse ter ga v popolno zbranem mestnem svetu prav resno okarati zavoljo njegovega početja.

7. Konec čolnarjenja.

A čeprav je zopet oživela čolnarska zadruga, bili so brodarstvu na Ljubljani vendar dnevi že šteti. Skoraj tisti čas so se namreč vnele hude francoske vojske, ki so ustavile skoraj do malega ves promet. Zato je imel tudi magistrat s čolnarji vedno manj opravka, in ravno zato je najti tudi med starim pisanjem ljubljanskega magistrata o čolnarjih, ali kar se njih tiče, le redkokje kaj zapisanega. Med drugimi drobnostimi se čita, da je leta 1792. rastel ob obeh bregovih Ljubljance hrastov gozd, da ga je bilo z nova zasajati čolnarjem dolžnost, da je pa bilo 12 sežnjev tega gozda na vsakem bregu cesarska lastnina (regale principis). To je določil leta 1676. že cesar Leopold I., Marija Terezija pa je obnovila to l. 1755.

Kakor ob Valvasorjevem času, imeli so čolnarji tudi l. 1791. še tisto navado, da se namreč ob povodnjih niso menili za to, kod teče Ljubljana, ampak so veslali po najkrajši poti kar naravnost čez barje.

Zopet osnovana čolnarska zadruga je životarila le nekaj let, samo do leta 1804., ko jo je gosposka razpustila ter dovolila zvrševati čolnarski obrt vsakemu, kdor se je oglasil pri glavnem čolnarskem uradu in plačal, kolikor je plačeval prej vsakdo izmed čolnarjev. Ali skoraj da to razpuščenje ni posebno bolelo malih čolnarjev — saj ni bilo nobenega zaslužka več.

8. Veselice na Ljubljani.

Na Ljubljani je bilo odslej živo in veselo le še tedaj, če se je vršila na njej kaka veselica ali slavnost.

V zadnjem desetletju minilega stoletja in v prvih dveh našega so se bile vožnje po Ljubljani celo prikupile Ljubljančanom, in ni ga bilo kakega večjega praznovanja brez njih. Jedna taka se je vršila avgusta meseca leta 1790. ob priliki, ko je popotovala nadvojvodinja Elizabeta skozi Ljubljano. ¹⁾

Leta 1797. so bili Francozi za nekaj tednov prvi-krat v Ljubljani. Ko so odšli in primarširali vánjo zopet Avstrijci, osnovali so častniki veliko in krasno vožnjo po Ljubljani, ki jo je Vodnik v svojih „Novicah“ opisal tako-le: „Torek poprejšniga tedna so musikanti Lublanskiga mesta se z' muziko gori po Lublanici na čolnih pelali, inu zvečer ob deseti uri nazaj peršli. Čolnovi so bili z' lučmi inu baklami razsvitleni. Eden je pustil eno razveselenje z' ognam naredit, to je, rakete z' pulfram napolnene peržigat; ti so šli visoko na kvišku, so se razpočili, inu počobe od kač ali pak od zvezd imeli. Iz mesta je vse gledat vrelo, kakor bi bil poln sod odmašil.

Četertek so officirji tukej okol stoječih regimentov inu batallionov eno vožno po Lublanici z' muziko naredili, inu zraven z' enim kanonam, kateriga svinec je za kugle po dvanajst liber, strelat pustili, de so ludem na žabjeki šipe po oknih pokale. Ludi je vkup perteklo brez števila, ziale prodajat.“ ²⁾

Podobna veselica se je vršila tudi naslednje leto in sicer v čast novo izvoljenemu županu Kokalju. Leta 1799. jo je napravilo filharmonično društvo (eine glänzende Wasserfahrt und eine musikalische Akademie); take veselice je imelo to društvo navado prirejati na Ljubljani vsako leto, — pravi Laibacher Zeitung leta 1802.

Ko se je Napoleon poročil leta 1810. z Marijo Ludoviko, hčerjo avstrijskega cesarja, praznovali so to

¹⁾ »Laibacher Zeitung«, 1790.

²⁾ Vodnikovi izbrani spisi, str. 154.

ženitovanje tudi v Ljubljani z velikim streljanjem na strelišču in s slovesno vožnjo po Ljubljanici. Slavnost je bila dne 1. julija; pričela se je ob 5. uri popoldne. Na petintridesetih, z zelenjem in cvetjem olepšanih čolnéh se je odpeljala med streljanjem kanonov na Gradu najimenitnejša vojaškà, plemenitaška in meščanska gospoda proti Vrhniki. Spremljali sta jo dve godbi, filharmonična in godba 18. pešpolka. Veselice se je udeležil tudi Napoleonov namestnik, guverner in vojvoda Marmont s svojo soprogo. Vozili so se jedno uro daleč; ko so dospeli do kraja, odločenega za veselico, pozdravili so Marmonta praznično oblečeni kmetski fantje in dekleta ter prosili izporočiti njih voščila Napoleonu. Marmont se je podal zatem v veliko, iz vej narejeno dvorano ter dovolil, da so se plesali pred njim razni kmetski plesi. Potem je šla gospoda zopet v čolnove, kjer se je bil pripravil med tem bogat obed. Po obedu so se odpravili proti Ljubljani, ker se je delala že noč; ko so priveslali že blizu mesta, zažgali so velik umetalen ogenj, ki je predstavljal lep tempelj, nad katerim so se v ognju zasvetile črke Napoleonovega in Ludovičinega imena. Med tem pa so pokali topovi, da se je zemlja tresla; zraven umetalnega ognja stoječe vojaštvo je postrelilo nad 4000 „zvezd“ (morebiti raketov?). Veselico je končal sijajen ples v palači guvernerjevi.¹⁾

Toda vse dotedanje veselice in slovesnosti na Ljubljanici je presegala ona, ki se je vršila dne 11. julija l. 1814. Malo poprej so se bili godili imenitni svetovni dogodki. Ugasnila je bila namreč Napoleonova zvezda. Evropski narodi so se združili ter l. 1813. užugali velikana, pred katerim je trepetal že nekaj let sem ves svet. Francozi so morali dati iz rok vse dežele, kar so si jih bili prilastili; popustiti so morali tudi kranjsko deželo, kateri so gospodarili štiri leta. Združeni vladarji in narodi evropski so v začetku meseca aprila l. 1814. gnali Francoze celo do Pariza ter prisilili Napoleona, da se je odpovedal cesarski časti. Po dolgih in krvavih vojskah je bil zopet mir v deželi.

¹⁾ »Laibacher Wochenblatt« 1810.

Ta že leta zaželjeni dogodek so na Kranjskem praznovali z največjo slovesnostjo. Odločili so tri dni zánjo, 10., 11. in 12. julija leta 1814. Prvi dan je praznovala gospoda, drugi pa je bil odmenjen za ljudstvo, (veselice tretjega dne so imele le interni značaj). Dne 11. julija je bila že pred solnčnim vzhodom vsa Ljubljana po koncu. Na delo ni mislil ta dan nihče, čeprav je bil delavnik. Že od zgodnjega jutra so vrele velike ljudske množice sem in tje po mestu ter se gnetle posebno okoli rotovža. Tu so se namreč zbirali oni kmetski fantje in ona dekleta, ki so jih bili izbrali in v Ljubljano poslali iz vse dežele, iz vsakega okrožja po 12 parov. Dežela je bila takrat razdeljena v tri okrožja: v ljubljansko, postojinsko in novomeško. V ljubljanskem okrožju je zadela krakovske ribiče in trnovske čolnarje ta posebna čast, da se je iz njih mladine vzelo šest parov, drugih šest pa so izbrali iz mladine šentviške, smledniške, radovljiške, moravške in tržiške županije. Postojinsko okrožje je poslalo trinajst, novomeško pa najst parov. Vseh 36 parov je prišlo v narodni noši, in je imelo vsako okrožje svojo godbo s seboj.

