

1.01 Izvirni znanstveni članek

UDK 625.7(497.472)"16/18"

Prejeto: 21. 8. 2015

**Eva Holz**

dr., znanstvena svetnica v pokoju, ZRC SAZU, Zgodovinski inštitut Milka Kosa, Novi trg 2, SI-1000 Ljubljana
E-pošta: eva.holz@zrc-sazu.si

Cestne povezave na Krasu od konca 17. do sredine 19. stoletja

IZVLEČEK

Članek podaja kratek pregled cestnih povezav na območju Krasa od konca 17. do sredine 19. stoletja. Opisane so težave, na katere so naleteli tovorniki, vozniki in popotniki – med njimi je bila nedvomno najhujša burja na območju Gabrka. Prav tako so bili omembe vredni cestni razbojniki, ki so gospodarili na tem območju. Čez Kras in na sam Kras so potovali posamezni učenjaki, ki so jih zanimali kraški pojavi, v 18. stoletju pa je Kras sodil celo med izobraževalna potovanja mladih plemičev in bogatih meščanskih sinov. Težave, ki so bile povezane s potovanjem po cestah, so se v desetletjih spreminjale, ko pa je bila dograjena železniška povezava Dunaj–Trst, so se potovalne razmere povsem spremenile.

KLJUČNE BESEDE

Kras, cesarska cesta, cestne povezave, vozniki, zakupniki

ABSTRACT

ROAD CONNECTIONS IN THE KARST FROM THE END OF THE 17TH TO THE MID-19TH CENTURY

The article provides a summary overview of road connections in the Karst from the end of the 17th to the mid-19th century. It describes difficulties encountered by freight transporters, drivers and travellers, with bora in the Gabrk area being undoubtedly the worst. Also worth mentioning were road bandits who controlled the area. Some scholars journeyed through or to the Karst to explore the karst phenomena. In the 18th century, the Karst was even on the list of educational trips for young noblemen and sons of wealthy bourgeois families. Road transportation faced different obstacles over decades, but a complete change in travel conditions came about with the construction of the railway line Vienna–Trieste.

KEY WORDS

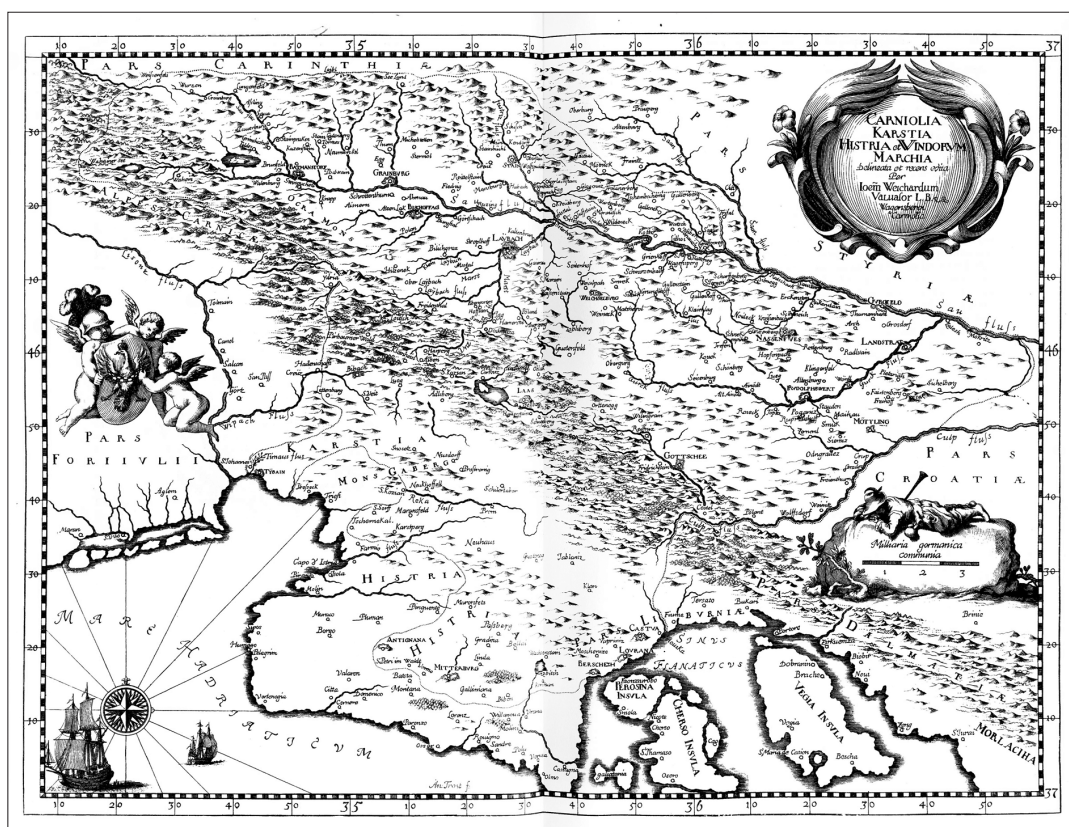
Karst, imperial road, road connections, drivers, leaseholders

