

PROMETNE ZVEZE PREKO POLJANSKE DOLINE V FREISINSKI DOBI

Poljanski dolini je pripadala pred davnimi stoletji izredno pomembna vloga, saj je tod vodila ena najvažnejših prometnih žil, ki se je niso držali samo loški trgovci, marveč je povezovala z Italijo velik del slovenskega ozemlja. Sem je bila usmerjena zelo živahna pot iz Štajerske, in to preko Motnika po Tuhinjski dolini proti Kamniku in od tam dalje čez Škofjo Loko po Poljanski dolini v Italijo.¹

Najstarejša listinsko izpričana pot je peljala po Poljanski dolini proti tolminskemu ozemlju in od tam dalje na Čedad, s katerim so bili loški trgovci v poslovnih zvezah že zelo zgodaj. Tako je npr. Nikolaj iz Loke dobil 1311 od nekega Čedadca vina za 6 oglejskih mark;² leta 1356 se npr. omenja trgovec Jakob iz Loke, ki je sem prodajal koštrune; enako je prav tedaj npr. prodal v Čedad trgovec Pavel iz Loke čredo 204 ovac.³

Kako živa je bila tedaj povezava med Loko in Čedadom preko Poljanske doline in tolminskega ozemlja, odkriva listina, ki poteka iz čedadskega mestnega arhiva⁴ in jo v prepisu najdemo v Levčevi zapuščini.⁵ Listina je bila napisana 1377, torej prav istega leta, ko je bil sestavljen urbar tolminskega ozemlja, ki je bilo tedaj v lasti oglejskega patriarha. Takrat je vladal oglejskemu patriarhatu patriarh Markvard (1365—1381). Za njegove vlade je Tolminsko nekajkrat menjalo gospodarje. Nekaj let je bilo v posesti mesta Čedada oziroma družbe Čedadcev, dokler ni 1375 prešlo v neposredno last oglejskega patriarhata; le-ta je že 1379 Tolminsko spet prepustil družbi Čedadcev, ki so ostali tod gospodarji dolga leta.⁶

Prodiranje Čedadcev v zgornje Posočje je bilo pogojeno z željo, da čim bolj usmerijo promet na svoje mesto. To prizadevanje je jasno razvidno v listini iz 1377, podobno kot v tisti iz 1399, s katero so uredili v svojo korist vprašanje prometa in trgovanja preko Predela in Bovškega.⁷

Iz listinskega teksta 1377 je razvidno, da je hotel Čedad na patriarhovem tolminskem ozemlju obnoviti oziroma na novo zgraditi pot, po kateri naj bi trgovci lahko potovali tudi z vozi (cum curribus) od Loke prav do Čedada. Patriarh je prošnji ustregel, izgovoril si je pa jurisdikcijo. Ob tej priliki je za kritje stroškov odstopil Čedadu mitnico za tri leta s pridržkom, da morajo od te mitnice dajati letno po 20 mark nekemu Ulriku, ki je bival v Nemčiji. Pač pa je za stalno prepustil Čedadu drugo mitnico s pridržkom prevoznine (vulvardum), tj. dajatve, s katero so si trgovci pridobili pravico do nadaljnjega potovanja. Patriarh se je nadalje zavezal, da bodo tolminski podložniki opravljali na cesti ročno tlako.

Obenem je obljubil, da se bo pogodil s freisinškim škofom glede cestnega režima. Loški zemljiški gospod naj bi po svojem loškem ozemlju vzdrževal cesto s pomočjo loških podložnikov oziroma drugih delavcev. Freisinški škof naj bi se obenem zavezal, da ne bo ne sam ne kdorkoli, ki bi dobil loško gospostvo v upravo, nalagal uporabnikom te poti višje mitnine, kot je bila dotlej v veljavi. Tudi patriarh ne bo postavljaj novih mitnic. Trgovci se bodo morali s svojim blagom držati ceste, ki vodi od gore Oslice proti Čedadu. Listinskemu tekstu je bilo kasneje dodano, da gre za goro na Kranjskem (Monte di Carniola), ki leži na meji proti Planini in Cerknemu nad tolminsko cesto (sulla strada di Tolmino); patriarhovo ozemlje da se je začelo zahodno od te gore in zahodno od Nove Oslice.

