

# Potek reke Sore in poti nekdam v Selški dolini

Vida Košmelj

Pri prebiranju neobjavljenega rokopisnega gradiva dr. Rudolfa Andrejke, napisanega pred drugo svetovno vojno, sem prvič odkrila opis poteka Sore in nastanka bodočih cest. Že je dolgo znano, da je poleg Sore, ki je tekla skozi stare Železnike, zaradi ozke doline in naselja v njej primanjkovalo prostora za hiše in reko. Ob številnih požarih in povodnjih, ki so večkrat prizadeli kraj, se je struga spreminjala, leseni mostovi preko reke in bajerjev so pogoreli ali jih je odnesla povodenj. Na Racovniku (v spodnjih Železnikih) se je voda ob prihodu prvih naseljencev Furlanov razlivala po celi površini med Kovaškim vrhom in Snegovnikom. Skale, peči na Grivi so zadrževale vodo, da je nastalo malo, neprehodno jezero, prekrito s šašem in trstičjem. Po površini so plavale divje race, odtod je ostalo ime Racovnik. Prvi naseljenci so najprej naredili nekakšen jez na današnjem Trnju, poglobili strugo, odstranili skalovje, da je odtekla voda, in v breg Snegovnika vsekali

tovorno pot. Vsa kasnejša stoletja so se prebivalci borili z vodo, poglobljali strugo, utrjevali bregove in gradili mostove. (Leta 1837 in 1840 so Globočniki zgradili prva dva kamnita mostova v Železnikih na Trnju oziroma na Grivi.) Na planjavi, ki je ločila Železnike od Češnjice, se je voda razlivala brez struge med malimi vzpetinami – otočki, od tod ime Otoki. Kasneje so pod Kovaškim vrhom in Plančerovanom skopali strugo, ukrotili reko, planjavo počasi izsušili, na levem bregu Sore pod Snegovnikom pa speljali tovorno pot in naredili njive.

Andrejka piše: Dolina Sore je bila vsa drugačna, kot je danes. Naseljena je bila do leta 1348 samo do Češnjice. Značilno pa je, da so vsa naselja od Češnjice preko Studenega, Selc, Dolenje vasi, Ševelj, Bukovice do Praprotna kolikor moč stran od reke in na vzvišenem kraju. Kar je danes poslopij ob reki ali njeni bližini, so vsa iz novejšega časa, če izvzamemo mlin v Dolenji vasi.

Sora je bila v starih časih vse bolj mogočna, nebrzdana in nevarna. Tekla je po mili volji, zlasti ob velikih povodnjih po celi dolini, si tedaj izkopala novo strugo in pustila opustošenje za seboj. Nekdanja, morda tisoč let stara struga se dá še spoznati po Studenskem in Selškem polju, na prvem ob nekdanjih Thalerjevih travnikih, na drugem pa sredi polja pri Podovnici, na Produ in v Lajšah in naprej proti mlinu na Hudem.

Neznanskega, večstoletnega truda je bilo treba našim prednikom, da so zdržema potiskali in naposled potisnili neugnano gorsko reko proti pobočjem Kovaškega vrha, Miklavške gore, Zavrnika in Blatnika, zaprodni svet očistili dračja in hoste, ga sproti gnojili in počasi spremenili v sedanje plodne njive in travnike. A še mnogokrat je reka ob velikih povodnjih preplavljala tako pridobljeni svet in izpodmlevala bregove, ki so jo utesnjevali.

