

VIRI IN LITERATURA

1. Johann W. Valvasor, Die Ehre des Herzogthums Crain 1689, XI. — 2. Janez Vajkard Valvasor, Topographia ducatus Carnioliae Modernae. Bogenšperk na Kranjskem 1679. Spremnna beseda in redakcija B. Reisp, Ljubljana 1971. — 3. Stift Register von dem Guett Thurnau bey Tschernembl, Arhiv SR Slovenije. — 4. Hauptbuch VIII, 421, Arhiv SR Slovenije. — 5. Hauptbuch

IX, 422, Arhiv SR Slovenije. — 6. Franciscejske mape in protokoli katastrskih občin Dobljče, Golek, Hrast pri Vinici, Obrh in Tanča gora. — 7. Krajevni leksikon dravske banovine, Ljubljana, 1937. — 8. Krajevni leksikon Slovenije, Ljubljana 1971. — 9. Ludwig Schiwiz von Schiwizhofen, Der Adel in den Matriken des Herzogtums Krain, Görz 1905. — 10. Leopold Podlogar, Kronika mesta Črnomelj in njega župe. Ljubljana 1906.

ZANIMIVOSTI Z NAŠIH CEST V 18. STOLETJU

JOŽE ŠORN

Dandanes gradi ves civilizirani svet in mi z njim moderne ceste s stroji, ki jih vseprek imenujemo s tujkami finišer, buldožer itd., v predpreteklem stoletju so vsa dela na cestah opravljali brez naglice tlačani kar s krampi, motikami, železnimi drogovi in s podobnim orodjem. Če je takrat visoka voda odnesla lesen most, je preteklo tudi šest let, preden so postavili novega. Na nekaterih cestah so bili delavci pripravljani delati le v primeru, da jih je branila stotnija ali celo dve stotniji oboroženih poklicnih vojakov. Vemo za primer iz leta 1709, ko je spomladi zapadlo toliko snega, da so še v maju vozili s sanmi povrh snega iz Ljubljane v Kranj. Tudi zelo prometne ceste so bile tako ozke, da sta se komaj mogla srečati dva voza, drugje spet so vozniki obšli kotalnje sredi cestišča tako, da so zapeljali kar na travnik in s tem počasi napravili nekakšen mehur.

BOLJ KOLOVOZI KOT CESTE

Sem ter tja slišimo mnenje, da pomeni leto 1719, ko je habsburški dvor proglasil Trst in Reko za svobodni pristanišči in takoj nato ustanovil Orientalno kompanijo, že kar zahajanje beneške prevlade v Jadranskem morju in velik porast habsburške moči v tem delu Sredozemlja. Ne moremo v celoti soglašati s takšnim akcentuiranjem določenih potez, ker se zavedamo, da je za prevlado treba imeti močno trgovsko in vojno mornarico, da je treba obe naselbinici s 3000—4000 prebivalci najprej urbano in poslovno prirediti za središče širokopotezne pomorske politike (nova predmestja, magazini, pomoli, poslovna in administrativna poslopja itd.), da je končno in ne nazadnje treba imeti tako rekoč brezhibno ce-

stno povezavo s širokim zaledjem. In prav temu poslednjemu problemu smo namenili nekaj naslednjih odstavkov.

Brž po tistem, ko je dvor proglasil pristanišči v obeh mestih za svobodni, je poslovni svet v beneški republici zaslučil, da se utegne promet iz teh dveh mest navsezadnje res povečati in da bi se dalo z udeležbo v njem še kaj zaslužiti. Brez posebnega obotavljanja se je oglašil beneški špediter Pavel grof Amerighi, da želi prejeti z dvora privilegij za prevoz blaga iz omenjenih dveh mest na Dunaj. Blago da bodo od tega leta dalje (torej od 1719) prevažali vetturiniji, znani vozniki ali furmani iz kraja Mestre.¹ Habsburški dvor je seveda prošnjo odklonil, saj ni smel omogočiti za-



Trst se je s pristaniščem vred vidneje razvijal v terezijanskem času in pozneje. Ilustracija spomenice, ki jo je poslovni Trst poslal cesarju Jožefu II ok 1780-82, kaže različne načine pakiranja na primer zaboje, sode, steklenice. Na nekem zaboju se gugata Neptun, bog podmorja (levo spodaj), in Merkur, bog trgovanja (desno zgoraj), konjunktura!). V ozadju Sv. Just s cesarsko zastavo. — Arhiv dvorne komore, Rokopisi, rkps sign. 736

služka svojemu gospodarskemu nasprotniku, domače prevoznike pa pustiti na cedilu. Tako je ostala Amerighijeva prošnja zgolj dokaz za to, kako so v Benetkah vedeli, da je transport v avstrijskih deželah močno šibka točka na področju gospodarstva. Takrat so namreč po naših cestah še pretežno tovorili; kolikor so vozili, so vozili z lahкими kmečkimi vozovi. Na Notranjskem, predvsem seveda na Krasu kolesa teh kmečkih voz niso bila obita z železnim obročem. Takrat (1720), štirideset let pozneje in celo še šestdeset let pozneje so kmetje od Logatca do Pivke in Prema trdili, da je za skalnato kraško pokrajino najprimernejše kolo brez železnega obroča.² Kako bi se tu znašli Amerighijevi težki vozovi, ne znamo opisati.

Vse do začetka 18. stoletja ni bilo pri cestnih delih v habsburških deželah nobene načrtnosti in sistematike. Kranjska ni bila nobena izjema. Vsak zemljiški gospod je v svojem območju krpal in popravljaval ceste, kakor je hotel in znal. Ni bilo oblasti, ki bi ga primorala k vestnosti. Popravljali so njegovi podložniki v obliki cestne tlake, kajti poklicnih cestnih delavcev še niso poznali. Do sedaj smo našli eno samo bežno omembo — in to iz leta 1729 —, da je deželni glavar pritegnil k cestnim delom tudi siromake. Ker se niso obnesli, so jih pustili pri miru.³ Tako leta 1720 kot deset in tudi več let pozneje so objavljali ukaze, da naj kmetje »na cestno tlako ne pošiljajo niti ostarelih žensk niti otrok, temveč le močne moške. Če ti kmetje ne bodo prišli na cestno tlako, bo moral njihov zemljiški gospod plačati za vsakega izostalega moža dnevno 17 krajcarjev in za vsak izostali voz 34 krajcarjev.« Kaj pomenijo te vsote? Da je bila dnina profesionalnega delavca vredna 17 kr, celotni zaslužek furmanov pa dvakrat večji.

SISTEMSKA REŠITEV SI UTIRA POT

Do prvih let 18. stoletja je bilo vse po starem. Brž ko so pričele v habsburške dežele prodirati vodilne misli merkantilizma, ki ni bil nekakšna narodnogospodarska teorija, temveč le skupek spoznanj, da je trgovina, zlasti zunanja trgovina temelj gospodarskega napredka, se je skrb za trgovino in za ceste v sorazmerno kratkem času močno povečala. Zdelo se je, kot da je nekakšen magnet zasukal v povsem določeno smer hotenja in napore, ki so bili dotlej neurejeni, razmetani vsak po svoje v času in prostoru. Kako se kaže nova miselnost na področju gradnje cest in urejanja plovbe po rekah, predvsem gradnje cest, ki nas tu najbolj zanima?

