

STARA CESTA PODNART-BREZJE

Vse do sredine šestdesetih let, ko je bila zgrajena nova avtocesta skozi Podvinski klanec, je bila glavna cestna povezava Ljubljane z Gorenjsko cesta »po vaseh«, ki jo še danes imenujemo »stara cesta«. Nova cesta pa je v zadnjih letih prerasla v avtocesto.

Cesta na Brezje. V prvi vrsti naj se popravi nekaj cesta in potov, ki vodijo na Brezje. V prvi vrsti seveda občinska pot, ki polja od glavne ceste Črnivec-Kranj, dalje bližnjica iz Radovljice - posebno oni del od mošenjske cerkve do vrh klanca. To je prava križeva pot. Menda ne prihajajo romarji na Brezje samo za to, da se jih muči in skube, pač pa zahteva že čut hvaležnosti, da se jim napravi nekaj človeških pota.

Most v Mošnjah. Mestno županstvo je dalo zabit most čez Savo, ki vodi preko nje na "Gmajni" pri vasi Mošnje. Ker je most potreben temeljitega popravka in ker služi ravno ta most v prvi vrsti Kamnigorici in Kropi, kjer sede najzvestejši pristaši večine sedanjega deželnega odbora, upamo, da podari majhen odlomek tistih deset milijonov kron, ki jih ima na razpolago za kmetiške potrebe. Prosimo!

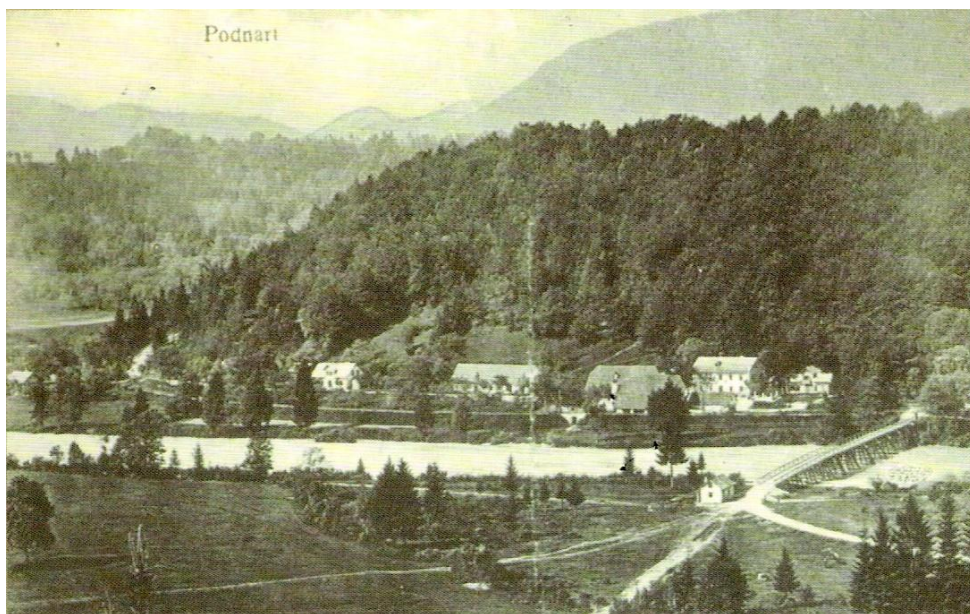
Gorenjec, 05. 06. 1909

Prva avtobusna povezava. Avtomobilska poskušnja vožnja za progi Kranj-Železna Kaplja in Domžale-Kranj-Brezje-Radovljica-Bled se vrši 8., 9. in 10. t. m. v sledečem redu : 8. t. m. ob 8. uri zjutraj od poštnege urada v Kranju na progi Kranj-Brezje-Radovljica-Bled; 9. t. m. ob 8. uri zjutraj od poštnege urada v Kranju na progi Kranj-Kamnik-Domžale in 10. t. m. ravno tako ob 8. uri zjutraj od poštnege urada v Kranju na progi Kranj-Železna Kaplja. Za obe ti progi namerava vpeljati avtomobilsko vožnjo trgovec g. Anton Kolenc v Celju . Ako se mu to podjetje posreči, bo vsekakor veliko pripomogel k procvitu tujkega prometa na naši lepi Gorenjski.

