

OPOMBE

1. Skupina avtorjev: Leonardo da Vinci, Istituto Geografico De Agostini ter International in Pan-American, brez navedbe letnice izida, Novara—New York, v nadaljevanju LV. — 2. M. Fabiani, Nove meje v arhitekturi, katalog, Trst 1988, posebej str. 78. — 3. M. Mušič, Po Leonardovih stopinjah na naši zemlji, Naši razgledi 9. jun. 1962, 211-2; isti: Arhitektura in čas, Ljubljana 1963, poglavje o M. Fabianiju 171-82. — 4. S. Sitar, Leonardo I-VIII, Življenje in tehnika 1989, št. 1-8. — 5. Peter Svetik, dipl. inž. geodezije, Republiška geodetska uprava SRS, Ljubljana. — 6.

C. Zammattio, Hydraulic and nautical engineering, LV 467-82. — 7. A History of Technology III, 446-7. — 8. F. M. Feldhaus, Die Technik, München 1970, 620-1. — 9. LV 472. — 10. LV 141 in 475. — 11. O. Bihalji-Merin, Leonardo i Knjiga o slikarstvu, uvod v knj. L. da Vinci: Traktat o slikarstvu, Beograd 1988. — 12. D. Valeri, Leonardo in Venice, LV 139-42. — 13. Turčija postane sredozemska pomorska sila, potem ko 1499 porazi beneško mornarico pri Sapienci. — 14. LV 142. — 15. LV 141. — 16. primerjava L. hidrografske skice s sedanjimi kartami. — 17. LV 141. — 18. originalni prispevek tega članka.

POŠTNI PROMET ČEZ GORENJSKO NA KOROŠKO DO ZAČETKA 19. STOLETJA

MAJDA ŽONTAR

Glavna poštna povezava prek naših krajev je vodila iz Gradca do Ljubljane, od tod pa po eni strani proti Vojni krajini, po drugi pa v smeri proti Benetkam. Sicer je v literaturi zastopano mnenje, da je bila leta 1499 vzpostavljena poštna zveza med Innsbruckom in Gorico, ki naj bi potekala preko Beljaka in Ljubljane. Bila pa je to le kratkotrajna zveza, potrebna iz dinastičnih razlogov, obiti pa je morala beneško ozemlje.¹

V drugi polovici 16. stoletja so začeli ustanavljati stalne poštno povezave. V organiziranje poštno službe so se poleg deželnega kneza vključili tudi deželni stanovi. Da bi lahko tudi na Koroškem uporabljali poštno povezavo, ki je obstajala z Benetkami, so 15. avgusta 1588 deželni stanovi uvedli pisemsko poštno zvezo s sli pešči iz Ljubljane tudi prek Ljubelja do Celovca in nazaj. Pošta je na relaciji Ljubljana—Celovec potovala (vsaj pred sredo 18. stoletja) prek Škofje Loke, Kranja, Tržiča in Ljubelja.²

POŠTNE CESTE

Prve poštno zveze med Kranjsko in Koroško so se morale spopadati zlasti s slabimi cestami, ki so močno ovirale promet. Glavno pozornost pri urejanju cest so namenili ljubeljski cesti, ki so jo začeli popravljati leta 1560 in je bila na koroški strani dokončana leta 1576. H gradbenim stroškom sta prispevali obe deželi po 9000 gld., preostalih 2000 gld. pa je šlo iz deželnoknežje blagajne. Dela na cesti so opravljali italijanski zidarji, ki jih je vodil zakupnik mitnice v Podljudelju in lastnik fužin Johann Schnelko. Vsa druga dela pa so opravili podložniki iz okoliških vasi kot ročno in vozno tlako. Od Sv. Ane na kranjski strani do vrha Ljubelja je bilo enajst serpentin. Na vrhu so izsekali predor, ki je bil po Valvasorju 150

korakov dolg, 12 čevljev visok in 9 čevljev širok. Znotraj je bil prostor obokan s kamenjem in deloma podprt z lesom. Sredi predora je potekala deželna meja. Izgradnja ceste ni povsem uspela. Vožnja z vozmi je bila tudi v kasnejšem času še vedno težavna, kar je vplivalo tudi na razvoj poštnega prometa.³