Ob 10. uri zjutraj so odrinili po Ljubljanici gori proti Vrhniku do tje, kjer se Ižica izliva v Ljubljano, slabo uro od Ljubljane. Izlivu Ižice nasproti so bile na velikem travniku grofa Turna pripravljene zánje deloma iz vej narejene, deloma iz desak iztesane jedilnice in tri plesišča. Sredi zabavišča je stal visok oder za veliko gospodo. Odtod se je pregledala lahko vsa veselica. Ves veliki travnik se je kar trl ljudi. Proti poldnevu je priplavala po Ljubljanici gori lepo okrašena ladija, ki je pripeljala 12 parov gosposkih otrok; ob petih popoldne pa je z Brega odrinila tudi gospoda in oni meščani, ki se niso že prej mogli odtegniti svojim opravkom.

Nad 200 ladij in čolnov, olepšanih s cvetjem, zelenjem in trakovi, se je zibalo po Ljubljanici. Najlepša ladija je bila tista, v kateri se je vozil guverner kranjske dežele, baron Lattermann s soprogo. Napravil mu jo je s precejšnjimi stroški ljubljanski magistrat. V šestnajstih drugih ladijah in velikih čolnih se je

vozila velika gospoda ljubljanska; vsak čoln sta veslala dva zadružna čolnarja.

Ko je gospoda dospela na mesto, šla sta Lattermann in njegova žena na plesišče, kjer so zaplesali oni gosposki otroci gospodi v zabavo neki figuralen ples, po plesu pa jim je Lattermannova soproga razdelila v spomin na ta lepi dan zelene svilnate trakove, na katerih so se brale te-le Vodnikove kitice:

Pubizhi, Punzhike
Pulte marjéize,
Slatize, svonzhike.
Dans mirov je gód!

Trófilí, vénzhali
Gas Premagávzhovo
Milmu porèzhemo:
Sdrav dôshel Franz bod!

Splétajte vénzhike
Shmarnize, kókale,
Krefnize, pójdemo
Mirivzu naprót!

Tvoje smo zvéize
Se ti poklónemo,
Ponishno prófimo,
Smil se firót! ¹⁾

Med tem pa so rajali in plesali vsak na svojem plesišču tudi kmetski plesavci. Tudi med te je Lattermannova gospa razdelila take trakove, le da so imeli le-ti ta-le Vodnikov napis:

Zefarja sta vgnala
Hud vojskíni krik,
Franzосу pa dala
Pravizhen mejník.

Spomín bo: kdaj smóte,
Kdaj spor je minúl,
Kdaj mir nam dobrote
Na semljo isfúl.

Mladenzhe vuhájo,
Kdar stavio mejó;
Naf pléfat ravnájo,
Nam godze dajó.

Plesajmo, posablen
Pobèr' se prepír!
Vukajmo, povablen
S' nam rajat' si Mir.

Veselje je prikipelo celo do vrha, ko se je med gromenjem kanonov pripeljal po Ljubljanci doli z Vrhnike kar cel roj ladij in čolnov. Bil je postojinski okrožni glavar baron Jurič z vsemi veljaki svojega okrožja. Godci, ki so ladije spremljali, so bili oblečeni za turške janičarje.

Da so se množice težko ločile od veselišča, kdo ne bi rad verjel tega; jele so misliti na dom še le, ko se je že storila trda noč. Razsvitljava, umetalen ogenj in grmenje kanonov in možnarjev na ladijah in ob

¹⁾ Jeden tak trak je še videti v ljubljanskem muzeju.

vsem obrežju ljubljanskem! Takega veselja in take svečanosti ni bilo še na Ljubljani.

Čolnarjem je bilo seveda s takimi veselicami malo pomagano, saj jim niso dajale zadostnega zaslužka; ker pa drugega ni bilo več, trudili so se čolnarji napraviti Ljubljančanom vožnje po Ljubljani za nekako potrebo. Nekdanje velike ladije so izginile z Ljubljanice, mesto njih so veslale ladije in ladijce, odmenjene le za zabavo. Bile so 6—10 m dolge in največje do 2 m široke. V najmanjših je bilo prostora za 6—8 ljudi, v srednjih, katere sta veslala po dva veslača, jih je sedelo lahko 14—16, v največjih pa celo 20—24, in je bilo treba zanje štirih veslačev. Brez godbe se ni odpeljala nikoli nobena družba z Žabjeka, čeprav je bila še tako majhna. Ples na tem ali onem travniku ljubljanskega barja ali pa celo kar na čolnih samih, je bila nekoliko let Ljubljančanom najljubša zabava. Če so mislili plesati na Ljubljani, zvezali in zbili so po tri ali štiri take ladije skupaj, napravili na njih pod ter ga na okoli in okoli zgradili.

Skromni ljudje ali taki, katerim ni preostajalo prostega časa, so se vozili po uro ali kaj takega daleč, posedli kjerkoli na kakem travniku po tleh, použili s seboj prinesene stvari, vriskali in plesali ter se proti večeru vračali zopet v mesto. Imovitejši so se pa vozili v Lipe ali celo do Podpeči ter ostali tam ves dan. Včasih je odrinila z Brega tolika družba, da so zakrile nje ladije kar vso Ljubljanico čez in čez.

Okoli leta 1820. so si omislili veliki čolnarji ladijo za 40—50 ljudi. Bila pa je prav morskim ladijam podobna ter je imela še celo male kanone na obstenku, veslače pa oblečene za mornarje. Celo lepa je bila neki ona, leta 1824. v Reki po pravi morski ladiji napravljena; ta je imela celo jambore in jadra in tudi po mornarsko opravljene veslače.

Leta 1840. je plaval po Ljubljani celo že parobrod, 28 m dolg in 4 m širok. Napraviti sta ga dala Moline in Škarja ter ga imenovala „Nadvojvoda Ivan“. Prvikrat se je peljal dne 14. oktobra ter je prisopihal na Vrhniko v 2³/₄ ure, nazaj pa celo v 2¹/₄, med tem ko so navadne ladije potrebovale za to pot 8—10 ur.

Nekaj let so se Ljubljčanani prav radi vozili na parobrodu, ker pa so se zavoljo tega in onega vzroka prigajale dostikrat nesreče, si naposled že noben človek ni upal več nánj. Moline in Škarja sta bila zato leta 1850. prisiljena prodati ga. Razdejali so ga, naložili v kosih na vozove ter ga odpeljali na Koroško, kjer vozi sedaj po Vrbskem Jezeru.¹⁾

Ljubljanski čolnarji so torej s takimi zabavnimi vožnjami nadomestili primeroma le kratek čas izgubo nekdanjega svojega zaslužka. Vozili so odslej le še drva, kamen in opeko s Podpeči in Vrhnike v Ljubljano. Le sem pa tje se je pripeljalo še od Zaloga na vozéh kaj hrvaškega vina ali žita, ki so ga na Bregu preložili na čolne ter ga odvedli na Vrhniko, ali pa se je iz Trsta in Reke pripeljan bombaž ali sladkor v sodih vozil z Vrhnike v Ljubljano. Nič čuda, da se je število nakladavcev ali „jekarjev“²⁾ naposled skrčilo na 20, pa še ti niso imeli dela. Skrčilo pa se je še nekaj drugega, to je bila veljava Trnovčanov. Trnovski čolnarji starega časa so bili imoviti, samosvestni možje, ki so bili ponosni na svoj stan, „jekarji“ našega stoletja pa so bili le še nekak izbirek v Trnovem rojenih moških; večina njih niti niso bili hišnih posestnikov sinovi. Iz različnih vzrokov tudi niso bili na najboljšem glasu, zato je postal priimek „fakin“ ali „jekar“ sčasoma nekaka zabavljica ter je ostal to deloma še do današnjega dne.

Zadnji udarec za čolnarje je bila železnica, ki je stekla leta 1857. iz Ljubljane v Trst. S tem je bilo brodarjenje po Ljubljani do dobrega uničeno ter je prenehalo popolnoma. Dan danes prihaja po Ljubljani le še nekaj drv, peska, kamenja in opeke.