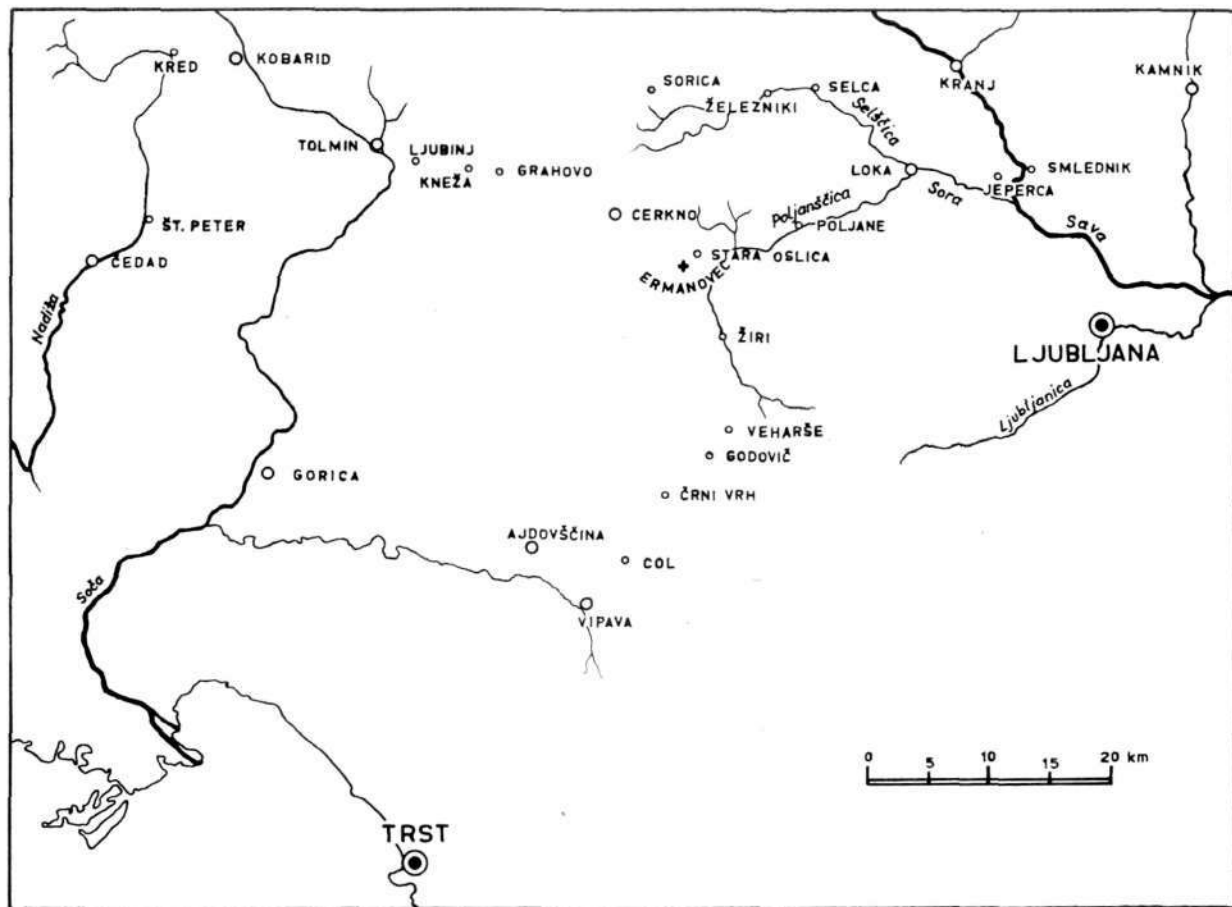
Ob nastanku listinskega teksta iz 1377 je bilo novoosliško ozemlje še nenaseljeno. Tako je treba postaviti to pot v območje Stare Oslice in gore Ermanovec (1026), ki je zadnji pomembnejši vrh v okolici in z imenom — vsakakor povsem slučajno — spominja na čedadskega gastalda Jakoba d'Ermanno, ki ga je svet čedadске komunе 1377 poslal k patriarhu, da se pogovori z njim glede tega pota.⁸ Tolminska cesta je torej vodila iz Škofje Loke po Poljanski dolini proti Hotavljam in v območju Stare Oslice; od tam se je premaknila v območje Planine. Odtod dalje ima Kos cesto začrtano v izdaji tolminskega urbarja. Pot je po Kosovih navedbah držala čez Cerkno in Kartečine ter je dosegla dolino Bače pri Grahovem; dalje je peljala preko Kneže in Ljubinja na Tolmin ter je potekala na desni strani Soče do Kobarida. Tam se je združila s potjo, ki je vodila od Trbiža preko Predela v Bovec. Od Kobarida se je pot obrnila v dolino Nadiže, ob kateri je dosegla Čedad.⁹

