

FUŽINSKO TOVORNIŠTVO (Mitnica v Bači 1536)

1. Fužine pod Jelovico

Misel vzbudi misel, beseda da besedo, knjiga pa – ni nujno, da bi izzvala novo knjigo – vsaka knjiga nam vzbuja nove misli, ideje in asociacije. Tako se ob knjigi prof. Ferda Gestrina »Mitninske knjige 16. in 17. stol. na Slovenskem« (SAZU 1972) porajajo misli o gorenjskem fužinskem tovarništvu, ki jih lahko povezujemo z znanjem, pridobljenim iz drugih zgodovinskih virov; pri tem se omejimo na pomen mitnice v Bači za gorenjsko železarstvo v 16. stoletju.

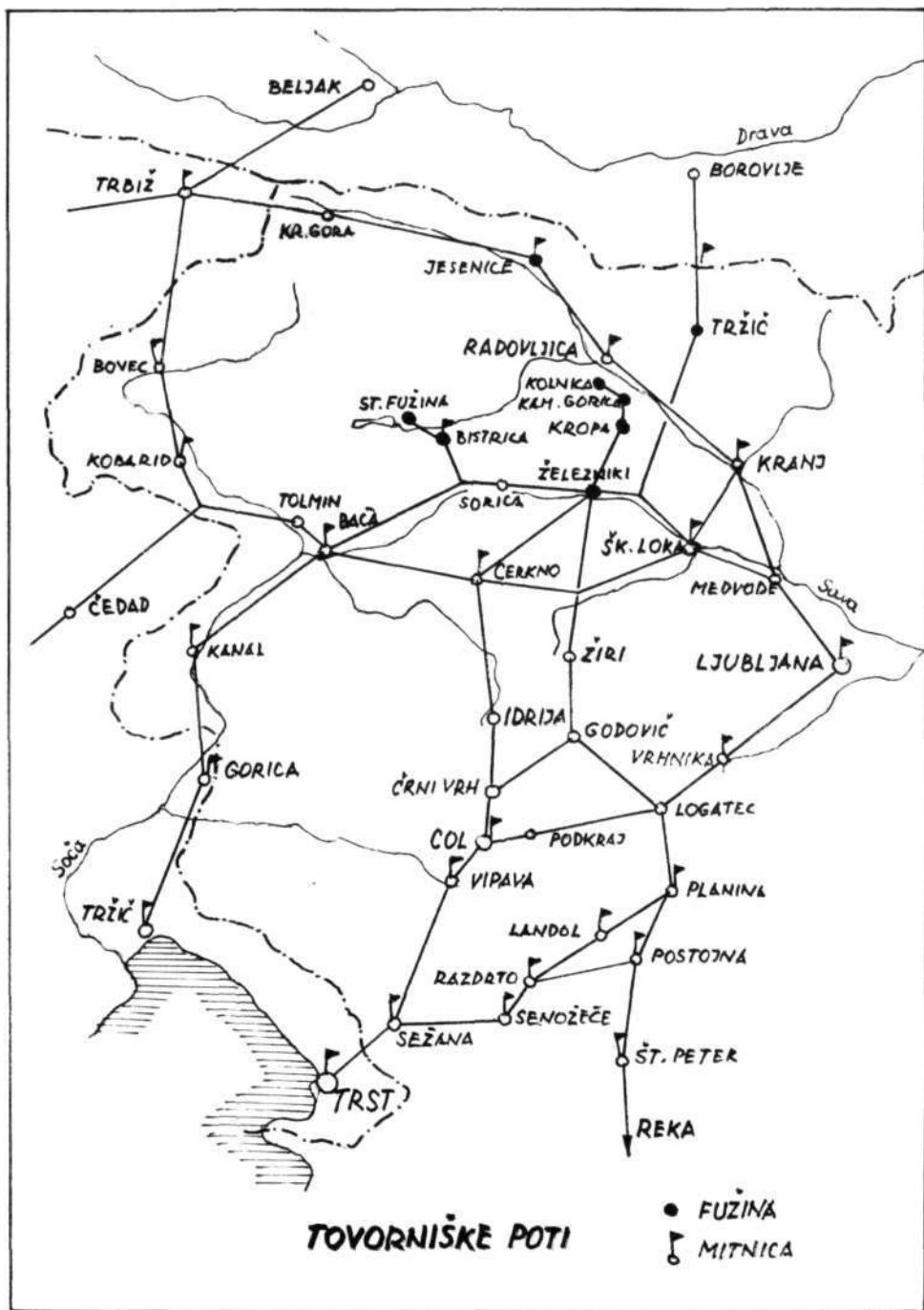
V 14. in 15. stoletju so se pod Jelovico razvile fužine, ki so imele skupno materialno osnovo v sicer redkih nahajališčih železne rude bobovca in v bogatih gozdovih Jelovice za pridobivanje oglja, za pogon mehov in kladiv pa vodno moč rečic in potokov. To so bile fužine v Bohinju (Stara Fužina bolj vezana na Pokljuko), v Lipniški dolini (Kropa, Kamna Gorica, Kolnica) in v Selški dolini (Železniki).

