

Janez Šumrada

O POPRAVILU BOVSKE CESTE NA PRELOMU
IZ 14. V 15. STOLETJE

Referat na 23. zborovanju slovenskih zgodovinarjev v Tolminu, 2. oktobra 1986.

Prek Čedadu je potekala že v 10. stoletju precej živahna trgovina med srednjo Evropo in severnoitalijansko nižino; kronikalni vir iz tistega časa, *Honoranciae civitatis Papiae*, ga našteva med desetimi vstopi v severno Italijo, koder so morali trgovci od uvoženega blaga plačevati nemškemu vladarju desetino.¹ Najpomembnejši cesti, ki sta povezovali Čedad z južnonemškimi deželami, sta potekali prek s. Slovinci poseljenega ozemlja. Izhodišče obeh je bilo v Beljaku, od koder se je usmerila cesta prek Podkloštra in Karnijskih Alp v Trbiž in se tam razcepila: tabeljska smer (Tablja, italijansko *Pontebba*) je sledila toku Bele in zatem Tilmenta in prišla v Furlansko nižino, ona cesta, ki jo srednjeveški viri imenujejo bovško (strata *Plecii*, strata de Plez), zgodovinarji pa včasih tudi predelsko,² pa je krenila iz Trbiža na jug v Rabelj in dosegla onkraj visokogorskega prelaza Predel (1156 m) dolino Soče. Čez Bovec se je nadaljevala do Kobarida, kjer se je zasukala na zahod, se pod Starim selom pridružila reki Nadiži in tekla ob njej do Špetra in Čedadu.³ Nasploh je bila v preteklosti večidel prometno bolj pomembna zemljepisno ugodnejša cesta prek Tablje, toda že zgodaj je bila za prehodno trgovino važna tudi bovška smer, saj najdemo v 12. stoletju v zgornjem Posočju in na Bovškem zemljiško posest velikih cerkvenih institucij s. Koroškega in iz južne Nemčije (samostana Osoje in Millstatt, krška in bambersko škofija).⁴ Zdi se, da se je prav v 12. stoletju pomen bovške ceste zmanjšal, saj so naštetih posestniki svojo tamkajšnjo posest v pretežni meri zamenjali ali odprödali.⁵ Promet se je pač v večji meri prenesel na tabeljsko smer. Cesta iz Trbiža čez Bovec v Čedad pa je ostala do konca srednjega veka pomembnejša od tiste smeri, ki se od Kobarida nadaljuje do Tolmina in Gorice; le-ta je bila tedaj še drugotnega pomena.⁶

V 14. stoletju so se gospodarske in politične razmere bistveno spremenile v korist bovške ceste. Nad tabeljsko so zagospodarili Habsburžani, kar je bilo za Furlanijo in Čedad pač neugodno, obenem pa je bilo po njej nevarno potovati zaradi roparjev.⁷ Da bi privabil koroško in južnonemško trgovino zopet v večji meri na bovško cesto, je posegel patriarh, gotovo tudi na pritisk zainteresiranih furlanskih mest, predvsem Čedadu, po dveh ukrepih. Trgovcem, izrecno onim iz Beljaka, je zagotovil varno pot; saj jih je zaščitil s svojimi vojaki, hkrati pa jim je nudil tudi mitninske in carinske olajšave; občasno jih je plačevanja teh pristojbin celo oprostil (npr. leta 1364 na izrecno prošnjo Čedadu).⁸ Čedajska občina je bila tako življenjsko zainteresirana, da bi obvladovala ozemlje ob bovški cesti, da je s posebno pogodbo vzela konec sedemdesetih let 14. stoletja od patriarha v zakup oglejsko gastaldijo s sedežem v Tolminu.⁹