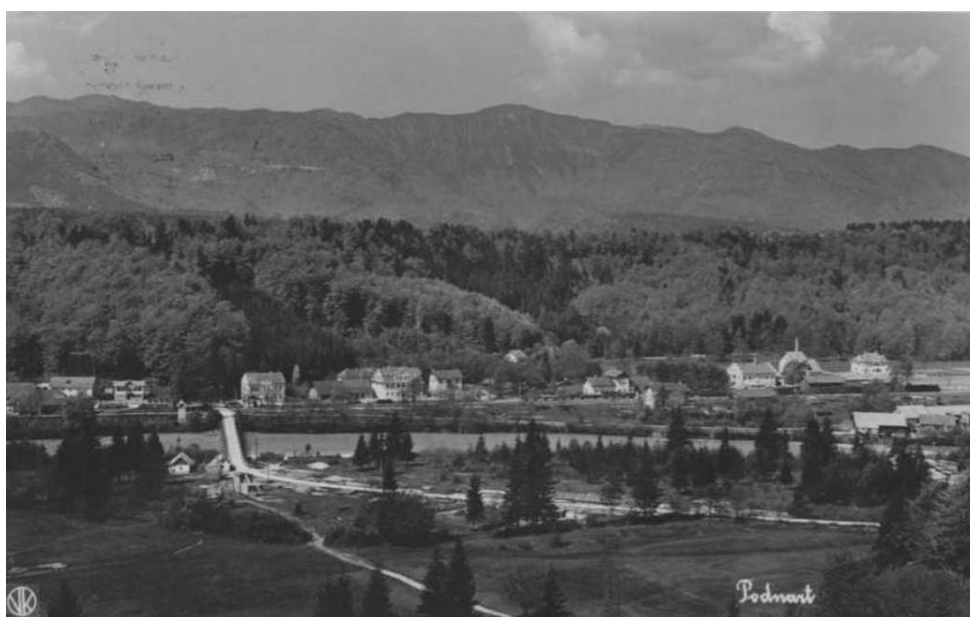
Sava, 04. 07. 1914

Avtomobilne poizkusne vožnje na Gorenjskem. Dne 8., 9. in 10. julija t. l. se je vršilo - kakor že omenjeno v našem listu - vsled nameravane vpeljave nekaterih novih avtomobilnih zvez na Gorenjskem poizkusne vožnje. Avtomobil je vozil prvi dan na Brezje, v Radovljico, Lesce in nazaj. ...

Slovenec, 13. 07. 1914



Most čez Savo v Podnartu, 1918
Vir: Pozdrav z Gorenjske (Gorenjski muzej Kranj)



Most čez Savo in cesta proti Otočam, ok. 1935
Vir: Digitalni arhiv Radovljica



Cesta mimo železniške proge v Otočah
Vir: Pozdrav z Gorenjske (Gorenjski muzej Kranj)



Most v Otočah, ok. 1900
Vir: Pozdrav z Gorenjske (GM Kranj; razglednica iz 1904)

Most v Otočah. V več slovenskih časopisih je izšlo že nešteto člankov, kateri so se bavili z vprašanjem otoškega mostu in ni bilo članka, v katerem se ne bi bičal ta starinski most, posebno pa pobiranje mostnine. Žalostno pa je bilo to, da se je v te napade vpletala in vlačila politika, ter krivda teh neznosnih razmer valila na občinski odbor in na župana, na faktorja, katera pri mostu oziroma pri urejevanju mostnih zadev nimata direktno prav nič opraviti. Občinski odbor izvolii odbor 5 članov -

mostno upravo ter tako le edino mostni upravi in njenemu načelniku pripada posel urejevanja mostnih zadev. Zato ima tudi uradni žig in naslov: "Uprava mostu v Otočah-Ljubno". Ne bomo razglabljali o krivdi posameznih faktorjev, kajti to stvari sami - kakor nam že dolgoletna polemika dokazuje - prav nič ne koristi. Sedanje, res kritično stanje mostu, pa nas sili, da poslušamo nepristranska in stvarna mnenja strokovnjakov ter po njih nasvetih - tako ali tako - nemudoma rešimo to pereče vprašanje.