¹⁾ »Mittheil. des Musealv.« 1892.

²⁾ Jek se imenuje Trnovski Breg. Trnovskemu »jeku« nasproti in onstran Ljubljance je »Žabji jek« = Žabjek.



II.

Brodniki na Savi.

Druga in sicer mnogo daljša vodna cesta kakor Ljubljana je bila Sava. Za brodarjenje pa ni bila tako ugodna, čeprav se je po Savi čolnarilo in brodarilo že v najstarodavnejših časih. Pravljica o Jazonu in njegovih tovariših priča jasno dovolj, da so že v zgodnjih časih plavali čolni in ladije po Savi gori in doli.

1. Deročnost Save.

Neugodna je bila Sava za brodarstvo v prvi vrsti zavoljo svojega deročega teka in skoraj neštevilnih in zelo nevarnih skal v svoji strugi; bila je tako neugodna, da bi v kaki drugi deželi kakor na Kranjskem menda na Savi ne bilo videti nikoli nobene ladije. Da se je pa vendar vozilo po njej, temu vzrok je bila neustrašenost, kaj bi dejal, predrznost naših kranjskih čolnarjev. Valvasor je bil ves zavzet od nje, zakaj Sava se mu je videla tako deroča in nevarna reka, da malo takih, posebno med Knežakom in Zidanim Mostom. Opisuje jo na več krajih (II. 157, II. 203, III. 304, IV. 606—608), a na vseh naglašava veliko nje deročnost. „Dunav in Ren, Lih in druge, pravi, so pač deroče reke, a s Savo ni primerjati njih nobene; Dunav ima pač res velike nevarne vrtince, a kaj so ti proti „Belemu Slapu“ med Knežakom in Zidanim Mostom. Od Knežaka do Zidanega Mosta je tri milje daleč, a najugodnejša mesta v tej daljavi so še vedno nevarnejša in odurnejša, kakor ves dunavski vrtinec. Nekaj nenavadnega in strašnega je, pravi, videti, kako se med Račičami in Knežakom vozijo čolnovi čez strme pragove savske. Tri milje daleč samo visoko in skalnato gorovje, med katerim bobni Sava čez strmine in pečine ter se drvi od jednega vrtinca do drugega! Posebno strašno je videti to, kadar je Sava majhna; ta voda je namreč tem nevarnejša, čem manjša je. Če je pa posebno velika, se one tri milje daleč kar nikakor ne more voziti, ker skače takrat na vseh straneh voda kvišku. Tu dela namreč

med skalami visok slap ter se razbija ob pečinah, ki mole iz vode. Kdor vidi ta kraj prvič, osupne in kar misliti si ne more, da vozijo tod čolnovi. Človek bi dejal, da mora biti v tem žrelu vsega konec.“

In na drugem kraju piše: „Pri Mošeniku (blizu sedanje železniške postaje „Sava“) dere Sava med gorami; pa tu še ni tako huda in nevarna. Pač se v hitrosti skuša lahko s pticami, vendar tu še ne pada ter tudi ne napravlja še vrtincev. Potem pa se sreča z ozkim in mogočnim gorovjem, ki ji ne dopušča tako širokega teka, kakor dotlej, ampak jo stiska in oži ter ji meče velike skale pod noge. Ker jo tako stiska, razhudi se in razdraži, in iz krotke Save postane divja Sava. ¹⁾ Opoteka se, skače od jeze in razdraženosti ter napravlja slap za slapom! Kjer jo kaj zadržuje, drvi z veliko silo skozi; kdor ni vajen kaj takega videti, skoraj ne more verjeti, da bo prišel živ tod skozi.“ ²⁾

Zato se Valvasor kar prečuditi ni mogel predrznim čolnarjem, ki so se s svojimi majhnimi, iz jednega samega hloda izdolbenimi čolnici spuščali v te nevarnosti in sicer ne morebiti s praznimi, ampak težko obloženimi čolni. Kadar so dospeli do Belega Slapa, polegli so v čolneh po tleh ter se čvrsto oprijeli čolnovih sten, da se niso prekopicnili v vodo. Dostikrat so čolni zajeli vodo. Takrat je čolnar gledal, da je brž ko brž kje ustavil in privezal svoj čolnič in izplal vodo iz njega. Ustaviti pa se ni bilo ravno težko, ker je tam med skalami na levi in desni komaj seženj prostora. Čolnar je moral znati na tem nevarnem kraju čoln po bliskovo zasukati, sicer se mu je zadel ob skalovje in se mu razbil; zvijati se je moral znati tod skozi s čolnom, kakor kača skozi pečevje.

Valvasorju se ta slap ni zdel prav nič manjši in nič manj nevaren, kakor Renov pri Schaffhausenu, po katerem se pa noben nemški čolnar ni upal voziti. Če bi bilo pa treba dolenjskim čolnarjem čolnariti po

¹⁾ ergrimmt sie, wird ganz unsinnig und wütig und aus der zahmen eine wilde Sau.» Il. 158. Valvasor izvaja ime Save od nemške «Sau» ter jo zavoljo tega primerja tudi na vseh krajih, na katerih govori o njej, s tem ščetincem.

²⁾ ibid.

tem Renovem slapu, pravi Valvasor, in sicer z ravno takimi čolnovi kakor na Savi, storili bi to igraje in imeli še svoje veselje pri tem.¹⁾ Tako zelo je občudoval predrznost, pa tudi spretnost čolnarjev na Savi!

2. Vožnja po Savi ob Valvasorjevem času.

Seveda so se upali čez ta slap samo taki, ki so bili vožnje na tem kraju dobro vajeni. Gorenjcem ni zaupal Valvasor toliko poguma. Na Gorenjskem pač vozijo po Savi, a tukaj bi si tega pač ne upali. Celo pa Valvasor ni pripisoval te spretnosti in srčnosti ljubljanskim čolnarjem. Dejal jim je, da se na Savi niti prikazati ne smejo.²⁾ Na Belem Slapu se ni smel Savi nihče bližati, kogar ni dobro poznala.

V svoje male, torej le iz jednega samega hloda izdolbene čolne, so mogli nakladati le malo, k večjemu po trideset centov, vendar so zvozili po Savi veliko veliko blaga na Hrvaško, posebno onega, ki je prihajalo iz Trsta in Reke v Ljubljano.

Nahajali so se celo taki predrzneži, ki so se brez čolnov zaupali Savi ter se vozili na Štajersko in Hrvaško. Zvezali so nekaj praznih in dobro zabitih sodov trdno skupaj, sedli nánje ter odrinili. Navaden drog, s katerim so vodili svoj plav, je bilo vse čolnarsko orodje, kar so ga potrebovali. Spuščali pa so se tako na pot po leti in po zimi, naj je bila Sava majhna ali velika. In še celo izjeme niso bili taki predrzneži; Valvasor pravi,³⁾ da jih je bilo celo prav obilo takih.

Pa ne samo blago se je čolnarilo po Savi, celo popotni ljudje so sedali v male savske čolne ter prepuščali sebe in svoje življenje deroči Savi in božji previdnosti. Ko so prispeli do Belega Slapa, stopili so pač ven na suho ter peš storili pot okoli slapa, čolnarji sami pa so ostali v čolneh ter se brez strahu

¹⁾ Valvasor II. p. 158.

²⁾ Valvasor II. p. 158: ... «denn das Laibacher Schiffsvolk darf. so zu reden. nicht einmal den Geruch dieser so gähzornigen, im Herabschuss gleichsam schnaubenden und schnarrhenden Sau (zopet mu je ščetinec na mislih) prüfen, noch ihre Zähne, die abschössige Felsen und Fluten nämlich, schmecken.»