Bohinjske in lipniške fužine so stale na ozemlju ortenburškega (radovljiškega), železnikarski fužini pa freisinškega (loškega) zemljiškega gospodstva, zato nam za proučevanje dobro služijo pripadajoči urbarji. Najstarejše je dokumentiran nastanek fužin v Železnikih z akti od leta 1348 naprej, podrobnejše podatke sledimo v loških urbarjih za 16. stoletje od 1568 do 1573 in od 1581 do 1588. Lipniške fužine so omenjene v dveh radovljiških urbarjih – leta 1498 in 1579, posebej zanje je leta 1550 potrdil nadvojvoda Ferdinand rudarski red, še pred njim so uporabljali določbe ortenburškega rudarskega reda (1381). Bohinjske fužine v radovljiškem urbarju leta 1498 še niso zajete, čeprav je Stara Fužina takrat že obratovala, fužina v Bistrici je pričela delati okoli leta 1540, na Pozabljenem leta 1562.

Sredina 16. stoletja je prinesla velik razcvet železarstva na Kranjskem, kar je dalo pobudo in nakazalo potrebo urejanja družbenih odnosov med fužinami in zemljiško gosposko; ustanovljeno je bilo višje rudarsko sodstvo. Tozadevne dokumente, ohranjene v vicedomskem arhivu, je izčrpno obdelal že Alfons Müllner v knjigi »Geschichte des Eisens...« (Dunaj 1909).

Fužine pod Jelovico so imele nekaj skupnih značilnosti: obratovala so na načelu skupnega lastništva kot fužinske skupnosti, v proizvodnji so bile usmerjene pretežno v žebjarstvo, tudi po tipih plavžev se niso medsebojno bistveno razlikovale (peči na volka), čeprav za Železnike omenja seznam iz leta 1581, da imajo dva boljša plavža. Svoje izdelke – žblje – so usmerjale po utečenih tovarniških potih največ na jadranska tržišča: skozi Ljubljano, Vrhniko, Logatec in Postojno proti Trstu in Reki, ali čez loške hribe proti Trstu, Gorici in Vidmu. Na poti čez hribe sta bili glavni mitnici na deželni meji med Kranjsko in Goriško v Bači in na Colu.

Napredek železarske proizvodnje stoletja lahko spremljamo in ocenjujemo po teži volka – teži dnevne proizvodnje plavža in fužine. Tehnični zgodovinarji so ocenili težo volka iz kroparske Slovenske peči v 14. stoletju na 4 cente (224 kg),



proti koncu 18. stoletja navajajo poročila težo okoli 16 c, torej bi ob enakomernem naraščanju proizvodnje znašala teža volka v 16. stoletju okoli 10 c (560 kg). V spisku gorenjskih plavžev iz leta 1581 je ocenjena letna proizvodnja ene fužine na 1000 c, to bi pomenilo 100 volkov ali 30 % izkoristka teoretične zmogljivosti. Iz 10 c težkega volka je dobil fužinar okoli 6,5 c žebeljev (kalo 35 %), ali dobre 4 barigle. Barigla žebeljev je imela standardno težo 1,5 c (84 kg), dve barigli sta bili en tovor.

