

Iz zgodovine kranjskih trgov.

I. Početek in razvoj naših trgov.

L. Podlogar.

(Nadaljevanje.)

lavno skladišče domačega in tujega blaga je bil v onih davnih časih za naše kraje Oglej. To, za Rimom prvo največje mesto Italije, je bilo v tisti dobi nekaj svetovni trg. Tja so dovažali domačini svoje blago in ga zamenjavali za tuje. To so potem trgovci izvažali preko Krasa na Vrhniko, kjer so ga nalažali na ladje. Te so vozile po Ljublanici do Save in po njej v Sisek, kjer jim je bila na razpolago Donava. Brodarili so pa tudi po Krki in Kolpi.

Promet na Vrhniki je bil ondaj posebno živahen. Vsak dan so plule velike ladje proti Ljubljani in naprej v Savo. Bile so ladje, ki so nosile po 4 do 5 sto centov. Srečen slučaj nam je ohranil eno takih ladij. Našli so jo leta 1890. na Koslerjevem posestvu globoko pod šoto, zarito v belo glino, polžkarico imenovano. Dolga je bila ta ladja 26 m, 5 m široka in 35 cm visoka. Njen model je videti v ljubljanskem Rudolfinu, original je pa na suhem polagoma razpadel.¹

Ljublanica je bila ondaj imenitna vozna cesta, ker je plovna skoraj od izvira; neugodna pa je bila ondaj za brodarstvo Sava zaradi svojega deročega teka in skoraj neštevilnih in zelo nevarnih skal. Bila je tako nepripravna, da bi v kaki drugi deželi menda na taki reki ne bilo videti nikoli nobene ladje. Da se je pa vendar vozilo po njej, temu vzrok je bila pa neustrašenost — ali bolje rečeno — predrznost naših kranjskih brodarjev in čolnarjev. Valvazor je bil ves zavzet, ko je opazoval Savo. Zdela se mu je tako deroča in nevarna reka, da ni Donava ali Ren ali Lih (Lech, pritok Donave), ki imajo tudi velike in nevarne vrtince in so zelo deroče reke, nič proti Savi. Od Kneže (blizu občine Save) do Zidanega mostu je tri milje daleč — tako piše on — a najugodnejša mesta v tej daljavi so še vedno nevarnejša in odurnejša kakor ves donavski vrtinec. Nekaj strašnega je samo gledati, kako vozijo ladje in čolni med Radečami in Knežo čez strme savske pragove. Tri milje daleč samo visoko skalnato gorovje, med njim pa bobni čez pečine in strmine Sava ter se vali od enega vrtinca do drugega! Posebno grozno je gledati to brodarjenje, kadar je Sava majhna, ker takrat je še zlasti nevarna. Če je pa posebno velika, se pa na one tri milje kar nikakor ne more voziti, ker skače voda na vseh straneh kvišku. Tu dela namreč reka med skalami visok slap ter se razbija ob pečinah, ki molé iz vode. Kdor vidi ta kraj prvič, osupne in kar misliti ne more, da vozijo tod čolni. Človek bi dejal, da mora biti v tem žrelu vsega konec. Prigodila se je že včasih kaka nesreča, a le čuditi

¹ Slov. Matica 1895. Vrhovec: Čolnarji in brodarji na Ljublanici in Savi, str. 105.

se je, da se je primerilo to le redko, ker čolnov in ladij je nekoč kar mrgolelo po Savi. — Tako naš stari zgodovinar Valvazor.

Gorenjcem pa Valvazor ni prisodil tolikega poguma, celo pa ne ljubljanskim čolnarjem, o katerih pravi, da se na Savi niti prikazati ne upajo. Še več blaga kakor po Savi dol se je pa zvozilo po Savi gor, posebno s Hrvaškega in Štajerskega. Od tam je prihajalo v Ljubljano v prvi vrsti vino in žito: vino ponajveč s Štajerskega, žito pa s Hrvaškega, vrhutega pa seveda še drugi pridelki. Koruza ali turščica, še dandanes za nas tako važno žito, je dospela že ondaj po tej poti v naše kraje s Turškega, kar dokazujeta že imeni.

Čolnarjenje po Savi navzgor ni bilo sicer tako nevarno kakor po Savi navzdol, bilo je pa zato tem težavnejše. Čolnarji so rinili svoje čolne in ladje proti deroči reki z dolgimi drogovi, ker potov in cest ob bregu ondaj še ni bilo, da bi vlekli po njih z ljudmi ali pa z živino čolne navzgor. Silno so pri tem trpeli brodarji. Valvazor zatrjuje, da niti na benečanskih galejah (bojne ladje srednjega veka; veslači, obsojeni hudodelci, so bili na vesla prikovani) niso trpeli toliko, in če le kedaj, izpolnjevale so se nad temi trpini besede svetega pisma, ki jih je Bog govoril Adamu, da si bo služil svoj kruh v potu svojega obraza.¹

Pri Belem Slapu med Knežo in Zidanim mostom so čolnarji postali ter izložili blago. Izloženo blago so potem nosili na glavah ali na hrbtih, svojih ali živalskih, okoli slapa. Medtem so pa drugi čolnarji z naporom vseh svojih sil pritiskali in vlekli čolne čez slap gor. Pot, koder so nosili okoli slapa blago, je bila ozka steza, široka komaj pedanj ali kvečjemu črevelj, vsekana pa v strmo skalovje na levem in desnem bregu Save. Bila je strma; vzpenjala se je tako visoko v breg, da se je ljudem vrtelo v glavi, ko so se ozirali dol na Savo. Bila je ta pot pač zelo nevarna, vendar so takratni brodarji tovorili po njej celo s težko obloženimi tovrnimi konji. Eden sam napačen stopaj, in konj in blago sta zropotola v globočino.