¹ Georges Duby, *L'Europe au Moyen Age*, Paris, Flammarion 1984, str. 30–31.² Milko Kos, *Gospodarska problematika Bovškega v preteklosti*, Geografski zbornik 9, 1965, str. 245–255; ponatisnjeno v knjigi M. Kos, *Srednjeveška kulturna, družbena in politična zgodovina Slovencev*, Izbrane razprave, Ljubljana 1985, str. 344–351 (v nadaljevanju citiram ta natis).³ Sodobno smer te ceste sledimo na kartah 1:50.000 v Atlasu Slovenije, Ljubljana 1986, in je v bistvu identična s potekom srednjeveške.⁴ Milko Kos, *Srednjeveški urbarji za Slovenijo II*, Urbarji Slovenskega Primorja 1, Ljubljana 1948, str. 13.⁵ Ferdo Gestrin, *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja*, Ljubljana 1965, str. 210–211; M. Kos, kot v op. 2.⁶ M. Kos, kot v op. 2, str. 349.⁷ Listini 1345 maj 21, 1364 februar 11 — Joseph von Zahn, *Austro-Friulana*, FRA 40, Wien 1877, str. 51–52, št. 42; str. 222–223, št. 179; Vincenzo Joppi, *AT* ns. 15, 1888, št. 182.⁸ V. Joppi, *AT* ns. 17, 1891, str. 31–35; F. Gestrin, n. d., str. 211; M. Kos, kot v op. 2, str. 349.

Konec 14. stoletja je bila celotna cesta od Trbiža do Čedad v tako slabem stanju, da je bila potrebna korenitega popravila. V Nadiški dolini je bilo na primer cestišče ponekod pokrito z velikimi blatnimi luknjami in zelo zverženo; cesto je bilo ponekod treba speljati popolnoma na novo (in Canali Natisse, ubi erant fangi et prave vie et... ubi constructa fuit via nova).⁹ Habsburžani in bamberska cerkev niso kazali nikakršne pripravljenosti, da bi popravili tisti del ceste, ki je potekal prek njihove zemlje. Čedadu pa je bila za nemoteno odvijanje njegovega gospodarskega življenja očitno tako nujno potrebna dobra cesta čez Predel, da je do Trbiža ni bil le pripravljen popraviti na svoje stroške, ampak je Habsburžanom in bamberskemu škofu celo dobro plačal za privilegije, da sme cesto obnoviti (prim. spodaj). Tako je sklenila maja oziroma julija 1399 čedajska komuna pogodbi z avstrijskima vojvodama Viljemom in Albrehtom ter z bamberskim škofom Friderikom. V pogodbah je določeno, naj Čedad »popravi, preuredi, obnovi in napravi« cesto od Trbiža prek Bovca na Čedajsko in se hkrati obveže, da od trgovcev, podrejenih Bambergu oziroma Habsburžanom, ne bo zahteval drugih dajatev kot od starih časov uveljavljene carine in mitnine, teh trgovcev tudi ne bo silil, naj blago na Čedajskem postavljajo naprodaj ali jih tam po nepotrebnem zadrževal.¹⁰ Obenem so bile sestavljene tudi posebne mitninske tarife za blago na tej poti — te so po ugotovitvah F. Gestrina¹¹ najstarejše ohranjene specificirane mitninske tarife ob poteh v naše Primorje.

Kako je bilo organizirano delo na cesti in kako je potekalo?

Za celotno organizacijsko vodstvo je imenovala komuna dva pooblaščenca (duo deputatores super stratam), ki sta odgovarjala tudi za denarno poslovanje; saj je dodeljeni jima blagajnik, kaplan Lenart (Leonardus capellarius),¹² praviloma izplačeval denar le po njenem nalogu (de mandato deputatorum). Lenart je o izplačilih vodil natančno računsko knjigo (dnevnik izdatkov), ki se je ohranila za čas od junija 1399 do junija 1400 in služi za vir tej razpravi.¹³ Poleg blagajniških opravil je odhajal Lenart včasih tudi na cesto in nadzoroval njeno obnovo. Marca 1400 je npr. odšel najprej v Nadiško dolino in odkazal delo podložnikom iz nekaterih tamkajšnjih vasi, zatem pa je prebil teden v Kobaridu in nadzoroval tamkajšnje podložnike, ki so zasipali veliko luknjo na cesti ter popravljali orodje (steti una septimana illis diebus cum illis de Crauoreto, qui laborabant post Crauoretum ad implendum unum foramen, in qua septimana causa faciendi aptare feramenta). Na trasi je sicer ves čas delala skupina uradnikov in najemnikov čedajske občine. Glavni delovodja (qui faciebat laborare super strata) je bil ser Henrik Nasinguene, ki so ga plačevali v denarju, mu kupovali tudi obleko, obutev in hrano (svinjsko meso, ribe, olje, začimbe, vino). Samostojno je lahko zaposloval obrtniško delovno silo, katero sta sicer najemala tudi pooblaščenca in Lenart v njenem imenu. Pri tem je bil ser Henrik večkrat svojeglav in pristranski, saj so obrtniki, ki jim iz takšnega ali drugačnega razloga ni hotel izplačati mezde, prihajali v Čedad in tam navadno svoje tudi dosegli. Tako je Lenart 25. avgusta izplačal 3 solide dvema Nemcema (duobus Teotonicis), ki sta prišla s ceste v Čedad in se pritožila pooblaščenca, da jima Henrik ni hotel plačati njunega dela na cesti (qui venerunt de strata ad Civitatem ad conquerendum, quod Henricus non volebat eis solvere pro eorum labore habito in laborando stratam). Komuna je pošiljala Henriku za plače-