V letu 1536, ki ga zajema mitninska knjiga v Bači, je v Bohinju obratovala samo Stara Fužina; štiri leta pozneje sta ustanovila Anton Kuhl in Gregor Kokec fužino v Bistrici. Leta 1554 sta sodelovala pri preboju tovarniške poti skozi sotesko v Štengah fužinarja Franc Kuhl iz Stare Fužine in Štefan Kral iz Bistrice, še vedno pa je ostala kot glavna tovarniška pot iz Bohinja tista čez Baško sedlo, ki jo je literarno opisal Janez Mencinger v »Moji hoji na Triglav«. Sicer pa se začnejo obsežnejši podatki o sestavi in poslovanju bohinjskih fužin šele s pripravami za volitve višjega rudarskega sodnika, opisanimi v vicedomskem arhivu.

Za štiri lipniške fužine (dve v Kropi, po ena v Kamni Gorici in Kolnici) do sredine 16. stoletja še ni bilo mogoče zaslediti imen fužinarjev, posamezni podatki se prično šele po letu 1550, po izdaji Ferdinandovega rudarskega reda za Kropo, Kamno Gorico in Kolnico. Drugi radovljiški urbar (1579) sicer navaja imena podložnikov v teh fužinskih naseljih, ne pa poimenski sestav fužinskih skupnosti.

Iz loških urbarjev po letu 1568 je že razviden imenski sestav skupnosti Zgornje in Spodnje fužine v Železnikih, vsaka je združevala (1568) po 8 do 12 fužinarjev. Deleži so bili najprej tedenski in poltedenski, pozneje so se delili na fužinske dneve tako, da je trajala fužinska vrsta 8 tednov ali dva meseca. Nekatera znana fužinarska imena iz urbarjev in iz železarske zgodovine se pojavljajo že v mitninski knjigi v Bači leta 1536.

2. Mitnica v Bači 1536

Prevod mitninske knjige za Bačo iz leta 1536 je objavil prof. Ferdo Gestrin (SAZU 1972) in v vznožnih opombah navedel tudi izvor posameznih tovarnikov. V knjigi je pisar Tomaž Levec vpisoval po mesecih in dnevih imena tovarnikov, vrsto tovara, število tovorov ali glav živine in znesek mitnine. Smer tovorjenja moremo sklepati samo iz vrste blaga. Pri analizi podatkov nas zanimajo predvsem žebliji, koliko je možno iz njih dopolniti naše znanje o takratnih razmerah v bližnjih fužinah, ki so usmerjale svoje izdelke na to tovarniško pot. Po približni oceni so dajale sredi 16. stoletja te fužine skupaj letno okoli 9.000 c železa, iz tega 5.000 c žebeljev, najmanj 4.000 c v izvoz. Leta 1536 je skozi mitnico v Bači šlo 600 tovorov (1800 c) žebeljev, torej skoraj polovica proizvedene količine. Naslednje leto (1537) so v mitnici na Reki registrirali 865 tovorov žebeljev in 570 tovorov železa, ki pa je bilo kranjskega, koroškega in štajerskega izvora.

Po količini in vrednosti blaga je bila mitnica v Bači izvozno pozitivna, dosti več blaga je šlo iz dežele kot v deželo. V izvoz so šli žebliji, podkve in narbe, platno in vezenine, žito, govedo in konji, drobnica (ovce, kozlički) in lesena roba (putrihi), nazaj so tovorili vino, olje in južno sadje. Preseneča ugotovitev, da ni šel skozi Bačo tistega leta niti en tovor soli. Dve leti poprej (1534) je deželni knez ustanovil solne komore – monopolna skladišča v Trstu, Maranu, Gradiški in na Reki, kjer so morali kranjski tovarniki kupovati sol po določeni ceni; 1. nov. 1536 so bile solne komore sicer ukinjene, trgovina s soljo je bila sproščena, a še vedno je potekala le po glavni trgovski poti iz Trsta in Reke.



