

Dne 17. novembra smo odrinili v dveh skupinah. Larson je šel na pot ob pol sedmih, jaz pa ob pol osmih zjutraj. Sledili smo severni pravec. Pihal je oster severni veter in karavano je tako zeblo, da so vsi tleskali z rokami in hukali, da bi si jih ugreli. Jaz pa sem moral risati zemljepisno karto, ne glede na mraz in čeprav so mi roke časih kar otrpnile od mraza.

Jezdili smo med griči in ko smo jih premerili, smo prišli zopet na ravnino. Kmalu smo trčili na mejnike Mongolije. Prišlo mi je na misel, da bi bili lahko nevede prekoračili meje republike. Še tega bi se manjkalo, da bi nas jeli nadlegovati mongoški jezdecji radi preko-račenja meje!

Zavel je veter od severozapada. Kamele so se začele šibiti od utrujenosti. Kako mi je odleglo, ko sem v daljavi videl dim, ki se je dvigal kvišku in ozna-njal naše novo taborišče. Pospešili smo pot in ko smo prišli na mesto, smo pla-nili k ognju. Mrzlo je namreč postalo tako, da se ni dalo več potovati dalje.

Termometer je ponoči padel na 8.2 pod ničlo. Naslednji dan pa je vžšlo ve-ličastno solnce. Od vzhoda je pihljala hladna sapica, na severozahodu pa je bilo nebo zakrito z oblaki. Tu smo se poslovili od Norina, Bergmana in Mar-schalla ter male antilope, katero je zad-nje imenovani vodil s seboj. Norin se je napotil dalje proti Tsagan-Bogdou, mi pa smo še nekaj časa ostali pod gorami.

Dr. J. Š.

Kaj pripoveduje ljubeljska cesta

O starih časih, o nekdanjih vozniških, o gornem možu, o žark-ženah. — Kos naše skromne zgodovine

Kakor začarana kraljična dremlje da-nes ljubeljska cesta v gorskem zatišju. Ogleduje se po gorskih velikanih in tem-nih gozdovih in sanja o preteklih lep-ših časih. Le poredkoma jo vzdrami kak avtomobil ali turistov korak, zaman pa čaka na ropot težkih vozov, ki jim je bila nekoč namenjena. Ta cesta je pač že izpolnila svojo nalogo, moderni pro-met jo je postavil na mrtvi tir in se zdaj vdaja svojim sanjam: Tako mine slava sveta!

Da, nekoč je bilo drugače!

Minule dni je poteklo 200 let, kar so si kranjski in koroški stanovci podali na vrhu Ljubelja ob tedaj novopostavljenih piramidah roke, slaveč otvoritev po-pravljene ceste, ki je bila v tistih časih daleč po svetu na glasu kot pravo čudo tehnike. Tedaj sta bila slava ceste in promet preko nje na višku.

A ni bilo že od nekdanj tako.

Svet onkraj Ljubelja se imenuje Rute in med Rutarjani se še danes vzdržuje ustno sporočilo, da nekdanj ni bilo ceste preko Ljubelja. Vodila je samo steza, po kateri so ljudje ali živina prenašali to-vore. Po tem sporočilu je vodila ena ste-za čez vrh k stari cerkvi sv. Lenarta (sedaj v razvalinah) in do p. d. Bovčana, druga, menda zložnejša, pa čez Zeleni-co (Pekcovo planino) k p. d. Močniku in Ljubeljšnjaku. Potujoči so morali v

nadaljnem poteku steze večkrat pre-broditi Ljubeljsko Borovnico, zaradi te-ga ima dol ime Brodi, ljudje pa Brojani. Steza se je potem zopet povzpela na breg, kjer so p. d. Tepej, Pekec, Plesno-vec in Pošnikar vrh Pošine, kjer je bila nekoč gostilna; ta hiša nosi še danes prvo številko v občini. V kamenitem križu pod novo cerkvijo sv. Lenarta je vzdian napisni kamen iz rimske dobe, na katerem se omenja neki Taupo-nius; zato domnevajo, da je že v rim-skih časih vodila preko Ljubelja steza ter da je mogoče v sedanjem hišnem imenu Tepej ohranjeno ime tega Taupo-nija.

