

*Stane Jurca*

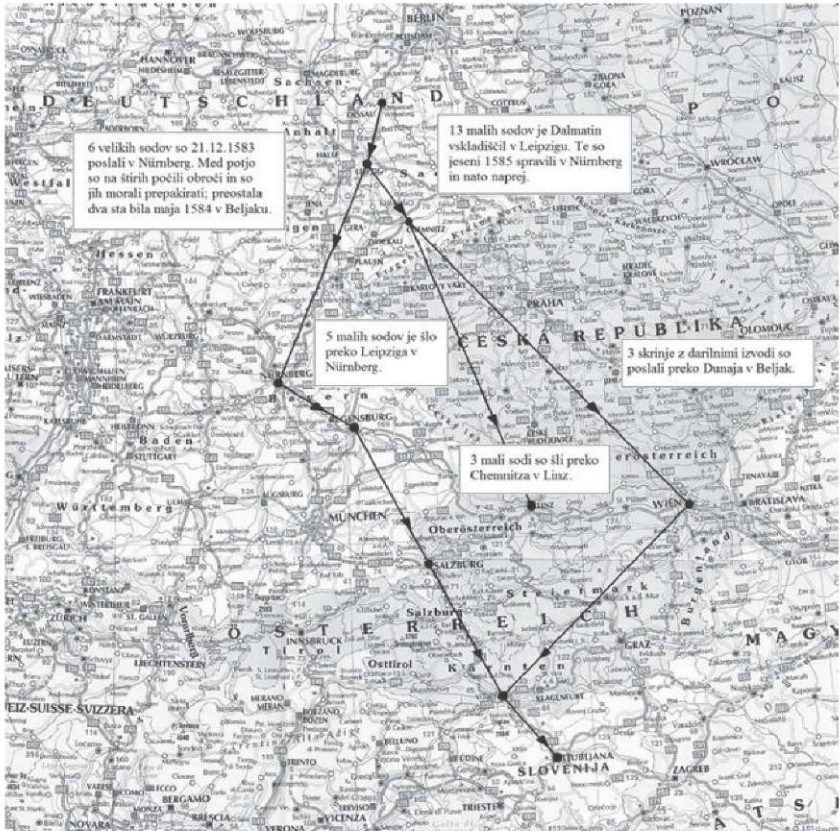
## DALMATINOVA BIBLIJA IN KORENSKI PREHOD

Gutenbergov izum tiskanja – okrog leta 1445 – in Luthrovo reformacijsko gibanje, ki se je pričelo leta 1517, sta omogočila in povzročila, da smo Slovenci leta 1550 dobili svojo prvo, oziroma prvi dve knjigi: Trubarjev *Katekizem* in *Abecedarij*. Najbrž si danes le težko predstavljamo vse družbeno vrenje tedanjega časa in razumemo srečo, da smo tedaj imeli može, ki so nam samo dobra tri desetletja pozneje, kot dvanajstemu narodu v Evropi, dali v narodnem jeziku tudi knjigo vseh knjig – *Sveto pismo*. To izdajo iz leta 1584 danes poznamo kot Dalmatinovo *Biblijo*.

Že sam prevod je še danes izjemno zahtevno delo; če pa upoštevamo še tedanje tehnične možnosti, slabe gospodarske in vse prej kot prijazne politične razmere, pa se lahko temu dosežku le tiho priklonimo. Šlo je za izreden podvig in prav zanimivo bi bilo narediti primerjavo med tem, kar je bilo za to delo na voljo Dalmatinu in – na drugi strani – na primer ustvarjalcem znane angleške različice KJV – King James Version.

Sklep o natisu *Biblije* so sprejeli notranjeavstrijski deželni stanovi 9. februarja 1578 na zboru v Brucku na Muri.<sup>1</sup> Zaradi že omenjenih neprijaznih političnih razmer *Biblije* niso smeli tiskati v Ljubljani, ampak so delo organizirali v nemškem Wittenbergu. Dalmatin in njegovi so imeli ob koncu leta 1583 natisnjenih vseh 1500 izvodov, ki so jih morali skrivoma spraviti domov, da bi se izognili zaplembi.<sup>2</sup>

- 1 Reisp Branko: *Redki stari tiski*, Slovenska matica v Ljubljani, 2001, stran 42.
- 2 P. Walter Šmid: *Über Entstehung und Herausgabe der Bibel Dalmatins*, separat iz: *Mitteilungen des Musealvereins für Krain*, Ljubljana, 1904, stran 37.



Slika 1: Poti Dalmatinove Biblije.