Tovorniki (po Valvasorju)

Po količini prometa oz. dohodka od mitnine vidimo, da je bila mitnica v Bači ena od manjših, saj ni dosegla niti 80 gld letnega dohodka, od tega 45 gld (56 %) pri žebljih, 6,25 gld (8 %) pri vinu in 4,6 gld (6 %) pri konjih, torej več kot polovico vsega dohodka pri žebljih. To pa je dokaz, da je bilo fužinarjem veliko za to tovarniško pot. Mitnina je znašala pri žebljih 4 kr. 2 pf. za tovor, pri vinu 1 kr. 1 pf. in za konja 2 kr. 2 pf.

Žebelj kot najenostavnejši vezni element ima dva dela – glavo in steblo. Skozi tisočletja je le malo spreminjal svojo obliko, zaradi raznovrstnih možnosti uporabe je sicer dobil različne izvedbe, ki so jih večinoma kmalu zajeli s tipizacijo in standardizacijo. Pri fužinskem tovarništvu je prevladoval sredozemski sortiment, označen kot *canalli*, *terni*, *cesseni*, *kvaderni*, *mantovani*, *settanta* in še z drugimi italijanskimi imeni. Značilen podatek je bilo število kosov, kar jih je šlo v eno bariglo, pri omenjenem sortimentu od 15 tisoč do 2 tisoč kosov. Barigla žebeljev je bila težka poldruhi cent (84 kg), dve barigli sta bili en tovor, zanj je bila določena enotna mitnina.

Iz dnevnih vpisov v mitninski knjigi lahko ugotovimo, kako so se tovarniki združevali v karavane za skupno potovanje, za medsebojno pomoč in zavarovanje pred napadi. Tako je šlo skozi Bačo 28. marca 17 tovarnikov s 86 tovari žebeljev, nazaj pa čez štiri dni 20 tovarnikov s 84 tovari vina. V jeseni (6. sept.) so štirje tovarniki imeli 35 tovorov žebeljev.

Po številu tovorov v posameznih mesecih ne moremo sklepati na sezonsko ali kampanjsko proizvodnjo fužin. Fužinarji so kupovali rudo in oglje od rudarjev in

oglarjev na zalogo, plavci so talili železo fužinarjem po zaporedju fužinskih deležev, z večjimi ali manjšimi prekinitvami ob popravilih in naravnih nezgodah (požari, povodnji), cajnarji so volke sproti prekovali v cajne, žebbljarji v vigenjcih, v Kropi podnevi, v Železnikih ponoči, so ob zvenketanju kladiv dan za dnem, noč za nočjo služili z napornim delom borne krajcarje. Kmečki tovarniki so urejali svoja potovanja z domačimi opravili, fužinarji so počakali, da se je nabrala zadostna zaloga izdelkov.

Leta 1536 je bil povprečni promet žebbljev skozi Bačo 50 tovorov mesečno, vendar nastopajo tri konice – v januarju, maju, novembru, ko je kar trikratna povprečna količina. Zdi se, da jih tudi sneg ni dosti oviral, najmanjši promet je bil v poletnih mesecih. Iste konice nastopajo tudi pri povratnih tovorih vina.

Kot ocvirek na suhih žgancih se prilega 23. dodatni člen radovljiškega urbarja (1579), ki rešuje pritožbo fužinarjev, da jim ne bi bilo treba plačevati »*taferngelt*« – zlati goldinar, ker dajejo vino na rovaš tako kot hrano rudarjem, oglarjem in »*dergleichen Personen, so das Perckh und Hamer...*«. Prošnji je bilo ugodeno.