Kljub vladarjevim ukazom in zahtevam kranjskih deželnih stanov, da popravijo ceste, kar bi vplivalo tudi na izboljšanje poštnega prometa, so bile ceste na Kranjskem neprimerno slabše vzdrževane kot drugod v notranjeavstrijskih deželah. K temu so pripomogle težavne terenske razmere, poplave in snežne padavine, kar je posebno veljalo za poti čez karavanške prelaze. Glavni vzrok za slabe razmere je bilo dejstvo, da so morali na Kranjskem skrbeti za ceste zakupniki mitnic, vsak na svojem območju, ti pa so se upirali vsakršnemu obsežnejšemu širjenju in popraviljanju cest. Del sredstev so sicer prispevali deželni stanovi, vendar pa so največ gradili ceste in mostove s pomočjo deželne tlake, ki so jo nalagali podložnikom.⁴ Leta 1608 je nadvojvoda Ferdinand izdal deželnemu vice-domu na Kranjskem ukaz za popravilo cest, da letne bi ovirale potovanja slov in pošte po cestah in pri prehodu prek rek.⁵

V 17. stoletju je J. V. Valvasor predložil projekt ljubeljskega predora, ki bi omogočal večji promet. Vendar njegovega predloga zaradi kuge, ki je tedaj razsajala na Dunaju, sploh niso obravnavali. Cesto so v 17. stoletju spet popravljali in širili, pa vseeno še ni bila usposobljena za vozni promet. Vse to je predstavljalo oviro tudi za poštni promet.⁶ Celo redni poštni sel, ki je nosil pošto iz Celovca v Ljubljano, se je moral še leta 1680 zaradi slabe in težavne poti nekajkrat vrniti.⁷ Tu je verjetno treba iskati razloge, zakaj še v tem času niso uvedli niti jezdne pošte čez Gorenjsko na Koroško, čeprav se je poštni promet v 17. stoletju že močno povečal. Imamo podatke, da je bilo



F. Runk — G. Postl: Štirivprezna poštna kočija na ljubeljski cesti, v ozadju ljubeljski prelaz; barvna grafika iz ok. leta 1800

na primer leta 1612 na relaciji Ljubljana—Beljak odpravljenih 691 pisem in 6 funtov paketov.⁸

POŠTNE ZVEZE V 18. STOLETJU

Tudi v prvi polovici 18. stoletja je država pripisovala pošti velik pomen. Prevzela je pošto v neposredno upravo, družina pl. Paar, ki je imela do tedaj pošto v zakupu, pa je dobila zato veliko odškodnino. Postopoma so poštne zveze, za katere so skrbeli deželni stanovi, postale deželnoknežje, in sicer najprej povezava s Koroško.⁹

Organizacija poštних zvez in prometa je bila še vedno usmerjena na glavne prometne povezave. Pošto na relaciji Celovec—Ljubelj—Tržič—Kranj—Škofja Loka—Ljubljana so še v prvi polovici 18. stoletja prenašali poštni sli, ki jih omenjajo v Kranju, Škofji Loki in Celovcu. Prihajali so ob torkih in odhajali ob sredah in razen od pošte ni bilo proti njim nobenih pritožb. Ko je na podlagi resolucije z dne 21. julija 1752 cesarica Marija Terezija ukinila stanovske sle v Škofji Loki, Kranju in Celovcu, je vpeljala redno poštno zvezo med Celovcem in Ljubljano ter nastavila nove poštne sle, ki so jih plačevali iz deželnoknežje blagajne. Po prvotnih načrtih naj bi ta poštna zveza potekala še naprej čez Kranj v Škofjo Loko, kjer bi nastavili zbiralca pisem, ki bi prejemal za plačilo polovico poštne. Poštna upravitelja v Celovcu in

Ljubljani sta nasprotovala temu, da bi potekala poštna povezava iz Ljubljane do Kranja še naprej prek Škofje Loke. V svojih utemeljitvah sta navajala, da odmik poštne zveze od komercialne ceste ne bi koristil poštному prometu, ker bi se občutno podražil. Na tem odseku je bilo malo poštne prometa, na teden le dvoje do treh pisem, zato poština ne bi zadostovala za plačilo uslužbenca. Razlogi so bili prepričljivi in je odslej pošta uporabljala komercialno cesto med Ljubljano in Kranjem. Že v naslednjem desetletju je postala ta poštna zveza tudi že jezdna.¹⁰