⁹ Kot v op. 13, f. 18^r (prepis str. 23).

¹⁰ Listini 1399 maj 13 in julij 23, Archivio di Stato Venezia, Miscellanea Fontanini 3, 338–339. Povzema M. Kos, kot v op. 2, str. 349–350; prim. F. Gestrin, n. d., str. 211.

¹¹ F. Gestrin, n. d., str. 211.

¹² Beseda »capellarius« lahko pomeni tudi klobučarja, vendar se mi zdi glede na razprostranjenost pismenosti konec 14. stoletja verjetneje, da je bil mož duhovnik.

¹³ Original je hranil v začetku tega stoletja Archivio Notarile Udine, Documenti storici, Busta III, no. 198. Sestavljen je bil iz dveh leg pergamenta v velikosti oktave, pri čemer je štela prva lega osem, druga pa 12 folijev, ki jih je v celoti popisala in paginirala roka pisarja, kaplana Lenarta. Kje je original danes in ali je nepoškodovan preživel pustošenje dveh svetovnih vojn, nisem mogel ugotovljati. Uporabil sem diplomatski prepis, ki ga je napravil na podlagi izvirnika septembra 1902 zgodovinar Vladimir Levcevic (prim. o njem SBL I, str. 645–647), objaviti pa ga ni utegnil zaradi svoje prezgodnje smrti. Prepis je ohranjen v Levčevi rokopisni ostalini v Arhivu SR Slovenije v Ljubljani, Priv A XXXI, fasc. 3, pod naslovom Baurechnungen für die Strata Plecii (Bolec, Flitsch), 1399 und 1400.

vanje najetih delavcev in v druge namene (najbrž je deloma, tudi sam nakupoval potrebni material) denar, ki ga je imel na skrbi poseben blagajnik; nekaj časa je to delo opravljal ser Viljem Lupoldi, ki je obenem tudi nadzoroval delo na trasi (ad faciendum laborare et ad dividendum ducatos). Denar je Henrikui Nasinguene oziroma njegovi blagajni pošiljal Lenart; večkrat ga je na cesto prinesel Lenartov sin Janez. K upravi v širšem smislu je treba prištevati še vrsto ljudi. Številčno je bilo največ stražarjev (qui custodiebant et custodierunt personam ser Henrici; qui sunt ad custodiam). Povečini so bili Furlani, največ iz mest (med njimi so navedeni tudi obrtniki), toda vmes je mogel biti tudi kakšen domačin; po zapisu z dne 5. septembra, ko se kot stražar omenja neki Croatinus, bi bilo lahko med stražarji tudi nekaj Hrvatov. Najemali so jih za mesec ali največ mesec in pol, potem so večinoma prišli drugi. Oborožene stražarje so potrebovali, saj so bile razmere nestabilne. Tako so bili z obnavljanjem bovske ceste hudo nezadovoljni prebivalci Pušje vasi (italijansko Venzone), saj so lahko upravičeno pričakovali, da bo po obnovi ceste čez Predel upadel promet po tabeljski cesti, ob kateri je ležalo njihovo naselje. Čedajci so poslali avgusta v Pušjo vas plačanega ogleduha, Slovana po imenu Rubeus. Poizvedoval je, kaj počnejo tamkajšnji prebivalci in kaj pravijo o [bovški] cesti, ker se je govorilo, da hočejo napraviti nekakšen nered (Rubeo Sclauo, qui Venzonum accessit ad inquirendum, quid facerent Venzonenses et quid dicerent de strata, quomodo dicēbatur eos velle facere quoddam motum). Konec avgusta je poslala občina za nanovo nastavljenе stražarje dva vozova lokov, hrane in drugega orožja (balistas et victualia et arma). Do kakšnih spopadov ali vsaj oboroženih prask pa v obravnavanem času najbrž ni prišlo — vsaj Lenart jih ne omenja.

