

STARODAVNE POTI POD KARAVANKAMI

Kje so tiste stezice, k' so včas'h bile

Tine Jarc

ABSTRACT:

Antique ways under the Karavanke mountains.

The antique and medieval roads and routes in the Visoka Gorenjska (Slovenian Highlands) region are presented and analysed. The influences in the appearance of routes, the influence of routes on the formation and growth of settlements through the influential factors, which decided where a settlement will appear and which form it will have. The remains of 4-foot wide routes, paved with flat stones, are defined as roman aged, some of them appearing already in the preantique times as amber routes. The differences between the antique, medieval and new aged routes are presented. The influence of the freight goods and transportation means (man, sumpter horses, farmer wagons), of the iron production in the region, the influence of the natural resources: easy melting iron ores and forests on the historic metallurgy, agricultural resources on the settlement, life and transportation are given. The man could carry 1 italian cent (47 kg) freights, the sumpter horse 3-4 cents, the farmer wagon could be loaded with 10 austrian cents (56 kg). The influence of the introduction of farmer wagons in the 16th century on the transformation of the settlements and life is discussed. At last two of the main antique routs in the region are presented, these remains and trasas, the displacement of this roads during the medieval times, the influence of erosion on the displacement and the influence of new settlements on the road network, are discussed.

Objavljeno v (Published by): Med Jelovico in Karavankami - Radovljiški zbornik 2000.

Splošne zgodovinske razmere

Visoka Gorenjska predstavlja širši okvir radovljiški Deželi. Leži na meji med rekami, ki se zlivajo v Črno morje, in rekami, ki se zlivajo v Jadran in tvori najvišjo točko porečja Save.

O nekdanjih obiskih tega prostora in poznejših naselitvah nam pričajo najdenine iz različnih dob. Že v kameni dobi so naseljena nekatera območja, že tedaj so te naselitve posledica predhodnega spoznavanja našega prostora in možnosti, ki jih ta prostor nudi.

Bronasta sekira, najdena na Belščici, in podobna na Belskem polju, bronast meč, najden na sotočju obeh Sav, bronasto bodalo, najdeno na Lipanci, in še mnogo drugih najdb nam priča o prisotnosti bronastodobnih ljudi predvsem na okoliških pogorjih, vendar tudi o njihovih prehodih preko dolin.

O halštatu (starejši železni dobi) pa imamo še veliko več najdenin. Te nam pričajo, da se je tedaj človek tukaj za stalno naselil. Predvsem ga je pritegnila lahko topljiva železova ruda bobovec, ki mu je omogočala enostavno pridobivanje železa, brez zahtevnih postopkov.

Do prvih naselitev našega območja prihaja v Bohinju, kjer so v okolici Studorja najdene najstarejše žlindre. Tedaj so ljudje iz sosednjega območja okoli Mosta na Soči, kjer se razvije svetolucijska kultura, začeli sprva sezonsko prihajati v Bohinj na pašo in rudarjenje, pozneje pa so se tudi stalno naselili. Če so sprva odnašali s seboj rudo in jo topili v okolici Mosta na Soči, so jo bili prisiljeni pozneje topiti v Bohinju.

Topljenje rude in kovanje železa zahtevata velike količine lesa, predelanega v oglje. Les pa so potrebovali tudi za vsakdanje življenje, pripravo hrane, ogrevanje v hladnejših letnih časih, pa tudi za izdelavo keramike. Poleg tega pa je takraten način obdelave zemljišč potrošil mnogo lesa. Požigalno obdelovanje zemlje, ki so ga takrat uporabljali, je vključevalo v kolobar tudi zaraščanje zemljišča in njegovo poznejše požiganje, da se je zemlja odpočila, pepel pa je oskrbel zemljo s potrebnimi minerali.

Velike zahteve po lesu so kmalu izpraznile okoliške gozdove, saj je bilo svetolucijsko prebivalstvo naseljeno zelo gosto. Sčasoma so bili prisiljeni prenesti energijsko najbolj zahtevne postopke enega za drugim bliže k energijskim virom, t.j. gozdovom.

Če so sprva rudo nabirali tam, kjer jo je pač bilo mogoče dobiti in jo nosili domov in tu z doma izdelanim ogljem topili rudo ter surove kepe stopljene rude (še polne ostankov žlindre in oglja) tudi prekovali, da so dobili uporabno kovino (primarno kovanje), so morali pozneje vse skupaj opraviti v bližini rudišč. To pa je zahtevalo začasno naselitev na določenem območju, kjer sta bila na razpolago ruda in les. Tedaj se razvije način življenja, ki je bil značilen za Bohinj še pred kratkim - planšarstvo. Poleti so gnali živino na planine, kjer so nabirali rude, sekali les in kuhali oglje ter lovili divjad. Očitno že tedaj nastanejo planine, ki jih poznamo še danes. Raziskave rudišč so pokazale, da se skoraj na vseh planinah nahaja tudi ruda in to tista, ki je najbolj primerna za primitivno železarjenje. Po drugi strani pa so s sekanjem lesa dobivali tudi očiščena zemljišča, potrebna za ureditev planin, kjer se je nato pasla živina.

Človek se je že v bronasti dobi bavil z živinorejo. Tedaj je, predvsem poleti, obiskoval območja v visokogorju, ki niso bila poraščena in so bila primerna za pašo. Tedaj je moral tudi prehajati preko Dežele in Blejskega kota. Ljudje so tedaj izkoristili tiste poti in prehode, ki so bili znani že vsaj tisočletje prej – jantarne poti.

Na območju, kjer je bila najdena bronasta sekira (Belščica), smo si izbrali najbolj markantno točko, ki sega nad gozdno mejo (Kamnitnik 1855m) in fotografirali dolino in poglede na sosednje pogorje, ki zapira dolino na jugu - slika 1. Podobno smo naredili z nasprotno stranjo doline. Z Rativovca smo posneli



Slika 1. Pogled s Kamnitnika na južne prehode čez Jelovico, Pokljuko in Južne bohinjske gore.



Slika 2. Pogled z Ratitovca na severne prehode čez Karavanke

Karavanke in severne prehode preko gora na Koroško – slika 2. Sliki nam predstavljata možne prehode preko mejnih gora.

V halštatu so začeli začasno naseljevati Bohinj, predvsem zgornjo bohinjsko dolino, obrobje Pokljuke in Jelovice. Tedaj nastanejo naselja na višjih točkah v Selški dolini ter na pobočjih Pokljuke na primernih mestih, kjer je dovolj vetra (Studor), ki omogoča delovanje tedanjih vetrnih peči za pridobivanje železa. V ta območja so vodile poti iz njihove stalne naselbine pri Mostu na Soči. Sčasoma pa so povezovali s potmi med seboj tudi posamezna naselja, nastale so steze od naselij do rudišč in mest, kjer so pridobivali oglje. Te poti so bile tako pomembne, da so se v mnogih slučajih ohranile do danes.

V času sezonskega bivanja so se preživljali tudi z lovom in ribolovom, s seboj so prinesli samo nekaj poljedelskih pridelkov, potrebnih za preživetje.