Istočasno so razpravljali tudi o drugi poštni povezavi čez Gorenjsko, med Ljubljano in Beljakom. Poštni upravitelj v Ljubljani Franc Dominik Müllbacher je imel pripombe v zvezi s predlogom, da bi vzpostavili zvezo iz Beljaka preko Kranja v Celovec, ker da je ta zveza za skoraj 19 do 20 milj daljša, za kar bi potrebovali še najmanj enega konja, pošta pa ne bi šla hitreje, ker sta oba kraja od Kranja različno oddaljena. Menil je, da je potrebno urediti redno poštno zvezo med Ljubljano in Celovcem. Poštno zvezo z Beljakom pa so uredili tako, da so začeli plačevati iz deželnoknežje blagajne tudi sla, ki je prenašal pošto iz Beljaka do Kranja, kamor je prihajal vsakih štirinajst dni. Potem ko so vzpostavili redno poštno zvezo med Ljubljano in Celovcem, so tudi določili, naj beljaški sel prihaja in odhaja iz Kranja ob tistih dnevih kot redna pošta v Celovec.¹¹

Leta 1771 sta Anton Deiller z Jesenic in Matija Eg-



Razingerjeva hiša v Podkorenu,
kjer je bila do leta 1878
poštna postaja

ger, mitničar in mlinar iz Podkorena, prosila deželno glavarstvo na Kranjskem, da bi smela vzpostaviti in vzdrževati redno pošto med Kranjem in Beljakom, ker je ta zveza mnogo krajša od zveze preko Celovca. Poudarjala sta predvsem javno korist, zlati glede naraščajočih komercialnih zahtev in potreb po povezavi med avstrijskim Primorjem, Tirolsko in Salzburgom. V povezavi s težko prehodnim Ljubeljem, preko katerega v zimskem času več mesecev ni bil mogoč promet, je imela pot čez Korensko sedlo precejšnje prednosti; bila je dosti bolj položna in ni bila izpostavljena plazovom. Predvidevala sta dve poštni postaji, na Jesenicah in v Podkorenu, ter zaprosila za izravnavo poštnih razdalj na odseku Kranj—Jesenice—Podkoren—Beljak, in sicer tako, da se bo za razdaljo Kranj—Jesenice štela dvojna poštna razdalja, za odsek Jesenice—Podkoren poldruga poštna razdalja in za odsek Podkoren—Beljak prav tako poldruga poštna razdalja. Glede izdatkov erarja pa sta bila mnenja, da bi se krili iz dohodkov poštne pristojbine, ki bi se pridobila z ukinitvijo beljaškega sla. Njunega predloga takrat niso upoštevali in še leta 1783 je deželni glavar na Kranjskem zatrjeval, da redna poštna zveza med Ljubljano in Beljakom ni potrebna. Zadoščala naj bi zveza, ki je že obstajala med Salzburgom, Beljakom in Trbižem in je vodila naprej v Kanalsko dolino, Trst in Gorico. Nasprotno pa je grof Edling, ki je isto leto po naročilu deželnega glavarstva opravljal vizitacijo vseh poštnih postaj na Kranjskem, opozoril na nujnost boljše povezave z Beljakom. V svojih predlogih se je skliceval na velik promet in druge trgovske razloge ter upošteval tudi že omenjene prednosti, ki jih ima cesta čez Korenski prelaz v primerjavi z ljubeljsko cesto. Naredil je načrt poštne zveze, po katerem naj bi bilo od Kranja do Beljaka šest in pol poštnih razdalj, ob tej cesti pa naj

bi postavili tri poštna postaje. Edlingov predlog so v celoti sprejeli. V naslednjih letih so vpeljali jezdno pošto med Ljubljano in Beljakom.¹²

POŠTNE POSTAJE

Ob obeh poštnih cestah so v drugi polovici 18. stoletja postavili tudi poštna postaje, kjer so izmenjavali konje, vozove ter postiljone rednih (voznih, pisemskih in jezdnih) ter izrednih pošt (voznih in štafet). Na postajah so prevzemali in oddajali poštna pošiljke, tu so vstopali in izstopali potniki. Poštna postaje so morale imeti potrebne hleve za konje in gospodarska poslopja za vozove. Po predpisu iz leta 1706 je morala imeti vsaka poštna postaja za vozno in jezdno pošto na razpolago 6 konj in 2 voza, ki so ju imenovali »koleslja« z vsjo potrebno opremo. Vzdrževale so poštno zvezo vedno samo s sosednjima postajama.¹³