³⁾ II. p. 203.

in premisleka spustili čez slap. Toda le tuji popotniki so stopali tukaj ven iz čolnov, domači ljudje, Dolenjci pa in taki, ki so bili Belega Slapa že vajeni, so ostali v čolnih kakor čolnarji ter se ž njimi vred vozili čez slap. ¹⁾

Seveda se je vkljub spretnosti in čvrstosti savskih čolnarjev prigodila na Belem Slapu včasih vendar-le kaka nesreča, a le čuditi se je, da se je prigodila tako redkokrat, kajti čolnov je v Valvasorjevem času le kar mrgolelo po Savi.

Še več blaga kakor po Savi doli, zvozilo se je po Savi gori, posebno s Hrvaškega in Štajerskega, od koder je prihajalo v Ljubljano v prvi vrsti vino in žito, vino ponajveč s Štajerskega, žito pa s Hrvaškega, zraven tega pa seveda tudi še drugih pridelkov. Koroza ali turščica, dan danes tako važno žito, je dospela po tej poti s Turškega v naše kraje, kar dokazuje oba imeni.

Čolnarjenje po Savi navzgor ni bilo sicer tako nevarno, kakor po Savi navzdol, bilo pa je zato tem težavnejše. Do Valvasorjevih časov in tudi pozneje še dolgo časa so čolnarji rinili z dolgimi drogovi svoje čolnove proti deroči vodi, ker potov in cest ob bregu, po katerih bi bili lahko ali z ljudmi ali z živino čolne vlekli navzgor, takrat še ni bilo. Silno so trpeli pri tem, Valvasor zatrjuje, da niti na benečanskih galejah niso toliko, in če le kdaj, izpolnjevale so se nad temi trpini besede sv. pisma, ki jih je Bog govoril Adamu, da bo v potu svojega obraza jedel svoj kruh. ²⁾

Do Belega Slapa dospevši, so se morali čolnarji ustaviti ter blago izložiti, zakaj s polnim čolnom tudi dolenjski, še tako spretni in predrzni čolnarji niso mogli po slapu navzgor. Izloženo blago se je na glavah ali hrbtih, človeških in živalskih, nosilo okoli slapa, med tem ko so čolnarji z naporom vseh svojih sil pritiskali in vlekli čolnove čez slap gori. Pot, po kateri se je okoli slapa nosilo blago, je bila ozka, komaj pedanj ali k večjemu črevelj široka steza, vsekana v

¹⁾ Valvasor. IV. p. 608.

²⁾ Valvasor. II. p. 157.

strmo skalovje na levem in desnem bregu Save. Bila je jako strma ter se je vzpenjala tako visoko gori v gore, da se je ljudem v glavi zvrtilo, če so pogledali doli na Savo. Bila je pač zelo nevarna, vendar so tovorili po njej celo s težko obloženimi tovornimi konji. Jeden sam napačen stopaj, in konj in blago sta štrknila v globočino.¹⁾

Za plovstvo ugodna je bila Sava še le od Zidanega Mosta dalje, zato pa je mrgolelo od tod dalje tudi vedno vse polno čolnov in večjih ladij. A gladka tudi tukaj vožnja ni bila povsod. Do Krškega ni bilo nobenih zaprek, toda od Krškega dalje se je jela Sava cepiti v mnogo žil, katerih dostikrat ni bila nobena za vožnjo dosti globoka. Vrh tega je ob povodnjih trgala peščene bregove ter zasipavala ž njimi za vožnjo ugodni vodotoč. Nastajale so plitčine, ki so se sčasoma zarastle s travo in vrbami. Imenovali so take kraje Vrbine. Posebno je Sava nagajala pri Čatežu, kjer se je vodotoč preminjal od leta do leta.

3. Uravnavanje Save.

Nova doba je za brodarjenje napočila s cesarjem Karolom VI. Za povzdigo trgovine in prometa v Avstriji vneti cesar je naklonil svojo pozornost tudi Savi. Hacquet pravi v svoji slavnoznani „Oryctographiji“, da je bila kranjska dežela do Karolovih časov po svetu, posebno pa na Dunaju kar do dobra neznana. Pripisoval je to težavnemu potovanju s Kranjskega na Dunaj; zavaljo visokih gora in klečet v Savi se je moglo potovati le peš ali jež. Zato tudi do Karolovih časov ni bilo nikoli nobenega Habsburžana v deželo.²⁾ Cesar Karol VI. je bil prvi; mudil se je v Ljubljani leta 1728. To je bil prvi vzrok, da so začeli precej potem okoli leta 1730. popravljati stare ceste ter delati nove, uravnavati Savo, trebiti iz njene struge skale

¹⁾ Valvasor. IV. p. 606—608.

²⁾ Hacquet. Oryctogr. III. 150, a ta trditev Hacquetova ne velja brez dostavka: »v novem veku«; pa še celo s tem dostavkom ni resnična, zakaj leta 1514. se je bil v Ljubljano pripeljal cesar Maksimilijan, za njim pa do Karola VI. pač res noben Habsburžan več.

in pečine, ki so dotlej ovirale brodarjenje po njej, ter sekati v skale na desnem bregu pota, tako zvane „Treppelwege“ (vlačilne steze), po katerih so vlačili ljudje in živina ladije po Savi navzgor. Že ta dela so stala mnogo časa ter požrla veliko denarja. Največje delo pa je bil prekop „na jezu“, dejali so mu tudi „pri Prusniku“, pa odstranjenje skal v Belem Slapu. „Pri Prusniku“ se je reklo samotni kmetski hiši blizu sedanje železniške postaje zagorske, Beli Slap pa se je nahajal nekoliko nižje. Prekop pri Prusniku je imel biti 390 sežnjev dolgo, toda tako ozko skalno korito, da se dvoje ladij v njem ni moglo srečati. Strmca naj bi imel osem črevljev. Za Beli Slap so bili napravili tak načrt, da bi bilo prekopa tam sicer samo 70 sežnjev, vendar je vse kazalo na to, da bo ta prekop dal celo več dela kakor oni pri Prusniku in sicer zato, ker je bilo treba potrebiti skalovje in pragovje po vsej širini savski ter novi prekop obzidati z velikanskimi skalami. Lotili so se tega dela kmalu po letu 1730.

Ob enem pa so tudi mislili na to, da zvežejo Ljubljano s Savo. V ta namen so napravili med Zalogom in Ljubljano tri prekope z zatvornicami ter se ognili ž njimi skalnatih pragov in slapov pri Vodmatu, na Selu in na Fužinah. Prvi prekop pri sedanji prisilni delavnici je bil najkrajši, samo okoli 80 *m* dolg. Drugi na Selu 320 *m* dolg, tretji na Fužinah pa je bil najdaljši; meril je čez 900 *m*. Vsi trije so imeli iz rezanega kamena podzidane bregove in po več zatvornic, ki so imele ob majhni vodi namen, po švedskem vzgledu vodo vzdigati in tako omogočiti, da so splavale ladije tudi ob največji suši čez klečeti in skale v Ljubljani. Posebno zapreko je delal brodarjenju slap pri Fužinah. Zato so izkopali okoli njega oni čez 900 *m* dolgi prekop, naredili v njem devet zatvornic ter ž njimi zmogli v tej mali daljavi 12·35 *m* strmca. Vse delo je veljalo nad 200.000 gold., po sedanji veljavi denarja najmanj jeden milijon goldinarjev, a je bilo skozi in skozi ponesrečena stvar. Največja napaka je bila ta, da so naredili preveč zatvornic, v katerih so se ladije po nepotrebem predolgo zadrževale. Iz Zaloga v Ljubljano se pač najtežji voz lahko pripelje v

dveh urah; predno pa je ladija prispela iz Zaloga po zatvornicah v Ljubljano, minil je poldrugí dan, minila sta pa tudi dva dneva. Nič čuda, da niso trgovci kar nič marali za dragocene nove naprave. Zato so za Trst ali Reko namenjeno blago naložili v Zalogu rajši na vozove ter ga po cesti vozili v Ljubljano, čeprav ga je bilo tu treba zopet preložiti na ladije. Bilo je manj zamude, manj sitnosti in najbrž tudi manj stroškov. Zato se skozi nove prekope in zatvornice ni peljalo vseh skupaj več kakor samo 13 ali 14 ladij, potem, pa nobena več.¹⁾ Vsa stvar je bila do dobra ponesrečena. Baron Reiggersfels, visok dostojanstvenik kranjske vlade, dejal je že leta 1752., da ni prav za nobeno rabo. Minilo je le še nekaj let, pa so bili prekopi, zatvornice in iz rezanega kamena napravljeni nasipi in jezovi že popolnoma zanemarjeni in opuščeni.²⁾ Pač so tu pa tam stali še koli, na katerih so bile narisane sekire, ki so svarile pred poškodovanjem teh brodar-skih naprav in žugale, da se mu bo roka odsekala, kdor bi se kako izpozabil nad temi napravami. Toda to ni tatov kar nikakor zadrževalo, da niso izluščili in pokradli iz jezov in zatvornic rezanega kamena.