Najprej nekoliko uvoda. Prav 17. avgusta 1703 so objavili, bolje rečeno, sestavili seznam vseh pomembnejših cest na Kranjskem.⁴ Seznam je najbrž bil namenjen interni rabi, to je, stanovskemu odboru in stanovskemu zboru, ko je zasedal in razpravljaval o cestah. Vse pomembnejše ceste so takrat še vedno kar enostavno imenovali deželne ceste; razdelili so jih na 51 sektorjev. Na teh cestah je bilo le malo mostov, katerih vzdrževanje in popraviljanje je sodilo v kompetenco komore (poenostavljeno rečeno pod državno nadzorstvo), vse drugo je bilo »deželna last«. Točno deset let mlajši načrt ni te sheme prav nič spremenil, le nekaj drugega — a bistveno pomembnega — so že uspeli dodati: dne 21. julija 1713 so objavili znameniti »**prvi za vso deželo veljavni patent za zboljšanje cest.**«⁵ Kaj takega se do tedaj še ni zgodilo! Skrb za ceste so premaknili z mrtve točke tudi še s tem, da so določili, kako je vsakokratni deželni glavar vrhovni direktor vseh cestnih del, ki jih mora inšpicirati in zanje najti finančna sredstva. Cestna dela so se namreč sofinancirala iz stanovske blagajne, ker posebnega cestnega fonda še ni bilo. Vrhovnemu direktorju so dodelili v pomoč dvanajst nižjih direktorjev, so pa prav kmalu prešli na sistem štirih direktorjev oziroma inšpektorjev (leta 1718). Napredek je bil znaten: patent je zajel popraviljanje vseh cest in to hkrati, postavil direktorja in njegove pomočnike, »našel« kaso za financiranje del, čeprav precej kaotično vodeno kaso, in ceneno delovno silo — tlačane. Podložniki domačih zemljiških gospodov so dajali **deželno tlako za ceste**, podložniki komornih (= vladarjevih) imenj **komorno tlako za ceste**.

Nismo še mogli ugotoviti s potrebno točnostjo, od kdaj dalje so se kmetje mogli odkupiti od tlake s plačilom določenega zneska. Pred letom 1718 gotovo še ne, pač pa smo odkrili ključ za odkupnino od tlake že v nekem aktu z datumom Ljubljana, 4. decembra 1723; glasi se takole:⁶

Cela kmetija da letno	12 voz ali 24 dnin.
Polovična kmetija da letno	6 voz ali 12 dnin.
Četrtrinska kmetija da letno	3 voze ali 6 dnin.

Oziroma se odkupiti za vsak voz s 30 krajcarji, za vsako dnino s 17 krajcarji.

Predvsem vidimo, da so kajzarji izpuščeni; najbrž je gosposka računala, da bodo šli rajje delat na ceste, kot da bi plačevali krajcarje. »En voz« pomeni celodnevno vozno tlako, »dnina« pomeni celodnevno ročno tlako. Ključ je imel načelno veljavo za bogate dele dežele, zato je bilo drugod zelo veliko odmikov in izjem. Kras in Dolenjska sta prakticirala znat-

no nižje vsote, Istra, kolikor je je spadalo pod Kranjsko, je uvedla nekakšne simbolične vsote. Ljubljanska okolica oziroma Ljubljansko polje se je načela na primer krepko držalo.

Spoznali smo nov, bistveno pomemben element pri vrednotenju cestnega dela: fizična udeležba pri tlaki se je preobrazila v davek za modernizacijo cest, točneje rečeno: podložniku so omogočili, da se je — če je hotel in se mogel — odkupil s plačilom določenega zneska.

Najpogosteje je zemljiški gospod le z imenom navedel vasi, ki so morale na cestno tlako in pripisal skupno število tlačnih dni in tlačnih voz zanje. Imel je urbarje in po njih izračunal obe števili. V nekaterih primerih je bila gosposka bolj vestna: sestavila je razporednico naselij s številom in velikostjo kmetij ter pripisala višino odkupnine. Tu bomo zaradi nazornosti reproducirali razporednico za severni del ljubljanske okolice z dne 27. aprila 1723:⁷

Vasi	Število celih kmetij	Število polov. kmetij	Število četrtin. kmetij	Število kajzarjev
Spodnja Siška	9	8	4	23
Zgornja Siška	13	11	2	7
Zgornja Zadobrova	5	5	0	0
Spodnja Zadobrova	7	3	3	0
Snebrje	5	7	1	1
Smartno ob Savi	8	5	0	2
Obrije	4	5	0	1
Hrastje	3	2	0	0
Smarjeta (dan. Tomačevo)	13	4	0	2
Koseze[-i?] in Mala vas	3	5	0	3
Stožice	8	9	0	1
Jarše	2	4	0	0
Savlje	10	5	2	6
Ježica	6	8	0	12
	96	31	12	63

Ljubljanska šentpeterska fara je bila zelo velika fara; v eni izmed njenih vasi je bila podružnična cerkev sv. Marjete, zato so naselje poimenovali po njej. Kdaj so St. Margarethen zamenjali s Tomačevim, nam ni znano. Naslednja zanimivost je ta, da pri naštevanju »Koseze[-i?] in Mala vas« ne gre za dve različni naselji, temveč za Malo vas in enega ali dva koseza, ki sta imela vsak svojo kmetijo pri tej vasi, nista pa stanovala v Mali vasi. Ker je bila s tlako obremenjena le posest in ne oseba (zato je imela velika kmetija več tlake, čeprav je imela manj oseb kot na primer manjša kmetija z veliko družino), sta morala ali so morali kosezi sodelovati, kadar je prišla na vrsto Mala vas. Tretja zanimivost, ki smo se je nekoliko že dotaknili, posega v pojem »bo-

gato Ljubljansko polje«. Močnih kmetov je bilo $96 + 81 = 177$; četrtezmljaki so predstavljali komaj 7 odstotkov te množice. Kajzarji so karakteristični le za naselja, ležeča ob dveh glavnih cestah; to sta obe Šiški, na severni strani Ježica in Savlje ter recimo še Mala vas. Morda velja opozoriti, da najdemo kajzarje tam, kjer je veliko polzmljakov (izjeme so Zgornja Zadobrova, Snebrje, Stožice).

Tako gosposka kot kmetje so mogli takoj izračunati — ključ je že znan in smo ga citirali! — koliko cestnotlačnih dni in voženj jih čaka oziroma, koliko davka bodo plačali v zameno za izostanek. Tako so morale na primer Jarše dati letno ali 48 voženj ali 96 dni oziroma v denarju 24 gld namesto vozne tlake in 27 gld 12 kr namesto ročne tlake. Tisti kmetje, ki niso hoteli plačati z denarjem, so se verjetno kar med seboj dogovorili, kdaj in kako bo šel kdo na cesto delat, ali z vozom ali z rokami. Pomembno je bilo le, da je bilo skupno število spopolnjeno.