Prvo poštno povezavo na relaciji med Celovcem in Ljubljano so postavili v Tržiču v šestdesetih letih 18. stoletja. Svoje prostore je imela najprej v stavbi pri Turku, v poznejšem hotelu Pošta. Iz vizitacijskega zapisnika za leto 1783 je razvidno, da je imel poštar Marko Kavčič v Tržiču 2 postiljona in enega vajenca, v poštnih hlevih je imel tedaj 8 konj ter pokrit in nepokrit poštni voz. Vzdrževal je redno poštno zvezo med sosednjima poštnima postajama Kranjem in Kožentavro na Koroškem. Postajo v Kožentavri je postavil Janez Hoffer leta 1781 na mestu bivše mežnarje pri podružni cerkvi sv. Lovrenca. Šestdeset let kasneje so postajo opustili in jo prestavili v Podgoro. Pošto so vozili iz Tržiča do Kranja in nazaj, čez Ljubelj pa so jo zaradi oteženega prevoza čez strmi gorski prelaz sprva prenašali tržiški sli, kasneje pa tvorili s konji, kar pa ni bilo dosti hitreje. Za priprego

so pobirali od konja po en goldinar za pot čez Ljubelj.¹⁴

Leta 1770 so na predlog dvorne komisije za poštne zadeve ustanovili novo poštno postajo v Kranju kot osrednjo med Ljubljano in Trzičem. Za poštnega mojstra so postavili Jurija Kodermana, dotedanjega poštarja na Vrhnikih. Od Ljubljane do Kranja so računali eno in pol (3 milje), od Kranja do Trziča po eno poštno razdaljo (2 milj), kar je bilo pomembno pri plačevanju poštne tarife. Predvidevali so, da bodo imeli od nove poštne postaje potniki na relaciji Celovec—Ljubljana dvojno korist, ker bodo lahko potovali ceneje in hitreje. Poslopje poštne postaje so zgradili na vrhu Jelenovega klanca (kasneje hotel Stara pošta), zunaj starega kranjskega mesta. Tudi bližnja gostilna Jelen z obsežnimi hlevi in skladišči, ki so bili prislonjeni na mestno obzidje, je igrala pomembno vlogo ob živahnem prevoznikem in poštnem prometu iz Trsta v Celovec in Beljak.¹⁵ Leta 1783 je imel kranjski poštni upravitelj Janez Krstnik Mayr nastavljena dva postiljona in enega vajenca ter deset konj. Imel je tudi dva delno pokrita voza in en poštni voz, imenovan »kripa«. Kranjski poštni upravitelji so se večkrat pritoževali nad mestom, ki je imelo za pošiljanje lastne pošte v Ljubljano nastavljenega posebnega sla, ki je dvakrat na teden nosil pisma in pakete v Ljubljano in nazaj, zaradi česar so bili poštarji ob precejšen zaslužek. V Kranju je bilo tedaj 35 trgovcev, ki so imeli obsežno korespondenco. Prevoz potnikov so odvezemali pošti tudi kočijaži, ki jih je bilo v mestu več, čeprav so poštni redi zaradi varovanja poštne regala izrecno prepovedovali podeželskim kočijažem in slom zbiranje in raznašanje sporočil in paketov ter prevažanje potnikov. Za to so predvidevali tudi visoke kazni, v najhujšem primeru celo odvzem prevoznega sredstva in dovoljenja za opravljanje selske službe. Kranjski meščani niso hoteli posojati pošti svojih konj, kadar jih je ta potrebovala za prevoz potnikov, čeprav so tudi to poštne patenti predpisovali. Poštni upravitelj Mayr se je leta 1783 dogovoril z mestom, da bo opravljal tudi službo poštne sla, česar pa deželno glavarstvo ni odobrilo.¹⁶

V zadnjih desetletjih 18. stoletja je prihajala jezdna pošta iz Celovca prek Spittala na Dravi in Ljubelja v Ljubljano dvakrat na teden. Iz tega časa je tudi več pritožb, da so pobirali posebno na poštni cesti Ljubljana—Kranj kljub prepovedi deželnega glavarstva veliko višjo jezdarino, kot je bila dovoljena.¹⁷

Po letu 1783 so uredili poštne postaje tudi na relaciji od Kranja do Beljaka. Po Edlingovem načrtu so postavili poštno postajo na Otoku pri Podvinu, kjer je bil prvi poštar Janez Globočnik, kmet z Zgornjega Otoka. V deželnem šematizmu iz leta 1795, ki prinaša prvi uradni tiskani seznam vseh poštne zveze, postaj in poštnih upraviteljev na Kranjskem, se na Otoku omenja poštar Mihael Čuk. Od Kranja do Otoka je bila ena poštna razdalja (2 milj).¹⁸

Druga poštna postaja ob tej cesti je bila sprva na Savi pri Jesenicah, kjer je bil kratek čas poštar Valentin Ruard, znani lastnik rudnikov in fužin. Vendar so