Ko pa so se v Bohinju stalno naselili, so prenesli tudi vse potrebno za kmetovanje in poljedelstvo. S tem so postali neodvisni od svoje prvotne naselbine. Tako nastane nova kolonija, ki se vedno bolj osamosvaja, zavzema novo naseljeno območje in se širi naprej. Sčasoma so se začeli naseljevati tudi v Blejskem kotu in na Deželi, kjer so za poljedelstvo bolj ugodni pogoji kot pa v Bohinju in Selški dolini. Naselili so se okoli Bleda, od Gorij do Zasipa in od Most do Begunj na prisojnih območjih, na najkakovostnejših zemljiščih, ki so jim omogočala ob primitivnih metodah kmetovanja preživetje preko celega leta.

Kar so prej počeli poleti, so tudi sedaj. Iz novonastalih naselbin v dolini so se poleti selili na planine in počeli isto kot prej, samo izhodišče je bilo drugo. Nova naselja so bila bližje rudiščem, gozdovom in planinam kot pa stara ob Mostu na Soči. Tako je stanje ob prehodu iz starejše v mlajšo železno dobo (laten).

V naših krajih direktnih vplivov Keltov, ki se pojavijo na Dolenjskem okoli l. –280, ni zaznati, čeprav izvira iz tega obdobja veliko najdenin. Živelj ostane isti, s tem da se reducira. Očitno pa je začetek rimske dobe ugodno vplival na razvoj prebivalstva. Zelo verjetno so to zopet sprožile zahteve po železu. Velike rimske potrebe po železu so v Noriku, del katerega je bila tudi Visoka Gorenjska, ponovno vzpodbudile pridobivanje. Prebivalstvo se je začelo množiti vse do konca rimske dobe, ko začenjajo vpadati tuja ljudstva – večinoma ne naravnost na Visoko Gorenjsko, saj je bila ta preveč oddaljena od glavnih poti, ki so povezovala Panonsko in Padsko nižino.

Pač pa so preko našega ozemlja vodile poti, ki so povezovala današnjo Koroško s Primorjem, torej poti severovzhod - jugozahod.

Sorško polje, ki je še danes slabo naseljeno, je tedaj ločevalo kot nenaseljeno območje zgornji del Gorenjske (nad Kranjem) od predela izpod Šmarne gore. Poleg tega je bilo naseljeno tudi območje vzhodno od Kokre v smeri proti Kamniku.

Poti in ceste

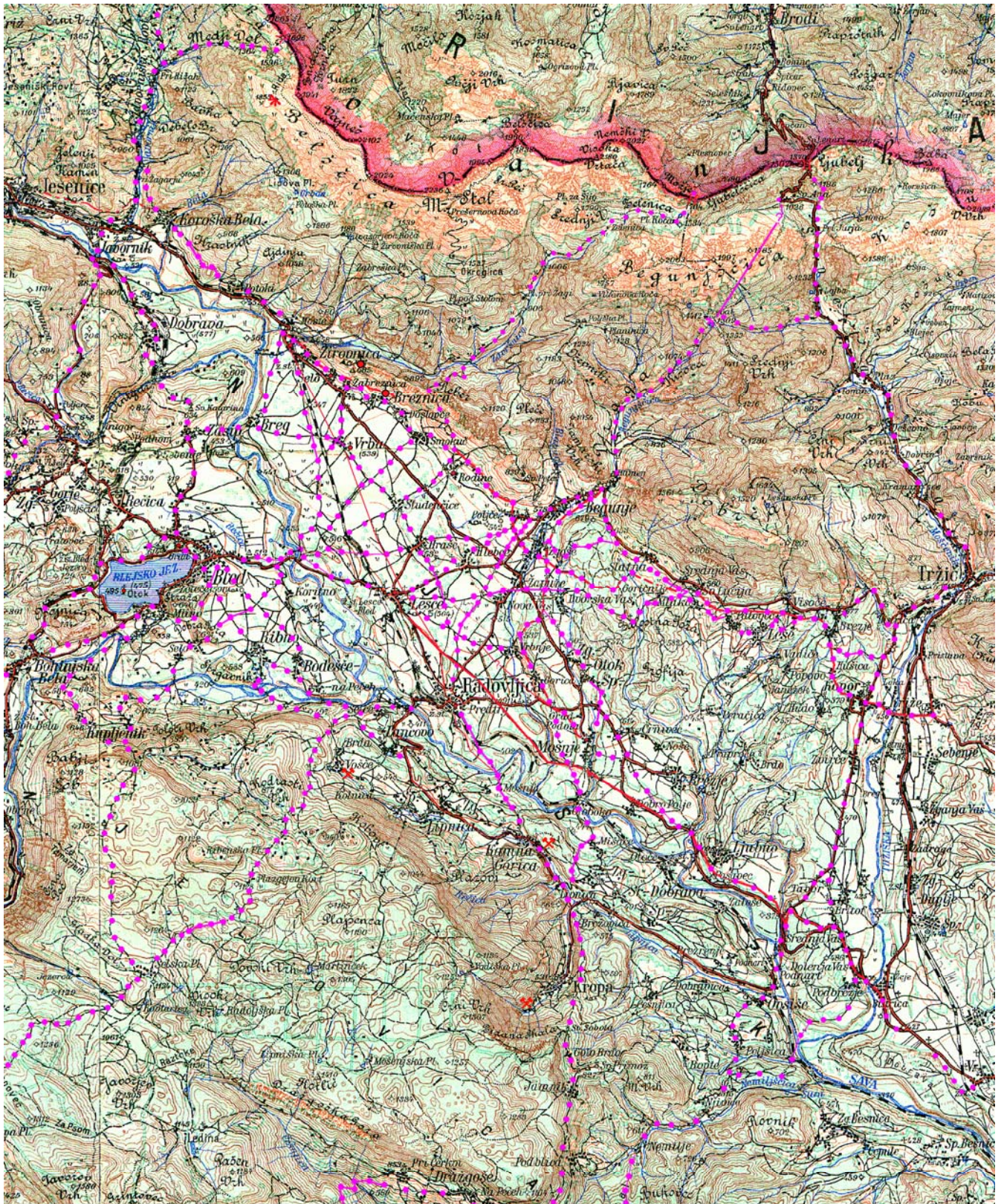
V rimski dobi nastane pot, ki pelje iz Emone v Virunum preko Carniuma (Kranja), iz Kranja pa pelje pot tudi preko Jezerskega v Iueno v Podjuni, kot nam sporoča anonimni geograf iz Ravenne v 7. stoletju.

V tem obdobju (antiki) nastane tudi pot, ki vodi iz Križ do Sv. Lucije pod Dobrčo, kjer se razcepi: en krak vodi proti Bledu, drugi pa izpod Slatne na Zgošo in Begunje ter pod Rebrum do Most in od tam preko Koroške Bele v Gornjesavsko dolino in se pri Trbižu priključi na pot čez Predil in še naprej na pot po Kanalski dolini. Od te poti se pri Podkorenu odcepi pot preko Korenskega sedla na sedanjo Koroško v takratni Bilachinium, sedanji Beljak (Villach).

V tem obdobju nastane mnogo poti, ki jih vidimo lahko še danes. Bile so speljane in izvedene tako dobro, da so večinoma zdržale še eno tisočletje – ves srednji vek, ki se je obnašal do poti in cest dokaj mačehovsko. Tedaj se torej rodi zametek današnjih povezav in današnjega cestnega omrežja.