3. Fužinski tovarniki

Fužinarji so pošiljali izdelke na tržišče z osebnim tovorjenjem, preko meščanske trgovine (založništvo), s kmečkim tovarništvom in z drobno trgovino na sejmi, nekaj malega s krošnjarstvom. Podobno so tudi sami žebbljarji s prihrankom na železu »privancane« žebblje zamenjavali za hrano. Pri obravnavanju fužinskega tovarništva nas zanima predvsem neposredno trgovanje fužinarjev, ko so sami spremljali in vodili karavane po tovarniških potih s svojimi konji ali z najetimi kmečkimi tovarniki, ki jim je bilo tovorjenje in drobno trgovanje dodatni, postranski ali celo glavni vir zaslužka. Če so fužinarji poslovali s trgovci in založniki, so jim bili dolžni dostavljati žebblje po pogodbi na dogovorjeno mesto, v Kranj ali v Ljubljano.

Iz Bohinja je z imenom v mitninski knjigi registriran samo en tovarnik (Michll aus der Wahein) z dvema tovoroma žebbljev. Mogoče so za Staro Fužino tovorili tudi kmečki tovarniki iz Sorice, npr. Mihl Semen; z imenom Mihl nastopajo drugi tovarniki z živino in ni mogoče ugotoviti njihovega izvora.

Iz Kroke je pretovoril v tem letu Peter Pahole (Pacholle) skozi Bačo 68 tovorov žebbljev, in sicer v februarju, maju, septembru in novembru; vsakokrat se je vračal čez štiri dni s tovari vina. Priimka Pahole ne dobimo v radovljiških urbarjih ne 40 let prej ne 40 let pozneje. Zdi se, da je bil nekak tovarniški podjetnik, saj je zbral za vsako potovanje po 18 konj in nekaj gonjačev. Skupna teža tovorov (204 c) nekako odgovarja dobri tretjini proizvodnje ene fužine, torej je tovoril za več fužinarjev skupaj. Ob povratku v začetku marca mu je pomagal tovoriti vino Marko iz Podbrezj (Markov sin Urban je imel leta 1579 hubo v Zg. Podbrezjah). Po trajanju potovanja lahko sklepamo, da je prišel tovarnik v štirih dnevih od Bače do Gorice ali do Vidma in nazaj.

Za druge lipniške fužine lahko iščemo tovarnike med znanimi priimki iz bližnjih vasi. Jakob in Urban Krt iz Besnice imata vpisanih 26 tovorov žebbljev, Gregor Medved 18 tovorov. Medvedi so bili takrat v Kolnici, Otočah, Ljubnem, v Hrašah in v Železnikih. Samo enkrat se pojavi v mitninski knjigi z dvema tovoroma žebbljev Jurij (Kuplenik?) iz Mošenj. Iz Radovljice sta bila trgovca z železnino Luka Močnik (3 tovari) in Boštjan Kuplenik (21 tovorov). Šele v naslednjih dveh stoletjih so se



Peter Žmitek: Roparski napad na tovornika pri Sveti Soboti

nekateri fužinski sinovi iz Kroke in Kamne Gorice posvetili trgovanju z železino: (npr. Toman, Bodlaj, Grošelj, Globočnik, Pesjak).

Za Železnike je značilno, da so fužinarji sami spremljali svoje tovore; sicer je med mitninsko knjigo Bače (1536) in loškim urbarjem (1568) doba 22 let, vendar lahko služita za medsebojno primerjavo podatkov. Kot tovorniki nastopajo fužinarji Junauer, Gompa, Breclj, Rotenman, Šuster, Semen in Tavčar. Najmočnejši je bil Felicijan Gompa, ki je imel pri Zg. in Sp. fužini 4 in pol deležev in je pretovoril skozi Bačo 44 tovorov (132 c). Jernej Junauer je imel pri Sp. fužini samo pol tedna, pa je pretovoril 47 tovorov (141 c), torej tudi drugim. Andrej Breclj je imel dva tedna Sp. fužine, Jurij in Peter Breclj imata vpisanih 56 tovorov. Blaž Semen je bil fužinar s poldrugim deležem Sp. fužine, Pankrac Semen je bil leta 1569 rudarski sodnik v Železnikih, Martin in Miha Semen sta pretovorila 7 tovorov. Peter Tavčar je imel fužinski delež pri Sp. fužini, v Bači ima vpisane samo tri tovore. Anže Šuster je iz enega fužinskega deleža iztovoril 7 tovorov žebeljev, pri Zg. fužini so imeli delež tudi Matija Šuster in sestre.