POSEBNOSTI CESTNIH DEL

Vse kaže, da ob jadranski obali niso pritegnili cestne tlake k popraviljanju, temveč da so res zdržema delali ali da bi delali, če bi se lotili teh del v širšem obsegu, s profesionalnimi dninarji. Obnovo ceste od Bakra navzdol do Karlobaga so leta 1724 zaupali Ivanu Filipu Jeršinoviču, komisarju za reparacijo cest na ozemlju gospostva Senožeče. Menimo, da se je mož od vseh neprofesionalnih inženirjev še najbolje spoznal na gradnjo cest po Krasu, če izvzamemo imenitnega F. A. Steinberga. Jeršinovič je brž izračunal, da bi obnova od kraja Krasica nad Bakrom do Jurjevega (južno od Novega Vinodolskega), kar da po morju znaša 6 in 3/4 ure vožnje, stala v nemški veljavi najmanj 68.000 gld. Delalo bi štiri leta 150 delavcev (torej ne tlačanov). Mimogrede je navedel detajl, ki je tako karakterističen, da ga moramo podčrtati: vsi delavci bodo morali resnično biti oboroženi s puško, pištolo ali z drugim orožjem, varovati jih bo moralo 200 nemških vojakov (= je najemnikov); če ne bo tako, ne bo hotel noben delavec delati. Cestni sektor od naslednjega spodnjega kraja do Karlobaga, tudi dolg 6 ur in pol vožnje po morju, bo dražji, saj bo stal prek 101 tisoč gld. Refren o orožju in vojakih je podoben.⁸ Pri vsem tem niti ne gre za problem, da se podložnikov nihče ni upal oborožiti ter so morali zato najeti poklicne delavce, tudi ne gre za to, da so vsote tako velike, da jih takratna »država« ni zmogla (saj se je zadolževala pri nizozemskih bankirjih oziroma apaltatorjih, da je mogla vzdrževati svojo zelo številno armado), gre za nekaj povsem drugega.

Vsi podložniki so morali tlačaniti svojemu zemljiškemu gospodu pri poljskih delih — in tu gospod ni popustil niti za ped. V naših klimatskih razmerah je bilo deževnih zelo veliko dni. Že po naravi stvari same so bili poljskim delom namenjeni poletni meseci, ko ni veliko moče. Zatorej se je cestna tlaka opravljala v mokrih mesecih. Jeršinovič je tako bolj mimogrede zapisal na več mestih, da se more na cestah delati na leto le 182 dni. Torej nekako pol leta. Leopold grof Lamberg, o katerem bo še veliko govora, je leta 1753 trdil, da je glavne ceste popravljaj šest let (od konca 1747 do konca 1753) in da je znotraj teh let porabil za cestna dela »36 mensibus utilis«. ⁹ Poenostavljeno se to pravi, da je vsako leto delal šest mesecev. Če ni bilo pravega vremena, so tlačani delali le po pet mesecev ali tudi kak teden več. Visok sneg in siceršnje ujme so bile kaj resna ovira pri takšnih in podobnih delih. Dva primera: Spomladi 1739 se je zaradi kar šesttedenskega neprekinjenega deževja ponovno sprožil na desnem bregu Save visoko nad Prusnikom (nekaj sto metrov nižje od današnje železniške postaje Zagorje, ki je sicer na levem bregu) zemeljski plaz, ki je zasul Savino korito. ¹⁰ Rekli smo ponovno, ker je tudi že dve leti poprej prišlo do podobne katastrofe. Sedaj so poklicali na pomoč idrijske rudarje, da so dela zadovoljivo opravili in čolnarjem omogočili, opravljati njihovo pomembno prometno oziroma transportno vlogo. — Leta 1780 je visoka voda poplavila fužino v Kamni gorici do te mere, da je kar štiri mesece stala, preden so jo spet pripravili za delo. ¹¹

Ob jadranski obali je bilo manj dežja, zato pa več burje, trd kraški teren in do Turkov tudi ni bilo prav daleč. Jeršinovič je moral s tem računati, zato so bile njegove ceste tako drage. Tako zelo drage, da se je dvor zadovoljil že s poročilom o teh zadevah.

ZMAGA SISTEM — LAMBERGOV ZAKUP CESTNIH DEL

Kdo je predlagal in kdaj so misel sprejeli, da je iz finančnih razlogov smiselno, ceste razdeliti v dve skupini, v skupino glavnih cest z imenom komercialne ceste ter v skupino manj pomembnih, ki se jih je prijelo ime stranske ceste, res še ne vemo. Pri nas se imeni komercialna cesta in stranska cesta uveljavita v letih okoli 1735. Dolenjska cesta se včasih imenuje via regia, včasih stranska cesta, še najredkeje komercialna cesta. Ampak to po pomoti, ker je v resnici nihče ni tretiral kot komercialno cesto.

Vsi zemljiški gospodje so še kako dobro vedeli, da cestna tlaka podložnike zelo žuli in da bo tu treba najti takšno ali drugačno rešitev. Vse kaže, da je bilo res tako, da so kmetje čedalje raje plačevali cestni davek, odkupnino od tlake, cestni prispevek ali kakorkoli že hočemo imenovati predpisano vsoto. Vključevanje kmetov v neagrarno proizvodnjo in v promet je bilo iz leta v leto opaznejše (proizvodnja platna in drugega blaga, tovarništvo in furmanstvo, usnjarstvo itd.). Poznamo veliko dokazov o tej resnici. Bolj ko so kmetje prehajali na sistem plačevanja v denarju, več so mogli cestni inšpektorji zapo-



Fakin nese zaboj na barko. Terminus fakina je veljal izključno za nosača tovora na velike ladje. Ureditev tarife za plačevanje fakinih uslug se je zahtevala že leta 1749, vendar so jo objavili šele 1756. Tu jim je bilo prepovedano, da bi se ukvarjali z majhnimi ladjami, zato so enačili Fakin = Grose Schiffsleuthe = Pack- und Hebknechte, vendar je obveljala tradicija: že 1730 so fakini izovarjali čolne v pristanu Zalog pod Ljubljano in še 1791 navajajo, da ima Ljubljana 46 fakinov, Vrhnika 35 fakinov, čeprav bi Ljubljana potrebovala 54 n sičev (1792). Ljubljanski špediter Rudolph je imel svoje lastne fakine; drugje v Ljubljani spet citirajo fakine kot Zoll-amtliche Pack- und Hebknechte (Arhiv dvor. komore, Bancale, Krain, fasc. rd. št. 1292). — Slika je ilustracija v že citiranem rokopisu

sliti poklicnih dninarjev in profesionalcev sploh. Razmah je leta 1770 pripeljal že tako daleč, da so čisto resno in zelo smiselno predlagali, naj bi vpeljali **stalno in profesionalno cestarsko službo**.¹² Seveda se je v vmesnem času med letom 1735, ko so pritegnili k cestni tlaki približno polovico kmetij na Kranjskem ali 13.000 po številu, od česar je večina kmetij že plačevala cestni davek, pa med predlogom iz 1770 glede profesionaliziranja cestnih del, zvrstilo tako Lambergovo zakupništvo kot dolga vrsta državnih reform, in vse to je bilo naravnano v generalno smer, ki jo tu imenujemo »sistem urejenega financiranja javnih služb in javnih del«. Za tak sistem so bili potrebni izdatni finančni viri; eden med njimi je bil plačevanje cestnega davka namesto tlačenja na cesti. Poleg tega je praksa seveda čisto jasno pokazala, da je storilnost plačanega cestnega delavca večja od storilnosti tlačenja, ki je prvenstveno bil poljedelski delavec.