Glede na tedanje tehnične možnosti prevoza so zložili izvode *Biblije* v sode in skrinje; njihovo vsebino so na mitnicah in carinah prijavljali kot različno trgovsko blago ter plačevali temu ustrezne pristojbine. Ker pa naj bi spravili *Biblijo* v slovenske dežele ljubljanski trgovci, ki so tedaj živahno trgovali z Regensburgom in Nürnbergom, je moral Dalmatin temu ustrezno organizirati prvi del poti. Znanе podatke o tem podaja slika 1.<sup>3</sup>

3 Glej 2, strani 37, 38, 40, 41, 68 in 71.

Nekaj izvodov, ki so bili namenjeni za darila, so natisnili na boljšem papirju. Že v Wittenbergu so zvezali 504 izvode, manjšino v lepših izvedbah. Tu so tudi že razdelili 99 vezanih in 40 nevezanih izvodov, kar pomeni, da je po poteh, prikazani na sliki 1, bilo poslanih 956 nevezanih in 405 vezanih izvodov. Vemo, da je šlo na pot 6 velikih in 21 majhnih sodov, poleg njih pa še tri skrinje, v katerih je bilo 18 lepše vezanih darilnih izvodov.<sup>4,5</sup>

Večina pošiljke v sodih je torej prišla najprej v Nürnberg, le trije sodi pa v Linz. Te tri sode so nato poslali štajerskim deželnim stanovom, vse druge pa iz Nürnberga v Beljak. V Beljak so srečno prispele tudi vse tri skrinje z Dunaja z *Biblijami*, ki so bile namenjene za darila. Tu so tudi oddvojili nadaljnje izvode za štajerske in dogovorjeno število izvodov za koroške deželne stanovne, ves preostanek – verjetno je šlo za manj kot 700 izvodov v petnajstih sodih – pa so poslali v Ljubljano, kjer so ga uskladiščili v Lontovžu, se pravi v današnji zgradbi Slovenske akademije znanosti in umetnosti.<sup>6</sup>

Prvo, kar preseneti pri opisani poti, je »odsotnost« glavnega deželnega mesta današnje avstrijske Koroške – Celovca. Vendar je to razumljivo, če vemo, da je bila v tedanjih prometnih razmerah lega Beljaka veliko ugodnejša od Celovca in je bil zato Beljak takrat pomembnejše trgovsko središče.<sup>7</sup> Tu blaga niso le pretovorili, ampak tudi prepakirali,<sup>8</sup> če je bilo to potrebno; tako so storili tudi vsaj z delom pošiljke Dalmatinove *Biblije*.<sup>9</sup>

Iz Beljaka na jug vodi več poti: prek Trbiža, prek Korena in Ljubelja in ne nazadnje tudi prek Jezerskega. Pot prek Trbiža je sicer bolj ravninska, toda precej daljša od poti prek Korena, predvsem pa je vodila skozi pomembno carinarnico. Tudi poti prek

4 Glej 2, strani 54, 58, 59 ter 68.

5 August Dimitz: *Geschichte Krains, Dritter Teil*, Ljubljana 1875, stran 207.

6 Glej 2, stran 42.

7 Miha Kosi: *Potujoči srednji vek*, ZRC SAZU, Ljubljana, 1998, stran 62.

8 H. Hassinger: *Geschichte des Zollwesens, Handels und Verkehrs in den östlichen Alpenländern bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts, Band 1*, Franz Steiner Verlag, Wiesbaden GmbH, Stuttgart, 1987, stran 275.

9 Oskar Sakrausky: *Primus Truber – Der Reformator einer vergessenen Kirche in Krain*, Evangelisches Diözesenmuseum, Fresach, 1986, stran 26.

Ljubelja in Jezerskega v primerjavi s Korenom nista niti krajši niti lažji. Odločitev za Koren bi bila zato logična. Nadalje pa lahko domnevamo, da so se odločili za to pot, ker so jo poznali – za Trubarja vemo, da je trikrat potoval preko Korena.<sup>10, 11, 12</sup> Še pomembnejše pa bi utegnilo vplivati na tako odločitev dejstvo, da je bila carina/mitnica v Podkorenu majhna, z le nekaj zaposlenimi, v kraju pa je bilo – vsaj še leta 1571 – nekaj protestantov in med njimi tudi mitničar.<sup>13</sup> Protestantska skupnost v kranjskogorski župniji naj bi torej bila majhna; ker pa vemo, da so župnika Matevža Škrbca, ki je tu služboval v letih 1612–1616, tožili, da na belopeškem pokopališču pokopava protestante,<sup>14</sup> se zdi, da je bila ta skupnost vendarle močnejša in vplivnejša, kakor bi lahko sodili po sporočenih številkah. Torej je bilo kar nekaj tehtnih razlogov za to, da bi organizatorji prevoza *Biblije* izbrali pot prek Korena. Toda: Ali je bilo to tudi tehnično izvedljivo?