Za povezavo med Čedadom in ser Henrikom na eni ter lokalno oblastjo (gastaldi) in vaškimi srenjami, (dekani) na drugi strani so skrbeli posebni poslanci (nuncii) in klicarji (precones). Gastaldom in dekanom so sporočali, kdaj naj pridejo na delo podložniki iz njihove gastaldije oziroma prebivalci vaških skupnosti. Slovenske podložnike pri tem Lenart imenuje kar »Slovani« (Sclavi). Že 25. junija 1399 je odšel poslanec v Tolmin k tamkajšnjemu gastaldu, da bi poslali ljudi iz te pokrajine na cesto (nuncio misso Tolminum ad gastaldionem, ut mittentur homines de contrata ad stratam); čevljar mojster Bertulus je bil istočasno poslan v Bovec in kraj »Trancha« (ta je moral ležati v Nadiški dolini ali ob njej, saj so bili njegovi prebivalci dolžni v njej popravljati cesto), »da bi ukazal Slovanom, naj gredo na cesto« (ad precipiendum Sclavis, ut irent ad stratam). Avgusta je odšel Ambrož iz Porte z istim namenom v dolino reke Idrije (italijansko Judrio; in Canali Iudri), septembra pa je poklical Lenart Babossio na cesto slovenske podložnike iz vasi, ki so pripadale zemljiškemu gospodu ser Vluinu (hominibus villarum de Sclavis ser Vluini). V letu 1400 so poklicali na delo tudi slovenske podložnike iz vasi landarske gastaldije (italijansko Antro; villas gastaldie Antri, de villis de Sclauo de Antro), prebivalce vasi »Asaria«, one z Golega brda v dolini Idrije (hominibus villarum de Collibus in Canali Iudri) in prebivalce Mažerol (illi de Masarovelis; italijansko Masarolis). Marca je hodil poseben klicar v kraju »supra Vito« (preveč oddaljeno, da bi bila Sentviška gora na Tolminskem!), kjer je bila poselitev raztresena, od hiše do hiše (de domo ad domum) in pozival prebivalstvo, naj pride popravljat cesto v Nadiško dolino, dva meseca zatem je sklical klicar tudi dekane na posvet, kjer so očitno dobili podrobna navodila za novačenje podložniških delavcev. Klicar je hodil tudi po kmečkih predelih čedajske gastaldije in pozival na cesto. Podložnike in obrtnike so pri delu nadzirali nadzorniki (superstantes causa faciendi laborare), med katerimi najdemo tudi plemiče. Orodje, potrebni material in hrano so dovažali na cesto skoraj izključno z vozovi (currus); le dvakrat omenja vir tudi tovarnike oziroma tovorjenje (somerii, soma). Omenimo še, da so pripravljali hrano na trasi kuharji; po imenu poznamo Slovenca Janžeta Kočevarja, ki je pet mesecev kuhal ser Henrikui (Janze Cociuario Henrici ad stratam qui fecit coquinam quinque mensibus), za kar ga je najela čedajska komuna. V zvezi s cesto je potekala mrzlična diplomatska

dejavnost Čedad. Ambasadorji iz vrst čedajskega plemstva so odhajali na Dunaj, v Beljak, v Benetke (k bambersškemu škofu), v Videm (na zasedanje furlanskega parlamenta) in celo v Padovo. Tisti, ki so bili namenjeni k Habsburžanom in k bambersškemu škofu, so imeli dvojno nalogo: na eni strani so jim prinašali obroke vsote, ki jim jo je morala čedajska komuna izplačati, da je lahko izpeljala z omenjenima pogodbama predvidena dela. Prejemniki so jim namreč v zameno izročali privilegijske listine, s katerimi je bil Čedad pooblaščen v pogodbah navedena dela tudi dejansko izvesti. Vsote, ki jih je morala občina tozadevno žrtvovati, so bile očitno zelo visoke, kar sklepamo iz obrokov, ki so nam znani. Junija 1399 so izplačali škofu Frideriku 40 dukatov, 28. avgusta pa so mu odnesli kar 1000 dukatov in prejeli v zameno njegove privilegije (privilegiis domini episcopi super strata Plecii). Še novembra je odnesel ambasador ser Peter de Formentinis 100 dukatov Habsburžanom za poravnavo preostalih privilegijev (pro resto privilegiorum).