Prav pod konec novembra 1743 so kranjski deželni stanovi že mogli priti na dan z mislijo, da je treba dati cestna dela v zakup in zanj jamčiti z določeno proračunsko vsoto. »Ta petindvajsetletna stvarna tlaka je kmeta močno oslabil in zato mu je treba z njo priznati«, so trdili na zboru kranjskih deželnih stanov. To naj bi bil vodilni motiv za delegacijo, ki se je odpravljala na Dunaj, kjer naj bi prepričala dvorne urade, da je zakup zelo smiselna zadeva. Delegaciji so v Ljubljani toplo priporočili, naj tam gori kar se da poudarjeno, a s tubnim glasom popiše skrajno bedo prebivalstva, slabe letine, katastrofalne poplave, pogosto poginjanje živine zaradi epidemičnih bolezni, ostro zahtevane priprege za vojaške transporte in sploh vse nesreče, ki morejo zadeti določeno deželo. V resnici se je za tem zelo običajnim tarnanjem skrivala namera, dati cestna dela v zakup — čemur je namreč uradni Dunaj nasprotoval — in dobiti dovoljenje za določitev višine cestnega davka.¹³

Ko je načelo zmagalo, so dogodki tekli takole: Leopoldu grofu Lambergu so stanovi za določeno vsoto oddali poleti 1746 v obdelavo vse komercialne ceste v deželi. Formalni pristane dvora je sledil 8. marca 1747, torej nekaj dni prej, preden je znameniti reformator uprave grof Haugwitz umestil v Ljubljani nove modernejše urade. Lamberg je cestna dela prevzel od deželnega glavarja, dotedanjega glavnega direktorja za ceste. Ob predaji poslov niso izdelali nobene inventure za orodje in drug material, tudi ni Lamberg točno vedel, kolikšno vsoto ima na voljo. Ko je poleti 1749 skiciral vse manjše fonde in le-te združil v

glavni fond, je ugotovil, da bo mogel letno potrošiti za cestna dela 33.222 gld. Računal je takole: K cestni tlaki je na Kranjskem pritegnjenih 13.032 kmetij; ko bo — menil je, da že v prav bližnji bodočnosti — cestna tlaka povsod in sistematično prevrednotena v denarni prispevek ter bo vsaka kmetija plačala letno 1 gld 30 kr, bo to zneslo letno 21.972 gld; cestnine se nabere letno za 8500 gld, še nekaj drugih virov da vsoto 2750 gld.¹⁴ Kmetje so torej prispevali levji delež. S tem fondom je upal popraviti vse komercialne ceste, ki jih je takrat bilo za 50 nemških milj ali 380 km. Kalkulacija je bila le približna, ker je drugje navajal drugačne vsote in drugačne kilometre, na primer 342 km, leta 1756 celo 456 km. Čiste račune je prikrival: kot vsi zakupniki tudi on ni bil dolžan nikomur — niti šefom niti javnosti — predložiti računov. Dokazano je, da se je z zakupom izdatno okoristil in si leta 1752 zgradil kaj lepo palačo (t. i. Cekinov grad, današnja stavbo Muzeja ljudske revolucije).¹⁵ Toda to ni bistveno pomembno in ni karakteristično samo za baročno aristokracijo. **Pomembno je, da je prav Lamberg uvedel v cestna dela sistematično, načrtnost, vztrajnost ter da je pritegnil k delu poleg tradicionalnih tlačanov večajoče se število profesionalnih delavcev (dninarjev, tesarjev, zidarjev, kamnolomcev, kamnosekov).** S tem ne smemo misliti, da je utemeljil že kar nekakšno cestno podjetje ali kaj podobnega. Za to je manjkalo še precej elementov.

Njegov prvi zakup je trajal šest let (od konca 1747 do konca 1753). Obnovitvena dela je res končal v zapisanem roku in najbrž zadovoljivo, sicer bi ga deželna oblast in dvorna administracija ne pohvalili. Vladarica na primer tako, da je še sredi del leta 1750 izjavila, naj bi vrhovno cestno nadzorstvo obdržal še dalje.¹⁶ Direkcijo je obdržal še po 31. marcu 1763, ko mu je potekla druga univerzalna zakupna pogodba za vse kranjske glavne komercialne ceste in za komunikacijsko cesto med Trstom in Reko, za katero je veljala zakupna pogodba za čas 1755—1763. Ob zaključku njegovega zakupa so zahtevali karto cest, ki jo je 10. julija 1763 izdelal Ivan Jurij Elsner.¹⁷

Rekli smo, da so določeni funkcionarji pohvalili Lambergovo delo. Poštni mojstri ga na primer niso. Ker so bili dolžni poročati o cestah tako vodstvu dežele kot tudi dvorni komori zaradi varnega in udobnega prevoza, so Lambergove ceste ocenjevali bolj kritično. Besedni dvoboj je potekal leta 1756; vsebuje med vrsticami toliko detajlov, da zaradi tega veliko bolje poznamo njegovo delo. Očitati so mu, da so ceste kotanjaste, tu prašne tam blatne, da



Ivan Jurij Elsner, provizor, knjigovodja kranjske reprezentance in komore je »zaradi pomanjkanja inženirjeva kar sam zrisal poleti 1763 vse komercialne ceste, ki jih je obnavljal zakupnik Lamberg. Slika kaže le zakodno polovico kranjskih cest. Komercialne ceste so bile Trojane—Ljubljana—Trst, Postojna—Reka, Razdrto—Gorica, Ljubljana—Trbiž, Koren—Beljak, Naklo—Celovec. Dolenjska cesta se tu imenuje »stanovska cesta na Dolenjskem.« Ostale ceste so tkim. stranske ceste. — Arhiv dvorne komore, Zbirka kart. karta s signaturo B 89/1

nimajo robnikov, da so jarki preplitvi ali da jih sploh ni in podobno. Seznam pomanjkljivosti je sicer dolg, ni pa zanimiv. Veliko bolj interesantna je Lambergova obramba: Res je, polovica kranjskih cest je brez peska na površini, toda zakaj? Če bi hoteli, da bi na vipavskih cestah pesek obstal, bi jih morali posuti najmanj petdesetkrat na leto; podobno je tudi na kraških cestah. Sicer so pa na kraških cestah zidali delavci kamnite nadzidke ali parapete. Toda ti niso obstali dolgo, ker so jih zlobni ljudje podrli. Pri Dorneku je stal parapet iz tako velikih kamnov, da so morali vsakega posebej pripeljati trije pari volov in šest dninarjev. Leta 1754 so postavili parapet iz rezanih kamnov pri Planini, leto dni pozneje parapet pri Trstu, ki je bil dolg skoraj dva kilometra. Tudi ti kamni niso obstali, ker so jih ljudje kradli in prodajali v Trst. Nekaj podobnega se je zgodilo tudi s parapetom na stari cesti nad Barjem: v kratkem času je ves zginil. Veliko škode da naredijo — je trdil Lamberg — tudi vojaki, ne samo civili.