že 12. oktobra 1788 na podlagi dekreta generalnega poštnega mojstra Johanna Wenzla Paara poštno postajo prestavili na Jesenice in jo poverili Antonu Deillerju. K okraju dostavne poštne postaje so spadale Jesenice, del Breznice in Gorij, Koroška Bela in Dovje.¹⁹ Od Podvina do Jesenic so računali eno in pol razdalje in prav toliko od Jesenic do naslednje poštne postaje v Podkorenu, ki jo je sprva upravljal Matija Egger. Najkasneje leta 1812 pa je pridobil poštni urad Lovrenc Razinger. Pri Razingerju po domače »Čošeljnu« je ostala poštna postaja skoraj 70 let. Pri hiši se je ohranila tudi zanimiva zbirka poštne predmetov od portretov poštarjev, postiljonske uniforme, žigov poštne postaje, knjige z vtisi potnikov, ki predstavljajo dragocen vir za poznavanje naše poštne preteklosti. Poštne promet na odseku Podkoren—Beljak je upravljal poštar iz Beljaka. Od Ljubljane do Beljaka so računali 7 poštne razdalj (14 milj).²⁰ Tudi poštne postaje ob tej cesti so bile združene z velikimi hlevi, gospodarskimi poslopji in gostilnami, kjer so dobili potniki tudi prenočišča.

SKRB ZA CESTE V 18. STOLETJU

Merkantilistična gospodarska politika v prvi polovici 18. stoletja je imela za cilj pospeševati trgovino, posledica tega pa je bila tudi povečana skrb za glavne ceste. Ko je Karel VI. leta 1719 razglasil Trst in Reko za svobodni pristanišči, sta se močno povečali trgovina in s tem tudi promet na cestah, ki so vodile proti obema pristaniščema. Kranjski deželni glavar grof Gallenberg, ki je bil tudi cesni direktor na Kranjskem, je leta 1724 izdal posebne patente, v katerih je odredil, naj razširijo in izboljšajo ceste, ki so vodile iz Ljubljane na Gorenjsko in naprej na Koroško. Največjo pozornost so posvetili popravilu in razširitvi ljubeljske ceste, ki je predstavljala najkrajšo povezavo med Koroško in Ljubljano ter Trstom. Cestni odsek skozi Kranj do Trziške Bistrice, vključno z mostom čez Savo pri Kranju, je moralo oskrbovati mesto Kranj, za odsek do Trziča čez Ljubelj pa je bila zadolžena dvorna komora. Zato so deželni stanovi pozvali mesto Kranj in trg Trzič, naj uredita ceste in mostove na svojem območju. Objavili so tudi patent o cestni tlaki. Istočasno so se začela dela na kameralnem odseku ljubeljske ceste. Glavni problem so bile serpentine. Da bi se jim izognili, sta koroški rudarski mojster grof Joseph Christalnigg in deželni inženir Cornelius Maur pripravila načrt predora, ki je bil podoben Valvasorjevemu. Gradbena dela so poverili Maksimilijanu Pilpachu, ki pa je zaradi prekratkega roka in nezanesljivih finančnih virov izvedbo odklonil. Rezultat del na Ljubelju je bil ta, da so razširili serpentine z opornimi zidovi, na vrhu pa odstranili stari predor, ki se je podiral, in naredili odprt usek.²¹

Za vozni promet so usposobili tudi cesto čez Koroško sedlo, ki je povezovala Kranjsko z Beljakom in dalje s Salzburgom. Glede gradnje je nastal spor med koroškimi in kranjskimi deželnimi stanovi. Ko-

roški stanovi, ki so bili dolžni vzdrževati in popravljati cesto od mitnice v Kranjski gori čez Korensko sedlo, so si prizadevali, da bi zgradili vozno cesto v Rateče in Trbiž. Svoje zahteve so utemeljevali s tem, da je pot čez Korensko sedlo prestrma in da vozniki lahko po ravninski cesti proti Trbižu prepeljejo nekajkrat večji tovor. Kranjski deželni stanovi so se leta 1725 glede prednosti gradnje posvetovali z ljubljanskimi in škofjeloškimi trgovci in posebej z veletrgovcem Petrom Antonom Codellijem. Vsi so se zavzeli za gradnjo korenske ceste, ker je bila ta za več kot trikrat krajša in pozimi z redkimi izjemami prevozna. Zato so kranjski deželni stanovi predlagali, naj bi z nekaj tisoč goldinarji, ki bi jih prispevala dvorna komora, in s pomočjo deželne tlake uredili cesto za vozni promet. Leta 1725 je bila korenska cesta na koroški strani še vedno v tako slabem stanju, da z dvo-vprežnim vozom po njej skoraj ni bilo mogoče voziti. Naslednje leto je vladar odločil, naj se cestna dela od Salzburga proti Beljaku in Korenskemu sedlu nadaljujejo, za nadaljnjo izvedbo cestnih del pa je zadolžil komisarja grofa Wagensperga. Ta se je dogovoril s kranjskimi in koroškimi poslanci, ki so se odločili v prid gradnje korenske ceste.²²