Pot iz doline je bila sprva samo tovarna pot ali kvečjemu v bližini vasi slab, neposut kolovoz. Značilno pa je, da se je ta pot direktno izogibala vsakemu prehodu čez reko. Držala je s Češnjice ob vznožju Svetokriške gore do Petrovega Brda pri Selcih, tam krenila (v bližini današnje Bernikove hiše) na levo v breg in privedla izpod Gorenj polja pri Blaznikovi kmetiji v vas; odtod je šla mimo Berceta, Mikca in Jakca do potoka Sevnice, odtod pa po brvi mimo Blažeta in ?Stregarja do Mernika (današnjega Tavčarja) in šele tu dosegla današnjo cesto. Potekala je čez klanec Zevšnik do župne cerkve in starega opuščene pokopališča, okoli njega je bil del stare poti, potem pa je pot zopet krenila na levo v breg (mimo Zaplotarjeve domačije) ter ? do ... šele nad ?Lepišarjem v Dolenjo vas. Tu pa ni šla kakor današnja cesta čez most in Bukovško polje, ampak lepo pod ?Megliškom po današnjem kolovozu v Ševlje, odtod pa mimo Jelenčevega mlina ves čas pod hribom Hrastnikom in prebrodila onstran Praprotna, ves čas na levem bregu Sore, potok Hrastnico, ki pridrvi izpod Planice. Šele odtod je potem potekala skozi Sotesko ob vznožju Križne gore približno v smeri današnje ceste do Veštra pri Stari Loki.

Današnjo cesto so zidali šele v prvi polovici 19.

stoletja, ko je bil okrajni glavar v Škofji Loki odločni in za splošno blagostanje v okraju vneti Janez Pajk. V Selcih je bila glavna pisarna cestnogradbenega urada nastanjena pri takratnem nadžupanu Šlibarju. Seveda cesta ni bila široka 6 metrov kakor danes, ampak le kake 3 metre; razširjena je bila šele v prvi svetovni vojni med letoma 1916 in 1918 in pod banom dr. Natlačanom v letih 1938 in 1939. Kako ozka je bila prvotno, se je najbolj videlo pri farni cerkvi pred prvo svetovno vojno, ko je segala podporno 6 metrov visoko v obzidje starega pokopališča skoraj v polovico današnje ceste nasproti Šlibarjeve in Kramarjeve hiše. Da je bila cesta čisto na novo in umetno zgrajena, se vidi še danes v proseku, ki je osebno ? izkopen od župne cerkve navzdol do novega pokopališča, tako da teče cesta v dokaj globoki dolinici.

V naši dobi drvečih avtomobilov in težko naloženih kamionov ne smemo pozabiti, da cestnega prometa v današnjem smislu v srednjem veku in tudi še tja do polovice 19. stoletja ni bilo. Skozi dolga stoletja se je blago iz doline v Loko le prenašalo samo na tovarni živini in po tovarnih poteh; zato pa je zadoštovala steza ali kolovoz, širok komaj 1 meter. To se ni spremenilo niti tedaj, ko je po letu 1348 v Železnikih zacvetelo žebjarstvo in fužinarstvo, ustanovljeno po Furlanih Muronih in Mondifionih.

Trudne tovarnike in njih živinčeta so vabile na tej poti številne gostilne. Tako piše nadalje Andrejka. Opisuje še številne gostilne od Selc dalje proti Loki. Proti Železnikom pa omenja najiminitnejšo gostilno pri Marku na Češnjici 12, kjer je v letih 1625–1841 gospodaril Jelenčev rod s svojim najizrazitejšim gospodarjem Markom Jelencem (1711–1789), po katerem je ostal hiši in gostilni domači vzdevek Markc.

V nadaljevanju opisuje Andrejka poleg gostiln še številne mline po dolini, različne obrti: terilnice, tkalstvo, začetek lesarstva v drugi polovici 19. stoletja itd.

Zaradi vijugaste dolge ceste na Bukovškem polju so starejši razlagali, da so pri graditvi ceste načrtovalci "skakali za zajcem". Menda je bilo tedaj obilo prepirov med sosedi, ker so zaradi čuvanja zemlje delali nepotrebne ovinke na mejah njiv in travnikov.