Posebne preglavice dela tudi hrib Gaberk blizu vasi Gaberče na poti iz Senožeč v Divačo. Hrib sicer ni bil tehnično nobena posebna ovira, toda bil je preveč lepo zaobljen in to je bila njegova slaba stran. Če ga posuješ s peskom šestkrat na mesec, trdi Lamberg, ga voda odnese šestkrat na mesec. Zato figura, convexa nekaterih cest ne obstane, drugih pa obstane. Figura convexa ali tudi superficies convexa je bil terminus technicus za lepo, pravilno, rahlo izbočene ceste, posute s peskom ali površinsko oziroma superficialno plastjo. Izraz figura rotunda se je nanašal na cesto, katere površina je bila izdelana preveč čkroglo in zato ni bila udobna za vožnjo. Lambergovi kritiki so trdili, da so njegove ceste marsikje tudi ploske, da, celo konkavne, ponekod — zlasti na Krasu, na primer okoli Postojne — nimajo niti temelja, fundamenta. Lamberg se je branil pred očitki tudi tako, da je povedal, kako je videl na Koroškem cesti, kjer je bila — glede na prerez — prva polovica ceste nižja od druge polovice in se je zato težko natovorjeni voz prevrnil. Tega na Kranjskem da ni. Če bi hoteli ljudje imeti ceste urejene nadvse vzorno, bi letno potrošil 120.000 gld; praktično bi bilo nemogoče izterjati ta denar bodisi od podložnikov direktno bodisi s povišanjem cestnine in mostnine od voznikov, furmanov. V drugih avstrijskih pokrajinah potrošijo za ceste petkrat, šestkrat, tudi desetkrat več kot on. Tam je to mogoče, ker so bogatejši. S tem denarjem, ki ga ima on, že ni več rentabilno niti, da bi vozil gramoz in

pesek izpod Nanosa v Postojno, ker pride predrago! Dalje ga veliko stane skrb za okoli 300 velikih in majhnih mostov ter petindvajset vzpetin (»velikanskih hribov«), kar je pri 60 milijah cest (456 km), kolikor jih ima v zakupu, znatno breme. Kritiki ne smejo pozabiti, je pripisal, da je s popravili skrajšal pot od štajreske meje do Trsta za več kot en dan, to pa za vsakega voznika pomeni prihranek pri pripravi in prehrani od vsake vožnje 10 gld.

Kritika ni bila razpoložena videti dobrih strani Lambergovega dela; poudarjala je le temne strani. Iz obtožb moremo dobiti predstavo o tehniki gradnje cest. Od Mednega do Gaštejskega klanca pred Kranjem (Gaisstaig — kozja steza) niso jarki izpeljani po vsej dolžini poti. Od Naklega do Križ pred Tržičem je treba obnoviti stranske lesene palisade (iz špičastih kolov tesno zbita ograja). Palisade so že propadle tudi na cesti od Tržiča proti hribu Preseka. Na poti proti Ljubelju je treba ob cesti med Malo in Veliko Štruco lesene palisade zamenjati z zidom. Tudi na cesti proti Trojanam je že treba napraviti več ograd (Geländer), ker so stare propadle. Marsikje bo spet treba napraviti novo figuro convexo, ker se je prejšnja izrabila.¹⁸

Lambergovi kritiki so bili ostri zlasti glede kraških cest. Trdili so, da ponekod te ceste sploh nimajo fundamenta ali pa da je nekoč bil in ga že dolgo ni več. Vse kaže, da je vsaj ponekod za fundamnt fungirala kar živa skala ali kraški svet takšen, kakršen je bil. Na živo skalo so nasuli najprej gramoz in nanj pesek, vse pa na straneh omejili in okrepili s kamenitimi robniki.¹⁹ Kjer je bilo potrebno, so ob straneh postavili ograde, da je bilo cestišče zavarovano pred burjo in snežnimi zameti. Jarkov ni kopal ali pa so bili ti preplitvi (kdo naj bi jih sekal v živo skalo?), zato narava ni imela pri svojem razdiralnem delu prav resne ovire. Kotanje na cesti so Lambergovi delavci zapolnili z zemljo, ki je poleti ustvarjala prah, ob dežju pa veliko blato. S čim naj zapolnim kotanje, — se je branil zakupnik, — ko v bližini ni primerne peska, oddaljeni prevoz pa je predrag?

GOSTILNE S PRENOČISCI

Voznik, ki je vozil blago v Trst, se je v času prenočevanja ali krajšega počivanja ter južnanja, ob hudi uri in podobno vedno zatekel v gostilno. Tu je konje izpregel, sam pa z drugimi možaki v točilnici izmenjal novice, politiziral, se pogovarjal o gospodarskih zadevah in tako dalje. Ker so bile gostilne pomembne prometne postojanke, ni bilo niti deželni niti

državni gosposki vseeno, koliko je bilo ob poti takšnih gostišč, kako so bila prirejena za komercialni promet na velike razdalje, kje so se odpočili konji, kako je bilo zavarovano vozče se blago. Proti sredini 18. stoletja je promet skozi Kranjsko narasel do take mere, da je leta 1749 naročil deželni glavar, kako so gostilničarji dolžni graditi lope ali kolnice za vozove in povečati hleve za konje. Pomisliti je treba, da nekateri vozniki naložijo na voz 70 do 80 centov blaga (3,9 ton do 4,5 ton) in da je vse to treba spraviti čez noč ali ob hudi uri v lopo. V hlevih mora biti prostora za najmanj 20 konj. Glede Notranjske naj velja pravilo, da morajo kolnice biti zgrajene najmanj na Vrhniki, v Logatcu, Postojni in na Prevalu (v Razdrtem pod Nanosom).²⁰ To je bila zahteva; da je v resnici bilo nekoliko drugače, bomo kmalu videli. Kolnic za velike komercialne vozove je bilo bolj malo, hlevi so bili ponekod še vedno majhni; ponekod je pa vendarle bilo za vse dobro preskrbljeno. Neki pregled gostiln ob komercialnih cestah Podkoren—Ljubljana, Ljubelj—Ljubljana in Ljubljana—Postojna iz 1765 nam pomaga bolje spoznati skrb za prevoznike. Seveda bi bilo idealno, ko bi v tem trenutku imeli podoben pregled za ves slovenski prostor; ker tega še ni, se moramo zadovoljiti le z gorenjskima komercialnima cestama in z delom podobne notranjske ceste (pa še te, kot kaže, le okrnjeno). Pregled našteva gostilne takole:²¹