Leta 1725 so obe obravnavani cesti razglasili za glavni komercialni cesti. Popravilo kranjskih komercialnih cest so z vsemi bremenami dohodki sredi 18. stoletja prepustili višjemu cestnemu direktorju na Kranjskem, grofu Lambergu. V poročilu reprezentanci in komori na Kranjskem so leta 1756 navajali, da je stanje komercialnih cest na Gorenjskem v glavnem zadovoljivo in da so potrebna za večjo varnost poštne in drugih voz, le tekoča vzdrževalna dela.²³ Opisane izboljšave so omogočile napredek tudi v poštne prometu preko karavanjskih prelazov.

POTNIŠKI PROMET — VOZNI PROMET

Z dograditvijo voznih cest je bilo mogoče uvajati poštne vozove. Že sredi 18. stoletja so prevoz potnikov na poštne ceste vključili med poštne storitve. Postal je sestavni del poštne regala in pošta je sama prevzela prevažanje potnikov. Zasebni prevozniki so smeli prevažati potnike le še po stranskih cestah, če pa so potniki želeli potovati na poštne ceste, so morali na prvi poštni postaji prestopiti na poštne vozove.²⁴

V skrbi za razvoj potniškega prometa se je cesarica Marija Terezija zavzemala za to, da so uvedli v poštne promet na glavnih cestah poštne vozove — diligence, ki so prihajale in odhajale vsak teden ob določenem času in so sprejemale potnike in poštne pošiljke, to je pisma in pakete do 20 funtov teže. Medtem, ko so vozile diligence med Dunajem in Gradcem že sredi 18. stoletja, so se na naših poštne zvezah pojavile najprej na cesti Gradec—Trojane—Ljubljana—Trst, in sicer leta 1750 in šele ob koncu stoletja v manjši meri tudi na obravnavanih cestah čez Gorenjsko na Koroško. Za leto 1790 je ugotovljeno, da je bil vozil poštne voz tudi med Ljubljano in Celovcem

(verjetno do Spittala ob Dravi) zaradi zveze s Salzburgom. Diligence so vozile le enkrat na teden.²⁵

Prizadevali so si, da bi celotni prevoz potnikov preusmerili na diligence. Zato so prepovedali, da bi z redno pisemsko pošto prevažali tudi potnike. Šele leta 1789 je lahko na redno vozno pisemsko pošto prisedel tudi po en potnik, toda le na večjih poštne postajah. Moral pa je plačati posebej še stroške za konja, ki so ga dodatno pripravili.²⁶ Poštne promet je bil v 18. stoletju še skromen.

Sčasoma so se razvili poštne vozovi različnih oblik in velikosti in so jih glede na njihov pomen tudi različno imenovali. »Koleselj« je bil lažji voz z dvema ali štirimi sedeži, ki so ga uporabljali za prevoz pošte in potnikov. Lažje vozove za prevoz pošte, paketov in potnikov so imenovali »bagerle«. Popularni so bili poštne vozovi, imenovani »kripe«, in enosni dvokolesni vozički, ki so jim Kraševci pravili »peruča«. Novost v poštne prometu so bili brzi vozovi za redno prevoz potnikov, pisemske pošte in malih paketov. Bili so udobnejši in hitrejši in so vozili po potrebi tudi ponoči. Vendar so se ti vozovi uveljavili šele v naslednjem stoletju.²⁷

Vozni red pošte na obeh gorenjskih cestah je bil ob koncu 18. stoletja naslednji: vozna pošta je iz Celovca prihajala v Ljubljano dvakrat na teden, ob torkih in sobotah, po posebnem voznem redu po prihodu tržaške pošte in se je še istega dne tudi vračala. Iz Celovca do Ljubljane je potreboval poštne voz skoraj dva dni, kar je že tedaj veljalo za počasno.