Koridorji

V tem obdobju se uveljavijo trije koridorji, ki povezujejo Visoko Gorenjsko proti vzhodu (Carniumu, Emoni):



Sl. 3

Poti na Visoki Gorenjski okoli l. 1400

- antčne poti
- poti okoli l. 1400

1. severni po južnih pobočjih Karavank in predgorja (Rebra, Dobrče, Kriške gore) in naprej proti Kamniku ter skozi Tuhinjsko dolino naprej proti Panoniji;
2. osrednji po ježah doline Save in naprej proti sedanjima Kranju in Ljubljani in naprej proti Posavju in
3. tretji koridor južno od Save po Lipniški in Besniški dolini na vzhod, ki pa se dokončno razvije šele v srednjem veku in poteka proti Šmarjeti (sedanje Stražišče).

Vsi trije koridorji pa se med seboj tudi povezujejo, predvsem prva dva ob pritokih Save. Pomembna taka povezava je ob Kokri in Tržiški Bistrici in to po obeh straneh pritokov. V bližini pritokov se povezujeta tudi južni in osrednji koridor (Podnart – pritok Lipnice, Radovljica – pritok Save Bohinjke, Bled – pritok Rečice, Javornik - pritok Javornika).

Severni koridor vstopa na Visoko Gorenjsko pri Retnjah, osrednji pri Podbrezjah, južni pa pri Rakovici (grad Wartenberg).

Prečne povezave

Prečne povezave med koridorji pa nastopajo predvsem tam, kjer so potrebni ali prehodi ali pa je na razpolago zemlja za naselitev. Pojavijo se posamezne poti, ki potekajo v smeri sever – jug.

Take poti povezujejo običajno severne prehode preko gora z južnimi prehodi. Potekajo dokaj značilno. Vedno se držijo suhih tal in se ogibajo, kolikor je le mogoče, raznim vodam (močvirjem, potokom, itd.). Po drugi strani pa so zelo ravne, saj so bile trasirane zelo zgodaj, ko je bil celoten teritorij še prazen in so se prilagajale samo naravnim danostim, ne pa tudi ozemeljski razdeljenosti (poljska ureditev, meje med posameznimi oblastmi, itd.). V dolini potekajo v smeri posameznih iztokov z gora. Ob takih poteh se pojavijo pozneje naselja, predvsem ob križiščih prečnih poti s potmi, ki tečejo v koridorjih.

Prečne poti imajo zaradi tega, ker potekajo iz ene točke proti več nasprotnim točkam tudi različne smeri, ki bistveno odstopajo od smeri sever - jug, predvsem pa so bolj pogoste kot koridorji. Ko se pojavijo naselja, se pojavijo tudi poti med posameznimi naselji. Te poti pa marsikdaj zelo težko ločimo od prvotnih transverzalnih poti, ki potekajo večinoma ravno in ločujejo posamezne poljske ureditve, saj so se poljske ureditve prilagajale tem potem in ne obratno. Dostikrat potekajo po takih poteh meje med posameznimi naselji (srenjami). To značilnost imajo tudi prvotne poti, ki potekajo v koridorjih in so nastale pred 14. stol., ko se formirajo zadnja naselja in tudi meje med posameznimi naselji. Pozneje se meje spreminjajo še zelo malo, predvsem v posameznih podrobnostih. Te meje nam dokaj dobro podaja jožefinski kataster.

Take prvotne prečne povezave so:

1. Koroška Bela-Moste
2. Koroška Bela-Kočna-Gorje-Pokljuka-Bohinjska zgornja dolina-Sv. Janez-sedlo Suha (v zemljevidu sl. 3 označeno z zeleno barvo) ter varianta Gorje-Bled-Bohinjska Bistrica-Vrh Bače;
3. Pot Moste-Vrba-Lesce-Radovljica-Kamna Gorica-Jamnik-Dražgoše-Novak-Prtoč-Sorica-Petrovo Brdo;
4. Vrba-Savski most (prvotno brejšče - med Lescami in Bledom)
5. Rodine - Savski most - Selo-Bohinjska Bela- Bohinj-Vrh Bače
6. Rodine - Lesce (priključek na koridor in pot Moste-Jamnik)
7. Begunje-Hraše-Savski most
8. Begunje-Radovljica (priključek tudi na pot Moste-Jamnik)-Jelovica-Požlek-Sorica-Petrovo Brdo-Bača
9. Begunje-Zgoša-Ledevnica-Globoko-Zgornja Dobrava in ob sotočju Lipnice in Kroparice priključek na pot Moste-Jamnik.

10. Tržič-Bistrica pri Tržiču-Kovor-Podbrezje-bredišče na Savi-Besnica-(Podnart-Poljšica-Njivica)-Prevoje-Selška dolina

in še mnoge druge.

V srednjem veku se s prihodom novih priseljencev razvijejo nova naselja in tudi nove poti. V tej dobi ne nastajajo več nove transverzalne poti, ki bi vodile mimo naselij, razen takrat, ko to ni bilo mogoče zaradi ozemeljskih značilnosti. Večina naselij nastane ob obstoječih poteh, ki so potekale po za poti optimalnih pogojih. Ko pa se začnejo razvijati naselja, nastanejo ta tam, kjer so optimalni pogoji za razvoj naselja. Torej nastopata dva optimuma, ki se mnogokrat ne skladata; nekatere značilnosti so skupne, nekatere pa različne. Poti potekajo po suhih tleh, tam kjer se na določeno razdaljo pojavijo tudi studenci, pri katerih se je mogoče napiti in napojiti živino. Naselja pa se razvijejo tam, kjer so možne ugodne povezave s sosednjimi naselji, s poljedelskimi površinami, ki jih posamezne srenje obdelujejo, tam kjer je na razpolago primerna voda in sončna lega. Šele v 12. stol. se pričenjajo porajati tudi fužinska naselja ob posameznih potokih, ki poganjajo vodna kolesa za pogon mehov in kladiv. Ta pa niso več na sončnih legah, temveč v grapah, kjer so potoki dovolj močni, da nudijo tudi vodno moč. Ti kraji se povežejo s svojim zaledjem, kjer pridobivajo rude in oglje. Izoblikujeta se dve skupini tipičnih naselij: kmečko in fužinsko.

Oba dva tipa naselij se oblikujeta po lastnih funkcionalnih zakonitostih, tipičnih za specifične dejavnosti ter v okviru specifičnih pogojev, pod katerimi se razvijata.

Naselja

Kmečka naselja so odvisna predvsem od razpoložljive zemlje. Oblikujejo se tako, kot to zahteva zbir kmečkih funkcij. Poljska ureditev, poti in naselje se skladno razvijajo in stremijo k optimalni obdelavi zemlje ob upoštevanju vsakokratnega tehničnega znanja in transporta. Poti povezujejo posamezne hiše in polja in so sestavni del poljske ureditve.