Z deli so pričeli takoj po sklenitvi pogodbe s Habsburžani: že junija 1399 so z vozovi dovažali na cesto železo (ferrum) in jeklo (azarum), potrebno za izdelavo orodja (imenovanega s splošno besedo feramenta). Orodje je izdelovala, ga popravljala in vzdrževala večja skupina najetih obrtnikov — kovačev (fabri, magistri fabri). Delali so na trasi in so svoje orodje pripeljali s seboj na stroške čedajske komune. Povečini so bili iz Furlanije, nekaj pa je bilo med njimi tudi Nemcev in domačinov (npr. iz Bovca in Kobarida). Domači kovači so orodje večidel popravljali, predvsem pozno jeseni in pozimi, ko so opravili nekakšno »generalno popravilo«. Potrebno železo je komuna nabavljala prek svojih dobaviteljev, pogosto pa je od izdelovalcev kupovala že zgotovljeno orodje. Orodje so kupovali celo v Vidmu. Podrobno se od orodja navajajo motike (sapi, saponi), kladiva (malei) in kiji (maze), sekire (secures siue mauarias, pichi), železni koli (palli ferrei). Za ostrenje in brušenje orodja je bilo na razpolago nekaj brusov (mollam causa accuendi... secures et alia feramenta laborantium), s katerimi so večinoma delali kovači. Med orodje velja šteti tudi vrtalne priprave (foratoria); večjo so potrebovali pri gradnji mostov (unam foratorium magnam necessarium ad pontes). Ko so tekla pripravljalna dela, je cesto do Trbiža pregledala posebna komisija, v kateri sta bila poleg čedajskega župnika dva gradbena mojstra. Očitno so imeli nalogo določiti obseg del na posameznih odsekih cestišča. Najzahtevnejša gradbena dela — poleg gradnje in popravil mostov in drugih zidanih objektov šteje sem še spodkopavanje skal — so opravljali najeti gradbeni mojstri (magistri), obrtniki furlanskega in nemškega rodu. Naročnica del jih je oskrbovala s potrebnim orodjem in materialom, hrano, včasih tudi z obleko, in jih plačevala v skladu z dogovorom. Delo na trasi je potekalo po sektorjih. Ko je prišla stalna skupina najetih obrtnikov na določen odsek ceste, so se jim pridružili za opravljanje težkih, a ne strokovnih del podložniki. Dobro poznamo le odseke v dolini Nadiže, zato jih bomo v nadaljevanju поблиže predstavili. Prebivalci ob spodnjem koncu ceste (de via inferiori), torej ob njenem izteku pred čedajskim mestom, in oni iz Šenčurja (italijansko Sanguarzo; homines de sancto Guarzio) so delali štiri dni na trasi med cerkvijo sv. Kvirina in mostom, ki se imenuje po tem svetniku (de ponte sancti Quarini usque ad ecclesias sancti Quarini; kraj se imenuje slovensko Pri mostu, italijansko Ponte S. Quirino). Podložniki iz Barnasa (Vernassio) so popravljali cesto od cerkve sv. Kvirina do Špetra (villam sancti Petri), Šempetrani pa tri dni odsek od svojega kraja do Bijerče (villam Biarzi). Podložnikom iz Ažle (Alzida, danes italijansko Azzida) je bil za tri dni odmerjen del od Bijerče do Brišča (villam de Brischis), na sektorju od Brišča do »Ulrikove hiše« (ad dictum Vorich, domo dicti Vorich) pa so obnavljali cestišče prebivalci Petjaga (Poteglacho; italijansko Ponteacco), Sarženta (Suecinto; italijansko Sorzento), Bijerče in Brišča. Od imenovane hiše naprej so delali po vsej dolini prebivalci drugih vasi (homines aliarum villarum laboraverunt per totum Canale). Poleg podložnikov se nekajkrat omenjajo težaki (manuales), ki so prihajali na traso zaslužiti skromno mezdo.