Kakor že vemo, so na prvem delu poti prevažali *Biblijo* v šestih večjih in v enaindvajsetih manjših sodih; vemo pa tudi, da so imeli med potjo nekaj težav, zaradi česar so morali knjige preložiti iz štirih večjih sodov v manjše. Iz istega vira tudi izvemo, da je en tovor<sup>15</sup> – torej dva soda – tehtal 10 stotov, kar ustreza približno 514 kg ali, bolj verjetno, 560 kg, odvisno od tega, ali naj bi šlo za »Krämergewicht« ali pa za dunajske stote. Teža polnega soda bi torej bila 257, oziroma verjetneje 280 kg.<sup>16</sup> Vemo tudi, da je prvih 11 sodov, ki so jih poslali v Nürnberg, skupaj tehtalo preko 63 stotov.<sup>17</sup> Iz vseh teh navedb pa si lahko izračunamo, da je bilo razmerje tež med velikimi in malimi sodi 1,27.

10 Josip Lavtižar: *Primož Trubar*, samozaložba, 1935, stran 54, 55, 80.

11 Jože Javoršek: *Primož Trubar*, Partizanska knjiga, Ljubljana, 1986, stran 146.

12 Jože Rajhman: *Pisma Primoža Trubarja*, SAZU, Ljubljana, 1986, stran 313.

13 Metod Benedik-Marko Benedik: *Kranjska Gora, 600 let župnije 1390-1990*, Župnijski urad Kranjska Gora, 1990, stran 13.

14 Marko Benedik: *Ob 500-letnici cerkve Marijinega vnebovzetja v Kranjski Gori*, Kranjska Gora, 2010, stran 10.

15 Tovor je bil mitninska in ne utežna enota.

16 Glej 2, stran 40.

17 *Odsevi reformacijskega gibanja v dokumentih Arhiva Slovenije*, AS; Ljubljana, 1987, stran 55 in 56.

Z navedenimi podatki in z domnevo, da je bilo pakiranje smotrno, lahko z upoštevanjem znane teže in velikosti enega izvoda *Biblije*<sup>18</sup> ugotovimo, da so imeli sodi prostornino kakih 400 litrov. Tolikšnega bremena pa niso mogli tvoriti na konjih; lahko so ga le vozili. Za to pa so morali imeti na voljo cesto in ustrezno vozilo.

Za časa prej omenjenih Trubarjevih potovanj je vodila preko Korena zgolj slaba tovorniška pot, toda leta 1574 so usposobili to pot za vozni promet z manjšimi, dvokolesnimi vozovi;<sup>19</sup> s tem je bil izpolnjen prvi pogoj.

O tem, kakšni so bili takrat dvokolesni vozovi na Gorenjskem, imamo, žal, le malo podatkov. Iz zgodovinskega pregleda sicer vemo, da so poznali dvokolesne vozove že v antiki in da je prišlo do pomembnejših izboljšav teh voz v srednjem veku; pozneje pa se je ta vrsta voza le malo spreminjala.<sup>20</sup> Take vozove, ki so posebno primerni za slabe poti ali celo za teren brez njih, so uporabljale, na primer, tudi planinske enote JLA.<sup>21</sup> Spremembe so bile torej počasne, zato verjetno lahko privzamemo, da so bili v času protestantizma pri nas na voljo ozki dvokolesni vozovi z viličnim ojesom in ukrivljeno osjo,

S N



Slika 2: Korenški cesti na vojaškem zemljevidu iz let 1763–1787; stara (S) in nova (N).

19 Glej 8, stran 275.

20 Laszlo Tarr: *Karren-Kutsche-Karosse, Eine Geschichte des Wagens*, BLV, München, Basel, Wien.

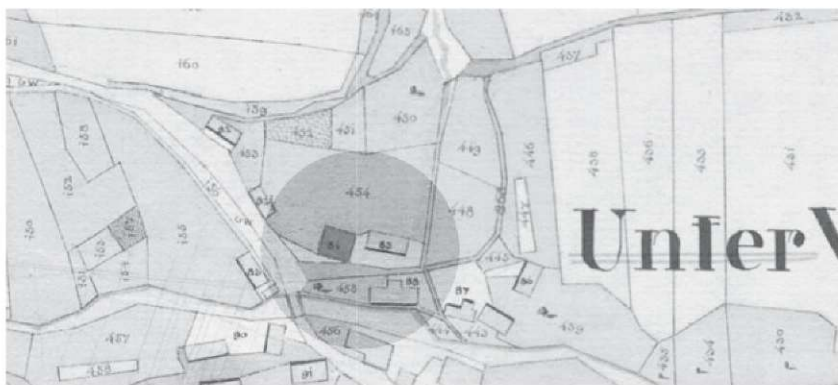
21 Dvokolica M46A nosilnosti 250 kg.