Če so prvotna naselja temeljila predvsem na izkoriščanju človeške sile, so začeli v srednjem veku upoštevati tudi živino, ki je opravljala razna poljska dela in transport. Tako lahko opazimo značilne stopnje sprememb v naseljih, ko se začneja tovorništvo, ko se začneja uporabljati vozove, ko se pojavi železnica, največje spremembe pa prinesejo traktor, tovornjak in avtomobil. Naselja in tudi posamezne hiše se vsakokrat prilagodijo novim transportnim možnostim.

Naselja in posamezne hiše se prilagajajo tudi gradbenemu materialu, iz katerega so zgrajene hiše, poti in ceste. Če so prvotne hiše večinoma lesene, se začenjajo pred 4 stoletji pojavljati tudi zidane kmečke hiše. Do tedaj so bili zidani predvsem tisti objekti, ki so služili obrambi (obrambni stolpi, gradovi, tabori).

Če so bila vsa prvotna naselja kmečkega značaja in se v 12. stol. začenjajo pojavljati fužinska naselja, se v 13. stol. začnejo pojavljati trgi. V 13. stol. ustanovijo Ortenburžani trg Radovljico, kjer se razvije obrtna in trgovska dejavnost, predvsem pa se izmenjujejo produkti fužinarske dejavnosti v Lipniški dolini s kmečkimi produkti Dežele.

Če so se do tedaj odvijale menjave pridelkov in izdelkov (produktov) predvsem na posameznih sejmih ob raznih cerkvah (Sv. Janez v Bohinju), ki so imele primerno lego in pristope, se te menjave vedno bolj prenašajo v trge in mesta (Radovljica). To pospešuje tudi oblast, ki ima od tega svojo korist (mitnine). Če bazira moč plemstva predvsem na izkoriščanju zemlje, se porajajoči meščanski stan preživlja predvsem z obrtjo in trgovino, temu pa je potrebno prikrojiti tudi vse ostale značilnosti in način življenja. Trgi pritegnejo na sebe transport in kmalu se pojavijo nove poti in ceste. Temu se torej prilagodi celotno transportno omrežje, ki je temelj takratnemu tovorništvu.

Temu pa se pričnejo prilagajati tudi fužinarji. Začenjajo se pojavljati fužinarski podjetniki, ki se ukvarjajo predvsem z vodenjem fužin in trgovanjem, samo strokovno delo na fužinah pa prepuščajo porajajočim se rokodelcem. Tako nastanejo tudi fužinska naselja s svojimi pravicami, svoboščinami itd., od katerih

nekatera sčasoma prerastejo tudi v trge (Kropa, Jesenice), edino prvotni Tržič (Forum Lubellinum) se pojavi v 13. stol. že takoj ob nastanku kot trg.

Ko se v 16. stol. povečajo transportne potrebe, ki jim botrujejo predvsem vojaške potrebe po vojnem materialu v vojnah s Turki, sledi temu tudi povečana proizvodnja fužin. Povečana proizvodnja fužin pa potrebuje večje količine surovin, hrane in drugih potrebščin. Pojavijo se večje količine blaga, ki ga je potrebno transportirati. Tedaj tovorništvo ne zadošča več. Velike predmete (topove, zvonove) je mogoče samo prevažati in ne nositi. Temu pa sledi tudi povečan prevoz komercialnega blaga. Tedaj se zgradi nova deželna cesta iz Kranja na Podkoren in čez Korensko sedlo (del ceste od Podkorena preko Rateč in Bele Peči ter naprej proti Trbižu pa ostane, tak kot je bil do tedaj) ter podobna cesta preko Ljubelja. Obe dve cesti omogočata prevoz z majhnimi, enovprežnimi vozovi (Änzewagen).

Proizvodnja fužin na Visoki Gorenjski znaša skoraj 500 ton železnih izdelkov (Bela Peč pri tem ni upoštevana). Večino te proizvodnje se prenese na konjskih hrbtih preko južnih prehodov v smeri proti morju, del pa prevzame novozgrajena cesta. Del teh tovorov se preseli sčasoma na novo deželno cesto v smeri proti Ljubljani, del pa še vedno potuje preko hribov proti morju.

Fužina	centov	kg	tovorov
Jesenice	3000	141000	1000
Plavž	600	28200	200
Javornik	800	37600	267
Radovna	500	23500	167
Boh. Bistrica	1200	48000	400
Stara Fužina	800	37600	267
Kolnica	500	23500	167
Kamna Gorica	1000	47000	333
Kropa	2000	94000	667
skupaj	10400	488800	3468

[18,s.477]

Ocenjuje se, da je tedaj preko Visoke Gorenjske potekal promet preko 10.000 tovorov, saj je potekal promet obojestransko. Tovorniki so tovorili nazaj iz Primorja sol, vino in druge potrebščine za fužine in ostalo prebivalstvo, poleg tega pa je predstavljal tranzit skoraj enak delež kot promet z deželnimi potrebščinami in produkti. Celoten skupen promet, izmerjen v tovorih bi torej znašal okoli 14.000 tovorov.

V 14. stol. se dodatno naseli tudi Gornjesavska dolina. To v prvi vrsti lahko pripišemo ustanovitvi fužin v Beli Peči, ki uporabljajo predvsem koroško surovo železo in domače oglje. Razvije se zlasti kovaška dejavnost. Koroško železo pa se transportira (vozi) k morju predvsem preko Kanalske doline, Ljubelja in Jezerskega v smeri proti Ljubljani. Vendar so še iz časov Norika dokaj živahne poti preko Medjega dola in Kočne, ki jih uporabljajo predvsem kmečki tovorniki.

Z oživitvijo korenske ceste se spremenijo tudi razmere na Deželi. Z uvajanjem voznega prometa se spremenijo transportne razmere. Dotedanja naselja, ki ležijo ob prejšnjih vaških poteh, postanejo neuporabna. Uporaba voza pri delih na poljih pomaga pri posodobitvi poljedelstva. Ozke, dostikrat tudi strme poti, primerne za otovorjene ljudi in tovrne konje, ne zadoščajo več. Hiše, predvsem pa gospodarska poslopja je potrebno prenesti na ravnino, kjer so dostopna z vozovi. Kmečko tovorništvo dobi resnega konkurenta v furmanstvu. Kmečki promet (tako vozni kot tovorniški) in trgovina izboljšujeta gmotni položaj kmečkega prebivalstva in sčasoma omogočita zamenjavo lesenih hiš z zidanimi.

Vasi na Deželi pod gorami se po rekonstrukciji korenske ceste l. 1574 preusmerijo z novimi poslopji tako, da omogočajo uporabo voz. Če so prej bile hiše razvrščene ob vaški poti, ki je potekala vzporedno s pobočjem na meji med ravnino in pobočjem, se preselijo sedaj navzdol v ravnino, na območje med prvotno potjo in novo deželno cesto (tipičen tak primer je Zabreznica), kjer si premožnejši kmetje postavijo nove zidane domove in gospodarska poslopja. Če je bila prvotna ureditev vasi primerna za ročno delo in tovorjenje, zahteva uporaba voza drugačno razvrstitev naselja in tudi drugačne hiše.

V naselja, ki se temu trendu niso mogla prilagoditi, se je sčasoma naselil pravi nered. Razni požari (deloma tudi potresi) so v gosto grajenih naseljih z lesenimi hišami povzročili veliko škode.