O tej poti je ohranjen še drug zapis iz srednjega veka. Tod je namreč 1486 potoval Pavel Santonino, ki je spremljal na vizitaciji škofa iz Caorle. Pot jih je vodila iz Čedada ob Nadiži navzgor preko Št. Petra na Kred in od tam v Kobarid in Tolmin, od koder so prispeli v Cerkno. Od tod so krenili na »goro« Oslice in se po drugi strani gore spustili navzdol. Na obeh straneh Oslice je bila pot zelo naporna. Po Santoninovem mnenju je kraj dobil ime po oslih (mons Oslize id est Asine, sive Asinarium). Pot jih je nadalje pripeljala v Poljane in od tam v Loko.¹⁰ Že tedaj je bilo pa možno potovati iz Čedada v Loko tudi preko Selške doline.¹¹

Samo nekaj desetletij mlajši (iz 1525) je še tretji zapis o tej nekoliko težavni poti, ki je peljala preko »gore« Oslice (per montem Doslize alias Asinarium) in se od tam spustila v smeri proti Poljanam.¹²

Le nekaj desetletij po 1377 pa dobimo prve podatke o poti, ki se je obrnila *proti Žirem*. Leta 1425 je namreč vojvoda Friderik dovolil loškim meščanom in podložnikom, da smejo uporabljati cesto, ki pelje skozi Žiri v Italijo, hkrati jih je oprostil mitnine v Ljubljani; oprostitev je bila le-tem podaljšana deset let kasneje.¹³ Prav tako je dovolil tudi Maksimilijan 1497 loškemu prebivalstvu, da uporablja to cesto z vso svojo robo.¹⁴ Kje je potekala ta pot? V vseh doslej naštetih virih se omenjajo v tej zvezi Žiri in Črni vrh. S pritegnitvijo virov iz kasnejših stoletij je mogoče to pot približe lokalizirati.

Pot iz Loke do Poljan je bila vsekakor skupna obema smerema — čez Cerkno in preko Žirov. V območju Poljan oziroma Srednje vasi se je pa žirovska pot ločila in se je odmaknila od smeri, ki jo je nakazovala Sora.



Kraji ob prometnih zvezah, ki so v freisinški dobi vodile preko Poljanske doline v Italijo

Izogibati se je namreč hotela debri pri današnjih Fužinah, ki ostro loči žirovsko območje od ostale Poljanske doline. Še danes je živa tradicija, da je šla stara tovarniška pot čez Zabjo vas in preko Dobrave po Karlovški grapi do kmetije Brevc, ki leži na sedlu med Poljansko dolino v ožjem smislu besede in Žirovskim poljem. Od tod se je pot spustila čez hrib proti Dobračevi mimo kmetije Javornik na Žirovskem vrhu, kjer se je do danes ohranilo značilno ime »na cesti«. ¹⁵ Od Žirov dalje se je pot držala v bistvu smeri, ki jo je nakazovala Sora vse do Podklanca, kjer se je obrnila na Zavratec in od tam dalje na Veharše, ¹⁶ kjer je stal loški mejnik (1586). ¹⁷ Od Veharš dalje je peljala pot mimo Jelenška proti Godoviču, ¹⁸ kjer je bila že 1450 novo ustanovljena mitnica, ¹⁹ ki jo omenja tudi loški vir iz 15. stoletja, ko govori o cesti preko Žirov. ²⁰ Od Godoviča je šla pot mimo Tešarja, Petelina in Klavžarja na Črni vrh. ²¹ Upoštevajoč omenjene vire, je kazno, da ni držala pot iz Žirov proti Črnemu vrhu preko Idrije že v prvi polovici 15. stoletja; za loške tovarnike bi bila taka smer daljša. Idrija pa takrat še ni bila znana, ker še ni bilo odkrito živo srebro. ²² S pojavom živega srebra je seveda smer Idrija—Črni vrh pridobila na pomenu, vendar ne za tovarnike, ki so prihajali sem od Loke in so bili namenjeni dalje proti zahodu. Od Črnega vrha dalje se je pot spustila preko Križne gore na Podvelb in od tam dalje na Col. S Colom namreč istovetim ime »vunder Prartt«, ki ga srečujemo v virih od 16. stoletja dalje. ²³ Pri tem se naslanjam na omembo iz 1726, kjer je ta kraj označen kot Brord, ²⁴ in na skico iz 1829, ki omenja na tem mestu Brordzoll. ²⁵ tj. Col. Pri Colu se je pot razdelila. En krak je vodil preko Gorice na Beneško; ²⁶ druga smer je peljala preko Vipave na Trst. ²⁷ Tod so torej tovorili vino loški podložniki, ki so ga prevažali iz Trsta preko Loke v Oberwelz pri Judenburgu, kakor jih v virih prvič srečamo 1437 ²⁸ in jih kasnejše loške računske knjige omenjajo leto za letom.