Podkoren: Blaž Kavalari, po domače pri Cošlu, celzemljak, ima prosti dve kurjeni sobi, lasten hlev za 10 konj, dodaten najemni hlev za 6 konj, nima pa lope za vozove. Izjavlja, da raje zgubi gostilno in pravico do točenja, kot da bi gradil drago lopo. — Peter Cuznar, po domače pri Jožku, kajžar, ima zgoraj in spodaj po eno sobo. Ima hlev za 20—24 konj, lopo za 2—3 komercialne voze. Gradi še dodatne lope.

Kranjska gora: Matija Kramar, po domače Tominc, kajžar, ima na voljo dve sobi in hlev za 6 konj; lope nima nobene. — Blaž Jakel, po domače Urbas, kajžar, ima prosto le eno sobo, hlev le za 4 konje in je brez lope.

Belca: Ulrik Pintar, po domače Belčnik, je kajžar gospostva Loka, a spada pod Dovje; ima prosto samo eno sobo, hlev za 8—10 konj, lope nima.

Jesenice vas: Pri Brencetki, sedaj pri Dajlerc, podložnici gospostva Bela peč, so proste 4 sobe zgoraj in ena spodaj v pritličju, zraven je hlev za 12—16 konj, vse brez lope; ima le prostor za lahke peruče in koleslje. — Jože Čop, celzemljak, ima zgoraj 2 sobi, spodaj 2 sobi; v hlevu je prostora za 16 konj, lopa manjka. — Jera Auer je četrtezemljak, ki ima v hiši zgoraj štiri sobe, spodaj le eno, in hlev za 16 konj; lope nima.

Radovljiško gospostvo: Anton Orehovnik, po domače Tavčar, je celzemljak s hlevom za 24—30 konj in z lopo za 3 vozove; za prenočevanje more ponuditi dve sobi. — Matevž Rozman, po domače Fehtar, radovljiški kajžar, ima sobo, hlev za 10 konj, lopo. — Tomaž Kokal, po domače Pavlin, polzemljak »pri Posavcu«, ima eno sobo ter hlev za 8—10 konj in lopo za 2—3 voze. — Martin Bezjak, kajžar »pri Posavcu«, premore dve prosti sobi in hlev za 10—12 konj.

Hrušica: Marija Rozmanca, po domače Franckina, še nima nič opremljeno.

Naklo: Jurij Fister, poldrugzemljak, je tudi župan v tej vasi; zgoraj ima tri sobe, spodaj eno sobo. Premore hlev za 20—24 konj, napravil bo lopo za pet do šest voz.

Z Ljubelja dol: Štefan Korošec, kajžar in mežnar pri Sveti Ani, ima na voljo dve sobi ter hlev za 6—7 konj; v lopo se zavlečeta le dva majhna voza, ker se pri njem veliki vozovi ne zadržujejo. — Jožef Čarman, po domače Znidar, polzemljak, premore eno sobo ter hlev za 6 konj; lopa je velika za dva voza.

Tržič: Marko Kavčič, poštni oskrbnik, ima hišo, ki je podložna stanovom; prostih ima pet sob ter še posebej poštno sobo; v hlev gre 16—20 konj, v lopo 5—6 voz. — Jurij Mec je kajžar s 4 prostimi sobami in s hlevom za 6 konj; lope nima. — Franc Polak pri tako imenovanem Bernekovem imenju; nudi pet sob, hlev je velik za 6 konj; pod hodnikom je prostora za dve peruči ali koleslja.

Pristava pod Tržičem: Niko Zupan, po domače Tostnik, ima tri sobe in hlev za 12—16 konj; v lopo gresta le dva majhna voza.

Na Poik (?) pri Naklem: Urban Markun, po domače Lesnikar, ima le dve sobi in hlev za 14 konj ter nobene lope, čeprav se pri njem združita celovška in beljaška cesta.

Kranj: Tereza Majerca, vdova, pivovarka in vinotočka, ima prostih sicer pet sob, vendar hlev le za pet konj in je brez lope. — Niko Kopin, pek in vinotoč pri zgornjih vratih ima le tri sobe, zato pa hlev za 16—20 konj. — Jakob Žumer, prav tako pek in vinotoč, ima samo hlev za 12 konj. — Tomaž Trebar, pivovar in vinotoč, ima dve slabi sobi in hlev za 8—10 konj.

Medvode: Jurij Zupan, po domače Tostnik, je kajžar s tremi sobami in hlevom za 20—24 konj ter z lopo za 3—4 velike komercialne voze. — Jernej Jarc je smledniški podložnik, a kajžar, ki ima 2 sobi in hlev za 16—20 konj, nima pa lope. — Miha Gusi, je goričanski kajžar s tremi sobami ter hlevom za 20—24 konj.

Ljubljana: Seznam našteje 13 gostišč. Med njimi sta zanimivi dve. Prvi je Niko Merk, ki ima gostišče »Pri belem konjičku«, namenjeno le komerčnim voznikom; nudi tri sobe ter hlev za 50 konj, a lope ne premore. Drugi je Ferdinand Mervic, ki je pred kratkim kupil hišo pok. Weitenhillerja ter jo preuredil za potrebe pasažirjev in komerčnih furmanov; gradi hlev za 80 konj in lope za vozove.

Na polju proti Vrhniku (Vič?): Matija Pezdir, po domače Skander, gosti večinoma komerčne voznike v treh velikih sobah; v hlev spravi 60 konj, ima tudi veliko lope.

Vrhnika: Martin Smuk ima lope. — Jakob Dermaša nima lope, a ima možnost, da jo zgradi. — Matevž Rotar prav tako nima lope, čeprav ima možnost, da jo zgradi.

Spodnji Logatec: Anton Kermavner ima veliko lope. — Miha Kokal nima lope.

Spodnja Planina: Andrej Žiherle, zakupnik Pillarinijeve hiše, ima možnost, da postavi lope. — Matevž Urbas nima možnosti za lope.

Zgornja Planina: Jakob Prevc bo staro lope razširil.

Postojna: Matevž Vilhar, gostilničar; zgradil je magazin za hrambo sladkornih sodov reške čistilnice sladkorja.

Popis gostiln se končuje z ugotovitvijo, da je od Podkorena do Ljubljane 22 gostiln, ob poti od Ljubelja do Ljubljane 15 gostiln. Ljubljana kot enota zase seveda prednjači. Dalje je prav zanimivo videti, kako je znatno število gostilničarjev imelo dokaj majhen kos zemljiške posesti; bili so kajžarji, res, toda ne »ubogi kajžarji«. Drugje spet vidimo, kako so se zelo bogati kmetje ukvarjali z gostiščarstvom.