Nekatera znana fužinarska imena se pojavijo v tovorništvu šele pozneje: Marko Plavc je imel leta 1573 en delež v Zgornjih Železnikih, Janez Peter Plavc je leta 1687 zaprosil za oprostitev mitnine do Trsta za 600 tovorov z utemeljitvijo, da njegov rod dela v železarstvu že dvesto let. Boštjan in Lenart Boncelj iz Dolenje vasi sta tovorila skozi Bačo 7 tovorov, kot fužinarji nastopijo Bonclji šele v 19. stoletju (1844).

Razen registriranih fužinarjev so bili verjetno iz Železnikov še tovarniki z naslednjimi količinami: Krištof Goršan (Goltzain) 12, Tone Rojc (Roitz) 7, N. Ratz 13, Klemen Knez 5 tovorov. Katerim fužinam so tovorili žebelje kmečki tovarniki iz Selške in Poljanske doline, lahko samo ugibamo, mogoče so hodili po tovore tudi v Lipniško dolino. Najbolj sta bila zaposlena Jurij in Merth Frelih iz Sorice (42), Jurij Fajfar (6), Simon Magušar (4), Kristan (3) in Andrej Šmid (2) tovara. Iskanje izvora kmečkih tovarnikov nas vodi v Dolenjo vas (Primož Srakar), Ledine (Jorgel in Siman), Delnice (Marjan), Javorje (Buh) in Stirpnik (Kočevar).

Jakob Hainricher je imel deleže pri fužinah v Hotavljah in Hobovšah; leta 1536 je tovoril dva tovara žebeljev skozi Bačo, naslednje leto pa 45 tovorov na Reko. Leta 1544 je plačal v Ljubljani naklado za 80 centov žebeljev, torej je že posloval kot trgovec.

4. Mitnica na Reki 1537

Pogled na fužinsko tovarništvo, ki ga nudi mitninska knjiga za Bačo v letu 1536, nam dopolnjuje štiridesetninska knjiga na Reki za naslednje leto. Tam je bila mitnina določena kot 1/40 (2,5 %) vrednosti blaga. Tega leta je bilo na Reki vpisanih 875 tovorov žebeljev in 585 tovorov železa, skupaj 1460 tovorov ali nekako dvainpolkratna količina prometa skozi Bačo. Glavna razlika med obema je v poreklu tovarnikov: skozi Bačo so tovorili samo kmečki tovarniki in fužinarji izpod Jelovice, na Reko največ laški in kranjski trgovci z železnino, vmes tudi nekaj imen, ki smo jih srečali že v Bači: Blaž Rotenman (91 tovorov žebeljev), Jakob Hainricher (45), Boštjan Kuplenik (41), Lamprecht Khursner (33), Luka Močnik (27) in Peter Breclj (8 tovorov).

Redno so se udeleževali na Reki sejmov o sv. Juriju, sv. Marjeti in sv. Mihaelu; ker so v knjigi vpisani skupaj, so verjetno tudi skupaj potovali. Njihov delež (245 tovorov) predstavlja dobro tretjino prometa žebeljev skozi Reko. Iz Železnikov sta tovorila fužinarja Peter Breclj in Blaž Rotenman, radovljiška trgovca Khursner in Kuplenik pač za lipniške fužine, Jakob Hainricher za fužine v Hotavljah in Hobovšah, iz Ljubljane trgovca Luka Močnik in Tomaž Varl.

