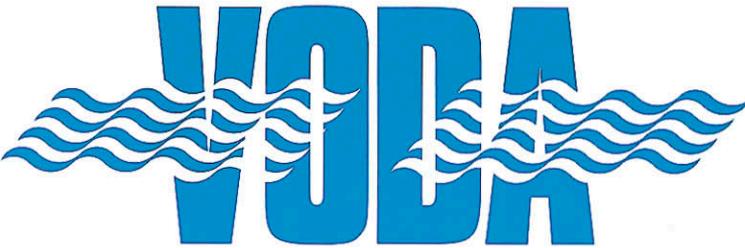


**D**o leta 1905 so vzdrževali tudi redno poštno povezavo med Jekom in Podpečjo, in sicer vsako sredo in soboto. Čolnar Pikuš je vozil z enim ali celo dvema čolnoma pošto in ljudi ter njihovo prtljago. Ljubljana je leta 1840 doživela še eno novost. To je bil prvi parnik, ki je dobil ime po nadvojvodi Ivanu in je meril v dolžino nekaj čez 25 metrov. Lastnika parnika sta bila Anglež David Moline in Ljubljancan Ignacij Skaria; nekaj časa ga je krmarički klučar čolnarske bratovščine Jurij Lavin. Toda ker je imel parnik premalo dela, je po treh letih prenehal z vožnjami blaga in potnikov. Kupil ga je ljubljanski tesar Pajk in ga deloma porabil za "plavilnico in kopalnico". Končno ga je razkosal. Kip nadvojvode, ki je krasil parnik, je postavil na vrh hišnega vodnjaka, okna kajture je vzidal v podstrelje svoje hiši v Švabičevi ulici 1, parni stroj pa je prodal na Vrbsko jezero.

V tem obdobju se je začelo število čolnarjev na Ljubljanici vedno bolj zmanjševati, postopoma je ugašalo tudi stoletno delovanje čolnarske bratovščine. Leta 1823 je izšel brodarski red, ki je dovoljeval vsakomur svobodno brodarjenje s tržnimi nameni in prevoz blaga po Ljubljanici med Ljubljano in Vrhniko. Tudi to je bil eden od vzrokov, da se je prevažanje blaga nadaljevalo še po zgraditvi železniške proge. zadnje potnike so vozili s čolni med Jekom in Podpečjo do leta 1905. Nekaj pričevanj bogatega trgovskega in prometnega dogajanja na reki in ob njej branita Mestni in Narodni muzej, v župni cerkvi v Trnovem pa branijo banderi bratovščine velikih in malih čolnarjev. Prvo je nastalo leta 1771, drugo pa 1822.

O reki Ljubljanici in ljudeh ob njej bi lahko še marsikaj povedali, kot na primer o ribičih in ribištvu na Ljubljanici in drugih ljubljanskih rekah ter potokih, o zabavah na Ljubljanici, bakladah, veselicah, proslavah in začetkih športnih dejavnosti, še posebej pa bi bila zanimiva tema o vodi in higieni v mestu Ljubljani skozi stoletja.



GLASILO JAVNEGA PODJETJA VODOVOD – KANALIZACIJA, LJUBLJANA, LETNIK 4, JUNIJ 1997, ŠT. 14

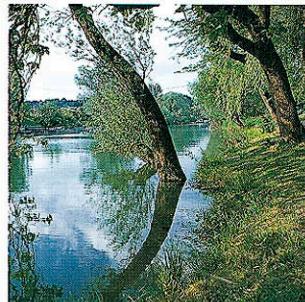


**V**oda nastopa na Zemlji v več pojavnih oblikah – kot slana, sladka, mirujoča, tekoča, v obliki ledu, kot podtalnica... Tudi njena uporaba je najrazličnejša – kot transportna pot, kot transportno sredstvo, kot topilo in – kar je najvažnejše – kot pitna voda.

Večina človeških naselbin, ki so se kasneje razvile v mesta in velemeста, je nastala ob rekah – tudi Ljubljana. Kako usodno je zaznamovala in še zaznamuje Ljubljanicu naše mesto, nam je pravzaprav ušlo izpred oči. V tej številki Vode vam na kratko predstavljamo njen transportni in s tem tudi civilizacijski in socialni pomen. Tako boste tudi sami naredili primerjavo med tem, kar je Ljubljaničica pomnila Ljubljani nekoč in kar pomeni danes.