Vzdrževanje poti, ki so bile primerne le za tovorjenje, je bilo v glavnem naloženo ondodnim podložnikom. ²⁹ Zanimive podatke glede vzdrževanja poti proti Vipavi najdemo v vicedomskem arhivu za čas v drugi polovici 16. stoletja. Iz 1573 je ohranjeno poročilo, v smislu katerega je bila pot skozi Brekōvico in Črni vrh ter Col spet urejena, za kar so porabili 50 gld. iz nakladniškega urada v Colu. Ob tej priliki se je obvezal loški oskrbnik Filip Siegesdorfer, da bo pritegnil svoje podložnike k ročni tlaki, pomoč pa sta obljubili tudi mesti Škofja Loka in Kranj. Komorni svet je tedaj naročil deželnemu glavarju, naj poskrbi, da bodo te obljube tudi uresničene, in to čim bolj, saj le-tem bo ta cesta najbolj dobrodošla. ³⁰ Cesta od Žirov do Veharš, ki jo morajo popravljati žirovski podložniki, je neprehodna. Ločani prosijo komisarje, ki so se tedaj mudili v Loki, da ukažejo podložnikom, naj pot popravijo, kajti bliža se trgatav (nabava vina v Vipavi). ³¹ Še bolj nazorno je poročilo iz 1589. Iz tega leta poteka pritožba loškega mestnega sveta. Iz nje je razbrati, da dajejo že mnogo let sem vsi potniki na tej cesti nakladnikom v Colu razen nakladniške pristojbine še posebej od vsakega tovara po 10 fenigov potnine (weggeld). S tem denarjem naj bi se po stari navadi vzdrževala ta pot. Pritožba navaja, da je pot od Cola do Veharš proti loškemu ozemlju v takem stanju, da je tako rekoč neprehodna. Spričo takega stanja le redko uspe, da se ne bi natovorjeni konji poškodovali, težko pa pridejo skozi tudi jezdeci brez življenjske nevarnosti. Iz nakladniškega poročila je razvidno, da so bili dolžni vzdrže-

vati omenjeni sektor poti podložniki iz Črnega vrha, Godoviča in Hote-dršice skupno s prebivalci Veharš, ki so spadali pod logaško gospostvo, in to na lastne stroške, zato so bili pa oproščeni mitnine v Colu. Nakladnik v Colu je poročal, da je glede na loško pritožbo hotel stvar urediti, a zaman. Po njegovem mnenju morata to urediti gospostvi.³²

Položaj se v bistvu ni spremenil tudi v naslednjih desetletjih, vse do dvajsetih let 18. stoletja, ko je položil nove temelje cestnemu režimu Karel VI. Iz tega časa potekajo prave ceste, imenovane komercialne glavne ceste, po katerih je bilo zaledje povezano s pristaniščema Trstom in Reko. Za vzdrževanje teh cest je bila uvedena deželna tlaka; tako so bili dolžni tudi loški podložniki glede na deželno odredbo iz 1716 delati tlako na teh cestah.³³ Iz poročila loškega glavarja Haldena iz 1738 je razvidno, da so v prvih letih opravljali to tlako blizu domov, medtem ko so jih v času poročila pošiljali preko Loke in Ljubljane na Vrhniko. Loško gospostvo je moralo tedaj sodelovati dnevno z 68 tlačani, ki so opravljali deloma ročno, deloma vozno tlako, in to od maja do decembra. Tlaki se je bilo sicer mogoče izogniti z denarnim odkupom, ki pa ni bil malenkosten. Podložniki so izgubljali samo za pot na tlako ogromno časa, zlasti če so bili pritegnjeni tisti z Dovjega, na katere je nedvomno mislil loški glavar Halden, ko je trdil, da pridejo nekateri podložniki na določen kraj komaj v 3—4 dneh. Tako naj bi podložniki izgubljali s potjo mnogo več časa kot z delom.³⁴