Pogorelci so imeli na eni strani malo denarja za gradnjo novih hiš, po drugi strani pa so bili omejeni s tistim, kar je ostalo od prizadetega naselja oz. hiš. Tedaj nastane tako zvano gručasto naselje, ki je raztreseno, hiše usmerjene v vse smeri in transportne poti nemogoče, kot nam kaže primer Smokuča. Kjer se je razvoj naselja odvijal lahko po določenem redu, so ostale vasi funkcionalno urejene kot celote in kot posamezni domovi, kjer pa je to preprečila kaka katastrofa, pa je bila najbolj prizadeta ureditev naselja (usmeritev poslopij, transport v naselju), manj pa posamezni domovi.

Po proglasitvi ljubelske in korenske ceste za glavni komercialni cesti l. 1726 se zgradi iz Podkorena na Korensko sedlo nova cesta, po trasi katere poteka promet vse do zadnje spremembe pred 2 desetletjema. Nastane tako zvana "cesarska cesta", ki je bila dograjena l. 1734. Ta prevzame večino prometa in zada tovarništvu resen udarec. Promet se preusmeri po dolini proti Ljubljani. Tovori postajajo vse težji. Najprej se začnejo uvajati furmanski vozovi z dvojno vprego (težki do 400 kg), ki prevažajo tovore do 20 centov. Sčasoma pa se pojavijo po češkem vzoru tudi vozovi s četverovprego, ki prevažajo do 40 centov tovorov. Sčasoma se po tej cesti spelje tudi poštni promet s svojimi poštnimi postajami in gostilnami. Nastanejo manjša naselja, z velikimi, imenitnimi hišami, kot n. pr. Zgornji Otok.

Vpliv denarja na promet

V 12. stol. se začne namesto blagovne menjave uveljavljati denarni promet. Pojavi se vedno več denarnih kovnic (Breže – salzburški nadškofje, Št. Vid – koroški vojvode, Kamnik in Slovenj Gradec – andeški grofje, Oglej – patriarhi itd.). Denar začne pospeševati trgovino in promet, predvsem pa promet na daljavo. Ker potekajo tedaj vse vozne poti izven Visoke Gorenjske, se tukaj vpliv denarništva ne odraža močno, predvsem pa z nekajstoletno zakasnitvijo.

Vpliv transportnih sredstev

Dokler je ves transport opravljal človek sam, s svojimi fizičnimi sposobnostmi, so bila transportna sredstva prirejena tem možnostim. Ker je zavzemal transport velik del razpoložljivega časa, se je moralo celotno življenje in delovanje podrediti temu dejstvu.

Temu načinu so bila prirejena tudi bivališča, v katerih so ljudje živeli. Ker so živali v takih razmerah služile predvsem za prehrano in oblačenje, samo deloma tudi za obdelavo polj, manj pa tudi za transport, so bile tako vrste kot tudi količine domačih živali podrejene tem razmeram. Kot je človek najprej vse nosil sam na svojem hrbtu, so morale nositi tudi živali. Pri tem se je v naših podnebnih razmerah uveljavil predvsem konj. K bivališčem je bilo potrebno znositi in zvlačiti vse potrebno: hrano, gorivo, surovine za izdelavo raznih izdelkov, gradbeni material, itd.

Hiše so bile ob takih razmerah majhne, lesene, dobro osončene. Temu so bila podrejena tudi naselja, zato so bila v bližini surovinskih virov na dobro osončenih legah. Naselja so bila razvrščena ob poti, ki je povezovala tudi posamezne hiše. Hiše niso bile stisnjene, da so bile lahko dobro osončene.

Človek je tedaj za nošenje uporabljal koše, jerbace, košare, razne vreče (nahrbnike), krošnje itd., za tekočine pa vedra, vrče, golide, škafe, sodčke itd., ki jih je prenašal predvsem na ramenih, a tudi v rokah. Ženske so večinoma nosile na glavi, konji pa na hrbtih (tovorna sedla). Vole so uporabljali predvsem za vlačenje (oranje, vlačenje lesa itd.), tem so na čelo in roge pritrčili igo (ižen, iguc, ...), s katerim so potem vlekli ali zavirali.

Vse prej omenjene posode so uporabljali tudi za hranjenje in merjenje vsakovrstnega blaga, zato so bile uporabne v več namenov. Izdelovali so jih večinoma doma iz lesa. Spočetka predvsem za lastno potrebo, pozneje pa tudi za prodajo. Razvile so se cele vasi, ki so se bavile pretežno z izdelavo lesenih izdelkov, kot n.pr. Ravne nad Bohinjsko Bistrico.

Človek je tedaj vse težje predmete in predvsem vso kurjavo zvlačil domov takrat, ko je lahko uporabljal samotěžnice (sani za prevažanje tovorov), torej predvsem pozimi. Z njimi je zvlačil domov les za kurjavo in izdelke, seno za zimsko prehrano živali, rudo in oglje k fužinam itd.

Na Visoki Gorenjski je nadaljnjo stopnjo razvoja omogočilo šele železarstvo, ki je omogočalo izdelavo voz. Za izdelavo 300 kg težkega kmečkega voza je potrebnega okoli 120 kg železa, za izdelavo 400 kg težkega furmanskega voza pa okoli 160 kg železa. Da bi železo lahko uporabljali za vozove, je bilo potrebno najprej temeljito dvigniti količino pridobljenega železa in poceniti njegovo proizvodnjo, šele taka je omogočala izdelavo voz. Do 14. stol. se je železo in jeklo uporabljalo predvsem za izdelavo orodij in orožij, ki so prenesla relativno visoko ceno železa. Da pa se je železo pocenilo, se je morala dvigniti količina proizvedenega železa. Železarstvo pa se do te mere razvije šele v 16. stoletju.

Ločevanje novega od srednjega veka torej ne prinesejo samo razni politični dogodki, temveč temeljite gospodarske spremembe, ki vplivajo na celotno življenje in delovanje ljudi. Potrebne so temeljite spremembe v načinu razmišljanja, ki omogočajo gospodarsko preobrazbo. Ta pa ne poteka skokovito, temveč se odvija nekaj stoletij. Spremembe omogočijo predvsem promet in potovanja v druge dežele, kjer se ljudje navzamejo ondotnih vzorov, predvsem pa jih pospešujejo novo priseljeni ljudje.

Šele uporaba živali za transport omogoči večje količine transportiranega blaga. En sam človek lahko nese 1 cent (tak je bil človeški tovor še za časa Valvasorja). Konj je na poteh, ki so vodile preko Jelovice in Južnih bohinjskih gora, nosil 3 cente (laške po 47 kg), po ravninskih poteh pa 4, s kmečkim enovprežnim vozom (Änzewagen) pa je lahko peljal 10 centov (dunajskih po 56 kg).

Vozove so sicer poznali že prej, vendar jih je bilo zelo malo, saj so bili zelo dragi in si ga ni mogel privoščiti vsak kmet. Vozove so pretežno uporabljali v ravninskih predelih vzhodno od Visoke Gorenjske, predvsem pa so jih uporabljali trgovci na velike razdalje na transalpskih cestah zahodno od nas (Breže – Beljak – Kanalska dolina – Furlanija) in vzhodno od Gorenjske (Ptuj - Ljubljana – Trst).