Odgovoriti moramo še na zelo pomembno vprašanje, kolikšen je bil promet po cestah proti Trstu. Pri tem ne gre samo za gledanje problema s stališča dohodkov od mitnin ali iz zornega kota gostilničarjevih zaslužkov, temveč kako je naraščala, se večala funkcija ceste kot prometnega sredstva. Trenutno še nimamo strnjenih podatkov, da bi mogli na njihovem temelju narisati diagram uporabnosti cest, imamo le enkratno navedbo za leto 1787. Šele za takrat lahko beremo poročilo vrhniškega mitničarja, da gre mimo njega letno povprečno 1700 tovornih voz proti Trstu, v nasprotno smer še več. Majhnih voz z dvema konjema pasira letno okoli 12.000 (najbrž v obe smeri).²² Potemtakem smemo trditi, da je v tem času, ko je bil promet precej gostejši v

primeri s prejšnjimi desetletji, šlo skozi vrhniško mitnico v obe smeri letno gotovo 15.500 voz vseh dimenzij ali dnevno nekako 51 voz (če furmansko delovno leto računamo s 300 dnevi). Seveda je bilo tudi število konj znatno. Če računamo, da so vsak voz vlekli povprečno štirje konji, potem bi utegnilo biti vseh konj 62.000 po številu. Brž ko številke detajliramo, se pokaže naslednja podoba: če je bilo velikih voz s šestimi konji 3500, je bilo na cesti 21.000 konj; prištevši 24.000 konj manjnih voz dobimo seštevek 45.000 konj. Morda bomo napravili še najmanjšo napako, če bomo zapisali, da je mitnico pasiralo letno in v obe smeri nekako 45.000 do 60.000 ali celo več konj, toda resničnost bi se utegnila držati bolj številke 60.000 kot drugih manjših navedb.²³

URBASI IZ PLANINE PRI RAKEKU

Ne bi se zadrževali pri nekaterih posebnostih, kot so na primer te-le, da je bil podkorenski Kavalar romanskega rodu, da sta izšla pristavski Niko Zupan in medvoški Jurij Zupan iz iste družine, da je bil viški Matija Pezdir prav imeniten gostinski podjetnik, kolikor bolj pri neznatnem podatku, da je v Spodnji Planini deloval gostilničar Matevž Urbas, ki ni imel niti lope za vozove. Kdo bi si le mogel misliti, da se za tem priimkom skriva precej več kot samo del vaške zgodovine, da reprezentira priimek kar košček narodne zgodovine? Iz kolikor mogoče velike bližine si bomo ogledali Urbasa in se pri tem zavedali, da so povsod v Evropi od Španije do Rusije in od Anglije do Dubrovnika gibčni, vztrajni in pridobitno nadarjeni furmani iz tedna v teden prevažali blago za trgovca na velike razdalje, pri tem počasi obogateli do take mere, da so si dokupili še nekaj parov močnih konj, dali izdelati nekaj težkih voz in se — naslednji korak — izločili iz dotedanje furmanske srenje. S pomočjo svojih sorodnikov in prijateljev so organizirali samostojno prevozniško enoto, ki si je poiskala zaslužek na način, ki jim je bil že dobro znan in utečen. — Mogoča je tudi naslednja začetna varianta: Gostilničarja, kjer so se ustavljali vozniki in pripovedovali, koliko dela da imajo ter da jim gre posel zelo dobro od rok, je zamikalo, da bi se še sam spustil na cesto in si s prevažanjem povečal pridobitek.

Kakor koli že, moramo v našem primeru pričeti takole: Urbasi so stanovali tako v Spodnji Planini, situirani verjetno v bližini občasnega jezera, kot v Zgornji Planini blizu začetka serpentin proti Ravbarkomandi. Eden izmed spodnjih Urbasov je bil gostilničar, za zgornje še ne vemo, kaj so najprej bili. Ko smo



Panorama tržaškega pristanišča in mesta, v ozadju na hribu Sv. Just. Severni del mesta, ki je že urejen, so imenovali Città nuova teresiana; zrasel je na zasutih solinah. Velika zgradba ob levem robu slike je najbrž gradič Belvedere. Nekaj sto metrov nad njim je nekoč imel Jurij Urbas svojo parcelo. V pristanišču vidimo različne tipe bark. — Slika je ilustracija v že citiranem rokopisu

si nekoč ogledovali staro karto Trsta iz leta 1766, smo opazili, kako je imela ena izmed večjih in nezazidanih parcel blizu izraelskega pokopališča pripis »Urbas«. ²⁴ In ko smo ob neki drugi priložnosti pogledali še v seznam najmočnejših tržaških poslovnežev iz leta 1754, smo presenečeni brali: Giorgio Urbas, speditionere ed incetante per amici, si considera da 8.000 fl. ²⁵ Tako torej! Jurij ima špedicijo in kupčuje za poslovne prijatelje; osnovnega kapitala ima 8000 goldinarjev. Vrsta podjetnikov je imela sicer večjo osnovno glavnico, toda tudi Jurijeva ni bila kar tako. Poleg tega je imel v Trstu tudi hišo, ki je imela ali v kleti ali v pritličju magazin. Kdo so bili njegovi poslovni prijatelji in kdo njegovi furmani? Že takoj naslednjega leta se najprej razkrije dejstvo, da je bil njegov sodelavec Tratnik iz Planine (Commercial Haupt-Fuhrleute Urbas und Tratnik zu Planina), ²⁶ nekaj časa za tem, leta 1761, pa vrsta podatkov, da so se njegovi furmani tudi pisali — Urbas. Tako je vozil Andrej Urbas blago iz Štajerske in Kranjske v Trst, Matija Urbas iz Štajerske, Koroške in Kranjske v isto pristanišče, Matjevž Urbas (spodnji gostilničar?) iz Avstrije, Štajerske in Kranjske prav tja. Da je presečenje še večje in prijetnejše, beremo, da sta vozila blago iz Kranjske v Trst tudi Jakob in Miha Kokal, iz Štajerske in Kranjske pa Anton Kermavner (vsi iz Spodnjega Logatca). ²⁷ Tako, sedaj imamo naše Notranjce vse lepo v pesti. Dejstva potrjujejo torej obe domnevi, ki smo ju izrekli, da so se nekateri furmani počasi povzpeli do podjetniške samostojnosti in da so tudi gostilničarji posegli v promet.

Vidimo, da so furmani obredli ves slovenski svet, vse videli in vse slišali, marno širili novice in spoznanja (tudi razsvetljske ideje?) okoli sebe ter da so vedno bili o vsem na tekočem.