Od Pošnikarja dalje pa se je steza delila: ena je šla takoj po strmi rebri na-vzdol in potem zopet vkreber na Pusto-to (pobočje Žingarce) in pod čermi Grin-tovca na Kozanjaka ter odtod na stari Podljubelj. To je utegnili biti težaven in zlasti pozimi nevaren prehod. Soteska pod Šumom (kjer je danes speljana ce-sta) in za Čepo pa takrat sploh ni bila prehodna. Druga steza, oziroma že voz-na pot je šla od Pošnikarja do Bukovni-ka, Pavca, Kovača (gostilna in kovač-nica) ter čez Strugarje po robah na Bi-strico v Rožu. Od te poti se je odcepila zopet steza na Raškrobo čez Al-hink vrh Žingarce na Trnjane v Rožu. Še pred kakimi 100 leti so kon-

trabantarji fihotapili preko Vrtače in Albinke tobak. Kdor je na svojem hrbtu prenesel po tej stezi od Bleda star cent (56 kg) tobaka, je dobil v Trnjah ob Dravi goldinar na roko. In takih kontrabantarjev ni bilo malo!

Ta prehod preko Ljubelja je v tistih starodavnih časih neznatnemu prometu zadostoval. Na vsem preko 100 km dolgem grebenu Karavank je bil tak prehod (tudi samo steza) edino še preko Jezerskega vrha na Železno Kaplo. In vendar so tudi te skromne prometne žile koristile povzdigi krajev. Pod Jezerškim vrhom se je razvila Železna Kapla in številne fužine ob Beli, ob Ljubelju pa Tržič na eni ter stari Podljubelj na drugi strani, dokler teh cvetočih krajev ni uničil potres leta 1348. O starem Podljubelju pravijo Rutarjani, da je bilo ondi pravo pohujšanje. Ljudje so bili tako prevzetni, da niso hoteli več Boga poznati. Celo Žingarca in Grlovec sta se začela meniti, kako bi to Sodomo in Gomoro pokončala. Žingarca je rekla: »Grlovec, pogrezní se ti«. Grlovec pa: »Jaz ne sežem tako daleč, zasuj ti to gnezdo.« Res se je ponoči Žingarca stresla, da se je odtrgal cel rob in pokopal hiše in ljudi. Rešil se je samo neki fant, ki je tisto noč vasoval v Trnjah.

Na koroški strani Ljubelja so gotovo že pred kakimi 800 leti kopali svinec, zato je dobil kraj ime Bleiberg in se za razliko od istoimene vasi pod Dobračem imenuje danes Slovenj Plajberg. Ljudska domišljija je okrasila tudi izsleditev svinca z zanimivo pravljico: V Rutah so nekđaj obdelovali samo skopo polje, predvsem pa redilj živino. Pastirjem na Tomaževi planini pa je vedno zmanjkovalo mleka in smetane. Prišli so na to, da gornj mož mleko posnema. Silnega kosmatinca pa se niso upali očitno prijeti; napolnili so škaaf za mleko z žganjem in pustili poleg skorenice (škornje), znotraj s smolo namazane. Gornji mož se je pošteno napil, obul iz radovednosti skorenice, in ko so pastirji planili po njem, ni mogel ne stati, ne ubežati. Zvezali so ga s srobotjo (nobena druga vez bi ga ne držala!) in odgnali. Na pustoti je vpila gorna žena za njim: »Krava pijana, ali ti nisem djala, da samo mleko pij!« Pri cerkvi se je zbralo ljudi kakor na sejem, celo Strugarji in Brojani so pritekli. Gornji mož pa je začel milo prositi, naj ga spustijo, v kar so pastirji privolili šele ko je bil obljubil, da pokaže rudo, od ka-

tere bodo Rute bogate. Res je pokazal kraje v Ráškrobi, Kolomajki in Rázpotju, kjer so nastale prve jame; ko pa so ga spustili, se jim je rogal iz gozda: »Imeli ste tičico, pa je niste znali oskubiti! V Rutah je zlata in srebra, da nikdo ne ve in nihče ne bo vedel, za vas je svinec dovolj dober!« Potem pa se je prekoračil iz Žingarce na Grlovec, pljunil na Rute pod seboj in šel preganjat žark - žene, ki so kmetom prerokovale dobro letino! Zato odslej vsak drvar vseka v štor križ, da ima pribežališče žark-žena, ki jo preganja gornji mož.