Leta 1781. je popisal te naprave Tobija Gruber; še 50 let ni preteklo, ko so se delale, pa ga ni bilo ne duha ne sluha o njih. Od drugega prekopa je videl Gruber še nekaj majhnih kupov razdejanega zidovja, o tretjem pa se je kake pol ure pod Fužinami le še po jarku, vrezanem v ravni črti, dalo sklepati, da je bila tu kdaj velika zatvorniška naprava.³⁾

Načrte za to ponesrečeno delo sta napravila inženerja Durchlasser in Remer ter leta 1739. izdala bakroreze o tem.

Ob času Karola VI. sicer še niso bila dela pri Savi vsa pri kraju, ne pri Prusniku ne pri Belem Slapu, vendar so se bile odpravile največje ovire. Zato so prihajale v Zalog že leta 1736. večje ladije po Savi gori.

¹⁾ Tobias Grubers Briefe hydrographischen und physikalischen Inhalts aus Krain von Ign. v. Born. Wien 1781. p. 5.

²⁾ Listina v ljubljanskem mestnem arhivu.

³⁾ T. Gruber l. c. p. 8.

4. Vozne cene in nove ladije na Savi.

Pričelo se je jako živahno brodarstvo. Ž njim pa je rasel tudi savskim brodnikom greben. Pri obilem in dobrem zaslužku so postali tako oblastni, da je moral deželnega glavarja namestnik grof Anton Josip Turjaški poseči vmes. Kakor že v prejšnjih časih, vozilo se je po Savi gori tudi sedaj največ le vino.¹⁾ Ustavljali so se ž njim v Klečah, od koder so ga ondotni kmetje spečavali na vozéh v Ljubljano. Obe vožnji sta bili dragi; draga je bila vožnja po vodi (od Sevnice na Štajerskem pa do Kleč), draga pa tudi ona po suhem (od Kleč do Ljubljane). Od Sevnice pa do Kleč so brodniki zahtevali po 20 gold. nemške veljave od ladije, vrhu tega pa še kruha, jedi in vina za svoje brodarske hlapce in naposled še darila v denarjih zánje. Tovornika je veljala vožnja od Teričje Vasi do Zaloga dostikrat, če je vse to preračunal, nad 36 gold.

Grof Turjaški je zavoljo tega izdal nov tarif za vožnjo po Savi. V tem se je oziral na to, da so bile takrat (l. 1736.) ladije večje, kakor v prejšnjih časih. Zato je določil, da smejo brodniki zahtevati od največje ladije samo tak-le zaslužek: od Mokric (na skrajni meji kranjski) do Ljubljane, to se pravi do Zaloga, Kašlja ali Kleč, 15 gold., od Brežic 14, od Krškega 12, od Sevnice ali Teričje Vasi 10, od Rateč pa 9 gold. Grofov tarif je torej ceno za vožnjo malo znižal, dotaknil pa se ni stare navade, po kateri so tovarniki z vinom, žitom ali drugim takim blagom dajali hlapcem kruha in vina. Navada, dajati brodnikom vina, je bila že jako stara, zakaj to vino je imelo posebno ime, reklo se mu je „vedrnica“. Navada je bila tako stara in zato tako ukoreninjena pri brodnikih in tovarnikih, da se je grof ni hotel dotikati, ker je bil uverjen, da je ne bo odpravil.

Preveč so do takrat računali tudi kašeljki in zaloški kmetje za vožnjo do Ljubljane. Grof jim je ukazal, da ne smejo zahtevati od blaga, kar ga je pri-

¹⁾ Mestni arhiv, fasc. 250.

peljala jedna ladija do Ljubljane, več kakor z vsem skupaj samo 2 gold. 16 kr. ¹⁾)

Iz tega-le dostavka se prav jasno vidi, da že leta 1736. ni nobeden trgovec mislil na to, da bi spečaval v Zalog pripeljano blago po novih, ravnokar dodelanih prekopih in zatvornicah do Ljubljane, sicer bi kmetje ne bili tako oblastni v svojih zahtevah in bi gosposki ne bilo treba določiti jim meje teh zahtev.

Koliko velike pa so bile te ladije? Ne posebno velike. Po navadi je bilo po pet ljudi na vsaki, krmar pa štirje hlapci. Nakladali so nánje 12 sodov vina, takih sodov, ki so se nemški imenovali „Lagel“. Ti so držali vsak po 100 kranjskih vedrc; kranjsko vedrce pa je imelo takrat 24 bokalov. Polna ladija je nosila torej 28.800 bokalov. Recimo, da je bokal s posodo in drugim vred poprek tehtal 3 funte, potem je bilo na ladiji 864 centov teže. ²⁾)

Posebno velike torej niso bile te ladije, pa vendar precej večje, kakor prejšnji iz jednega samega hloda izdolbeni čolnovi. ³⁾) Plavati so jele po Savi navzgor, ko je še Károl VI. živel, in sicer precej, ko so pri Prusniku in Belem Slapu potrebili vsaj največje ovire iz Save. Potrebili so samo največje ovire; tudi odslej je bilo treba pri Prusniku in Belem Slapu spečavati vino še vedno po suhem dalje okoli teh dveh slapov in brzic.

Opravljala pa sta to vožnjo dva kmeta s svojimi voli, Prusnik in Mitovšek. Ko je promet na Savi nekoliko oživel, določilo se je tudi njima, koliko smeta zahtevati; za to, da spečata tod dalje vino jedne ladije, določilo se jima je 4 petice (Siebzechner) zaslužka. ⁴⁾)

Največkrat pa nista prepeljala vsega vina po suhem dalje, ampak dala zvaliti samo nekaj sodov z

¹⁾) Mestni arhiv, fasc. 250.

²⁾) l. c.

³⁾) Taki čolnovi se vidijo še zdaj na Kulpi in najbrž tudi na kakem drugem savskem pritoku.

⁴⁾) Petica je plačala 15 kr. nemškega ali 17 kr. kranjskega denarja (Landeswährung), zato se je imenovala »Siebzechner«, petica pa se ji je reklo, ker je plačala pet grošev, groš po 3 krajc. računjen.

ladije, druge pa sta pustila v njej, pripravljajo svojo živino ter zvelkla ladijo čez slapova navzgor. Za tovornike je bila seveda zadnja briga, kako sta to stvar napravila, zadostovalo jim je, da sta jim le spravila ladije čez nevarna kraja. Najbrž pa je bil zaslužek štirih petic predober in vzrok, da ga jima je (menda leta 1736.) gosposka znižala. Določila je, da zaslužita od vsakega soda (Lagel), ki ga po suhem spečata dalje, 10 soldov ali 5 kr. 2 $\frac{1}{2}$ vinarja nemškega denarja, od sodov pa, ki ostanejo v ladiji, samo po 5 soldov, t. j. 2 kr. 3 $\frac{1}{4}$ vinarja. Ob enem se jima je tudi prepovedala razvada, ki sta jo uvedla, da sta namreč razven onih štirih petic zahtevala še po bokal vina od vsake ladije. ¹⁾