Ljubljana hodi po enako nešlavnici poti, kot jo to storilo že veliko evropskih mest. Vendar pa se marsikje že stresnili in vrnili svojim rekam življenje in sijaj, kot so ju imeli v preteklosti. S tem seveda ne mislim, da bi morali Ljubljaničici vracati transportni pomen, lahko pa bi poskrbeli, da bi bila spet čista, nanjo bi se lahko vrnilo družabno življenje in bila bi spet v ponos svojemu mestu. Za to je potreben trud. Potrebnega so materialna sredstva, znanje, sprememb odnosa do okolja in s tem do reke!

Anton Kranjc, glavni direktor



Današnja srečanja z vodo na območju Ljubljane so tudi srečanja z njenimi rekami in potoki. Vendar je njihovo sodobno spoznavanje povezano z dokaj klavnimi vsebinami. Iz Gradaščice je nastal odprt betonski kanal, tok in obrežje Malega grabna sta z regulacijo dobila popolnoma nenanaravno podobo, največja mestna žalost pa je menda prav Ljubljanica. Mestni del njenega toka je umaknil očem že Plečnik, od izliva Gradaščice navzgor, v smeri proti Vrhniku, pa je reka ohranila več vabljivosti in stikov z nami, seveda v vsebinsko močno osiromašeni obliki.

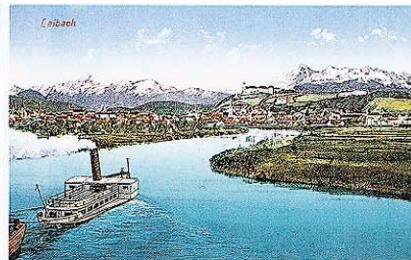
# Voda je tudi reka

prof. dr. Janez Bogataj

Današnje življenje mesta in meščanov z Ljubljanicom in drugimi rekami na mestnem območju (skupaj s primstvji) je torej zelo bled odsev nekdajnjega dogajanja, ki je bilo razpeto od pestrih oblik uporabe rek v gospodarske namene do posebnih oblik zabave in sproščenega uživanja. Največje možnosti in pestro paleto dejavnosti je stotletja ponujala Ljubljaničica. Reka je tako sooblikovala poseben značaj določenih mestnih predelov, med njimi najbolj Krakovega, vasi ob mestu ali solatne vase, in Trnovega. Trnovski župnik Ivan Vrhovnik je v opisu trnovske župnije l. 1933 zapisal:

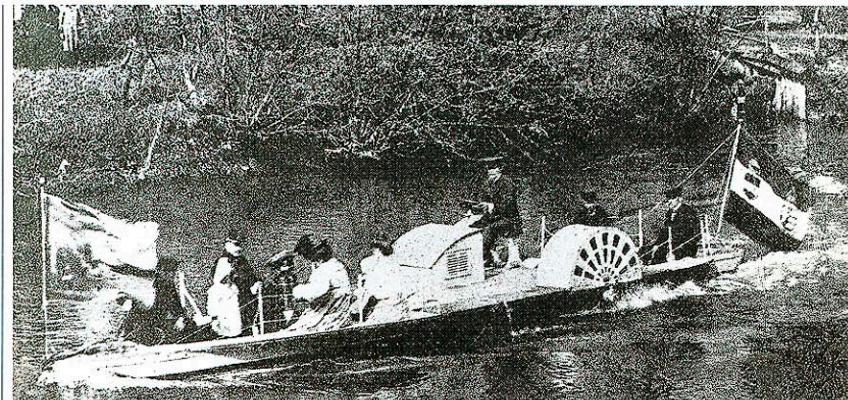
Starini krakovskim in trnovskim gospodarjem je vsilila ostala narava njihove okolice še drug način gospodarskega udejstvovanja, ki ima svoj element – vodi Ljubljaničice. Skoraj vse hiše Krakovega in nekatere trnovske so imele na prostoru današnjih nasipov ob Ljubljaničici že v 18. stoletju priplete svoje čolne, velike in majhne. Tudi Gradaščica je imela nekaj povs dolžini od župne cerkve do svojega ustja tako široko strugo, da so se mogli po njej kretati čolni in ladje vseh vrst, zato sta obrežni ulici danes tako široki. S čolni so se vozili ob nedeljah in praznikih k službi božjih ali k Šentjakobskim jezuitom ali v Šenklavž, kamor so pred 1785 župnijsko spadali, ob delovnih dneh pa so zaradi vsakdanjega zasluga v njih zaveslali moški ter prevražali blago in ljudi z ljubljanskega Brega ali na Breg, ali pa so s trnki in mrežami lovili ribe za potrebe ljubljanskega trga.