„Kaj“ je bilo treba na cesti delati? Najprej jo je bilo treba očistiti. Drevje, ki je raslo ob njej, so zasekali, ga s pomočjo vrvi vrgli na tla in, odvedli k mostovom in drugim objektom; kjer so rabili les (*duobus funibus magnis et una parva causa prostrahendi arbores ad terram et causa conducendi ligna ad pontes*). Tovrstno delo so opravljali drvarji (*marangoni*) iz podložniških vrst. V okoliških gozdovih in tam, kjer je bilo do mesta, kjer so les potrebovali, daleč, so uporabljali vrvi le za vleko lesa do posebnih, trdno narejenih in okovanih vozov (*uno forti curro misso ad stratum et necessario conducendi ligna ad pontes et causa faciendi ipsum [sc. currum] ferari*); s katerimi so les prevažali do namembnih mest. Najteže je bilo s ceste odstranjevati skalovje; še posebej takšno, ki so ga morali izsekati iz žive skale. Poleg mojstra, ki je delo vodil, so sodelovali tudi pomočniki in je odstranitev vsake večje skale prevzela po ena skupina. Njihovo delo je bilo dolgotrajno in naporno, saj so večkrat omenjene skale, ki so jih klesali po nekaj tednov pa tudi celo mesec in več! Poleg klavir in kije so rabili za lomljenje in rezanje kamna posebno orodje (*soleis et concadis factis ... causa, rumpendi et scidendi saxa*), večje skale so tudi valili z železnimi koli in drogovi (*palos ferreos magnos causa volvendi saxa*). Kamenje so drobili (*frangere lapides*) in porabljali pridobljeni material za nasipanje cestišča. Kjer je cesto ogrožala voda, je bilo treba utrditi njene bregove (*implere rivos*), na odsekih, kjer je bilo nevarno, da jo zasujejo snežni plazovi, pa postaviti ustrezne zapore (*pontes lavinarum*). Luknje na cesti so krpali (*implere foramina*) z drobirjem; nastalim ob drobljenju kamnja. Nekatere mostove (npr. onega pri cerkvi sv. Kvirina) in posamezne odseke ceste so celo tlakovali (*salizare stratum*), tako cestišče nad Bovcem (*ultra Plezium salizando stratum*) in v Nadiški dolini med Ažlo (?; Arzila) in gorskim vnožjem (*introitu montis*). Ker so bile v srednjem veku v splošnem tlakovane, le redke pomembnejše ceste,¹⁴ je vprašanje, če gre v vseh treh naših primerih za pravo tlakovanje. O tlakovanju mostov ne gre dvomiti, pri cesti pa more izraz pomeniti, da so izdelali iz nabitega kamnja le cestno podlago. Vsekakor pa govori o tem problemu vir preskopo, da bi ga bilo moč razvozljati. Gradbeno je bila najzahtevnejša zidava mostov: kamnite dele so povezovali med seboj z železnimi sponami, ki so jih zalivali v svinec (*ferris cum quibus ligate fuerunt lastre dicti pontis; plumbum ... cum quo plombati fuerunt ferri pontis*). Oktobra se je občina pogodila z zidarjem mojstrom Ambrožem, ki je na cesti precej delal, da bo za 20 dukatov na mejah komune na gori postavil gostišče (*unum albergom super strata ... expensis comunis ... in confinibus super monte*).

Pred zimo 1399/1400 je bila v glavnem obnovljena cesta do Kobarida. Gradbena dela so potekala, dokler je dopuščalo vreme; in povsem prenehala novembra. »Da bi videla cesto« (*causa videndi stratum*), je odšla 11. oktobra v Trbiž posebna komisija, v kateri sta bila poleg kaplana Lenarta še ser Bernard de Burgo Pontis in ser Viljem Lupoldi, spremljal pa jih je Henrik iz Bovca (*Henricus de Plezio*). Čez zimo so odšli zidarji in nekateri kovači povečini domov in s seboj na stroške naročnice odpeljali svoje lastno orodje. Tisto orodje, ki je bilo pa last čedadjske občine, so pozimi popravljali po posameznih krajih (npr. v Kobaridu in Starem selu), kar je zaposlilo preostale kovaške mojstre. Cesto je bilo treba prek zime vzdrževati, da je bila prehodna in v kolikor toliko dobrem stanju. Decembra so poslali posebnega poslanca, da je ukazal slovenskim podložnikom, naj popravijo cesto na tistih mestih, kjer so jo poškodovali snežni plazovi in voda (*in illis locis, ubi lavine et diluvio aquarum viam rumperat*). Cestni odsek čez Predel je bilo pozimi težko, če ne celo nemogoče uporabljati. Na cesti so bili tam namreč zameti. Šele v začetku aprila 1400 so iz Čedadu poslali k ser Henriku v Trbiž slo s pismom, v katerem so naročali, da je treba predreti zamete (*unam litteram Henrici super facto nivis frangende*). Henrik je na cesto dejansko poslal ser Sencha in nekega njegovega pomočnika in pod njunim vodstvom so bili do konca aprila očiščeni zameti med Trbižem