5. Dela v Savi se dodelajo.

Leta 1740. je umrl cesar Karol VI. Nameravane naprave v Savi takrat še niso bile dodelane, a naslednica njegova Marija Terezija jih ni mogla nadaljevati, ker se je oborožila proti njej skoraj vsa Evropa, precej ko je prevzela vladarstvo. Ko pa je čez osem let vojsko srečno končala, lotila se je uravnavanja Save z vso odločnostjo. Največ je k temu pripomogla neka nesreča. Leta 1749. se je namreč utrgala pri Zagorju nad Prusnikom gora ter skoraj zajezila Savo. Deželna vlada (Repraesentation und Kammer) je odposlala na ogled barona Reiggersfelda pa grofa Karola Hohenwarta. Nju poročilo je spravilo dela, ki so bila nekaj let ustavljena, zopet v tek. Najimnitnejše je bilo, da so dodelali prekopa pri Prusniku in Belem Slapu. Prusnik je postal prva in najvažnejša brodarska postaja na Savi. Vedno je bilo tu polno ladij. Zato so sezidali na tem kraju cesarsko poslopje, v katerem so ostajali in prenočevali brodniki in tovorniki. Stanoval je v njem tudi cesarski uradnik, „Navigationswerkführer“, ki je nadzoroval vožnjo po Savi in skrbel za vzdrževanje dragih brodarskih naprav v njej. Njemu odgovorni so bili tudi najemniki, ki so za šest in šest let jemali v najem pravico, z živino vlačiti ladije po Savi.

¹⁾ »Wochenblatt« 1881.

Marija Terezija je dokončala tudi prekop pri Belem Slapu, ki so se ga lotili leta 1736. Potrošili so zanj mnogo mnogo denarja, čeprav je bil samo 70 sežnjev dolg. A delo je bilo težavnejše kakor pri Prusniku, ker je bilo treba tukaj iztrebiti skalovje v vsej širjavi Save in novi prekop obzidati z velikanskimi kameni. Slapu nasproti so zidali poslopje, dve nadstropji visoko. Danes vidiš le še njega razvaline.

Dne 8. februarja l. 1749. je uvedla Marija Terezija col za blago, ki so ga vozili po Savi. Pobirali so ga v Litiji, Ratečah in v Krškem. Na teh krajih se je moral oglasiti vsak brodnik, povedati, odkod je in kam je namenjen s svojo ladijo, ter plačati col. Kdor bi se temu upiral, zapretili so mu, da mu vzamejo ladijo. Primeren col se je moral plačevati tudi od plavov. Za pristanišče plavov so bile Rateče določene. Plavi so tudi plačevali col od blaga, naloženega na njih. ¹⁾

Pozneje, in sicer leta 1754. se je temu davku pridružil še drug davek: mitnina (Wag- u. Schranken- geld). Ta mitnina je bila namenjena za vzdrževanje brodarskih naprav, obsavskih potov in cesta, po katerih so voli vlačili ladije po Savi gori. Plačevali so jo brodniki; plačevali so jo pa tudi kmetje, če so gonili živino po obsavskih cestah. Ta mitnina je bila precejšnja. Po tem, kako so bile ladije obložene, ločili so polne ladije, pol ladije in četrt ladije. Polna ladija je plačala od Rateč do Kašlja ali Kleč 2 gold. mitnine, od Rateč do Litije 1 gold. 20 kr., od Litije do Zaloga 40 kr., od Rateč, Loke ali Kompelj do Sevnice 30 kr., do Rajhenburga ali Krškega 1 gold., do Brežic 1 gold., od Brežic, Krškega, Rajhenburga ali Sevnice pa gori do Zaloga 1 gold. 30 kr., od Brežic do Litije 2 gold., od Kašlja do Sevnice, Rajhenburga, Krškega in Brežic 2 gld. itd.

6. Brodarska zadruga ustanovljena.

Leta 1766. se je posebno deželna gosposka kranjska zavzela za brodarstvo po Savi. Osnovali

¹⁾ Mestni arhiv, f 250.

so — tudi cesarska vlada je pomagala pri tem — pri Prusniku poseben broderski urad in brodersko zadrugo, morebiti po vzgledu ljubljanske. Ta broderski urad je dal narediti nekaj velikih ladij ter jih dal izkušnim in zanesljivim brodnikom proti določenemu plačilu v najem. Svoj sedež je imela zadruga pri Prusniku. Odslej so smeli po Savi brodariti samo v zadrugo zapisani brodniki, in sicer jedino le s takimi ladijami, kakršne so bile tiste, ki jih je dal napraviti broderski urad. Imele so svoje številke, kakor na pr. sedaj fjakarji, in so po vrsti odhajale iz svojega pristanišča. Če ga je zadela vrsta, moral je brodnik brez obotavljanja vzprejeti vsako blago, bodisi katero koli, ter ni smel zahtevati večje vozarine, kakor tisto, ki jo je določeval tarif. Če je bil na vrsti, moral se je odpeljati, naj mu je bilo to prav ali ne. Kdor se je postavljaj po robu kakor koli, bacnili so ga iz zadruge. Seveda je s tem izgubil pravico do brodarjenja. Odpravili so se vsi priboljški brodnikov, bodisi v jedi, pijači, denarjih ali kakršni koli obliki. Če so koga zaslačili, da se je v tem držal še stare razvade, vzeli so mu ladijo. Brodniki so morali imeti na ladijah samo izkušene in brodarstva vajene broderske hlapce. Tudi ti so bili zapisani v zadrugo; pri vstopu vánjo je plačal vsak pol goldinarja vstopnine. Le če je brodniku potoma obolel broderski hlapec, nadomestiti ga je smel z drugim kakršnim koli človekom, toda samo za tisto vožnjo, potem pa ga ni smel imeti več najetega. Bolnika pa je moral takoj naznaniti; naznanjati so se morali tudi vsi po ladijah potujoči ljudje.

Potoma ni smel broderski hlapec ladije zapustiti; svojo službo je moral svojemu brodniku 14 dni poprej odpovedati. Ta odpoved se je pri uradu natanko zabeležila zato, da so imeli vedno ves pregled o brodnikih in njih hlapcih. V ta namen je broderski urad pri Prusniku imel dva zapiska brodnikov ter vsako četrt leta jednega poslal deželni gosposki, drugega pa guberniju. Sicer ni smel prusniški uradnik vzprejeti več broderskih hlapcev v zadrugo, kakor kolikor jih je bilo za brodarjenje res potreba, na drugo stran pa je cesarska gosposka vabila ljudi k broderskemu poslu s

tem, da je obljubila oproščenje od vojaštva vsem tistim, ki so že deset let brodarili na Savi.

Če je prilika nanesla, nakupovali so brodniki tega in onega blaga ter ga nalagali z drugim blagom vred na ladije. To se jim je sedaj prepovedalo in zažugalo: če zasačijo koga pri takem ravnanju, vzeli mu bodo ladijo in blago; blago tudi, če ga je že dalje prodal.

Sleparjev in tatov se seveda tudi takrat ni manjkalo. V jednomer so prihajale tožbe, da je zmanjkalo sedaj tega sedaj onega blaga, posebno vina, katero so dolivali z vodo. Tudi so pogostokrat škropili blago z vodo, da je bilo potem na tehtnici težje. Take sleparje so obsodili na tri do šest tednov težkega dela pri ladijah; vlačiti so morali ta čas ladije in sicer v železju. Če je poškopljeno blago trpelo škodo, povrniti jo je moral brodnik do zadnjega krajcarja. V ta namen je imela zadruga svojo posebno blagajno, zaklenjeno z dvema ključema, jednega je imel brodarski urad, drugega pa najstarejša dva brodnika. Koncem vsakega leta se je moral natančen račun o združnem imetju pošiljati deželni gosposki.¹⁾

Skladati in nakladati so morali brodniki ladije brezplačno. Če se je blago preložilo z jedne na drugo, prijeli so za delo brodarski hlapci obeh ladij. Pri tem jim je bilo gledati na to, da mu niso poškodovali blaga.