Pestro življenje na reki in z reko je začelo usihiati po zgraditvi južne železnice od Dunaja do Trsta sredi 19. stoletja. Tako je bila prekinjena bogata, večstoletna tradicija rečne plovbe in rečnega prometa po Ljubljaničici in naprej po Savi. Gospodarska izraba Ljubljaničice je bila povezana z dejavnostjo čolnarjev in ribičev, ki so imeli svojega zavetnika v sv. Nikolaju. Njemu je posvečena tudi ljubljanska stolna cerkev, ki se prvič omenja že 1262. Prvič so dobili ljubljanski čolnarji potrditev svojih pravic in svoboščin ob koncu 15. stoletja, z listino cesarja Friderika III. iz leta 1489. Cesar Ferdinand I. je l. 1549 potrdil red plovbe po Ljubljaničici (ta podatek zveni ob primerjavi z da-



V prvi polovici 19. stol. je po Ljubljanici vozil potnike in blago parniki Nadvojvoda Ivan med Ljubljano in Vrhniko.

našnjimi razmerami prav ironično!). Po reki so od Vrhnik proti Ljubljani vozili južne pridelke in sol, v smeri proti jugu pa žita in žlečzo. Po ocenah nekaterih strokovnjakov naj bi sredi 16. stoletja prepeljali po Ljubljaničici v smeri proti Italiji čez 11.000 ton železa in žlečnih (kovaških) izdelkov. Tudi Valvarsov v svoji Slavi opozarja na posebnost Ljubljane in njenih predmetov Krakovega in Trnovega. V prvem naj bi prebivali pretežno ribiči, v drugem pa veliki in mali čolnarji, ki so podnevi in ponoči vozili vsakovrstno blago ter ljudi. Veliki čolnarji so bili v državni službi in tudi njihovi veliki čolni so bili državna last. Zato so vozili predvsem cesarsko blago, občasno pa tudi za lastne potrebe in žaslužek. Vsak čoln ali ladja velikih čolnarjev sta imela čolnarskega mojstra in do pet hlapev; vseh velikih čolnarjev naj bi bilo v Valvasorjevem času okrog 50. Veliki čolnarji so imeli najprej 9 čolnov, do srede 18. stoletja se je njihovo število zmanjšalo na 4. Njihova dolžina je bila od 18 do 20 metrov, v širino pa so merili 2,5 metra. Kadar so vozili večje tovore, so po dva čolna zvezali skupaj in tako naredili "ladjo". Na Ljubljaničici so čolnarji pozvali še druge vrste čolnov. Osebe so prevažali z "brodnikom" ali "streharjem", ki je meril v dolžino 6 do 7 metrov, potnikti pa so bili zaščiteni pod streho. Pesek za gradnjo so vozili z nekoliko daljšim in širšim "peskarjem", za ribolov so uporabljali 4 do 5 metrov dolge "škate". Ugodnosti in svoboščine velikih čolnarjev so veljale tudi za male čolnarje, ki so z manjšimi čolni prevažali



Ljubljanski baron in izumitelj Anton Codelli (1875-1945) se je po Ljubljanici vozil tudi s prvimi motornimi čolnoma.

najrazličnejše blago, drva, les, pesek, šoto za kurjava, seno in ljudi. Kljub tej razmeroma zgledni normativni urejenosti prometa na Ljubljanici je prihajalo do številnih prekrškov in prav. Prekrški in nesporazume so urejali v okviru čolnarskega ceha ali bratovščine, ki je bila ena najstarejših v Ljubljani. Leta 1718 so veliki in mali čolnarji ustavilovali vsaki svojo bratovščino. Imeli sta svoji banderi ali zastavi in vsaka svojo bratovško skrinjico, v kateri so se zbirali darovi in tudi plačane kazni za kršitve bratovških določil. Seveda ti bratovščini nista bili le gospodarskega pomena, ampak sta tesno sodelovali s cerkvijo. Ko je bila bratovščina še ena sama, se že v listini iz l. 1513 imenuje "Bratovščina".