5. Ukinitev in obnova mitnice v Bači

Glede tovarniških poti so se ljubljanski meščani zavzemali za to, da bi šlo čim več blaga skozi mesto. Tako so dosegli, da je deželna vlada kmalu po letu 1536 prepovedala tovorjenje po stranskih potih. Že leta 1539 so zaprosili fužinarji Kropce, Kamne Gorice, Kolnic in Bohinja dunajsko dvorno komoro, da ostane za njihovo železo odprta tovarniška pot skozi Bačo (Mül. 257).

V zadevo so posegli tudi Tržičani, za katere sta se zavzela njihova zemljiška gospoda Jakob Lamberg z Gutenberga in Gašper Paradajzer z Neuhausa. Paradajzerji so bili namreč lastniki fužine v Mostah, Lovrenc Paradajzer je plačal leta 1498 v radovljiški urbar 10 funtov činža. Obsežno korespondenco povzemamo po Müllnerju (str. 488...):

29. 10. 1544: Jakob Lamberg pl. Stein, graščak na Kamnu in lastnik Gutenberga, in Gašper Paradajzer, tržiški graščak, pišeta cesarju: »Ker je pot za železo skozi Trbiž, Bačo in Črni vrh zaprta, moramo vse železo tovoriti skozi Ljubljano pri isti mitnini in nakladah. Koroško železo predelujemo v žebelje in druge izdelke. Cesta skozi Ljubljano je najmanj za štiri dni daljša,

stroški so večji...« (Pri tem daje Müllner zmotno pojasnilo, da je Črni vrh prelaz med Bohinjem in Goriško, v resnici gre za Črni vrh nad Idrijo – op. a.).

25. 12. 1544: Vicedom Wilhelm pl. Praunsberg daje svojo izjavo k zgornjemu pismu, da je pot skozi Ljubljano še bolj odročna za Radovljico, Bohinj in Kropo, ki tudi želijo obnovo poti skozi Bačo in čez Črni vrh, da pa je čez hribe večja možnost tihotapstva; vendar naj se jim dovoli tvoriti manjše količine – dva, tri do štiri tovore.

1545: Lamberg in Paradajzer zavračata očitke, da čez visoke hribe ni nobenih stranskih poti za tihotapljenje, da jim pa lahko tudi predpišejo vodno mitnino kot pri Ljubljani, da tehtnica na mitnici ni potrebna, ker plačujejo mitnino od tovora...

8. 7. 1545: Spodnjeavstrijska komora odgovarja, da nima moči za izdajo dovoljenja brez cesarjevega povelja. Lamberg in Paradajzer sta se obrnila ponovno na cesarja.

21. 10. 1545: Od cesarja odklonilen odgovor – ostaja pri vicedomovi odločitvi.

Akcijo so spet povzeli Kroparji, ki pa so bili v sporu z radovljiškim graščakom Volbenkom Dietrichsteinom. Zaradi kršenja starih pravic so se pritožili in zaprosili komoro za nov rudarski red. V 7. točki prošnje se pritožujejo, da so že njihovi predniki od obstoja fužin tvorili železo in žeblje, hrano in pijačo skozi Bačo, da pa jim je že štiri leta ta pot prepovedana, da morajo sedaj čez Črni vrh, kar pa je za dva dni dalj.

Že naslednje leto (okt. 1548) je bila tovarniška pot čez Bačo spet odprta. Leta 1550 vsebuje Ferdinandov rudarski red za Kropo, Kamno Gorico in Kolnico 15. člen: »Po poizvedbah in poročilih se do nadaljnjega dovoljuje pot na Bačo, da bodo fužinarji in drugi mogli voziti in nositi svoje železo, žeblje, vino in drugo blago tja in nazaj, v Gorico, Videm in v druge običajne kraje, toda tako, da bodo plačali vse naklade, mitnine in carine, kakor na ljubljanski cesti, ki so se je do sedaj posluževali; izdano je povelje, da posebni komisar odpre to pot.« (Gašperšič: Kronika 1960).