Most v Otočah stoji na enem najbolj prometnih krajev vse Gorenjske. Ta most veže kolodvorsko postajo Otoče s starodavno božjo potjo Marije Udarjene v Ljubnem, z največjo božjo potjo vse Slovenije, z Marijo Pomagaj na Brezjah. Na tisoče in stotisoče romarjev prihaja semkaj letno in vsi ti romarji prehajajo čez ta most in so pri prehodu čez ta starinsko most ne samo ovirani s plačevanjem mostnine, ampak so ob vseh večjih navalih tudi v nevarnosti za lastno življenje.

Most v Otočah je 11 m dolg in samo 260 m širok. Ta most se popravlja leto za letom in ne veliko manje od stotisoč dinarjev se je že izdalo za krpanje in popravila tega mostu. Kljub vsem tem popravilom in rednemu krpanju pa je most v tako slabem in kritičnem stanju, da mu ne bo pomagalo nobeno krpanje več, ampak mora biti popolnoma prenovljen, ako nočemo, da ob prvi večji obtežitvi mostu dobimo nesrečo, katera ne bode dvignila samo veliko prahu in povzročila upravičene jeze, ampak bo tudi imela težke in dalekosežne posledice na samo za mostno upravo kot tako, ampak za vse merodajne faktorje. Da je most starinski, da je most najmanj za 2 m preozek (kajti na mostu se ne moreta srečati dva voznika), da so koze in ješpani natrhneni, da je celo mostno ogrodje v slabem stanju, to more videti vsak popotnik, to pa so ugotovili tudi strokovnjaki-stavbeniki, ki so si pred kratkim na povabilo mestne uprave v Otočah ogledali поблиže ta starinski most in ugotovili njegovo skrajno slabo stanje.

Javnost je mnenja, da je samo mostna uprava kriva, da se pobira mostnina in celo, da je most v tako slabem stanju. Dejstvo pa je, da se vsa mostnina steka v fond, iz katerega se popravlja most in kateri je v načelu določen za zgraditev novega, modernega mostu. Ta fond je baje letošnje leto dosegel znesek din 76.000. Ker pa je letošnje leto - kakor že gori omenjeno potrebna - najmanj - popolna poprava mostu, izmenjava koz in ješpanov, se bo ta fond gotovo znižal na minimum, ako ga še ne bo zmanjkalo. Na ta način, pa seveda ne bomo prišli do novega, res modernega in vsem zahtevam ustrezajočega mostu, pa četudi se pobira mostnina še sto let. Na vprašanje ali naj se stari most temeljito popravi in obnovi, moramo potemtakem odgovoriti z odločnim ne. Kajti v tem slučaju bi se moral most najmanj še enkrat toliko razširiti, kakršna je danes njegova širina. Le

na ta način bi ustrezal zahtevam prometa. Ako pa hočemo most razširiti, moramo postaviti seveda nove koze in nosilnike. Na tak način bi bilo polovico novega, polovico pa starega mostu. S kolikimi stroški pa bi bilo to skrupucalo zvezano? gotovo z najmanj dvakrat tolikimi stroški, kolikor je sedaj v fonud nabranega denarja. Poleg tega pa bi prišli še stroški izmenjave mostnic, kateri bi bili radi nove širine mostu še enkrat toliki, kot pa so sedaj. Sedaj znašajo pletni stroški izmenjave mostnic din 3000, potem pa bi znašali din 6000. Kdo naj nosi te stroške? Banovina noče prevzeti mostu, občina sama pa ga tudi ne more vzdrževati. Tako bi morala zopet peti stara pesem: mostnina in zopet mostnina.