Trgovina in promet sta med seboj tesno povezana. V časih pred uvajanjem železnice so bile vodne poti najugodnejše za hiter in primerno cenen prevoz večjih količin blaga. V deželah, kjer so bile plovne poti skromne ali pa jih sploh ni bilo, se je bilo treba sprijazniti s tovorjenjem in kasneje z vožnjo po bolj ali manj dobrih in varnih cestah. Med območja, kjer so bile vodne poti dokaj omejene, je sodil tudi precejšen predel slovenskega ozemlja. Vzdrževanje cestnega omrežja, ki je raslo počasi, je bilo za državo in deželo v 18. in 19. stoletju dokaj zahtevna naloga, saj je za zahtevnejša dela denarja vedno primanjkovalo. Do denarja sta država in dežela skušali priti s pomočjo mitnic in mitnine, ki jo je bilo treba plačevati na cestah, z dajanjem posameznih cestnih predelov v zakup, z odkupom od cestne tlake, v drugi polovici 19. stoletja pa še s prikladami na neposredne cesarske davke.

17. IN 18. STOLETJE

Prometne povezave med obmorskimi mesti in notranjostjo slovenskega prostora, tudi čez ozemlje, ki ga danes imenujemo Kras, so bile znane že iz antike.¹ V 17. stoletju je razmere na Krasu v *Slavi vojvodine Kranjske* opisal Janez Vajkard Valvasor. Četrty del Kranjske imenuje »Inner Crain oder Karst vnd Poyg«.² Po njegovem mnenju Kraševci živijo na prostoru med gospodvom in gradom Školj, Devinom in Sv. Ivanom.

Kraševci naj bi govorili poseben jezik in imeli posebna oblačila. Vino je bilo njihov pomemben pridelek, ki so ga na lastnih plečih v mehovich nosili v druge predele Kranjske. Zaradi slabih poti na Krasu je bil po Valvasorjevem mnenju to edini varen način tovorjenja te dragocene tekočine.³ Poleg vina so Kraševci (in Čiči) tovorili tudi morsko sol. Prinašali



»Carniola, Karstia, Histria et Windorum Marchia«. Ta Valvasorjev zemljevid nazorno prikazuje obseg Krasa v njegovem času (Valvasor, *Die Ehre*, II).

Dobro je vedeti tudi to, da so bile ceste tega časa zelo ranljive, saj so bile makadamske. Uničevali so jih slabo vreme, njihovi uporabniki in okoliški prebivalci. Popravila so bila draga in zamudna, kar se je na koncu odražalo v ceni prepeljanega blaga ali prevoza potnikov. Cestne uporabnike so zanimali predvsem varnost na cesti, najkrajša možna pot do cilja in kakovost same ceste.

so jo do Cerknice, kjer je bil trg za morsko sol; tu so jo kupovali kranjski tovarniki in jo prenašali naprej v notranjost dežele, do Cerknice pa so pritovorili žito.⁴

¹ Kosi, *Potujoči srednji vek*; Ivanić, *Das Straßenwesen*; Rutar, *Krains*.

² Valvasor, *Die Ehre*, II, str. 253.

³ Valvasor, *Die Ehre*, II, str. 255–256.

⁴ Valvasor, *Die Ehre*, XI, str. 55.

Ta trgovina se mu ni zdelala nič spotikljivega, saj po njegovem mnenju na Krasu niso pridelali dovolj žita za lastno prehrano.