Iz teh podatkov je razvidno, da so fužine izpod Jelovice tvorile svoje izdelke največ čez Bačo proti Gorici, Devinu in Vidmu ali čez Col proti Trstu in Reki. Ta druga smer se odcepi pri Zalem Logu in poteka najprej tako, kot je vodila v osvobodilni vojni »partizanska magistrala« med Gorenjsko in Primorsko: skozi Farji Potok in Davčo, čez Slugov prelaz mimo Blegoša, skozi Novake in Cerkno do Želina, nato pa skozi Idrijo na Črni vrh in Col, kjer je bila mitnica. Od Cola se spusti pot v Vipavsko dolino, čez Kras proti Sežani in Trstu ali proti Reki.

Omenjeni tovarniški poti na Bačo in Col sta ostali v uporabi do sredine 19. stoletja, ko so odprli južno železnico od Ljubljane do Trsta (1857) in gorenjsko železnico Ljubljana – Trbiž (1870). To pa so bila tudi zadnja desetletja železarstva pod Jelovico.

Iz časov fužinskega tovarništva so ostale v Kropi in ljudskem izročilu grozne zgodbe o roparskih napadih na tovarnike, hudomušna povest o enem od zadnjih tovarnikov, Putovem Blažetu (Blaž Ažman, 1815–1900), ki je na mitnici pojedel vse rozine in pomaranče, da mu ni bilo treba plačati mitnine, na tovarniški poti nad Kropo je ostal prelaz Barigla, navček pri Kapelici (postavljen 1752) pa še vedno pozvanja Kroparjem ob odhodu na zadnjo rajžo.

Viri

F. Gestrin: *Mitninske knjige 16. in 17. stoletja na Slovenskem*, SAZU Ljubljana, 1972.

I. Mohorič: *Gorenjsko železarstvo*, 1. del, Ljubljana 1969.

J. Gašperšič: *Vigenjc*, Ljubljana 1956.

J. Gašperšič: *Ferdinandejski rudarski red za fužine pod Jelovico*, Kronika 8/3, 1960.

A. Müllner: *Geschichte des Eisens in Krain, Görz und Istrien von Urzeit bis zum Anfange des XIX. Jahrhunderts*, Wien 1909.

Radovljiška urbarja 1498 in 1579.

Zusammenfassung

Am Ende des Mittelalters und am Beginn der Neuzeit erweiterte sich mit dem Aufschwung der Eisenindustrie der Handel mit Eisen und Eisenerzeugnissen. Die steirischen, kärntnerischen und krainischen Eisenhöfen frachteten ihre Erzeugnisse überwiegend auf mediterrane Märkte, durch das Kanal- und das Sočatal nach Venetien, durch Ljubljana nach Triest und Rijeka; um die Kosten der Maut, Ladungen und die allgemeinen Transportkosten zu verringern, suchten sie sich auch kürzere Wege über das Bergland von Škofja Loka. Die Eisenhöfen um die Jelovica – aus Bohinj, aus dem Lipnica- und dem Selcatal – transportierten schon seit dem Beginn ihres Bestehens die Nägel zum Adriatischen Meer durch das Mauthaus in Bača und jenes auf dem Col. Für das Mauthaus in Bača ist das Mautbuch aus dem Jahr 1536 erhalten geblieben; die Übersetzung und Deutung hat Dr. Ferdo Gestrin veröffentlicht (SAZU 1974). Unser Artikel faßt die Angaben über die Nägelfrachten zusammen, analysiert die Bedeutung dieses Frachtweges in Hinblick auf den Umfang der Eisenhöfenproduktion und forscht nach der Herkunft der Säumer. Bald nach dem Jahr 1536 verbot die Landesregierung das Befördern von Frachten über das Bergland von Loka und schloß das Mauthaus in Bača. Für die Erneuerung dieses Frachtweges erhoben sich außer den vorerwähnten Eisenhöfen auch die Triester Schmiede. Auszüge aus Archivquellen führt A. Müllner im Buch »Geschichte des Eisens« an. Das Mauthaus wurde im Jahr 1548 abermals eröffnet und mit Ferdinands Bergbauordnung für Kropa, Kamna Gorica und Kolnica im Jahr 1550 bestätigt.