Zaradi priprav na gradnjo Rupnikove linije so gradile občine skupaj z Dravsko banovino v letih 1937-1939 številne močne zidane mostove, širile ceste, zniževale klance (Joškov na Studenem, pri plavžu v Železnikih, na Zalem Logu itd.). Ceste so bile vse makadamske, posute s "šodrom", ki so ga tolkli v Soteski nad apnencama in v Železnikih Pod Drčo. Kupi treh različnih velikosti kamenja "šute" za popravilo so bili nasuti ob cesti v razdaljah 100 do 200 metrov. Zaradi težkih vozov, ki so vsakodnevno vozili deske, predvsem pa hlode na kolodvor v Loki, sta bili na cesti dve globoki udrtini od koles. Te so cestarji sicer sproti zasipali, vendar ni dosti pomagalo. Težak voz je sicer zdrobil kamenje, dvigal se je prah, naslednji voz je ponovno naredil kolesnice. Če pa je kdo po nesreči z biciklom zapeljal v utor, je bil padec neizbežen. Gradnja novih širokih kamnitih mostov kot priprava na kasnejši velik promet ob izgradnji Rupnikove linije je potekala po letu 1937. Most v Soteski je povezoval še del na novo narejene skrajšane ravne ceste ob desnem bregu Sore. Šla je naravnost do gostilne Kazina. Stara cesta je za mostom naredila ovinke preko vasi Praprotna in se priključila z zavojem šele pri gostilni na ravno cesto proti Luši. (Ne spominjam se več, kakšni so bili manjši mostovi čez pritoke Luša, Selnice v Selcih in na Jesenovcu zadnje Smoleve, verjetno leseni?) Največji in najlepši je bil most v Dolenji vasi, ki je prečil v enem loku nevarno globino. Nekoliko manjši most je vezal na Jesenovcu nižja bregova Sore. Vsi mostovi preko reke Sore, vključno z davškim, so bili iz klezanega kamenja. (Razen zadnjega iz Železnikov na Jesenovcu je vse ob kapitulizaciji leta 1941 minirala bežeča jugoslovanska vojska. Nemci so kasneje postavili lesene mostove. Najmočnejšega in največjega v Dolenji vasi so leta 1943 zažgali partizani, da so preprečili selitev partizanskih družin.)

Tovorniška pot in kasneje na njej narejena cesta se je komaj prebijala skozi ožino v Železnikih. Pod Škovinami je bila vsekana v hrib pod Strmico-Štedl vrhom. Trajno, še dandanes, problem povzroča strmina Pod zijavko, kjer beleži ljudski spomin veliko nesreč, tudi smrtno.

Za Gorenjim koncem je bila po delni ukrotitvi Sore prvotno vsekana pot v hrib na levem bregu reke. Kasneje so le ob plavžu in fužini razširili prostor za odlaganje rude in oglja. Prvotne hiše so postavljali, kjer koli so mogli izkrciti prostor zanje med reko in potjo.

Nadaljnja tovorniška pot se je vila ob vznožju hriba Krasa po dolini. Nad poznejšim jezom na Jesenovcu se je odcepila pot iz doline prečno čez kasnejši travnik na vrh hriba, kjer je dalje vodila v novo naseljene podratitovške vasi (Danje, Sorica itd.). Še po drugi svetovni vojni je bila iz doline dobro vidna prečna trasa poti senožeti, obojestransko obraščena z grmovjem. Tirolski naseljenci so do ustanovitve selške fare spadali najprej pod starološko, kasneje pod selško in šele po pozidavi cerkve v Sorici v soriško faro. Zato je bila ta tovorniška pot zelo "prometna". K maši in cerkvenim obredom (krsti, poroke, pogrebi) so prvotno hodili na daljno Faro, mogoče so tja pokopavali tudi mrliče.

Dolinska pot se je nadaljevala ob levem bregu delno ukročene Sore pod hribi mimo kasneje naseljene vasi Jesenovca čez teren, kjer so pozneje postavili fužino. Nato se je dvignila v sredino hriba in preko vzpetinice Pod Sušo (kjer je leta 1877 zalološki župnik, rojeni Železnikar, postavil romarsko cerkvico) zopet dosegla nižino. Ob Sori vedno po levem bregu je prešla še mimo kasneje naseljenega Zalega Loga do izliva Dajnarske grape v Soro (kasnejši Področje iz "Pod Rošt", ki je že pripadal vasi Sorica). Slab kolovoz se je vil ob Zadnji Sori do izvira v grapi pod Petrovim Brdom. Pod Hočem steza s potokom vred skoraj pravokotno zavije in vodi dalje do prelaza Petrovo Brdo (razvodje med Jadranskim in Črnim morjem).