Rutarjani so kopali svinec sprva za humberške grajščake in vetrinjske menihe, potem tudi za drugo gosposko (nazadnje za Bleiberger Bergwerks-Union), na zlato in srebro pa čakajo še danes! Pred kakimi 20 leti pa so tudi rudnike na svinec opustili, ker je voda vdrla v globoke jame. Ime pa je kraju ostalo.

Ze zgodaj je ob osojnem pobočju Ljubelja stala danes porušena cerkev sv. Lenarta. To cerkev s posestvi in novinami je leta 1239. daroval oglejski patriarh samostanu Vetrinju, da oskrbuje tam najmanj enkrat na teden mašo na čast vsem svetnikom, da kak brat ali konverz pogosto tam biva, skrbi za pota in mostove ter za ogenj, slamo in gorko sobo potujočim, ki naj jim nudi gostoljubje.

Tudi to dobo je ohranilo ljudstvo v spominu. Pripoveduje se, da je stal nekđaj za Pošino pod Kozanjakom »meniški grad«, kjer je še sedaj zakopan »šac«, ki ga čuvajo tri zveri: črn pes, črn maček in črna kača. Zadnja »frava« tega gradu je zaradi velikih pregreh postala »zdana duša« in mora zdaj v podobí kače pokoro delati ter na odrešenje čakati. Ob mesečini pa razprostira po čereh Pošine kot bela žena rjuhe in na njih presuša denar, da se sliši, kako cingla, kakor da zlatí padajo. To zdano dušo bi imel nekđaj rešiti neki Podnar. V sanjah mu je bila naročila: »V podobí kače bom prišla proti tebi, ti pa vzemi tri leskove šibice, kolikor za eno leto zrastejo in me z vsako udari, da se bo prelomila — pa bom rešena. Ne boj se, da bi še tako strašno bilo, vse moje bogastvo bo tvoje!« Ko pa se je potem pri valila proti Podnarju kača, debelejša kakor žrd, ter se je zvijala in sikala, da je skrun od nje letel, je kmetič prestrašen zbežal, zdana duša pa je jadikovala:

»Oj ti nesrečni človek, samo ti si me mogel rešiti! Sedaj pa moram čakati, da bo zgubila na Grlovcu neka ptica seme, iz katerega bo zrasel bor, čigar panj bo sta dva črna junca od Ljubeljšnjaka na žago peljala; v zibelki iz teh desk pa bo rasel otrok, ki me bo zopet mogel rešiti!« In še danes je ta duša zdana. Kozanja jo je videla, ko je tri rjuhe zlata sušila, denar je bil ves v plamenih. Bela žena je vpila »vzemi«. Kozanja pa je tak strah prevzel, da je zbežala. Tudi Kozanjaka, ko je v mladosti kože pasel in je zaklel, je ta bela žena posvarila: »Dečko, še prekrizal se nisi, pa že kolneš.«

Pa tudi ko so vetrinjski menihi skrbeli za promet preko Ljubelja, so steze in pota ostala bistveno še dolga stoletja enako klaverna. Vzrok je iskati v srednjeveškem fevdalnem sestavu: kmet je bil priklenjen na grudo in se ni smel prosto gibati, obrtniki uklenjeni v zadruge (cehe), mesta in trgi so imeli izključno tržno pravico, da, celo promet je bil navezan na nekatere ceste — po drugih se ni smela roba prevažati. To pa je veljalo za Ljubelj! Tedanji promet je šel mimo Karavank, predvsem skozi Kanalsko dolino v Furlanijo in Benetke, ki so tedaj absolutno obvladovale svetovno trgovino. Za to cesto pa so tudi skrbele tedanje merodajne posvetne oblasti: oglejski patriarh, ki je imel muto na Pontablu in pravico skladišča v furlanskih mestih, bamberški škof zaradi svojega Beljaka, salzburški nadškof zaradi Brež in koroški (avstrijski) vojvoda zavoljo Št. Vida. Ta mesta so imela pravico skladišča, t. j. potujoči trgovci so morali svojo robo nekaj dni na prodaj postaviti in šele potem, če se ni sklenila kupčija, so smeli dalje. Pri mutah pa se je roba tehtala in pobirala mitnina, vozniki so se nalašč zadrževali ves dan in še dalje, samo da so v mestu čimveč zapravili na cehi. Deželni pridelki so se morali nositi v mesta na trg in tam oddajati meščanom proti določeni ceni. Še leta 1386. je predpisal avstrijski vojvoda vsem podložnikom, da smejo s a m o preko Beljaka tržiti z Benečijo in da morajo v Št. Vidu pri vojvodinski muti skladati blago: samo živina in žito se je smelo spravljati v Benečijo preko Krasa (Ljubljané), nazaj pa vino po tej poti.