Šele ko se je začel voz bolj uporabljati, so se spremenila tudi naselja. Sedaj je lahko kmet k hiši kadarkoli pripeljal dovolj kurjave, gradbenega materiala itd. Šele to je omogočilo izdelavo zidanih hiš in novo razvrstitev hiš, prikrojeno novim transportnim pogojem.

Ko pa človek združi transport in trgovino, postanejo hiše bahate. Človek se hoče s svojimi uspehi postaviti pred ostalimi, ki niso uspevali v taki meri kot on. Tedaj tudi ne opravlja več celotnega dela sam, temveč ga pretežno le usmerja in nadzira, za fizično delo pa mu služijo drugi ljudje.

Če je prejšnje bogastvo posameznega kmeta temeljilo samo na količini zemlje, ki jo je obdeloval, se sedaj seštejejo dohodki od kmetijstva (pridelki in izdelki) in trgovine. To velja tudi za trško in fužinarsko prebivalstvo. Razne obrti na Visoki Gorenjski, predvsem pa železarstvo, omogočajo transportiranje in preživljanje večjemu številu prebivalstva, zlasti pa se izboljšajo gmotni pogoji. Da pa se to lahko realizira, so potrebne ceste.

Za novi vek je značilna predvsem gradnja cest za vozni promet, ki omogoči večjo količino transportiranega blaga po osebi in s tem večje prihodke.

Vse te preobrazbe se začenjajo v 16. stol. Pogoji za te preobrazbe (humanizem) pa se začnejo razvijati nekaj stoletij prej (prehajanje blagovne menjave v denarni promet v 12. stol., izdelava slovenske peči v Kropi okoli l. 1350, prodaja kovanih izdelkov in ne surovega železa v 14. stol., razvoj kmečke trgovine v 15. stol. itd.).

Glavni vzgib za uvedbo voznega prometa pa je bila preusmeritev prometa čez Ljubljano. Še l. 1554 naredijo bohinjski fužinarji sami tovorniško pot skozi Štenge, ki nadomesti tovorniško pot čez Zajamo. Šele Žiga Zois zgradi l. 1776 cesto iz Bohinja do Bleda ob Savi Bohinjki, ki omogoči promet z vozovi.

Visoka Gorenjska se torej dokaj počasi prilagaja novo nastalim prometnim razmeram. Konservativno ponašanje in odpor do sprememb ji dokaj škodujeta. Vendar je bilo to drugod po Kranjski še slabše.

Prežitki nekdanjih poti in cest

Do antike se je promet na Visoki Gorenjski odvijal večinoma peš. Kar je bilo potrebno, so znosili ljudje na svojih hrbtih. Zelo verjetno botrujeta temu hribovito ozemlje in usmerjenost pokrajine k transportu sever – jug.

Tipične za to dobo so tlakovane poti, široke 4 čevljev ($3 \times 0.316 = 1.264\text{m}$ oz. cca 1,25 m), ki omogočajo udobno pešačenje.

Za normalno prenašanje tovorov s konjem potrebujemo pot široko 6 čevljev ($6 \times 0.316 = 1.896$) ali en antični stadij (1.849m), kar omogoča vodenje konja za povodec. Taka pot omogoča tudi uporabo majhnih kmečkih voz s kolotekom 3 čevljev (cca 93 cm). Vendar se je pri nas odvijal celoten promet s tovornimi konji v srednjem veku še po antičnih poteh, širokih 4 čevlje. Ker so tedaj konji hodili v karavanah, eden za drugim, v karavanah pa so potovali tudi jezdec in pešci, je ta širina poti zadoščala za redni promet od antike pa vse do uvedbe voz. Šele vlečenje tovorov in ne nošenje, je zahtevalo tako drugačno širino kot tudi drugačno podlago. Ko začne konj vleči, postajajo z velikimi kamni tlakovane poti ovira, saj je konjem pričelo polzeti. Tedaj ne ustrezajo več ne nagibi, ne širine in ne tlaki poti, kakršni so bili do tedaj.

Na naslednjih slikah 4-8 podajamo najbolj interesantne odseke na posameznih pomembnejših poteh:

- slika 4 - vzhodno od Radovljice v dolžini kakih 20 m
- slika 5 - vzhodno od Visoč v dolžini kakih 200 m (s prekinitvami)
- slika 6 - na poti na Korensko sedlo na treh mestih po kakih 10 m
- slika 7 - na poti izpod Zajame proti Bohinjski Beli nekajkrat po 10 m
- slika 8 - na poti iznad Prtovča v Sorico nekaj metrov



Antične poti

Že prej smo omenili nekaj antičnih poti, sedaj pa si bolj potanko oglejmo eno izmed njih.

Pot Kovor-Poljče-Moste-Koroška Bela-Podkoren-Beljak

Na že omenjeni poti iz Kovorja proti Begunjam in naprej proti Gornjesavski dolini opazimo, da se je trasa poti spreminjala. Pot poteka tako, da ima že pri Kovorju vsaj dva vstopa, ki ju nudi okoliško zemljišče.

Pot poteka iz Kovorja (511m) čez Hušico proti Brezjam pri Trziču. Malo za Hušico se ji pridruži pot, ki prihaja z Ljubelja preko Bistrice pri Trziču do Loke in se preko Ročevnice dvigne na omenjeno križišče. Od tu naprej pa poteka proti Brezjam pri Trziču (nekdanji Sv. Neži), od koder se usmeri proti Visočam (660m). Pot pri tem poteka ob korenih grebenov, ki segajo iz Dobrče ven proti jugu, tako da poteka skoraj vodoravno. Nekaj 100 m pred Visočami se pojavijo prvi tlaki nekdanje poti (sl. 5). Pot poteka nato skozi Visoče in izgine na grebenu pri vstopu v Hudi graben (623m). Od tu je zelo verjetno potekala v antiki tako, da se je počasi spuščala proti grebenu Vetrn, po katerem poteka danes katastrska meja med k.o. Leše in k.o. Srednja vas, a tudi današnja občinska meja med občinama Trzič in Radovljica. Ta pot seka greben Vetrn na višini 612m, kjer so še vidni ostanki (izpod nekdanje poti Sv. Lucija – Leše, ki poteka izpod sedanje ceste Begunje – Trzič). Pot se je iz grebena Vetrn spustila navzdol do Sv. Lucije (580 m).

Pot je nato potekala ob severni steni cerkve Sv. Lucije in se nato zahodno od nje ločila v dve poti:

- prva se je počasi spuščala proti dolini in dosegla na najnižji točki ledino Tacmanove tlaké (kakih 50 m izpred te ledine in ravno toliko izza te ledine najdemo zopet podobne ostanke, kot smo jih srečali pri Visočah) in se nato verjetno dvignila skozi dolino izza hriba Valavec na Dobravo in na ježo severozahodno od Dvorske vasi;
- druga pa je potekala naprej proti Slatni, kjer so pod Slatno ostanki poti, ki ji danes rečejo “volovska pot”. Ta pa se je zahodno

od Slatne zopet cepila na pot, ki se je spustila v dolino in prečkala potok Peračico ter se dvignila na Dobravo, od tu pa potekala naprej na Zgošo, drug odcep pa je preko Preske vodil k današnjemu gradu Kamen, kjer je bilo križišče s potjo, ki je prihajala iz smeri današnjih Begunj navzgor na prelaz Preval.