Mostna uprava je v svojem resnično težavnem položaju naprosila tukajšnjega tesarskega mojstra in stavbenika g. Franca Šparovca, naj ji naredi načrt in proračun za nov most. Po tem načrtu bi bilo polovico mostu iz lesa, polovico pa iz betona. Koze in podstavki bi bili iz betona, mostnice, nosilniki in vse druga pa iz lesa. Tak

most bi po proračunu onemnega graditelja veljal din 250.000. Ta načrt je baje občina tudi predložila banski upravi v presojo in odobritev. Ta načrt pa ima na sebi dve veliki napaki, namreč, da bi po zgraditvi tega mostu bili kljub temu vsakoletni stroški in to približno din 5.000, za izmenjavo mostnic, drugič pa to, da ne prenese večje obtežitve kakor do 5000 kg. Ta poslednja napaka je tudi glavni vzrok, da na graditev takega mostu nikakor ne moremo pristati, ker v ničemur ne ustreza našemu vleikemu prometu, ker bi bila s tem izključena vožnja z avtobusi.

Iz ega vidimo, da bi bila tudu taka rešitev postavitve mostu neumestna in nepriporočljiva. Zato nam ne preostaja nič drugega, nega da postavimo moderen železobetonski most ali pa vsak pokriti leseni most, po vzorcu kranjskega mostu, katerega je po načrtu g. ing. Dimnika zgradil g. Karol Kavka, stavbenik v Ljubljani. Na ta način bi bila celotna mostna zadeva v vse splošno korist ugodno rešena in bi se mostnina pobirala le toliko časa, da bi bila zgradba plačana. Potrebni znesek za stroške naprave mostu pa naj bi dala banska uprava in sicer kot brezobrestno posojilo.

Kakor se sedaj potniki res upravičeno jeze in razburjajo nad plačevanjem mostnine za prehod čez ta starinski most, tako je gotovo, da ne bo radi teh 50 par nihče več črnihl besede, ko bo šel čez moderen in vsem prometnim zahtevam ustrezajoč most.

Gorenjec, 18. 02. 1939

Most pri Otočah. Na članek pod zgornjim naslovom v zadnjem "Gorenjcu" smo prejeli sledeči sestavek, ki nam kaže, da je to vprašanje vzbudilo zanimanje javnosti. Priobčujemo tudi sledeči sestavek, ne da bi od svoje strani zavzeli stališče enega ali drugega. - Op. ured.

Piscu članka „Most pri Otočah“ v prejšnji številki "Gorenjca" se je najbrže primerila manjša pomota, ki bi pa vendar lahko postala usodna, ker je dotični pisec pozabil pripisati vsoti 76.000n din (fond za most) eno ničlo, ker bi se po vsej verjetnosti moralo pravilno glasiti 760.000 din. Namreč dejstvo je, da se mostnina pobira že gotovo 40 let in je vsota 76.000 din za tako dolgo dobo nuravnost smešna. Če računamo, kakšen ogromen obisk romarjev je bil zadnjih 10 let, potem bi se dalo približno računati, koliko bi se nabralo v teh 10 letih. Prav gotovo je most prekoračilo letno 100.000 oseb (ručunano sem in tja in zraven še vozila), potem je to vsota 50.000 din letno. Če odštejemo za stroške letno največ 10.000 din (za popravila, za administracijo itd.), potem znaša čisti dohodek letno 40.000 din in to je potem skupaj v 10 letih 400.000 din, seveda, računano brez obresti, ki letno naraščajo s kapitalom. Zato pač ni nič čudnega, če se marsikdo izmed romarjev razburja, ko mora vedno znova plačevati mostnino. Brez dvoma bi javnost zelo zanimalo, koliko ljudi prekorači most in žal, da o tem nimamo točnih podatkov in poročil od mostne uprave. Tako smo navezani le na izjave ljudi, ki pobirajo mostnino in oskrbujejo most, to se pravi, le na njih poštenost. To pa zato, ker ob velikem in včasih, tudi ob malem navalu, romarji ne prejmejo listkov, kot dokaz, da so plačali mostnino, in če ga zahtevaš, te dotični, ki pobira mostnino, povrhu še nahruli in pravi: „Če hočete, pa vam jih dam, samo bolj počasi bo šlo!“

Naša zainteresirana javnost zahteva, da merodajni krogi zavzamejo o tem problemu končno stališče, za čim bolj radikalnejšo rešitev vprašanja, ki nam je lahko že v pravo sramoto.