Po Baški grapi je tovorniška pot potekala večino ma pod vrhovi strmih hribov. (V podnožju strmega Hoča je 60 let pred naselitvijo podratitovških vasi nastal zaselek Podporezen pri spodnjem Zgagi. Do tu je najvzhodneje segala naselitev po oglejskih patriarhih iz Baške grape podložnikov Tirolcev iz okolice Innichena. Kasnejšo naselitev iz istih krajev v Sorico z okolico so naselili freisinški škofje

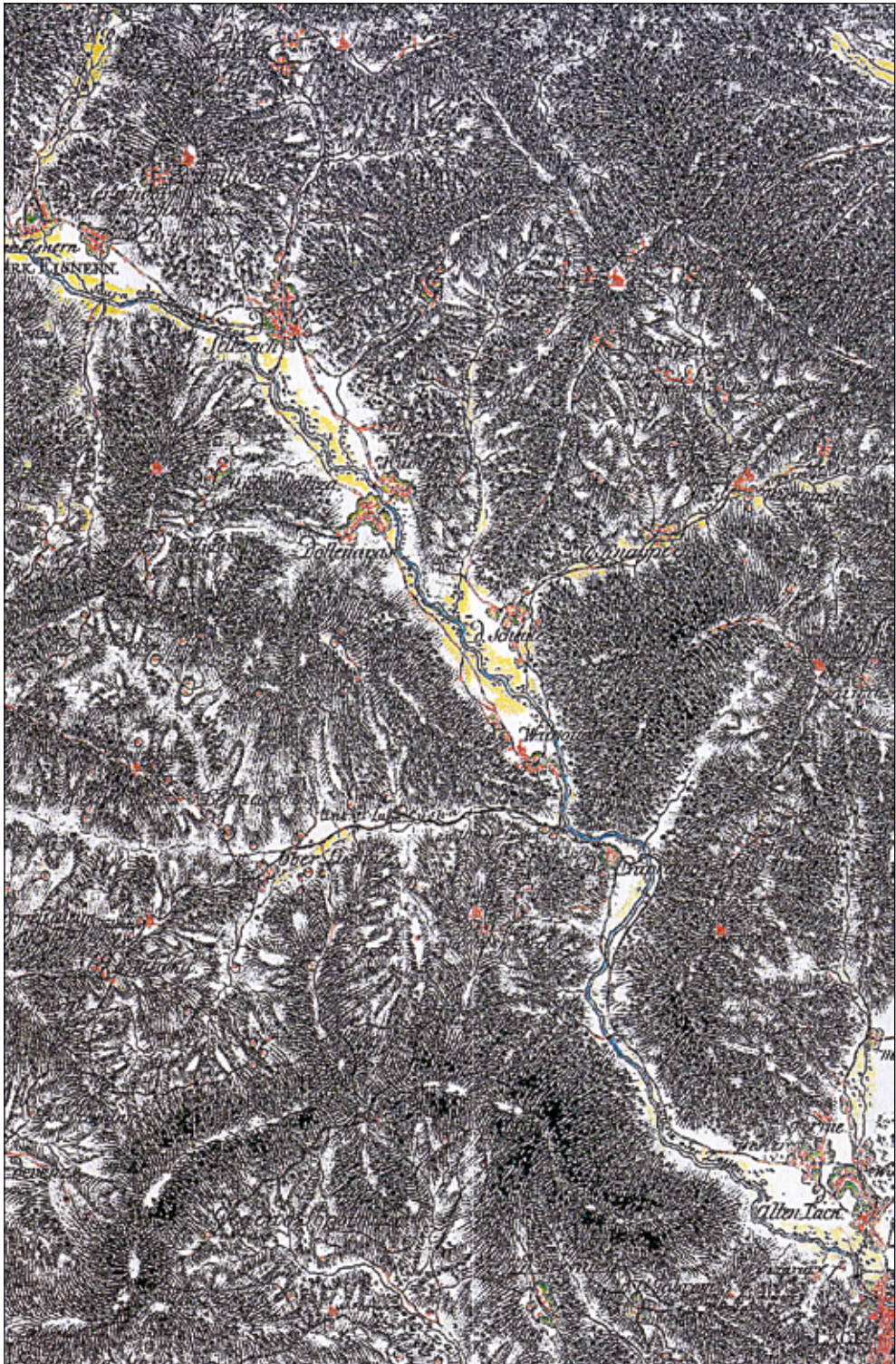
iz Loke.) Blaznik v Kolonizaciji Selške doline piše, da so Innichen z okolico posedovali delno oglejski patriarhi, delno freisinški škofje. Ker je bila tam velika prenaseljenost ljudi, ki so zato stradali, so se z veseljem odzivali za preselitev v daljne neznane in nenaseljene kraje. Tovorna pot iz Selške doline v Baško grapo je vodila preko Sorice do Petrovega Brda. Železnikarski fužinarji so imeli v 16. stoletju okoli sto tovarnih konj. Na Primorsko so vse tovorili v lesenih bariglah, ki so imele sicer večjo prostornino, za prenašanje in živino pa so bile prikladnejše. Za tovore, ki so jih težje nosili konji skozi Loko na vzhod ali na Reko, pa so uporabljali samo bolj nerodne sode z manjšo prostornino.