Medtem pa se je začel čimdalje bolj razvijati na eni strani Trst in se uveljavljati v trgovini z alpskimi deželami, na drugi strani pa Celovec, ki je tem bolj stremelji po naravni in najbližji zvezi na

jug. Celovčani so po možnosti skrbeli za prometno žilo preko Ljubelja in so se sredi 14. stoletja celo trudili razširiti stezo v vozno pot, kar pa jim deželni vojvoda ni dovolil, ker bi to škodovalo njegovi pravici skladišča v Velikovcu, odkoder so labudsko železo spravljali preko Jezerskega vrha na svetovno tržišče. Torej celo ta steza je imela prednost pred Ljubeljem!

Razmah prometa pa je čedalje bolj rahljal srednjeveške sponse. Do konca 15. stoletja so se zaporedoma otrešli Gradec, Ljubljana, Celovec, Velikovec dolžnosti trgovati preko Beljaka in skladati robo v Št. Vidu. Ljubljana je pritegnila trgovino s Trstom na sebe, tudi promet preko Ljubelja in Jezerskega vrha je pridobil.

Ob svitu novega veka pa je bil z izsleditvijo morskega pota okoli Afrike v Indijo ter z odkritjem Amerike zadan monopolnemu značaju beneške trgovine smrten udarec. Trst si je opomogel. Ko je postal kmalu nato tudi Celovec glavno mesto kot mesto deželnih stanov, se je izkazala nujna potreba najkrajše ceste na jug. Deželni stanovi so takoj začeli graditi široko cesto preko Ljubelja. Premagati je bilo treba hude tehniške ovire. Delo je trajalo 20 let. Vrh Ljubelja so preluknjali s predorom, ki je stal 20 tisoč goldinarjev. Leta 1575. je mogel koroški oddelek vojske proti Turkom že korakati po novi cesti preko Ljubelja in prepeljati težke topove.

Tudi gradnjo te ceste je ovenčala ljudska domišljija s povestjo: Pri skali Pošine pod Sopotnico je bilo treba premostiti sprva Podensko, potem pa še Ljubeljsko Borovnico v soteskah, ki dotlej sploh niso bile prehodne. Zlasti Podenska Borovnica se v divjih skokih in slapih besno zaganja v globočino ter je v obsežnih tolmunih izdolbla velike kotle v skalo; pravijo, da je v enem takem, Šum imenovanem, hudič svojo babo kopal. Nad takim tolmunom je bilo treba postaviti za novo cesto trden most — to pa ni šlo in ni šlo! Vsakokrat je voda v besnem navalu dograjeni most zopet podrla in ga brez sledu pogoltnila z drugim kamenjem, katerega je valila. Mojster je bil ves obupan in si ni znal drugače pomagati, kakor da je stopil s hudičem v zvezi in ga poklal na pomoč. Obljubi mu je moral lepo plačilo: Kar pride prvo čez most, bo hudičevo. Zlodej se je z vso vnemo lotil dela, navalil je skale, da so kljubovale neugnanemu

hudourniku in jih deroča voda ni mogla več podreti. Ko je zavalil poslednji kamen, se je stisnil kraj mosta in prežal na plačilo. Mojster je vrgel eno štruco čez, njegov pes se je zakadil za kruhom — jaz pa ne vem, ali se je hudič zadovoljil s štruco, ali pa se je znesel tudi nad psom!*) Vsekakor pa most še danes stoji in se imenuje »hudičev«. Malo dalje pa je čez Ljubeljsko Borovnico speljan »nemški most«.