Druga značilnost, ki jo poudarja Valvasor in je vplivala na tedanji promet, je bila burja. Posebno močna je bila na območju Gabrka, hriba med Sežano in Trstom, čez katerega je bila tedaj in tudi še kasneje speljana deželna cesta iz Postojne proti Trstu. Kadar je pihala močna burja, ki je lahko prevrnila ne le človeka, pač pa celo natovorjenega konja, so morali popotniki in tovarniki počakati ali se vrniti, od koder so prišli. Če bi pot nadaljevali, jim je grozilo, da bodo zmrznili v snežnih zametih in burji.⁵

O samih poteh po Krasu je Valvasor spregovoril le posredno, kot npr. o problemih potnikov in tovarnikov čez Gabrko. Zanimiva je tudi njegova pripomba, da je na Krasu zaradi kamenja in skal še podnevi težko najti pravo pot, potovanje ponoči pa se lahko žalostno konča.⁶ Deželna cesta iz Ljubljane proti Trstu ali Reki je prečkala Kras. Grad in gospostvo Hasberg (Planina) sta bila od Ljubljane oddaljena 5 milj,⁷ od Postojne in Cerknice 1 miljo, od Planine in deželne ceste pa $\frac{1}{4}$ ure.⁸ Deželna cesta je šla nato naprej mimo Planine, ki je od Ljubljane oddaljena 5, od Trsta pa 7 milj. Po cesti je potovalo različno blago, zato je bila na Planini tudi mitnica.⁹

V Valvasorjevem času je bila Postojna že pomembno križišče na deželni cesti Ljubljana–Trst. Tu se je odcepila cesta proti Reki, ki je bila tedaj inkorporirana Kranjski.¹⁰ Naslednji kraj, ki je ležal ob deželni cesti in je bil v Valvasorjevem času pomemben, so bile Senožeče. Od Ljubljane so bile oddaljene 6 milj, od Trsta pa 3. V trgu je bilo skladišče soli, ki so jo tedensko prinašali Kraševci in je bila tu naprodaj.¹¹

Potovanje je bilo za tovarnike in popotnike nevarno ne le zaradi slabih poti in bližine Turčije, pač pa tudi zaradi domačih cestnih razbojnikov. Odcep ceste proti Reki je Valvasor opisal posredno, ko je govoril o napadu cestnih razbojnikov na trgovsko karavano, ki se je vračala s sejma na Reki. V spopadu je bil en kranjski trgovec ubit in kranjska deželna oblast je na ljubljanskem gradu zaprla krčmarje ob deželni cesti, ki so imeli krčme v krajih Škalnica, Lipa in Dolenje. Obtoženi so bili pomoči roparjem, nudili naj bi jim prenočišče, hrano in skrivališče, saj se ti sicer v teh krajih ne bi mogli obdržati. Po tem dogodku je oblast kmetom, ki so živeli v bližini ceste, ukazala, naj jo v času sejma na Reki noč in dan nadzorujejo. Tako

naj bi se trgovci in popotniki po njej vsaj nekoliko varneje vračali.¹²

S spremembami na gospodarskem področju, predvsem v trgovini in obrti, so se morale spremeniti tudi razmere v prometu. Tako imamo nekaj podatkov o cestah čez Kras ali okoli njega z začetka 18. stoletja, ko so bile razmere na cestah zelo slabe. Franc Jurij pl. Moršonič (Morschonitsch), mitničar na Planini, je 12. julija 1702 kranjskemu deželnemu glavarju Francu Antonu grofu Lanthieriju poročal, da je del ceste od Vrhnike do Trsta zanič, ker tega predela že vrsto let niso vzdrževali. Obljubil je, da bo poslal dopis tako vicedomu kot tudi drugim mitničarjem, katerih cestne predele je treba delno ali popolnoma popraviti. Zaradi potreb vojske so včasih pokrpali posamezne najslabše odseke, kot npr. na predelu ceste od Postojne in Landola do Razdrtega.¹³ Leta 1707 so bile na Planinskem polju velike poplave, ki že tako uničeni cesti niso koristile.¹⁴ Leta 1713 je na Kranjskem izšel patent, ki so ga podpisali vsi vodilni funkcionarji Kranjske: vicedom, deželni glavar, upravitelj in stanovski odbor. Na tako odločitev je precej vplival primeren pritisk s cesarskega dvora.¹⁵ Ta patent je skušal doseči organizirano in usklajeno popravilo cest, ki bi zajelo celotno območje Kranjske. Tedaj je že postalo jasno, da so slabe in nevarne ceste ovira za razvoj gospodarstva. Zaradi pomanjkanja denarja je ta velikopotezni načrt propadel, ostal pa je dokaj podroben popis tedaj relevantnih cest, pa tudi tega, kdo so lastniki, ki so dolžni vzdrževati in popravljati posamezne cestne odseke; navedeni so tudi tisti, ki bi morali dela nadzorovati. V popisu je navedenih 48 cestnih odsekov, v čistopisu, ki je sledil, pa 55. Opisane so težave, ki so se pojavljale na teh odsekih, pa tudi cerkvena in posvetna gospostva in sama dežela Kranjska, ki bi morali popravljati posamezne cestne odseke ali posamezne mostove na njih. Gospostva bi morala organizirati delo, ki bi ga opravili podložniki s cestno tlako. Od omenjenih 55 cestnih odsekov se jih na širše območje Krasa nanaša enajst. Smer Ljubljana–Trst, ki tu nima posebnega imena, je pa bila pomembna prometna povezava, je bila razdeljena na štiri odseke: od Ljubljane do Vrhnike, od Vrhnike do Gorenjega Logatca, od Planine do Landola in od Razdrtega do Senožeč. Nanjo so se navezoval nekatere pomembnejše stranske poti. Najtežji je bil predel na območju notranjskega Krasa.¹⁶

