

Stane Jurca

Kdaj je bila zgrajena nova korenška cesta

Pravijo, da je Slovenija dežela na prepihu. To naj bi pomenilo, da je Slovenija prehodna dežela in da so tu prek vedno vodile številne poti. Tako je v najstarejših časih vodila od vzhoda jantarska pot, ki je nekje mimo današnjega Ptuja in Ljubljane omogočala tovorjenje takrat izredno dragocenega jantarja v Italijo. Druga taka pot pa je prinašala jantar v Italijo s severa po dolinah Soče in Nadiže.¹ Kasneje je v smeri zahod – vzhod tekla skozi naše kraje znamenita rimska cesta, ki je povezovala središče rimskega imperija z njegovimi vzhodnimi pokrajinami.² Pri Emoni, današnji Ljubljani, se je od te ceste verjetno odcepila pot proti Kranju³ in najbrž so že v antiki poznali tudi vsaj nekatere prehode preko Karavank,⁴ čeprav so bile Karavanke v tem času premogočna naravna ovira, da bi lahko govorili o pomembnejšem prometu proti severu. Gornjesavska dolina je tako bila več ali manj prometno izolirana.

Šele stoletja kasneje so se razmere pričele spreminjati, ko je stekel promet najprej preko Jezerskega in Ljubelja; preko Korena pa šele potem, ko so nekako med leti 1200 in 1400 naselili gornjesavsko dolino. Ta razvoj lepo ilustrirajo prve omembe mitnic na teh prelazih:⁵

Leto prve omembe mitnice	Jezersko	Ljubelj	Koren
	1321	1376	1496–98

Seveda je razumljivo, da v teh časih še ne moremo govoriti o pravih cestah, pač pa le o tovarniških poteh. So pa spremenjene gospodarske, predvsem pa politične razmere (turški vpadi in beneške vojne) povečale pomen korenškega prehoda in tako so že leta 1508 organizirali redno poštno zvezo iz Innsbrucka preko Beljaka in Korena do Ljubljane.⁶ Ta razvoj se je nadaljeval in zato so korenško pot leta 1574

¹ Lucijan Vuga, Jantarska pot. Bilje: Humar, 2000, str. 141–143.

² Prav tam, str. 18.

³ Arheološka najdišča Slovenije. Ljubljana: DZS, 1975, str. 77.

⁴ Miha Kosi, Potujoči srednji vek. Ljubljana: ZRC SAZU, 1998, (dalje: Kosi, Potujoči), str. 253.

⁵ Prav tam, str. 254–257.

⁶ Pošta na slovenskih tleh. Maribor: Pošta Slovenije, 1997, (dalje: Pošta na slovenskih tleh), str. 65.

usposobili za vozni promet z manjšimi, dvokolesnimi vozovi.⁷ Le leto kasneje so preuredili pot preko Ljubelja v pravo vozno cesto; niso pa udejanjili načrtov za Jezersko in jezerska pot je izgubila na pomenu.⁸

Okrog leta 1720 so v Avstriji pričeli z obsežnim programom gradnje in obnove cest⁹ in tako so leta 1726 proglasili obe karavanški cesti, to je cesto preko Ljubelja in cesto preko Korena za »komercialni cesti«, zaradi česar so tudi cesto preko Korena leta 1734 dogradili v pravo vozno cesto.¹⁰ Cesto so torej »modernizirali« in promet je v naslednjih letih močno narasel – za leto 1756 tako poročajo, da so ceste na Gorenjskem »v glavnem dobre«; le pri vasi Gozd bi morali cesto razširiti, da bi se vozovi lahko srečevali.¹¹

Izraz »v glavnem dobre« je treba razumeti v razmerah takratnega časa, saj naj bi bila gornjesavska cesta še na začetku 19. stoletja brez podlage; z voziščem iz zemlje in gramoza in za pot od Naklega do sedla v dolžini približno 60 km so v lepem vremenu potrebovali 17 do 18 ur. V dežju pa so bile razmere seveda bistveno slabše.¹²

Ko danes – torej tudi v tem prispevku – govorimo o »korenški cesti«, s tem mislimo na tisti del ceste Ljubljana – Beljak, ki se v dolini v Podkorenu odcepi od gornjesavske ceste proti severu vse do meje na Korenu. Obstajata dve korenški cesti: stara in nova. »Stara korenška cesta« se je v svojem spodnjem delu (južno od Mucne gore) odcepila od gornjesavske ceste zahodno od cerkve, tekla nato po južnem pobočju Mucne gore ter na severu vasi prišla do potoka Krotnjeka,¹³ zavila ob njem in ob Mucni gori vodila nato proti severu na začetku strmo navzgor vse do prelaza Koren (glej slika 1).¹⁴ Ta del je lepo viden še dandanes. »Nova korenška cesta« pa je šla skozi vas, se priključila stari korenški cesti in tekla po njej do potoka; nato pa prečila potok in zavila pod Medvedjekom po današnji trasi proti sedlu.¹⁵

Zanimivo je, da ne vemo, kdaj so zgradili novo korenško cesto. Na prej omenjenem Florjančičevem zemljevidu te ceste ni in ker vemo, da je Florjančič zbiral podatke zanj deset let, najbrže res ni mogoče, da bi – kljub nekaterim drugačnim

⁷ Herbert Hassinger, *Geschichte des Zollwesens, Handels und Verkehrs in den östlichen Alpenländern vom Spätmittelalter bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts* (Band 1). Stuttgart, Wiesbaden: Franz Steiner Verlag, 1987, str. 275.

⁸ Kosi, Potujoči, str. 257.