A promet po Savi se je kaj hitro tako povzdignil, da ga niso več zmagovale združne ladije. Zato so morale gosposke od ravno kar opisane ostrosti nekoliko odjenjati ter dovoliti, da so za plačilo in zaslužek vzprejemali blago na ladije tudi zasebni brodniki, to se pravi, taki, ki so na svojih ladijah vozili sicer samo svoje blago. Gosposka jim je dovolila to, ker je primanjkovalo ladij, vendar so take ladije prišle še le tedaj na vrsto, ko že ni bilo nobene združne ladije več na razpolaganje. Da pa ti zasebni brodniki ne bi z boljšo plačo vabili združnih brodarskih hlapcev na svoje ladije, prepovedalo se je združnikom brodariti na zasebnih ladijah. Če to store, izgube združno pravico. Tistim brodnikom pa, ki so služili na zasebnih

¹⁾ Mestni arhiv, f. 250.

ladijah, so priporočali, naj se v šestih tednih oglasijo pri zadrugi, sicer jih pozneje ne bodo več vzprejeli v zadrugo.

7. Gruberjeve ladije.

Novo savske ladije so bile jako velike, prav morskim ladijam podobne; imele so krov kakor morske ladije in dvojno dno. Načrte zanje je izdelal znani jezuit Gabrijel Gruber, človek, kateremu se menda ni posrečila nobena stvar, naj se je lotil katere koli. Bil je vodja vsega brodarstva po Savi (Navigationsdirector). Hacquet je izrekel o njem kaj pikro sodbo. „Komaj so se bile gosposke lotile, Savo napraviti plovno ter popraviti porušena in deloma ponesrečena dela prednikov, zahtevalo se je (zahteval je to namreč Gruber) najprej jeden del za to namenjenega denarja za ladije, o katerih bi človek mislil, da so bolj pripravne za vožnjo po morju, kakor pa za brodarjenje po reki, napolnjeni s skalami in klečeti. Vse te res prav otročje brodarske priprave so bile na jedno stran prevelike, na drugo pa premajhne. Kako bi li moglo priti pametnemu človeku na um, v deroči in zelo zviti reki, ob kateri rasto vrhu tega še debeli gozdje, napraviti ladije z jadr! Jaz sam sem se peljal že po vsej Savi s takimi nepripravnimi ladijami, a jader nismo mogli rabiti nikoli in nikjer.“ Ta človek (Gruber) nikakor ni bil sposoben, zvršiti tega, kar se je po pravici lahko zahtevalo od njega. Nespametno je bilo, tega človeka odtegniti njegovemu poklicu, ki je bil oltar, ne pa navtika. Kmalu je ves svet spoznal, kako ponesrečena je bila misel, izročiti zboljšanje savskega brodarstva takim rokam. Z otročjimi bedarijami je potratil velike velike svote. Če bi hotel kdo, ki ima čas in veselje za to, popisati vse njegove budalosti (Abderitenstreiche), napolnil bi ž njimi lahko debele knjige in razkril svetu za tisto (XVIII.) stoletje neverjetne stvari. „Ko se je pozneje jeden del njegovih opravkov izročil drugim rokam, zasvetilo se je ljudem, koliko denarja se je potratilo po nepotrebnem. Pri vsem tem pa je bil še

njegov brat¹⁾, ki je bil tudi jeden izmed tiste prismojene, za blagor drugih ljudi prepozno izumrle družbe, tako predrzen in nesramen, zagovarjati ga v svoji knjigi: *Briefe, hydrographischen und physikalischen Inhalts aus Krain.*²⁾

Hacquetova sodba, pravim, je gotovo ostra, morebiti celo preostra (Hacquet je bil namreč Gruberjev osebni sovražnik in sicer po pravici), vendar je pa precej resnice v njej; zakaj po Gruberju izumljene ladije so že ob Hacquetovem času izginile s Save ter se nadomestile z drugimi priličnejšimi.

Kako velike pa so bile te nove, priličnejše ladije, tega ne vem povedati. Iz nekega cesarskega ukaza od leta 1768. bi se dalo posneti, da niso bile velike. Ukazalo se je namreč: Ker se ne da naložiti na ladijo več kakor 13 sodov, skrbi naj se, da se napravijo sodi, ki bodo držali najmanj po 13 centov. Po tem takem bi nosile te ladije povprek samo kakih 200 centov; toda to ne kaže misliti, že zato ne, ker brodarske gosposke pač vendar niso zašle iz jedne skrajnosti v drugo. Ladijo, ki je nosila samo 200 centov, imenovati je pač majhno ladijo.

Razven blaga so vzprejemali brodniki tudi popotne ljudi nánje; ravnali pa so ž njimi, kakor s tovornim blagom, zato ni bilo potovanje po Savi prijetno, vendar so prepeljale te ladije tisoče in tisoče popotnih ljudi tudi iz najvišjih stanov. Neprijetno je bilo, da niso imele ne krova, ne streh, najneprijetnejši pa so bili brodniki sami. Costa je dejal, da je človeku treba precejšnje mere potrpežljivosti, predno se brodnikom zljubi, da zapuste gostilne v Zalogu ter odrinejo.³⁾

Brodniki so si ga pa tudi lahko privoščili kak kozarček, zakaj njih zaslužek je bil nenavadno dober. Samo plačila so imeli na dan, kakor najboljše plačani

¹⁾ Tobija Gruber je bil ob Hacquetovem času c. kr. stavbni in brodarstveni (navigacijski) vodja v Banatu. Tudi on je bil prej jezuit, kakor brat njegov.

²⁾ Hacquet, *Oryctographia Carnioliae* III. 151—153.

³⁾ Costa, *Reiseerinnerungen*.

zidar, tesar ali kovač — 17 kr. namreč — vrhu tega pa so jim dajali njih gospodarji še hrano in pijačo, ali pa namesto tega 21 kr. na dan, skupaj torej 38 kr.

Vožnja po Savi navzgor je bila jako počasna. Od Siska do Krškega ali Rajhenburga se je vozilo osem dni; še bolj zamudna je bila vožnja od Krškega ali Rajhenburga do Zaloga ali Kleč; za to vožnjo se je potrebovalo celih šest dni, od Sevnice do Zaloga pet, od Rateč štiri, od Prusnika $2\frac{3}{4}$, od Litije poldrugi dan. ¹⁾

8. Vozarina.

Kolika pa je bila vozarina? Tudi za to stvar je vlada leta 1766. izdala natančen tarif. Plačevalo se je od Siska pa do Rajhenburga po 12 kr. od centa, od Rajhenburga do Zaloga po 11 kr., od Sevnice po 10, od Rateč po 8, od Prusnika po 5, od Litije pa po $2\frac{1}{2}$ kr. Od stara žita se je računalo vozarine od Rajhenburga do Zaloga po $11\frac{1}{2}$, od vedra vina pa po šest krajcarjev. Od lahkega blaga, ki je jemalo veliko prostora, pa ni dajalo vage, so pobirali vozarino po prostoru.

Že dve leti pozneje pa so ta tarif povišali tako, da se je od Rajhenburga do Zaloga namesto 11 kr. plačevalo po 16 kr. od centa in v tej razmeri tudi od drugih krajev. Nekoliko nižji je bil tarif za ljudi. Leta 1766. je plačal človek od Zaloga do Krškega 94 kr., od Krškega do Siska pa 1 gld. 8 kr. Če je za svojo prijetnost in zložnost najel kdo vso ladijo, plačati je moral seveda vso. Zastonj so se vozili le gospodarji ali hlapci, ki so se peljali s svojim blagom.