Posamezni cestni odseki, ki so povezovali kraje na Krasu po razdelitvi 21. julija 1713, so bili:

»21. Od Ribnice do Loža. V tem popisu je tudi opis ceste od Loža do Jurišča in naprej do Trnovega. Gospostvo Snežnik mora cesto vzdrževati z dohodki mitnice.

⁵ Valvasor, *Die Ehre*, II, str. 263–264, in XI, str. 402.

⁶ Valvasor, *Die Ehre*, XI, str. 403.

⁷ Razdalje so na Kranjskem vsaj od 16. stoletja dalje take: 1 dunajska poštna milja je 7,5859 km, 1 milja je merila 4000 sežnjev, 1 seženj je 1,896 m in 1 čevlj je 31,6 cm (gl. Vilfan, *Prispevki k zgodovini mer*, str. 59).

⁸ Valvasor, *Die Ehre*, XI, str. 267.

⁹ Valvasor, *Die Ehre*, XI, str. 13–14.

¹⁰ Valvasor, *Die Ehre*, XI, str. 609.

¹¹ Valvasor, *Die Ehre*, XI, str. 522–523, in še posebno Vilfan, *K zgodovini*.

¹² Valvasor, *Die Ehre*, XI, str. 496.

¹³ Ivanič, *Das Straßenwesen*, str. 52.

¹⁴ Korošec, *Naš prostor*, str. 75–76.

¹⁵ Šorn, *Modernizacija*, str. 64.

¹⁶ Prav tam.

22. Od Loža do Postojne. Gospostvi Lož in Snežnik morata cesto vzdrževati tako daleč, do koder seže deželno sodišče. Enako gospostvo Šteberk v svojem sodnem okraju, ker imajo mitnico.

23. Od Postojne do Trnovega ali Bistrice. Tu mora dežela (deželni stanovi) vzdrževati cesto do zidanega mostu pod Rakitnikom, most pa mora vzdrževati dvorna komora. Nadaljevanje ceste mora popravljati gospostvo Prem, ki ima za to tudi mitnico. To gospostvo mora vzdrževati tudi most čez vodo Bistrico ali Reko nedaleč od vasi Bistrica. Od Trnovega do Škalnice pri cestnih popravilih dežela ni udeležena. Gospostvo Prem vzdržuje most in cesto v svojem deželno-sodnem distriktu. Prav tako gospostvo Novi grad v svojem deželno-sodnem distriktu. Pri Škalnici ima mitnico gospostvo Švarcenek, zato mora popravljati cesto, kadar je potrebno. Posestvo Mune mora do Staroda vzdrževati cesto v primernem stanju. Gospostvi Jablanica in Gotnik morata od Trnovega do Klane brez deželne finančne pomoči vzdrževati cesto z deželno tlako.

24. Od Postojne do Razdrtega je cesto popravljala dežela (deželni stanovi), dvorna komora pa je morala na tem cestnem odseku popravljati mostove. Za vzdrževanje te ceste morajo z deželno tlako skrbeti grofija Postojna, gospostvo Prestranek in gospostvo Orehek. Prav tako morajo na deželno tlako tudi podložniki tako cerkvenih kot posvetnih posesti, ki ležijo v bližini ceste. Gospod Janez Franc pl. Kreuzberg pa bo nadzoroval izboljšavo tega cestnega predela.

25. Od Loža do Unca in proti Postojni. Ta cesta je že opisana. Od Unca pa gre še stranska cesta do Hasberga in naprej do Planine. Gospostvo Hasberg ima mitnico, zato mora vzdrževati tudi leseni most pod gradom.

26. Od Ljubljane do Vrhnike. Cesarski nakladni urad ima vodno mitnico v Ljubljani in pobira naklado, prav tako se plačuje tudi cestnina na mitnici na Vrhniki. Iz teh dohodkov se vzdržuje cesta in mostovi brez finančnega sodelovanja dežele.