Gorenjec, 25. 02. 1939

Avtoomnibus na Brezjah. V nekaj dneh dobimo na Brezje nov avtoomnibus v prvi

vrsti za vzdrževanje prometa med Brezjami in Bledom. Avto, ki sta ga kupila gg. Ivan Bole in Jožef Cvenkelj, bo bržkone pričel voziti že o Binkoštih. S tem bo zelo ustrezno romarjem in izletnikom, ki pridejo na Brezje, ker bodo imeli hitro zvezo z Bledom ter udobno vožnjo in se jim ne bo treba voziti z vozom po prahu in vročini posebno na tako prometni cesti, kot je Brezje-Bled.

Slovenec, 03. 06. 1927

Autobus Brezje-Bled vozi vsak dan iz postaje Podnarta (ne iz Otoč) na Brezje, in sicer od vlaka, ki prihaja iz Ljubljane v Podnart 8.20. Ob nedeljah in praznikih vozi le od turistijskega vlaka (6.32). Cena 10 Din. Če potniki izstopajo v Podnartu, prihranijo na vlaku in mostnini 5 Din, tako da stane vožnja z avtom pravzaprav le še 5 Din. Nazaj v Podnart vozi po naročilu. Potniki, poslužujte se ugodne prilike. - Na Bled vozi vsak torek, četrtek, soboto in nedeljo z Brezij ob 14.30 na Bled (postajališče hotel Central). Odhod z Bleda 18.30. Če se priglasijo zadostno število oseb, vozi vsako uro. Avtopodjetje Bole & Cvenkelj, Brezje.

Slovenec, 24. 07. 1927



Kamion, motorno kolo in avtobus »Na Posavcu«, ok. 1950

Vir: Digitalni arhiv Radovljica

Avtobusna postaja Črnivec

29. novembra 1963 je bila na takratni praznični dan izročena v uporabo avtobusna postaja na Črnivcu. V začetku je bila le postaja za potnike, potem pa so jo opremili še za postrežbo gostov, torej za vračilo vložnih sredstev.

Z zagonom gostinske dejavnosti je bilo sprva veliko težav z najemnikom Ljubljana-Transport, ki ni izpolnjeval pogodbenih obveznosti. Za njim sta prišla še dva najemnika, in sicer gostinsko podjetje Central Kranj in Latea iz Ljubljane, ter

poslovala prav tako neuspešno, dokler se niso turistični vodje odločili za domačine – in sicer kar za sosedove, Lokarjeve iz Črnavca.

Bife na Črnavcu (Avtobusna postaja) je leta 1967 prevzela v najem Francka Mulej, ki je v tem lokalu ustvarila prijetno vzdušje. Leta 1969 pa je objekt prevzel Martin Turk in z njim je TD Brezje uspelo najti dolgoročno rešitev za ta objekt.

Vir: Brezjanski turizem praznuje »Abrahama«; avtor Slavko Škofic (Zbornik ob 50 letnici TD Brezje, 2008)



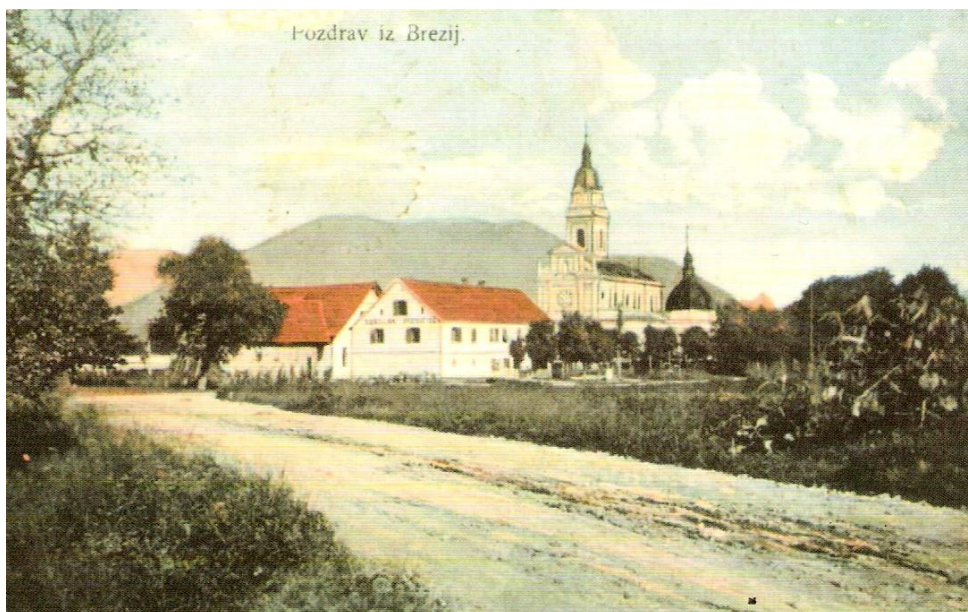
Avtobusna postaja / Bife na Črnavcu, 1965-70