Glavnim komercialnim cestam so se pa pridruževale tudi *stranske komercialne ceste*. V to vrsto je spadala na loških tleh cesta, ki je vodila iz *Jeperce proti Loki*. To cesto so začeli urejati 1735, a se je delo še istega leta zataknilo. Leta 1745 se je loški glavar Halden obrnil na deželnega glavarja, da ukaže nadaljevati z delom na tem območju; ta cesta ne bo v škodo glavni komercialni cesti, bo pa zelo služila prometu preko Poljanske in Selške doline.³⁵ Kazno je, da delo še vseeno ni takoj steklo. Leta 1766 je izšel dvorni dekret, po katerem so morali delati tlako na stranskih cestah ondotni podložniki in to sorazmerno z velikostjo kmetij brez odškodnine.³⁶ Odmev tega dekreta je bilo čutiti na loških tleh deset let kasneje. Takrat je loški glavar zaukazal loškemu podložniku v obeh dolinah, da mora vsak kmet in kajžar ustrezno velikosti posesti plačati za napravo ceste proti Jeperci in Kranju po 20 krc. do 1 gld. 2 krc.³⁷ Obračun iz naslednjega leta kaže, da je bilo v preteklem letu v ta namen potrošenih skoro 1400 gld.³⁸

Istočasno se je pa pojavila namera, da bi izboljšali tudi pot preko Poljanske doline, ki ji je glavna komercialna cesta napravila ogromno škodo. Saj je bila poljanska pot takrat postavljena na povsem stranski tir in je iz leta v leto bolj propadala. Loški tovarniki so bili s tem močno prizadeti. Ponovno so se obračali na Ljubljano in Dunaj, ki naj jim priskočita na pomoč, a vse zaman. Za modernizacijo te poti se je zavzel tudi loški glavar Edling. Kresija se je zavzemala za to, naj izgradi cesto 'oško gospostvo. Edling je znal pridobiti podložnike, da so prevzeli gradnjo komercialne ceste preko Poljanske doline na svoja ramena. Z delom je začel na lastno pest, ne da bi vprašal freisinškega škofa za dovoljenje. Toda veliki stroški so nadaljnjo gradnjo ceste kmalu zaustavili. Edlingov naslednik Jožef Paumgartner je bil za gradnjo kaj malo navdušen. Na podložnike se ni mogel preveč zanesti. Zdelo se mu je malo verjetno, da bi bili podložniki, ki so godrnjali že pri majhnih popravilih potov, voljni toliko

žrtvovati za to podjetje. Če bi se hoteli izogniti gorskemu svetu, bi morali pri izgradnji prave trgovske ceste napraviti vsaj osem mostov; vzdrževanje ceste bi zahtevalo nadaljnje žrtve. Glavar je bil mnenja, da priteguje večino trgovcev cesta, ki vodi skozi Ljubljano. Pot preko loškega gospostva je bila po njegovih besedah pomembna le za voznike, ki so prihajali čez Koroško, pa za gorenjske kmete in prevoznike vina. Strah pred stroški je freisinskega škofa odvrgnil od tega, da bi nadaljeval s podjetjem, ki ga je začel glavar Edling. Nasprotno. Loškemu glavarju je ukazal, naj preneha s tem delom. Trgovska cesta preko Poljanske doline je padla v vodo; smer preko tega ozemlja je bila pa še vnaprej namenjena samo tovorniškemu prometu.³⁹