Povečan poštne promet v 18. stoletju je na relaciji Ljubljana—Beljak zahteval več voznih povezav. Redna poštne zveza je obstajala ob koncu stoletja dvakrat na teden (do Kranja je prihajala skupaj s celovško pošto), od tod pa je nadaljevala pot proti Beljaku ob torkih med 8. in 9. uro zvečer in ob sobotah ob 11. uri, iz Beljaka pa je prihajala v Kranj istega dne in takoj nadaljevala pot proti Ljubljani. Poleg redne pošte so uporabljali za nujne primere tudi štafete, ki so bile posebej naročene in niso smele imeti nobenih daljših postankov na poštne postajah. Pot so morale nadaljevati tudi ponoči. Postiljoni na konjih so prenašali pisma in manjše pošiljke na najhitrejši možni način. Štafete so postajale posebno številne na beljaški relaciji ob koncu 18. in v začetku 19. stoletja (leta 1848 je šlo skozi Jesenice povprečno 7 štafet na dan in je morala jeseniška poštne postaja prisilno najemati v bližnji okolici tudi do 54 konj na dan).²⁸ Zamujanje pošte je moralo biti tedaj precej pogosto, zato je dvorna pisarna z dekretom z dne 3. aprila 1783 zagrozila s poostrenimi ukrepi.²⁹

Potovanje s pošto je bilo drago in ugledno. Tarifo za prevoz potnikov so določali na podlagi prevožene razdalje, obremenitve voza, vrste vozila, števila konj in postiljonov, in je bila visoka. Leta 1773 je moral potnik plačati za vožnjo z enim parom konj za eno poštne razdaljo npr. Kranj—Tržič, 45 kr. Omenjeno tarifo so do konca stoletja še nekajkrat zvišali in je znašala 1 gld. za eno poštne razdaljo, kadar je bil vprežen en konj. Številne mitnine in mostnine so zvi-

ševale ceno poštnemu prometu. Redna pošta brez potnikov je bila oproščena cestnih pristojbin. Postiljonu je pripadala tudi posebna napitnina, od ene pošne razdalje s parom konj 17 kr. Potniki so se večkrat pritoževali, ker so poštni upravitelji in postiljoni pri poštnih vožnjah neupravičeno pobirali še dodatna plačila za mazanje koles in zahtevali previsoke napitnine in podkupnine.³⁰

OPOMBE

1. Velimir Sokol, Ivan Vajkhard Valvasor — prvi kroničar i historičar pošte kod nas, PTT Arhiv 2, Beograd 1958, str. 19. — 2. Velimir Sokol, n. d., PTT Arhiv 3, Beograd 1959, str. 13. — 3. Majda Žontar, Pota in promet čez Ljubelj, Koren in Jezerski vrh, Kranjski zbornik 1975 (v nadaljevanju Pota in promet), str. 179; J. V. Valvasor, Die Ehre des Herzogthums Krain IV., str. 558. — 4. Majda Žontar, Pota in promet, str. 179. — 5. Peter Ribnikar, Regesti dokumentov za zgodovino pošte, PTT Arhiv 21, Beograd 1978/79 (v nadaljevanju Regesti), str. 315. — 6. J. V. Valvasor, n. d., str. 558. — 7. Peter Radics, Die k.k. Post in Krain und ihre geschichtliche Entwicklung, Ljubljana 1896, str. 35. — 8. Velimir Sokol, n. d., PTT Arhiv 3, str. 24. — 9. Majda Žontar, Razvoj poštnega prometa na Gorenjskem do prve svetovne vojne, PTT Arhiv 21, Beograd 1978/79 (v nadaljevanju Razvoj poštnega prometa), str. 85. — 10. Peter Ribnikar, Regesti, str. 319. — 11. Peter Ribnikar, Regesti, str. 319. — 12. Peter Ribnikar, Regesti, str. 322, 323; isti, Regesti arhivskega gradiva za zgodovino pošte, ki ga hrani Arhiv SR Slovenije, rokopis v PTT muzeju v Beogradu (v nadaljevanju Regesti arhivskega gradiva), dokument brez datuma;