Slika 3: Del načrta cestnega odseka Log–Kranjska Gora–Podkoren; AS 1068 – zbirka načrtov; načrt 3/226; mitnica z zaporami.

ki so jih dobrih sto let pozneje odločno preganjali zaradi njihovega uničevanja cest.<sup>22</sup> Ni bilo lahko, toda tehnično so bili takemu prevozu nedvomno kos.

Ali so torej tihotapili *Biblijo* čez Koren? Za to potrebna sredstva so bila na voljo. Gre za najkrajšo pot iz Beljaka do Ljubljane; za pot, ki so jo dobro poznali in na njej – ne nazadnje – verjetno lahko računali na pomoč domačinov. Vse to govori za trditev, da je Dalma-



Slika 4: Franciscejski kataster za Kranjsko; AS 176, k. o. Podkoren; najtemnejša stavba v krogu je mitnica, stavba poleg nje pa krčma; tu je torej Trubar prenočil in obedoval.

22 Josef Ivanić: *Das Strassenwesen in Krain im 18. Jahrhundert*, Karniolia, 1906, stran 150 in dalje.

tinova *Biblija* res šla prek Korena, čeprav nimamo neposrednega dokaza za to trditev. Verjetnost kake druge poti pa je veliko manjša.

Če je torej *Biblija* res šla prek Korena, velja podrobneje pogledati vsaj sedaj naš del te poti, to je pot s Korena v zgornjesavsko dolino. Na priloženem vojaškem zemljevidu<sup>23</sup> – slika 2 – sta lepo vidni obe korenški cesti – stara in nova. Jasno je, da so prevažali *Biblijo* po stari cesti, saj so zgradili novo šele okrog leta 1780.<sup>24</sup> Mitnica in pošta – poleg cerkve edina zidana stavba v vasi – je bila v Spodnjem Korenu, in kakor kaže načrt ceste od Loga skozi Kranjsko Goro do Podkorena iz leta (verjetno) 1775<sup>25</sup> – slika 3 – so imeli tu postavljene zapore. Natančno lego mitnice pa daje tudi franciscejski kataster iz začetka 19. stoletja<sup>26</sup> – slika 4. To vaščani še pomnijo in na tem mestu je danes obnovljena stara hiša »pr Berganjo« – Podkoren št. 7.

Med prevažanjem *Biblije* v navedenimi dokumenti sta minili dve stoletji in, žal, ne vemo, kaj vse se je dogajalo takrat. Podkoren je danes lepa moderna vas, toda še okrog 1960. leta so bile skoraj še vse hiše v Zgornjem Korenu lesene. Še vedno so dobro vidni ostanki mitnici pripadajočega mlina – slika 5 – in tudi korenška cerkev, podobno kot kranjskogorska, najbrž šteje vsaj pet stoletij. In ker ni razloga, da bi mitnico premikali, najbrž ni dvoma, da je ta zanesljivo stala na prej navedenem mestu tudi že v Trubarjevih časih.



Slika 5: Ostanki mitninskega mlina v Podkorenu.

23 V. Rajšp – A. Serše: *Slovenija na vojaškem zemljevidu 1763-1787*; 4. zvezek, sekcija 129, Ljubljana, 1998.

24 Stane Jurca: *Kdaj je bila zgrajena nova korenška cesta*, *Zgodovinski časopis*, 62, 2009, 1-2, (139), Ljubljana.

25 AS 1068 – zbirka načrtov, načrt 3/226.

26 AS 176: Franciscejski kataster za Kranjsko, k.o. Podkoren.





## RAZGLEDI, VPOGLEDI

Vrednosti za volumen in težo enega izvoda biblije bi torej bile:

- vezano: volumen 9,70 litra in teža 4,76 kg
- nevezano: volumen 8,04 litra in teža 3,73 kg.

Kontrola:

$$\begin{aligned}\text{Volumen soda} \quad V_s &= \text{volumen knjig} + \text{razlika (polnilo ...)} \\ V_s &= 32,97 \times 8,04 + 13,34 \times 9,70 + \text{razlika} \\ V_s &= 394,48 + \text{razlika.}\end{aligned}$$

Pri 400 litrskem sodu bi bila razlika približno 1,4%, kar je sprejemljivo. Teža takega soda pa je približno 90 kg.

$$\begin{aligned}\text{Teža soda} \quad T_s &= \text{teža biblij} + \text{teža polnila} + \text{teža soda} = 280 \text{ kg} \\ T_s &= 32,97 \times 3,73 + 13,34 \times 4,76 + \text{teža polnila} + 90 = 280 \\ T_s &= 276,48 + \text{teža polnila} = 280 \\ \text{Teža polnila} &= 3,52 \text{ kg, kar je } 1,3 \%\end{aligned}$$

Obe kontroli kažeta, da so podane vrednosti ustrezne in da so prevažali *Biblijo* v 400 litrskih sodih, težkih 280 kg.