Po dograditvi južne železnice leta 1857, je bilo ljubljansko pristanišče na Jeku, pri izlivu Gradaščice v Ljubljanico.

na naše ljube Gospe čolnarjev v Križankab". Poleg velikih in malih čolnarjev so opravljali svoje delo ob Ljubljaničici tudi t. i. "cigarji" – vlačilci, ki so v vremi vlekli čolne in ladje v smeri proti rečnemu toku. Na glavnem mestnem pristanišču na Bregu so delovali "fakini", delavci v pristanišču, ki so z ladij pretovarjali blago na vozove in ga prevažali do skladis. Največ dela je bilo ob ponedeljkih, srednah in petkah, ko so bili glavni prometni dnevi na reki. Fakini so čakali na ladje z blagom že od zgodnjih jutranjih ur v gostilni pri Zlati ladji ali po domače "Šiburtu", kjer so si privoščili običajni izdatni zajtrk in sicer t. i. "leteče žganje". Tako so namreč imenovali ocvrte piščance. Poleg njih so si pogosto privoščili tudi rake, ki so jih izdatno zaliivali z vinom. Pristanišče na Bregu s carinskimi ura-

dom in skladisči je imelo svoj pomen do zgraditve južne železnice. Poleg fakinov in drugih, ki so služili z delom v pristanišču, so zlasti nekateri tovor, ki so jih prepeljali s čolni in ladji, mamili tudi trnovsko in krakovsko mladež. Oprezali so za sodi, v katerih je bila shranjena sladkorna moka, in iskali razpokce med dogami, da so lahko izbezali nekaj sladkega prahu. Nekateri so bili tako izkušeni, da so sladkorno moko vlekli tudi po slamici ali da so odstranili grčo v dogi in prišli do sladkorne moke.



Čolnarje po Ljubljanici – Binnenschiffahrt auf dem Laibachflusse

Pristanišče na Bregu je torej do sredine 19. stoletja predstavljalo enega glavnih delov mesta, saj je v tem času prepeljalo letno tudi po 900 čolnov s tovorom, ki so obsegali približno 1,12 milijonov ton blaga ali po takratnih merah okrog 2 milijona dunajskih stotov. S prihodom železnice so se stvari sprememile in pristanišče se je z Bregom premaknilo na Jek (današnji Trnovski pristan), carinski urad pa se je preselil na železniško postajo. Na Jeku so dobili delo razkladalcini in nakladalci čolnov, ki so jim rekli "jekarji", po nemški besedi za kot (Ecke), značilno obliko brežine Ljubljaničice ob izlivu Gradaščice na začetku Trnovskega pristana. V tem poklicu so se zaposlovali predvsem krakovski in trnovski fantje, "ki sta jim bila vzor čik in žganje, ki jih je mnogo vrglo v prezgodnjini grob". Dela je bilo dovolj, saj so kljub železnici še vedno dovozali veliko tovorov in materiala s čolni po Ljubljaničici. To velja tudi za stavno gradivo, ki ga je mesto potrebovalo po velikem potresu 1895.



Bandero bratovščine velikih čolnarjev hrani v trnovski župni cerkvi. Datiran je v leto 1771. Na eni strani bandera je upodobljen sv. Nikolaj (Miklavž), zavetnik čolnarjev, brodarjev, ribičev in tudi mornarjev, na drugi strani pa Marija z Ježusom v naroci, obdaná z angelji. V spodnjem delu podpisave je podoba Ljubljaničice z Bregom. Po reki pluje večji čoln, natovren z blagom, vodijo pa ga čolnarski mojster in trije hlapce.



Bandero bratovščine malih čolnarjev prav tako hrani v trnovski župni cerkvi. Na eni strani je našljana podoba Marije pomočnice z letnico 1822, na drugi pa trnovski farni zavetnik Janez Krstnik.