¹⁴ Prim. Guy Antonetti, *L'Economie médiévale*, Paris, PUF 1975, str. 45.

in Bovcem (iverunt ad aperiendum nivem seu lavinas Tarvisii usque in Plecium), za kar jima je Lenart plačal poldrugo marko solidov.

Čedajska komuna ni vedno razpolagala s potrebno gotovino, da bi pokrivala nastale stroške, zato je občasno najemala kratkoročna posojila. 28. avgusta je vrnil Lenart Židom 125 dukatov, ki so jih bili posodili občini za cesto (Iudeis ducatos CXXV, quos alios mutuaverant comuni in servitium strate), nekaj dni prej pa 27 dukatov mojstru Mianu.

Lenartova računska knjiga vsebuje zanimive podatke o cenah blaga in o medzad zaposlenih. Povzemamo nekatere, kjer je navedena tudi količina blaga oziroma število delovnih dni. Začnimo s hrano, obleko in obutvijo: star pšenice je stal 66 denarjev, kongij vina pa 67 ali 68 denarjev; vino iz okolice Rožaca, ki je slovelo po kakovosti, je veljalo dukat po kongiju. Za čiščenje in merjenje sodov, ki so držali skupaj 21 kongijev, je bilo treba plačati osem denarjev. Hlebec sladkorja (pro uno pano zucheri) je bilo treba plačati z eno marko in 10 denarji. Od obleke in obutve poznamo cene za kose plemiške noše: par čevljev (uno pari scarpurum) in hlače (sera; skupaj 18 denarjev), telovnik (zupirello) slabši 40, kvalitetnejši 60 solidov, par čevljev in par škornjev (stivales) skupaj 100 denarjev. Med materialom se omenja jeklo po ceni dva solida za funt in švinec, ki je veljal dva denarja za isto utežno enoto. Tudi zgotovljeno orodje so včasih stehali in ga plačali po teži. Tako je Lenart plačal nekemu kovaču za dve veliki kladivi, ki sta tehtali skupaj 14 funtov, po tri denarje od funta teže. Kovač, ki je predelal 58 funtov železa v motike, sekire in drugo orodje, je zaslužil eno marko denarjev. Za 13 v Vidmu kupljenih železnih kofov je bilo treba odšteti marko denarjev in šest denarjev. Posamezna motika in sekira sta veljali po 20 denarjev, velik železen kij pa 42 denarjev. Železne vezi na mostu so bile kupljene za pol marke denarjev, brusa za vzdrževanje orodja za 24 in 40 denarjev, dve dolgi in ena kratka vrv pa za poldrugo marko denarjev.

Vrsta je zapisov o ceni prevozov z vozovi. Omenili bomo le tiste, kjer so znane smeri vožnje oziroma količine prepeljanega blaga. Prevoz 21 kongijev vina iz Čedada v okolico Trbiža je stal 18 denarjev. Za prepeljavo orodja iz Kobarida v Špeter je Lenart odštél 35 denarjev občinskih sredstev. Za krajšo razdaljo sta računala dva voznika iz Čedada do delovišča vsak po 9 denarjev. Voznik, ki je prepeljal jeseni orodje s ceste v Kobarid, je zaslužil 30 denarjev. Za posameznike, npr. poslance in sle, je komuna konje najemala. Najemnina konja za pot iz Čedada v Bovec in nazaj je znašala 16 solidov, za štiri konje, ki so ponesli jeseni komisijo po cesti do Trbiža pa eno marko denarjev. Konj sam je bil vreden nekako 5 dukatov — toliko je stal tisti, ki ga je eden od občinskih uradnikov na službeni poti uničil (pro uno equo vastato). Poslanci, ki so odhajali v podložniške vasi, da bi organizirali prihod delavcev na traso, so dobivali denar za najem konja, poleg tega tudi povračilo stroškov. Za povratno pot iz Bovca v Trbiž je prejel eden od njih 24 denarjev, oni ki je potoval v Tolmin 20 solidov, tisti, ki je imel na skrbi landarsko gastaldijo pa 16 denarjev. Ambasadorji so seveda komuno stali precej več: dva sta šla v Benetke k bamberškemu škofu in dobila dve marki solidov in štiri dukate potnine. Povejmo na tem mestu še, da je stal nov okovan težji voz za prevoz lesa dve marki denarjev.