dokument 16. 1. 1773. — 13. Anton Koblar, Donesek k zgodovini pošte na Kranjskem, Izvestja muzejskega društva za Kranjsko III/1893, str. 56, 57. — 14. Viktor Kragl, Zgodovinski drobci župnije Tržič, Tržič 1936, str. 273, 274; Peter Ribnikar, Regesti, str. 324. — 15. Peter Ribnikar, Regesti, str. 322; Josip Žontar, Zgodovina mesta Kranja, Ljubljana 1939, str. 290, 403. — 16. Peter Ribnikar, Regesti arhivskega gradiva, dokumenti 20. 1. 1783, 8. 2. 1783, 21. 2. 1783; isti, Regesti, str. 324. — 17. Peter Radics, n. d., str. 60. — 18. Peter Ribnikar, Regesti arhivskega gradiva, dokument 27. 9. 1783; Schematismus für das Herzogthum Krain, Laibach 1795, str. 53. — 19. Peter Radics, n. d., str. 94. — 20. Jožef Volc, Podkoren, Ljubljana 1938, str. 26-32. — 21. Majda Žontar, Pota in promet, str. 179, 180 ter tam navedeni viri in literatura. — 22. Majda Žontar, Pota in promet, str. 181; Albert Schluga, Der Waren- und Postverkehr in Oberkärnten in 17. und 18. Jahrhundert, Carinthia I./1955, str. 667, 673. — 23. Arhiv SR Slovenije, Deželno glavarstvo za Kranjsko, knjige patentov 1751 (27. 3. 1751); Peter Ribnikar, Regesti arhivskega gradiva, dokumenta 13. 1. 1756, 29. 3. 1756. — 24. Majda Žontar, Razvoj poštnega prometa, str. 85, 86. — 25. Bogdan Kurbus, Zgodovinski razvoj naših pošt, Pošti zbornik V/1951, str. 65; Erhard Riedel, Aus Steiermarks Postgeschichte, Zeitschrift des historischen Vereines für Steiermark, XLV/1954, str. 27-29. — 26. Ivan Vrhovec, Zgodovina pošte na Kranjskem, Ljubljanski zvon 1888, str. 657. — 27. Fran Juriševič, Primorska pošta skozi zgodovino, Koper 1967, str. 22-23. — 28. Peter Radics, n. d. str. 60, 94, 95. — 29. Peter Ribnikar, Regesti arhivskega gradiva, dokument 20. 10. 1783. — 30. Ivan Vrhovec, n. d., str. 721, 722; Alphabetisch-Sinoptischer Auszug aller seit dem Jahr 1755 bis letzten Oktober 1783, an die Kreisämter erlassenen höchsten Resolutionen, Verordnungen und Befehlen, str. 147 (dvorni dekret 22. 1. 1774).

LJUBLJANSKI URARJI V 18. STOLETJU

VESNA BUČIČ

Urarstvo je od nekdanj sodilo k plemenitim strokam umetne obrti. Posebno mesto mu med panogami uporabne umetnosti zagotavlja praktična uporabnost izdelkov, ki so v svoji funkciji predvsem težili k točnosti in nenehnemu tehničnemu izboljševanju, raznolikost oblik in umetniška izvedba samih izdelkov pa sta se prilagajali posebnostim svojega namena in se podrejali splošnemu stilnemu razvoju umetnosti.

Glede na razpoložljive vire zasledujemo urarsko obrt na Slovenskem od 16. stoletja dalje. Najstarejša pisana poročila so iz Ljubljane in urarskim mojstrom, živčim na naših tleh ali potujočim skozi naše kraje, lahko sledimo v glavnem mestu kranjske dežele nepretrgoma vse do konca 19. stoletja. Daljši prikaz te dejavnosti v Ljubljani s podatki o urarjih iz 16. in 17. stoletja je že objavljen v eni številki Kronike,¹ na-

men tega prispevka pa je osvetliti to obrt v Ljubljani v 18. stoletju. Iz za sedaj fragmentarnih podatkov vemo, da je bila ta obrt živa tudi v drugih krajih Slovenije, kar nam potrjuje ohranjeno gradivo iz Maribora, Celja in Ptuja, nekaj imen urarjev iz manjših krajev pa zgovorno pričča, da so se tudi podeželski obrtniki ukvarjali z zahtevnejšimi naročili.² Pričakovati je, da bo načrtno preučevanje arhivov odkrilo še več ustvarjalcev in da bomo urarskim delavnicam tudi zunaj Ljubljane lahko sledili v časovnem zaporedju.

Osemnajsto stoletje je v oblikovanju stolpnih, hišnih in žepnih ur in njihove že množične rabe izredno pomembno obdobje. Pisanih virov iz tega časa je mnogo in poleg ljubljanskih arhivov v zvezi s to panogo je odlično raziskan še arhiv v Gradcu. Podatki o tamkajšnjem urarskem cehu sestavljajo solidno osno-