Opombe

1. F. Gestrin, Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 15. do konca 16. stoletja, Ljubljana 1965, str. 198. — 2. Videm, Biblioteca comunale, Ms. 1457, Cod. V. — 3. Videm, Biblioteca comunale, Ms. 1457, Cod. I. V tem odstavku pritegnjene podatke mi je dal višji arhivar Božo Otorepec, za kar se mu iskreno zahvaljujem. — 4. Archivio Municipale di Cividale, Busta 3, No. 55. — 5. AS, Priv. A. XXXI, fasc. 3. Kolikor ne citiram drugače, gre za arhivalije, ki jih hrani Arhiv Slovenije v Ljubljani. — 6. M. Kos, Urbarji Slovenskega Primorja I., 1948, str. 42—45. — 7. M. Kos, Gospodarska problematika Bovškega v preteklosti, SAZU IV, Geografski zbornik IX, 1965, str. 252. — 8. Priv. A. XXXI, fasc. 3. — 9. M. Kos, Zgodovina Slovencev 1955, priloga k str. 240. — 10. G. Vale, Itinerario di Paolo Santonino in Carintia, Stiria e Carniola negli anni 1485—1487, Città del Vaticano 1945, str. 174—178; prim. LR 5, 1956, str. 275—276, kjer se je vtihotapila pri tekstu, da ima namreč loški župnik pravico predlagati dubovnike v Poljanah, Selcih, Zireh in Velesovem, stvarna napaka; namesto Velesova mora biti omenjeno Dovje. — 11. G. Valle, o. d., str. 224. — 12. G. B. Corgnali, Posvečevanje in potrditev kapel v Sloveniji I. 1523, GMS 17, 1936, str. 144 — 15. F. Gestrin, o. d., str. 215. — 14. Hauptstaatsarchiv v Münchenu, fasc. 158, list. 21. 3. 1497. — 15. Za te podatke se iskreno zahvaljujem tov. Tonetu Subicu, uslužbencu Arhiva Slovenije v Ljubljani. — 16. Mapa XIII, št. 5. — 17. Kreisarchiv v Münchenu (= KM), fasc. 45, št. 275; Diözesanarchiv v Münchenu, Heck, Frisingensia, fasc. 142; 1589, Vic., fasc. 158; 1710, Vic., fasc. 158; 1781, KM, fasc. 54, št. 155. — 18. Mapa XIII, št. 5. — 19. F. Gestrin, o. d., str. 215. — 20. KM, fasc. 42, št. 221. Prim. cesto iz 1710: Črni vrh—Godovič—Veharše, Vic., fasc. 158. — 21. Mapa XIII, št. 5. — 22. Prim. F. Gestrin, o. d., str. 215. — 23. Npr. 1586, KM, fasc. 45, št. 275. — 24. Stan. a., fasc. 527 d. — 25. Mapa XIII, št. 9. — 26. Stan. a., fasc. 295, str. 655 iz 1622. — 27. Stan. a., fasc. 527 iz 1736. — 28. P. Blaznik, Urbarji freisinske škofije, 1963, str. 281, 284. — 29. F. Gestrin, o. d., str. 214. — 30. Vic., fasc. 158. — 31. KM, fasc. 45, št. 275. — 32. Vic., fasc. 158. — 33. KM, fasc. 40, št. 205. — 34. Stan. a., fasc. 527 f. — 35. Stan. a., fasc. 527 f, i. — 36. Stan. a., fasc. 527 k. — 37. Fr. Kos, Doneski k zgodovini Škofje Loke in njenega okraja, št. 674, str. 514. — 38. Fr. Kos, o. d., št. 680, str. 516. — 39. KM, fasc. 34, št. 155.

Zusammenfassung

DIE VERKEHRSVERBINDUNGEN DURCH DAS TAL DER POLJANSKA SORA IN DER FREISINGER ZEIT

Das Tal der Poljanska Sora (Poljanska dolina) war schon in früher Zeit eine wichtige Verkehrsader, die einen großen Teil des slowenischen Gebietes mit Italien verband, und dies sowohl über Cividale als auch über Triest bzw. Görz. Von dem über Stara Oslica nach Cividale führenden Verkehrsweg spricht eine Urkunde aus dem Jahre 1577, und er wird auch in der Reisebeschreibung Santoninos erwähnt. Ebenso wichtig war der über Ziri und Črni vrh nach Italien führende Weg, über den die ersten quellenmäßigen Angaben aus dem dritten Jahrzehnt des 15. Jh. vorliegen.

Auf Grund späterer geschriebener Quellen und der Tradition kann dieser Weg auch genauer lokalisiert werden. Die Erhaltung der Wege, die den Einwohnern oblag, war sehr mangelhaft. In den zwanziger Jahren des 18. Jh. kam es zu einer regelrechten Krise, als die Kommerzial-Hauptstraßen ausgebaut wurden; diese setzten das Tal der Poljanska Sora ganz beiseite. Der durch den Hauptmann der Herrschaft Škofja Loka Edling vertretene Plan, daß die Herrschaft auch den Saumweg durch das Tal der Poljanska Sora in eine Kommerzial-Hauptstraße verwandeln sollte, verfiel schon in den Anfängen der diesbezüglichen Arbeiten. Der schlecht gehaltene Weg durch das Tal konnte den Wettbewerb mit den Kommerzial-Hauptstraßen nicht aufnehmen und verlor je länger desto mehr an Bedeutung; gegen Ende der Freisinger Zeit bedienten sich seiner außer den Untertanen der Herrschaft Škofja Loka in größerem Maße neben den Oberkrainer Bauern nur noch die Kärntner Fuhrleute.