Seznam, iz katerega smo izločili nekaj primkov, vsebuje zgolj tiste voznike, ki so pripeljali blago v Trst v mesecu decembru 1761. Če bi iskali še druge sezname in jih pregledali, bi nedvomno vedeli še več, kot vemo sedajle o voznikih. Ob koncu naj dodamo, da navaja pregledani seznam še Petra in Andreja Žerjava, da vozita blago iz Kranjske in Koroške (slovenski politik dr. Gregor Žerjav je bil rojen v Ložu!) končno in ne nazadnje je Tomaž Prešeren (gorenjski Prešeren?) vozil blago iz Koroške v Trst itd.

Z Urbasi še nismo opravili. Povzpeli so se do takega ugleda in moči, da je uspelo Janezu Antonu iz Zgornje Planine, ki ga neki uradni dokument imenuje prevozniki podjetnik (Fuhrwesens Entrepreneur), da je v jeseni 1785 sklenil z upravo idrijskega živosrebrnega rudnika že kar nekakšno monopolno pogodbo. V njej se je ta lastnik špedicijske firme obvezal, da bo od 1. novembra 1785 skozi pet let do 31. oktobra 1790 prepeljal vse živo srebro iz Idrije v Trst za tamkajšnjo faktorijo. V obratni smeri bo vozil v Idrijo sol, olje, bolonjsko konopljo, žveplo. Obljubil je, da bo prazne sode ali od soli ali od olja spet prepeljal nazaj v Trst. Dalje bo pod enakimi pogoji vozil živo srebro in cinober tudi še na Dunaj. ²⁸

Septembra 1779 sta skupaj z drugimi prevozniki podpisala tudi Anton in Matija Urbas

pritožbo proti oviranju transportov z zastarelimi predpisi.^{28a}

Podoba o Urbasih velja popestriti še z vestjo iz leta 1774, da deluje v Trstu gradbeni mojster Urbas (brez imena),²⁹ da se je prav tedaj priglasil Janez Krstnik Urbas na spraznjeno mesto zdravnika v idrijskem rudniku in tu takoj dobil službo (ta doktor medicine je bil izprašan na dunajski visoki šoli in je pred prihodom v Idrijo bil osem let stanovski zdravnik oziroma fizik na Dolenjskem; mesto v Idriji je dobil tudi zato, ker je obvladal »glavni rekvizit, potreben za Idrijo, — znanje domačega jezika«; vsevprek so trdili, da je bil na Dolenjskem zelo priljubljen).³⁰ Iz katere Planine je bil tisti Anton Urbas, ki je imel v letih okoli 1783 v zakupu imetje stiškega samostana nedaleč od Postojne, še ne vemo.³¹ Pač pa vemo, da so veljali vsaj 1794 Jožef Mat (-ija? -evž?) Urbas, Franc Vilhar in Jakob Fortuna kot »Oberschlittnerji«.³² Če ta terminus prevedemo kot višji voznik sani ali tudi višji vižar, ne dosežemo pravega učinka. V bistvu je šlo za vodjo zimskih voženj, voženj na saneh, ki so zahtevale drugačno, dosti težjo tehniko vižanja kot je ravnanje z vozmi poleti. Taki možje so morali biti izkušeni vodje karavane, podobno kot čolnarji na velikih komercialnih čolnih, ki so pluli po Savi in Ljubljani. Morda so ti oberšlitnarji na velikih dolgih klanjih in serpentinah konje izpregli in sani vižali, kot so najbolje znali. Ne vemo zanesljivo, če je bilo točno tako, le domnevamo, da je takšna razlaga nemškega termina najverjetnejša.

Urbasi stopijo pred nas kot špediterji še leta 1813 (vsaj po dosedanjih raziskavah), ko nekje beremo, da je Janez Tomšič firmant tyrške Urbas in Tomšič v Planini.³³ Drugače pa so se Urbasi uveljavljali še v drugih službah: v letih okoli 1800 je na ljubljanskem magistratu fungiral kot tajnik magistratni svetnik in apelacijski notar Jožef Urbas, rojen v Planini.³⁴ Leta 1805 se je vpisal med slušatelje štavniške rudarske akademije Alojz Urbas,

takratni rudniški blagajnik v Idriji; za njim je leta 1835 postal učenec iste šole še Leopold Urbas, do takrat fužinski upravitelj v Idriji.³⁵

OPOMBE

1. Arhiv SR Slovenije (cit. AS), Stan I, 121. —
2. Ibidem, dalje RK, 122. — 3. AS, Starejši stanovski arhiv, fasc. 527 (stara označba). — 4. AS, Star, stan, arhiv, fasc. 527 a. — 5. Ibidem. — 6. AS, SSA, fasc. 527 b. — 7. Ibidem. — 8. AS, RK 108. — 9. AS, RK 123. — 10. AS, Kom. nav. 1. — Slika v Arhivu dvorne komore, Dunaj (cit. ADK), Zbirka kart, signatura F 32. — 11. ADK, Münz- und Bergwesen, Krain, fasc. rd. št. 1585. — 12. Prim. moj članek Modernizacija cestnega omrežja v času od 1720 do 1820 na področju današnje SR Slovenije, Maribor 1977 (Mednarodni kulturnozgodovinski simpozij Modinci 1977, Razvoj prometnih zvez v panonskem prostoru do 1918. leta; stran 77.) — 13. AS, Raigersfeldov arhiv, fasc. I. — 14. AS, RK 122. — 15. Umetnostnozgod. opis Nace Sumi, Ljubljanska baročna arhitektura, Ljubljana 1961, str. 122 (slika na str. 115). — 16. AS, RK 123. — 17. AS, RK 124. — 18. Ibidem. — 19. Ibidem. — 20. AS, Dež. glav. 172 — in ADK, Altes Kommerz, fasc. rd. št. 14. — 21. AS, Dež. glav. 172. — 22. ADK, Münz- und Bergwesen, Krain, fasc. rd. št. 1596. — 23. Število 61.000 konj za Ljubljano izračunam v svojem članku Obnavljanje Zaloške ceste v letih 1782—1784, Kronika 26, 1978, str. 30. — 24. ADK, Zbirka kart, signatura O 159. — 25. ADK, Litorale Kommerz, fasc. rd. št. 617. — 26. AS, RK 122. — 27. ADK, Litorale Kommerz, fasc. rd. št. 585. — 28. ADK, Münz- und Bergwesen, Krain, fasc. rd. št. 1594. — 28a. Elio Apih, La società triestina nel secolo XVIII, Torino 1957, str. 151—153. — 29. ADK, Rokopisi, rkps št. 294, str. 123. — 30. ADK, Münz- und Bergwesen, Krain, fasc. rd. št. 1573. — 31. AS, Dež. glav. 196. — 32. Zgodovinski arhiv ljubljanski (ZALj), Reg. I, fasc. 78. — 33. Odkod izvirajo Tomšiči, trenutno še ne vemo. — 34. ZALj, Reg. I, fasc. 140. — 35. Gedenkbuch zur hundertjährigen Gründung der königl. ungarischen Berg- und Forst-Akademie in Schemnitz — 1770—1870, Schemnitz 1871, seznam slušateljev.