Omenjene poti so bile tedaj široke 4 čevlje. Danes pa so te poti ali opuščene ali pa potekajo po njih traktorske poti, te pa so razširjene na širino traktorjev in so široke okoli 1,8 m. Ostanki poti kažejo na dvojno dokaj različno gradnjo:

- prva pot poteka večinoma po bolj ravnem pobočju in nima vidnih škarp niti nad potjo niti pod njo, kamni, s katerimi je tlakovana, so ploščati, ob robu pa so taki, kot da bi bili lomljeni;
- druga pot (volovska) poteka po bolj strmem pobočju in ima na spodnji strani skoraj po vsej dolžini škarpo, grajeno iz bolj okroglih kamnov, velikosti kakih 20 cm, na zgornji strani pa ima tam, kjer poteka po bolj strmem pobočju tudi škarpo, grajeno iz kamnov velikosti kakih 40 cm.

Omenjena antična pot pa doživi v srednjem veku, v obdobju med 6. in 11. stol. dokaj velike spremembe.

Ker poteka pot po plazovitem področju pod Dobrčo, je v tem obdobju enkrat morala neka naravna katastrofa uničiti pot med Visočami in grebenom Vetrn, kjer je pobočje zelo strmo. To se je dogajalo na posameznih mestih tudi še dostikrat pozneje, saj morajo še današnja pot na tem delu vedno vzdrževati in popravljati, saj vedno kje zdrsi navzdol.

V tem obdobju so morali speljati pot iz Visoč navzdol skozi Leše in Palovče, tako da je tod ponovno vodila k Sv. Luciji, kot nam pričajo obstoječi ostanki.

Iz Palovč pa se je tedaj ponudila prilika za izpeljavo novih tras v smeri Dvorske vasi. Zelo verjetno se je to zgodilo v 11. stol., ko brikenski škof Altwin začne zaokrožati blejsko posest. Tedaj se pojavijo poti čez današnja vas Mlako ali tudi pod njo. Iz Palovč proti Dvorski vasi vodita namreč 2 poti: ena preko grebena Pobrncna, kakih 100 m jugozahodno od cerkve Sv. Lucije, in druga čez Žalostno goro. Obe se združita v dolini Peračice ob potoku Peračica in se nato preko Gline dvigneta navgor ter potekata naprej proti Dvorski vasi. Po nastanku Dvorske vasi (verjetno v 11. stol.) pa nastane pot, ki poteka iz Gline na spodnjo stran Dvorske vasi.

Za časa Jožefa II. (1780-1790) so vse te poti pod Dobrčo opisane kot zelo ozke in neprevozne in da se po njih lahko potuje samo peš in jež. Vidni ostanki pa nam prikazujejo, da so uporabljali tudi vozove, saj so kolesnice globoko zajedene v zemljišče, predvsem na prehodih preko grebenov (V Pobrnci je vsek globok kake 4 m, kot to prikazuje sl. 9, kar priča tudi o dolgotrajni uporabi voz).

O težavnem zemljišču med Vetrnim in Visočami, kjer pogosto nastajajo udori in zemeljski plazovi, ki odnašajo poti in ceste na pobočju Dobrče, zlasti ob večjih nalivih, ki zmehčajo zemljišče, imamo dovolj prič. Za časa škofa Herbersteina (1772 – 1787) je ob nalivu Lešanščica v Hudem grabnu tako narasla, da je porušila nekaj hiš okoli cerkve v Lešah in poškodovala celo cerkev Sv. Jakoba, ki je bila nato obnovljena, o čemer nam priča tudi plošča v župnišču v Lešah (sl. 10).

Poljedelstvo je danes zbrisalo večino sledov starih poti, predvsem tistih, ki jih niso več uporabljali. Ko se razvijejo naselja, nastanejo nove potrebe po drugačnih povezavah. Nad (volovsko) potjo se najprej pojavi naselje Slatna. Nad obstoječo potjo so priseljenci postavili 2 do 3 hiše in jih povezali navzdol s potjo. Tudi med hišami je potekala pot in to tako, da so bili hlevi na spodnji strani, hiše pa na zgornji strani poti.

Ko pa se je vas povečala, so speljali pot nad hišami. Nad to novo potjo so potem zgradili novo vrsto hiš in hlevov. Če imajo prve hiše in hlevi enako razporeditev kot v drugih gorskih vaseh n.pr. Dražgošah, so hiše in hlevi nad cesto razporejeni bolj svobodno.



Podobno sta nastali tudi Srednja vas in Zadnja vas. Ko nastanejo te tri nove vasi, se med seboj povežejo s potjo, ki poteka danes nekoliko pod obstoječo cesto Begunje - Tržič.

Antični poti sta od Zgoše in Begunj vodili na zahod, kjer sta se nad Poljčami zopet združili. Pot se je nato usmerila proti Mostam. Pot poteka po pobočju Rebra in deloma jo uporabljajo še danes. V Mostah je bil prvotno prehod čez potok Završnica v dolini pod sedanjim mostom. Pot se je nato strmo dvignila navzgor in se usmerila proti Potokom. Vendar predvidevamo, da je bil že v antiki zgrajen v Mostah most na sedanjem mestu, saj do 12. stol. ni bilo primerne graditelja za tak most. Moste se namreč omenjajo že l.1154-1156 in 1185, [14,s.184]. kot Hochenbrücken (visoki most).

Pot je s Potokov potem potekala čez sedlo med Gradiščem in pobočjem Belščice ter se nato začela spuščati proti sedanji Koroški Beli, kjer je bilo že v antiki naselje, kot nam pričajo najdenine.

Na Koroški Beli se je vzpela čez Kres, se spustila navzdol v Trebež ter izza Straže v smeri proti Jesenicam. Zadnje ostanke poti najdemo na Kresu, kjer se je odcepila pot preko Medjega dola na Koroško. Povezava preko Medjega dola predstavlja glavno povezavo Visoke Gorenjske s Koroško, saj je bila vzpostavljena prej kot preko Ljubelja in Korenskega sedla. Ohranila se je vse do prve svetovne vojne, ko je Koroško in Gorenjsko ločila državna meja.

Antična pot je po dolini potekala skozi Dovje, pozneje pa se zgubi (oz. ni raziskana) in se pojavi šele kakih 500 m na polju vzhodno od Podkorena. V Podkorenu zavije en krak navzgor ob potoku Krotnik ter se nato po grebenu med potokoma Krotnik in Rojca vzpenja navzgor v serpentinah do Podlomeča in naprej proti Poljani, kjer se združi s sedanjo cesto. Na odseku čez greben so na nekaterih mestih še vidni ostanki tlakov, širokih 1,25 do 1,80 m (glej sliko 6).

Drug krak pa poteka iz Podkorena čez Rateče naprej proti Trbižu, kjer se priključi na antično pot čez Predil ter na antično cesto po Kanalski dolini.