Nekaj se da povedati tudi o plačah uradnikov in delavcev. Povsem je jasno, da so stražarji zaslužili mesečno po dve marki solidov. Klicarji so dobivali, tako kot poslanci, denar, čigar vsota je bila odvisna od oddaljenosti krajev, kamor so bili poslani. Tako so prejeli po osem do deset denarjev za bližnje razdalje, lahko pa tudi do 20 solidov. Poglejmo še nekaj prejemkov tistih, ki so si služili kruh z rokami. Kovač Simon in njegov sin sta v Nadiški dolini dva meseca popravljala orodje in zaslužila 4,5 mark denarjev. Nek drug kovaški mojster je delal za tedensko plačo pol mark solidov, komuna pa mu je morala plačati tudi prevoz orodja iz Čedada in nazaj, kar jo je stalo eno marko solidov. Popravilo nerabnega železnega kija (mazia ferrea fracta) je stalo 10 denarjev. Delavci, ki so razbijali skale, so lahko dobili dnevno po 14 denarjev, pa tudi po 18 ali 20 solidov. Razlika v plači

med mojstri in drugimi delavci je bila seveda velika: dva mojstra, ki sta z dvema sodelavcema 16 dni odstranjevala neko skalo pri Kobaridu, sta zaslužila na dan po 31 solidov, eden od sodelavcev po 12, drugi pa po 14 solidov, pri čemer je prvi delal deset, drugi pa le dva dni. Kovač iz Kobarida je moral večkrat popraviti njihovo orodje in je pri tem zaslužil 60 solidov. Zidarska mojstra Ambrož in Lenart sta s sodelavcem deset dni gradila most pri sv. Kvirinu, za kar so skupaj prejeli dve marki denarjev. Mojster Ambrož sam je zaslužil z zidavo mostu nad potokom Ronac (super aquam vocatam la Rocha; ta se pri Logu [italijansko Loch] izliva v Nadižo) štiri dukate. Omenili smo že, da so opravljali ponekje težška dela poleg podložni; kov tudi plačani težaki (manuales). Tisti, ki so delali na mostu, sv. Kvirina, so zaslužili dnevno po osem denarjev.

Summary

THE RECONSTRUCTION OF THE BOVEC ROAD AT THE END OF THE 14TH — BEGINNING OF THE 15TH CENTURIES

Janez Šumrada

Basing his paper on an accounting book written in 1399/1400 by a Cividale priest, chaplain Leonard, and copied in 1902 by Vlado Levec (Arhiv SR Slovenije, Ljubljana, Priv A XXXI, fasc. 3), the author follows the reconstruction of the commercial road from Tarvisio to Cividale del Friuli passing through Slovenian territory and known in medieval sources as the Bovec road (strata Plecii, etc.); which was of a vital importance for the economic life of Cividale. The paper deals with the organisation of works, financed by the community of Cividale and discusses several issues of importance, e.g. labour force, reconstructing methods, prices of raw materials and goods, salaries.

CASOPIS ZA ZGODOVINO IN NARODOPISJE

Revija z najdaljšo tradicijo med slovensko zgodovinsko periodiko (v letu 1987 izide že njen 58. letnik) objavlja prispevke, ki niso zanimivi le za bralce iz severovzhodne Slovenije, saj posegajo tudi v širši okvir slovenske zgodovine.

ČZN izdaja Zgodovinsko društvo v Mariboru s sodelovanjem mariborske univerze. Naročiti ga je moč pri Založbi Obzorja, YU-62001 Maribor, Partizanska 5.