Tako se je torej mogel promet neovirano razliti po novi, tokrat prvovrstni prometni žili. V obeh smereh so škripali težko obloženi vozovi; zagoreli vozniki so ob straneh pokali z biči, zateglo se je oglašal poštni rog, blestela je oprema težkih konjev, cestarji in njih pomočniki so imeli preko glave dela. Pozimi so regimenti okoličanov kidali sneg mestoma po več skladov na visoko, taberne ob cesti so cvetele, brhke natakarice žarele! Cesta je slovela po smeli in tehniško dovršeni izpeljavi kot pravo gorsko čudo v tedanji Avstriji. Značilen zanjo je bil predor na vrhu, ki pa je postal sčasoma nevaren, da se poruši. Promet pa je bil čedalje živahnější, zlasti odkar je bil l. 1725. Trst proglašen za prosto luko, zato je postala obnova ceste nujna. To delo se je dovršilo leta 1728. Predor na grebenu so razkopali, tako, da je cesta prevalila vrh v globoki zarezji. Avgusta tega leta je prišel cesar Karol VI. osebno na Koroško in je sprejel v deželni hiši v Celovcu poklone deželnih stanov v znak nekdanjega ustoličenja po svobodnem kmetu. Tam je izdal 23. avgusta 1728 *Schadbossver-*

* Ta pravljica je last vseh alpskih narodov. Znana je v podobni obliki tudi v Švici, kjer jo je slišal francoski pisatelj Dumas in je napisal po nji povest »Hudičev most«. Op. ured.

s chreib ung, da so ga oprostili »des gewöhnlichen ayds und des sizens am stuhl Zu Karnburg und Zollfeld!« Samo ta ceremonija je tedaj še ostala od nekdanjega ustoličenja na Gosposvetskem polju in še ta ceremonija se je izvajala zadnjič v zgodovini!

Ob teh slovesnostih se je otvorila tudi popravljena cesta preko Ljubelja. Čuden naključek! Tedaj, ko so koroškim Slovincem zatonile v nepovrat njih starodavne pravice, se jim je odprla povečana cesta na jug, odkoder naj bi prišlo kaj gorkote v premre ude! Ali jug je ječal v suženjstvu, krvavel v turških vojnah — preko Ljubelja so še daleč na jug prevladovale mrzle severne sape!

Pripoveduje se, da je hotel cesar Karol VI. pri otvoritvi ceste govoriti osebno z domačini v Brodeh, pa nikdo ni znal nemški. Končno se je vendar našel neki Peter, ki se je mogel s cesarjem v nemškem jeziku pomeniti. Odslej je dobil ime Dajčpeter ter je to ime ostalo na znani gostilni v Brodeh.

★

Dve sto let je od tega minulo, pa samo dobro polovico te dobe je cvetel promet preko Ljubelja, potem pa ga je lokomotiva odvrnila na druge tire. In zopet počiva nekdanj toli šumna cesta, — izpolnila je svojo nalogo s prometnega stališča, v nacijskonalnem pogledu pa nam ni prinesla primerne koristi. Nasprotno, privabila je čimdalje več Dajčpetrov! In Ljubelj je doživel, da ga je presekala državna meja in v živo zarezala našemu narodnemu telesu!

Samo korak turistov odmeva še po tej cesti in to turistov s severa!

Turisti z juga, ali vas ne mika ta začarani svet? Poglejte, če tam gorni mož še preganja žark-žene, povejte mi, ali ni že odrešena z d a n a duša v Pošini!

Zakaj se dogajajo železniške nesreče?

Minule dni so razburile vso našo javnost železniške nesreče v Srbiji. Obrnili smo se na prometnega strokovnjaka z vprašanjem: »Kaj je po Vašem mnenju krivo, da se še vedno dogajajo železniške nezgode in celo katastrofe?« Odgovor, ki smo ga prejeli, bo povedal čitatelju marsikaj zanimivega o današnjem železniškem prometu.

Slovenski pregovor pravi, da nesreča nikdar ne počiva. Marsikdo je imel že priliko, da se sam preveri o resničnosti tega izreka. Osobito mnogo bl

nam v tem pogledu lahko povedali železničarji, zakaj tu so večje in manjše nezgode kar na dnevnem redu. Železnica je kot taka ogromno prevozno