Pot Kranj-Podbrezje-Ljubno-Lesce-Bled

Druga antična pot je potekala po obsavskem koridorju iz naselja Bistrica preko potoka Tržiška Bistrica na Podbrezje (Spodnja vas, Srednja vas). Iz Srednje vasi je potekala po sedanji cesti v smeri Kovorja do križišča s cesto Tržič-Podnart (kjer je razpadla kapelica), se po majhni dolinici spustila navzdol (v smeri proti Podnartu) ter se v sredini klanca obrnila proti Ljubnemu (glej zemljevid slika 3), prečkala Lešnico in se povzpela na ježo Ljubenskega polja ter se po tej ježi usmerila na zahod in se pod Ljubnim spustila na stik pobočja z ravnino. Od tu je potekala na most čez Peračico ter od tu navzgor na Dobro polje in se usmerila naravnost proti Mošnjam, prečkala pod Mošnjami Mošenski graben in se usmerila proti zahodu po sedanji poti Radovljica - Mošnje čez Police in Preval ter med Oblo gorico in Volčevim hribom proti Lescam. Od tu je potekala naprej proti Bledu in se preko bredišča ob sedanjem savskem

mostu usmerila proti Bledu, en krak pa proti Zasipu. Že v antiki se je od te prvotne poti, ki je obstajala še pred rimskim obdobjem, odcepilo nekaj poti. Ena izmed njih se je odcepila v Peraškem klancu in potekala preko Dobrega polja v smeri Črničca in naprej čez Staro Dobravo na ježo nad Dvorsko vasjo, kjer se je združila z ono, ki je prišla od Sv. Lucije. Druga pot se je odcepila v smeri Mošenj preden se je prvotna pot spustila navzdol v Mošenjsko grapo ter naprej v Mošnje (rimskodobne najdenine) ter od tu preko Resja v smeri proti Dobravcam.

Na stari cesti iz Podvina proti Radovljici, na klancu pod Resjem, obstajajo ostanki tlakovane poti (1,25m, slika 4). Kam je od tod je vodila ta pot naprej, ni več gotovo. Na poljih vasi Vrbnje (Zelnikih) se vidijo včasih po nalivih še svetle proge, kjer verjetno izprano kamenje priča o nekdanji poti v smeri proti Lescam, lahko pa se je priključila tudi v smeri proti Radovljici, mogoče celo po nekdanji cesti v Radovljico. Zanesljivih in dovolj obsežnih ostankov še ni bilo ugotovljenih.

Obstaja še mnogo antičnih poti, ki so jih večinoma uporabljali tudi še v srednjem veku in jih deloma uporabljajo še danes, predvsem na območju med Lescami, Rodinami, Žirovnico in Bregom, kjer so se posamezne vasi povezovale med seboj, a tudi v smeri Bleda in Korenskega sedla.

Viri:

1. Adam, Stane: Clemidium anonimnega geografa iz Ravenne, samozaložba, Radovljica, 1999
2. Adam, Stane: Doneski za zgodovino Radovljice v srednjem veku, 2. zvezek, Zgodnji Ortenburžani in Radovljica, samozaložba, Radovljica, 1999
3. Blaznik, Pavle: Stare prometne povezave med Škofjo Loko in Freisingom, Loški Razgledi XV/1968, Muzejsko društvo Škofja Loka, 1968
4. Božič, Dragan: O zakladu poznorimskih novcev v Slatni pod Dobrčo in zgodnjekrščanskih mozaikih v Lescah, Radovljiški zbornik 1995, Občina Radovljica,
5. Brank, Rajko: Prazgodovinske poselitve okolice Rudnega in Dražgoš na Gorenjskem, Loški Razgledi XXIV/1977, Muzejsko društvo Škofja Loka, 1977
6. Brank, Rajko: Sledovi prazgodovinskih naselitev na Babniku in na Kraju v Selški dolini, Loški Razgledi XXI/1974, Muzejsko društvo Škofja Loka, 1974
7. Černe, Vid: Borovška vas, monografija o Kranjski Gori - prispevek, 1992
8. Gabrovec, Stane: Prazgodovina Bohinja, Bohinjski Zbornik 1987, Skupščina občine Radovljica Radovljica, 1987
9. Gestrin, Ferdo: Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16.stoletja, SAZU, Ljubljana, 1965
10. Gestrin, Ferdo: Trgovina in obrt v Radovljici do 17.stoletja, Radovljiški zbornik 1995, Občina Radovljica, Radovljica, 1995
11. Holz, Eva: Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju, Znanstvenoraziskovalni center SAZU, Ljubljana, 1994
12. Jakič, Ivan: Gradovi, graščine in dvorci na Slovenskem, Didakta, Radovljica, 1995
13. Jarc, Tine: Srednjeveške poti in železarstvo na Visoki Gorenjski, samozaložba, Radovljica, 1999
14. Kosi, Miha: Potujoči srednji vek - Cesta popotnik in promet na Slovenskem med antiko in 16. stoletjem, Založba ZRC, Ljubljana, 1998
15. Melik, Anton: Planine v Julijskih Alpah, SAZU, Inst. za geografijo, 1950

16. Meterc, Janez: Sledovi prazgodovinskega rudarjenja in železarstva v Triglavskem pogorju, samozaložba, vezan tipkopolis, 1989
17. Meterc, Janez: Pregled zgodovine Lesc do 18.stoletja, Leški Zbornik 1999, Turistično društvo Lesce, 1999
18. Müllner, Alfons: Geschichte des Eisens in Krain, Görz und Istrien von der Urzeit bis zum Anfange des XIX.Jahrhunderts, Verlag von Halm und Goldmann, Wien und Leipzig, 1909
19. Pleterski, Andrej: Staroslovansko grobišče na Sandrovi polici v Predtrgu pri Radovljici, Arheološki vestnik, Šašlov zbornik, SAZU, Inštitut za Arheologijo, Ljubljana, 1990
20. Prešeren, Dušan: Numizmatika, falaristika, Jeseniški Zbornik 1991, Skupščina občine Jesenice, 1991
21. Rjazancev, Aleksander: Poskusno taljenje bobovca v vetrni peči v Studorju, Železar, 1962
22. Sagadin, Milan: Poznoantična in staroslovanska najdišča v Jeseniški občini, Jeseniški Zbornik 1985, Kulturna skupnost Jesenice, 1985
23. Savnik, Roman: Krajevni leksikon Slovenije, I. knjiga, Zahodna Slovenija, DZS, Ljubljana, 1968
24. Sinobad, Jure (ed): Radovljiški zbornik 1995, Občina Radovljica, 1995
25. Valič, Andrej: Po zgodovinskih poteh okoli Jesenic, Jeseniški Zbornik 1964, Občina Jesenice, 1964
26. Valvasor, J.W.: Die Ehre des Hertzogthums Crain, samozaložba, Bogenšperk, 1689
27. Žontar, Josip: Zgodovina mesta Kranja, Muzejsko društvo za Slovenijo, Ljubljana, 1939
28. Žontar, Majda: Cesta in poštni promet čez Jesenice in Koren na Koroško v času do prve svetovne vojne, Jeseniški Zbornik 1995, Muzejsko društvo Jesenice, 1995
29. Žontar, Majda: Pota in promet čez Ljubelj, Koren in Jezerski vrh, Kranjski zbornik, 1975
30. CA: Arheološka najdišča Slovenije, SAZU, DZS, 1975