Leta 1903 so zgradili cesto iz Podrošta v Spodnjo Sorico. Leto prej so gradili tudi cesto ob Zadnji Sori in potoku v grapi do Petrovega Brda. Na prevalu se je nova cesta obrnila strogo v desno in s serpentinami dosegla dolino v Podbrdu. Ta cesta je bila potrebna, da so po njej vozili material, predvsem kamenje iz Kamnitnika v Škofji Loki za gradnjo daljšega železniškega tunela iz Bohinjske Bistrice. Selška dolina je imela sicer štiri kamnolome, vendar trdota kamenja za gradnjo ni bila primerna. Večina zahodnega tunela je bila zgrajena iz loškega kamenja, vzhodnega iz bohinjske strani pa iz kamenja nekje iz tamkajšnje okolice. Predor je bil odprt okoli leta 1906. (Današnja cesta se na prevalu obrne strogo v levo in se s številnimi zavoji spušča v Podbrdo. Ta odcep so zgradili Italijani ob prihodu v naše kraje.) Škrbinova – Primožič Micka, je pripovedovala, da kadar so vozili s posebnim vozom razstrelivo za miniranje v predoru, je pred vozom jezdil konjenik s trobento. Opozarjal je ljudi, da so se umikali s poti. (Vir: Tone Gortnar)

Dr. Pavle Blaznik opisuje v doktorski disertaciji iz leta 1928 naselitev Selške doline. Iz doline se je širila pod hribe na obeh straneh reke v dolinah, ki so jih naredili potoki in rečice ob izlivu v Soro. Obenem so delali tudi tovarne poti oziroma kasneje kolovoze. Leta 1630 je bila že vsa dolina poseljena. Pred drugo svetovno vojno je bila že večina hribovskih vasi povezana s slabimi cestami ali kolovozi z