Šele potem, ko se je mudil l. 1728. cesar Karol VI. v Ljubljani, so začeli uravnavati Savo, trebiti v njeni strugi skale in pečine ter sekati v skale na desnem bregu pota, takozvane vlačilne steze (Treppelwege), po katerih so vlačili v naslednjih desetletjih ljudje in živina ladje po Savi navzgor.

Leta 1848. je pa stekla od Zidanega mostu do Ljubljane železnica. V kratkem času je potem popihala s Save vse ladje in kričeče poganjače z njenih bregov. Za kranjski promet se je pričela nova doba. Razloček med novim in starim časom je postal velikanski. »Če pogledaš na Savo,« sporoča časnik leta 1849., »vidiš dolgo vrsto volov, ki vlačijo ob vpitju in sirovem pretepanju poganjačev z naporom vseh svojih sil visokorilčaste ladje proti deroči Savi ter se dostikrat v eni uri pomaknejo komaj za par sežnjev daleč, medtem ko drči na drugi strani vode

¹ Valv. II. 157., III. 304., IV. 606—608.

brzi vlak kakor opolzka kača z velikansko hitrostjo mimo njih dalje.¹ S Hrvaškega so brodarili po Savi še nekaj let potem, ko je stekla železnica in od Zidanega mostu proti Zalogu že davno ni bilo videti nobene ladje več. Pa tudi temu savskemu delu, od izliva Savinje, so bili šteti lepi dnevi savskega brodarstva. Leta 1862. so vlekli brodarji zadnjo ladjo po Savi navzgor proti Radečam. Bila je polna lepe živine. In kakor bi hotel povodni mož savski končati savsko brodarstvo z dogodkom, ki naj ostane ljudem v trajnem spominu, ladja z vso živino se je potopila.

Pa nele ob Ljubljani in Savi je bil v rimski dobi živahen promet. Rimljani so speljali gladke in ravne ceste tudi preko Notranske, Gorénjske in Dolenjske. Ob teh prometnih žilah se je največ trgovalo v rimskih časih. Podjetni in izobraženi Rimljan je poznal našo deželo do njenega osrčja. Vsa pota je napeljal tam in tja, kjer je upal, da najboljšo izkoristi deželo. V novejšem času so prišli strokovnjaki do prepričanja, da so stara pota in stare ceste, koder se je vršil promet v rimski dobi, še tudi dandanes razvitemu prometu najbolj prikladne. Treba je le še nekaj časa in denarja, in vse naše železne ceste bodo držale ob nekdanjih starih rimskih cestah.

Velezanimivo je tudi to, da stojé naši novi trgi večinoma tam, kjer so imeli že Rimljani svoja tržišča. Ta stara tržišča so bili kraji, kjer se steka več rek ali stika več dolin, ob prehodih čez reke in barja, ob brodovih in mostovih.

Rimljani so bili pa našo deželo komaj dobro uredili, kar je prišla nadnjo velika nadloga — preseljevanje narodov. To loči kakor temen oblak stari vek od srednjega. Od vzhoda sem so tiščali novi narodi, si iskali selišč in izpodrivali drug drugega. To preseljevanje narodov je bilo za našo deželo usodepolno. Razna ljudstva so prihajala čez njo ter jo plenila in pustošila. Ob preseljevanju narodov je nehala rimska oblast v naši deželi. Rimske ceste in ob njih ležeče cvetoče naselbine so bile takrat uničene, da pozneje ni bilo več sledu o njih. V teh burnih časih se je pa zgradilo mnogo gradišč in nasipov po naših Alpah in gorskih grebenih. Nekateri [starinoslovci jih smatrajo za rimske utrdbe, katerih seveda nikoder ni manjkalo. A vseh teh gradišč ne smemo prištevati k takozvanim »ajdovskim gradovom in zidovom«. Nekatero moramo pač smatrati za [zavetišča, kamor je bežalo ljudstvo pred divjimi narodi, ki so drli preko Kranjske proti jugu ter plenili in razdevali našo deželo. Komaj dvajset let po izbruhu tega svetovnega prevrata, okoli l. 400., je zapisal sv. Hieronim, kako se preliva kri med Carigradom in Julijskimi Alpami, pa našteva neukročene narode, ki plenijo po deželah, ter opisuje opustošenje pokrajin: »Povsod je žalost, povsod zdihovalje, povsod podoba smrti. Rimski svet se je podrl...« Kako bi bil šele pisal, ko bi bil opazoval in popisoval stanje naše dežele v oni dobi, ko so prišli na opustošeni svet zadnji v vrsti vseh selečih se narodov — Slovenci!

[Nadaljevanje.]

¹ Illyrisches Blatt 1849.