Vir: Brezjanski turizem praznuje »Abrahama« (Zbornik ob 50 letnici TD Brezje, 2008)



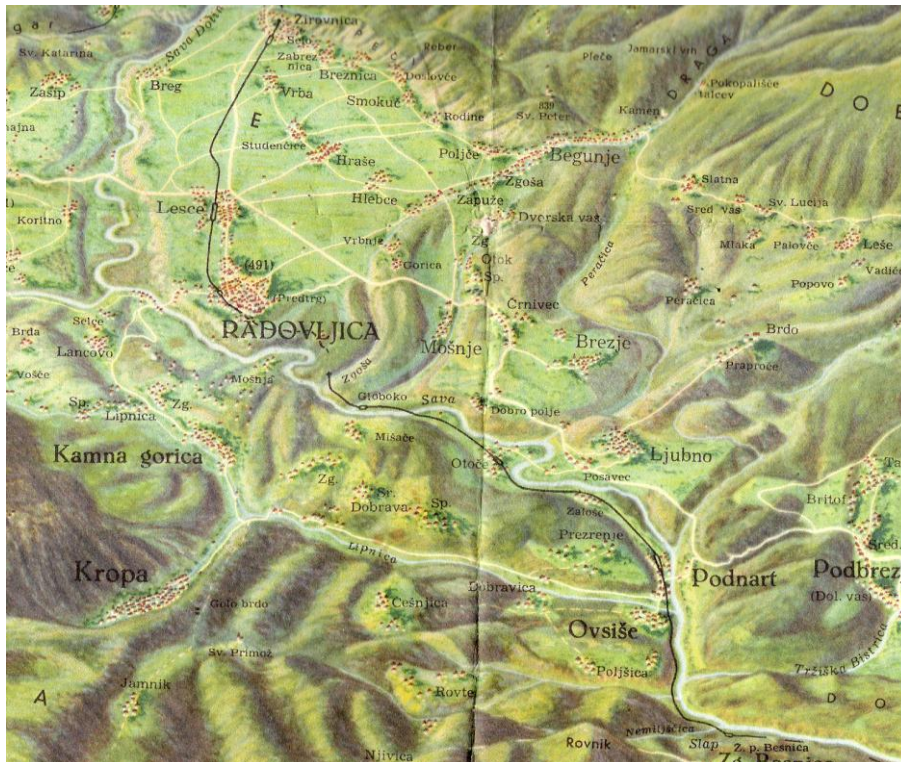
Avtobusna postaja / Gostilna Črnavec, ok. 1975

Vir: arhiv Branislav Šmitek



Cesta na Brezje, ok. 1915

Vir: Pozdrav z Gorenjske (Gorenjski muzej Kranj)



Ceste v naši občini, 1954

Vir: Kranj z Gorenjsko in Koroško - Turistično reliefni Zemljevid (Izdalo TD Kranj, izdelal Ivan Selan); arhiv Digitalni arhiv Radovljica

Članke iz časopisov Gorenjec in Sava zbral Goran Lavrenčak - DAR

Vir: www.dLib.si; digitalizirano: 1900-1916 in 1934-1941 / Gorenjec

Vir: www.dLib.si; digitalizirano: 1913-1917 / Sava

Članke iz časopisa Slovenec zbral Branislav Šmitek, Brezje.

Vir: www.dLib.si; digitalizirano: 1873-1945 / Slovenec

Prvič objavljeno: 24. 09. 2011

Zadnjič dopolnjeno: 09. 01. 2012