dolino (Luša, Bukovščica, Lajše, Potok, Martinj Vrh, Megušnica, Smoleva itd.). V letih 1939–40 je zgradila vojska iz strateških namenov cesto na Prtovč. Najprej je bila trasirana že do Pečane. Iz Zminca na Blegoš je vojska gradila tudi strateško cesto do Kala pod Blegošem. Ta cesta vodi nekaj časa pod vrhovi po Poljanski in delno Selški dolini. Nadaljnjo izgradnjo do vrhov Ratitovca in Blegoša je preprečila svetovna vojna. Istočasno so ob izlivu Davščice v Soro zgradili močan most čez reko in dalje začeli graditi cesto v Davčo. Čez glavno cesto na Zali Log so postavili poleg številnih španskih jezdecev tudi železno dvizno ograjo. To je čuvala stalna vojaška straža. Prehod na Zali Log ali v Davčo je bil dovoljen s posebnimi prepustnicami redkim ljudem (zdravnik, babica itd.). Življenje ljudi je bilo zelo težko. Vse te varnostne zapovedi so bile uvedene zaradi vojne tajnosti pri izgradnji Rupnikove linije. (Vseeno se je dogodilo, da so leta 1940 odkrili v Podporznu pri Zgagi dva nemška vohuna.) Po vojni pa je večina vasi in zaselkov dobila svoje ceste. Leta 1949 so nemški ujetniki zgradili novo cesto v Dražgoše. V petdesetih letih sta gradila isto cesto iz Bohinja v Selško dolino nekdanji jeseniški in kranjski okraj. Stičišče obeh cest je bilo blizu Rovtarice. Povezali so ceste iz Martinj Vrha na poljansko stran. Prav tako sta povezani cesti iz Bukovščice na Čepulje oziroma iz Davče na Cerkljansko. Leta 1855 je gradila delno vojaška oblast, delno Gozdno gospodarstvo Bled (direktor Pavle Trojar) na predlog kranjskega okraja tudi strateško cesto kot povezavo med Sorico in Podbrdom z možnostjo odcepa na bohinjsko stran. Skoraj vse nekdanje makadamske ceste so danes asfaltirane. Redka samotna hribovska kmetija nima svoje ceste.

Okoli leta 1900 je vznemirila prebivalce doline vest o verjetni zgraditvi železnice od Trate do Podrošta in še mogoče naprej do Podbrda. Najtežje so jo čakali gospodarji gozdov zaradi cenejšega prevoza. Tudi preprosti ljudje so se veselili, ker je bil lokalni promet s konji zelo drag. Do leta 1913 so že pripravili načrte. Trasiranje in izdelavo je preprečila prva svetovna vojna.



Izrisan vojaški zemljevid poti v Selško dolino v letih 1760–1780.

Posamezni izseki so iz neobjavljenih poglavij v rokopisni zapeščini dr. R. Andrejke. (Pisava je drobna, minuciozna, večkrat jo je težko dešifrirati.)

Dr. Rudolf Andrejka (1880–1948), pravnik, statistik, zgodovinar ter propagator planinstva in turizma (Enciklopedija Slovenije, prvi zvezek). Napisal je veliko knjig in razprav. Bil je sin Jerneja Andrejke, avstrijskega častnika, ki je napisal knjigo o slovenskih fantih v bojih ob okupaciji Bosne in Hercegovine leta 1878. Do poroke z mnogo mlajšo Miciko Tavčar iz Selc je Selško dolino komaj poznal, kasneje pa ga je očarala. Zasedal je visoka mesta v službi v Ljubljani in Beogradu. Večino dopustov in prostega časa je preživel na ženinem domu v Selcih. Poznal je vse vasi, zaselke in obiskoval domačine. Sestavil je veliko rodovnikov. S pravnim znanjem je zastonj pomagal preprostim ljudem.

Poznala sem ga že od nekdam, ker je često obiskoval mojega očeta, ki ga je imenoval živa krajevna zgodovina. Z ženo sta se spoznala na plesu v Narodnem domu v Ljubljani. Zakon je bil srečen, le brez otrok. Zelo je spoštoval ženo in svakinjo Vero, ki sta imeli za tedanje čase odlično izobrazbo. To je hčerama nudil imoviti oče Tavčar. Zadnjikrat sem ga videla kratek čas pred smrtjo, ko je pripeljal v našo hišo k očetu dr. Franja Baša, ki je raziskoval kovaško zgodovino.

Ker je bil Andrejka tudi član Akademije znanosti in umetnosti, je precej njegovih zapisov ostalo tam, nekaj pa tudi v Loškem muzeju in pri dedinji, nečakinji žene Micike. Pred leti je bil sicer v Selcih spominski večer, posvečen spominom na Andrejko, vendar bi kot bard Selške doline zaslužil temeljitejšo obdelavo!