⁹ Eva Holz, *Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju*. Ljubljana: SAZU, 1994, (dalje: Holz, *Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem*), str. 13.

¹⁰ Kosi, Potujoči, str. 257.

¹¹ Pošta na slovenskih tleh, str. 115.

¹² Holz, *Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem*, str. 24.

¹³ Ime Krotnjek je ena od različic tega imena. Najdemo tudi obliki Krotnik in Krotnjak. Baje pa naj bi bilo prvotno ime Korenščica (glej: Valentin Jarc, *Srednjeveške poti in železarstvo na visoki Gorenjski*. Radovljica: samozaložba, 1999, str. 10). Zveni smiselno, toda na načrtu 3/225 iz leta 1775 je ime Krotnik.

¹⁴ Florjančičev veliki zemljevid Kranjske iz leta 1744. Ljubljana: Slovenska knjiga, 1995.

¹⁵ Danes ni treba skozi vas, oziroma je to skoraj nemogoče, saj so v letih 1975–1976 modernizirali cesto v dolini in jo speljali južno od vasi; na vzhodni strani vasi pa so zgradili nov odcep proti sedlu, ki se južno od Medvedjeka priključi novi korenški cesti.



Slika 1: Del Florjančičevega zemljevida z gornjesavsko dolino in cesto preko Korena

navedbam – zgradili novo korenško cesto hkrati z »modernizacijo« ceste Ljubljana–Beljak 1734. leta.¹⁶

Novo korenško cesto so torej zgradili kasneje. Kranjskogorski župnik Vilfan tako poroča, da so jo zgradili pod cesarjem Jožefom II (1780–1790); ljudsko izročilo, kot ga navaja drug kranjskogorski župnik Volc pa pomika gradnjo nove korenške ceste nekaj let nazaj, to je v zadnja leta vladanja cesarice Marije Terezije.¹⁷

V Arhivu Republike Slovenije hranijo (pod oznako AS 1068 – Zbirka načrtov) načrte za, verjetno, celotno traso gornjesavske ceste od odcepa proti Ljubelju pri Kranju do meje s Koroško na Korenu. Med temi so tudi trije načrti, ki so opremljeni z letnicami in sicer:

načrt z oznako 3/225, »Stara korenška cesta« z letnico 1775 (slika 2)

načrt z oznako 3/222, »Meja Koroška – Kranjska« z letnico 1789 (slika 3) in

načrt z oznako 3/224, »Cesta pri turških šancah« z letnico 1785.

Ni jasno, na kaj se nanaša tretji načrt, ker se je ime »Turške šance« verjetno za vedno izgubilo. Gre pa najbrže za cesto med Dovjem in Martuljkom, za odsek ceste na Tabrah, kjer je dolina najožja in je bilo v tistih časih najlažje organizirati

¹⁶ Valentin Jarc, *Starodavne poti pod Karavankami*. Radovljica: samozaložba, 2004, str. 68. (Novo korenško cesto naj bi zgradili leta 1734) in Jožef Volc, *Podkoren*. Ljubljana, 1938 (navaja Orožna, ki pa govori o cesti čez Koren in ne o novi korenški cesti. Glej: Fran Orožen, *Vojvodina Kranjska*. Ljubljana, 1901, str. 39).

¹⁷ Jožef Volc: *Podkoren*. Ljubljana, 1938, str. 13–14.



Slika 2: Načrt 3/225 iz zbirke načrtov AS 1068 »Stara korenška cesta« z letnico 1775

obrambo, saj vemo, da so Turki koncem 15. stoletja nekajkrat prešli Dolino. Seveda bi bilo zanimivo zvedeti kaj več o tem; za sedaj pa je pomembna predvsem letnica, ki kaže na časovno povezanost omenjenih treh načrtov.

Prva dva načrta predstavljata trasi obeh korenških cest – stare in nove; s tem da je na načrtu 3/225 iz leta 1775 poleg nove korenške ceste poudarjeno podana stara korenška cesta in sicer z napisom »Die alte Wurzner Strassen«, medtem ko je načrt 3/222 z letnico 1789, ki tudi podaja obe cesti, toda brez omenjenega napisa, namenjen ureditvi težav, ki so jih imeli na tej cesti pred mejo s Koroško – na odseku, ki se danes imenuje »Na poljani«. Ta dela, torej dela po načrtu 3/222, so izvedli 1791. leta.¹⁸

Tudi prej omenjeni tretji načrt so izdelali z enakim namenom; to je ureditvi struge reke Save, ki je ob visoki vodi ogrožala cesto.

Ni verjetno, da bi se lotili dela za odpravo obeh težav, to je poplavljanja ceste na Korenu in spodnašanja ceste ob »Turških šancah« na osnovi zgolj enoletnih izkušenj in ker prav tako ni verjetno, da bi začeli graditi cesto v letu, ko je nastal načrt zanjo, lahko ob upoštevanju navedb Vilfana in Volca sklenemo, da so novo korenško cesto gradili okrog leta 1780.

V decembru 1779 je preko Korena potovala v Ljubljano večja nemška gledališka skupina. Ko so prešli sedlo, je – po pripovedovanju – šlo brez težav navzdol in naprej.¹⁹ Ali lahko to, da ne omenjajo težav na strmih, spodnjem delu stare ceste, razumemo, da so že šli po novi cesti? Morda – dokaza za to pa, žal, nimamo.

¹⁸ Majda Žontar, Pota in promet čez Ljubelj, Koren in Jezerski vrh. V: Kranjski zbornik, Kranj, 1975, str. 183.

¹⁹ Jakob Neukäufel, Aus dem Leben eines Wanderschauspielers. Linz: J. Feichingers Erben, 1930, str. 50.