Leta 1777. je broderska gosposka priporočala ladije iz trdega lesa, take, kakršne so vozile takrat po Renu. Imele so tudi sidra. Da bi se brodniki rajše in lažje odločili za napravo takih ladij, dala se jim je pravica, da so se smeli ž njimi ustavljati, kjer so hoteli, ter blago zložiti ali naložiti, kjer so ga dobili. Ponudilo se jim je celo posojilo iz državne blagajne za

¹⁾ Fasc. 250.

napravo takih ladij. Vsa poročila, ki jih imamo o brodarstvu na Savi, oznanjajo prav jasno, da je na Savi vedno le kar mrgolelo ladij.¹⁾

Brodarstvu v prospeh so postavili v Sisku, v Krškem in v Zalogu špediterje. Ti so prevzemali skrb za točno in zanesljivo odposlatev blaga ter si zaračunali za to skrb po krajcar od centa in po pol krajcarja od stara žita.

Kranjski stanovni so od leta do leta bolj spoznavali veliki dobiček, ki je prihajal deželi vsled živahnega prometa, posebno pa vsled brodarjenja po Savi. Zato so proti koncu XVIII. stoletja (l. 1794.) predložili cesarju Francu II. res velikanski in na drobno izdelan načrt ter priporočali, da bi se preložile ceste čez klance med Trstom in Dunajem ter se napravile plovne vse reke na tej dolgi poti. Prošnja se je uslišala in stvar takoj pričela; popravilo se je nekaj cest na Gorenjem Štajerskem in se začel leta 1796. kopati prekop med Dunajem in ogersko deželo²⁾, Savi pa so uravnali strugo med Krškim, oziroma Pesjem, in Brežicami. Pod Krškim se je namreč Sava razlivala po širokem produ, kakor še dandanašnji, ali da bolje povem, do takrat, ko so jo začeli pred nekaj leti regulirati. Po tem širokem produ se je cepila v veliko rokavov, kmetu in brodniku v škodo. Ob vsaki povodnji je odtrgala sedaj Kranjcem, sedaj Štajercem kaj obdelanega polja, ali pa je nanesla peska in šute. Ti kupi so se tu pa tam porastli s travo in vrbjem, zato so jih imenovali Vrbine. Te so ob vsaki povodnji izpremenile svoje lice, kar je bilo za plovstvo prav neprilичno, celo nevarno. Zato so okoli leta 1800 začeli Savi delati strugo, po kateri teče deloma še sedaj. Največ je veljal prekop pri Čatežu. Po veliki povodnji leta 1824. pa si je Sava sama naredila novo strugo, in z dragim denarjem narejeni čateški prekop je bil po povodnji suh.³⁾

¹⁾ Hoff Gemälde II. 67.

²⁾ Laib. Zeit. 1865.

³⁾ Blätter aus Krain 1857. 43.

9. Zadnji časi brodarjenja po Savi.

Tako je bilo do francoskih časov. Kakor vsak drug pojav mirnega in blagonosnega življenja in gibanja, zamorile so francoske vojske tudi brodarstvo po Savi. Dvorni stavbinski svetnik Schemerl je leta 1810. svetoval sicer zvezati Trst in Dunaj s prekopom, ki naj bi držal preko Krasa, prerezal postojinsko in ljubljansko okrožje ter se od tod zavil na Dolenje Štajersko, Ogersko in v Avstrijo. Dolg naj bi bil 75 milj ter imel 564 zatvornic, pa dva predora. Kjer koli bi kazalo, porabile bi se Sava, Drava, Mura in tudi druge manjše reke. Preračunal je, da bi se pripeljalo po tem prekopu z Dunaja v Trst v 18 dneh. Toda ta nasvet je bil pač nezvršljiv in ostalo je pri starem.

Ko smo iz dežele pregnali Francoza, opomogli so si savski brodniki prav počasi. Tudi se je v brodarstvu marsikaj izpremenilo. Prej tako imenitna in glavna brodarška postaja pri Prusniku se ni ravno opustila, pač pa zanemarila. Na nje mesto sta se povzpela Zalog pa Litija in od leta 1830. dalje tudi Krško. V teh treh krajih so se nahajali brodarski uradi.

Najimenitnejša postaja je bil sedaj Zalog, zraven njega pa Litija, pravo selišče savskih brodnikov. Skoro vse po Savi plavajoče ladije so stesali tu; tu so se nahajale tri precejšnje vrvarnice, ki so pletle po poldrugi palec debele in 20 - 30 sežnjev dolge vrvi za ladije. Vsa Litija je živela skoro samo ob brodarstvu. Če po Savi ni plavalo ledu ali če ni bila le prevelika, pripeljalo se je mimo vsak dan po 10 do 15 ladij; večina njih je bila last litijskih brodnikov.¹⁾

Tudi Krško bi si bilo lahko opomoglo, odkar so leta 1830. otvorili tam tretji brodarski urad. Vse je služilo denar, ljudje in živina, gostilničarji, trgovci in obrtniki; brodnikov se je v Krškem kar trlo, a le malo-kateri meščan si je znal obrniti to v svojo korist.

Promet je postajal od leta do leta živahnejši. Zraven malih ladij, ki so jih dotlej vlačili po Savi

¹⁾ Costa, Reiseerinnerungen p. 94.

navzgor skoro le samo ljudje, so se jele prikazovati polagoma vedno večje ladije. Največje izmed njih so bile po 27 sežnjev in tri črevlje dolge, $14\frac{1}{2}$ črevlja široke in polčetrți črevelj globoke. Bile so brez krova ali strehe, imele pa so visoke rivce spredaj in zadaj. Rekli so jim tombaši; nosile so po 1000 do 1200 centov. Navadno je bilo po 17 brodarskih hlapcev na vsaki. ¹⁾

Včasih jih je bila vsa Sava polna. Da se je zavoljo nebrižnosti, ki je izvirala iz oblastnosti brodnikov, pripetila marsikatera nesreča, razumljivo je samo po sebi; marsikaterikrat so ladije zajele vodo, zmočilo se je žito ter se moralo dostikrat kar na mestu prodati.

O živahnosti prometa na Savi je pisal nekdo leta 1849.: „Razločka med našim in prejšnjim časom ti nič ne kaže bolj očito, kakor promet na Savi! Če pogledaš nánjo, vidiš dolgo vrsto volov, ki pri vpitju in pretepanju poganjačev z naporom vseh svojih sil vlačijo visokorivčaste ladije proti deroči Savi ter se dostikrat v jedni uri pomaknejo komaj za par sežnjev daleč, med tem ko drči na drugi strani vode brzi vlak kakor gladka kača z velikansko hitrostjo mimo njih dalje.“ ²⁾

Da, brzi vlak! Leta 1848. je stekla železnica od Zidanega Mosta do Ljubljane ter pričela za kranjski promet novo dobo. V kratkem času je popihala s Save ladije in kričeče poganjače ob nje obrežju. Po hrumeči in poprej tako živi savski dolini je postalo tiho, kakor bi prišla kuga nad njo. Gostilne v Zalogu in Litiji so se hitro praznile in trava je začela rasti pred hišami, kjer se je le še malo let poprej trlo oblastnih in zapravljivih brodnikov, tovornikov, voznikov in popotnih ljudi. Leta 1857. so speljali železnico še od Ljubljane do Trsta. Kako zelo se je povzdignil promet! Do leta 1857. je odhajal iz Ljubljane v Trst poštni voz dvakrat na teden, od tega leta dalje pa je poštni vlak pripeljal vsak dan po dvakrat seboj poln voz pisem in paketov.

¹⁾ Costa l. c.

²⁾ »Illyr. Blatt«

S Hrvaškega so po Savi brodarili še nekaj let potem, ko od Zidanega Mostu proti Zalogu že davno ni bilo videti nobene ladije več, a tudi Ratečam, Sevnici in Krškemu so bili šteti lepi dnevi savskega brodarstva. Leta 1862. so vlekli zadnjo ladijo po Savi gori proti Zidanemu Mostu, bila je polna živine. In kakor bi bil duh časa hotel končati brodarstvo na Savi z dogodkom, ki naj bi ortal ljudem še delj časa v spominu, potopila se je ta ladija; ž njo vred pa je potonila skoro vsa živina.