27. Od Vrhnike do Gorenjega Logatca in naprej do Planine. Cesto do Gorenjega Logatca mora vzdrževati dvorna komora, prav tako tudi del do Planine s tamkajšnjim zidanim mostom vred. Dežela ne prispeva nič.

28. Od Planine do Landola in Razdrtega mora cesto vzdrževati dežela Kranjska (stanovi). Deželno tlako pa morajo prispevati gospostvo Hasberg, grofija Postojna, gospostvo Predjama, stiški podložniki in vas Gorenje Razdrto, ki spada že pod Gorico. To cesto je treba povsod posipati, dela bo nadzoroval Janez Anton pl. Schmuzenhaus.

29. Od Razdrtega do Senožeč in čez Gabrk proti Lokvi, ki že spada pod Švarcenek in Gorico; tu se začena tržaški teritorij. Od Razdrtega do švarceneškega teritorija mora cesto popravljati gospostvo Senožeče, ker ima za to mitnico. Nadzor nad deli bo imel mitničar v Senožečah.

30. Od Razdrtega do Št. Vida (Podnanos) v Vipavi (Vipavski dolini) čez hrib Rebernice. To cesto mora vzdrževati gospostvo Senožeče s pomočjo deželne tlake. Ob vznožju gore ima mitnico Juanut.¹⁷ Nadzor nad deli bo imel Janez Anton pl. Schmuzenhaus.

31. Od Št. Vida do Vipave in mostu v Ajdovščini. Vzdrževanje poti pripada gospostvu Vipava, ta pa ga opravi z deželno tlako. Most v Ajdovščini mora vzdrževati gospod pl. Flachenfeld. Za to je že od nekdaj oproščen plačevanja vinskega davka na iztočeno vino v svoji hiši v Razdrtem. Most pod Sv. Križem (Vipavski križ) čez Vipavo mora vzdrževati gospostvo Planina. Mitničar v Razdrtem bo nadzoroval mostove.

32. Od Vrhnike do Razdrtega skozi Hruški gozd in naprej do mostu v Ajdovščini. Od Vrhnike do Logatca mora cesto vzdrževati dvorna komora, od Gorenjega Logatca do Razdrtega pa deželni stanovi. Deželno tlako morata prispevati gospostvo Logatec in posestvo Trilek. Nadzor bo pripadal mitničarju v Razdrtem. Dvorna komora mora vzdrževati cesto od Razdrtega do mostu v Ajdovščini.¹⁸

Načrt je bil očitno preobsežen, obremenitve cerkvenih in posvetnih gospodstev prevelike, denarja pa je bilo premalo, da bi ga lahko uresničili. Resneje so se ceste Ljubljana–Trst lotili šele deset let kasneje.

Ko je cesar Karel VI. leta 1717 razglasil svobodno plovbo po Jadranskem morju ter nato leta 1719 še Trst in Reko za svobodni pristanišči, tako da je postala državna cesta Dunaj–Trst res pomembna povezava za trgovino na dolge razdalje,¹⁹ je bilo treba urediti tudi ceste čez Kras. Vendar pa zanemarjenih poti, ki so bile primerne za pešačenje, tovarjenje in manjše kmečke vozove, ni bilo mogoče v kratkem času popraviti tako, da bi po njih lahko vozili težki tovarni vozovi, kot so jih poznali npr. na Češkem.²⁰ Cestna popravila in gradnja novih cestnih odsekov so zaznamovali vse 18. stoletje, kot so ga na drugi strani zaznamovale vojne, ki so terjale ogromno človeških življenj in velikanske vsote denarja.

Vendar pa z deli niso pretirano hiteli. Tako se je npr. pri Razdrtem že okrog leta 1660 podrl most, na državne stroške pa so ga znova postavili leta 1723.²¹ Dela na Krasu je v letih 1718–1724 nadzoroval Franc Anton pl. Steinberg.²² Že leta 1719 so na tem območju razstreljevali skale s smodnikom in cesto razširili na 360 do 370 cm.²³ Širina voz na Kranjskem je bila v tej dobi od 120 do 130 cm, tako da sta se sedaj lahko dva vozova srečala brez večjih težav.²⁴ Pri cestnih popravilih v letih 1718–1721 so za vso Kranjsko po-

¹⁷ Juanut = Žvanut; morda gre za kraj Žvanuti, kjer je bila mitnica.

¹⁸ ARS, AS 2, I. Registratura, fasc. 527 a, škatla 767.

¹⁹ Vilfan, Prometni položaj.

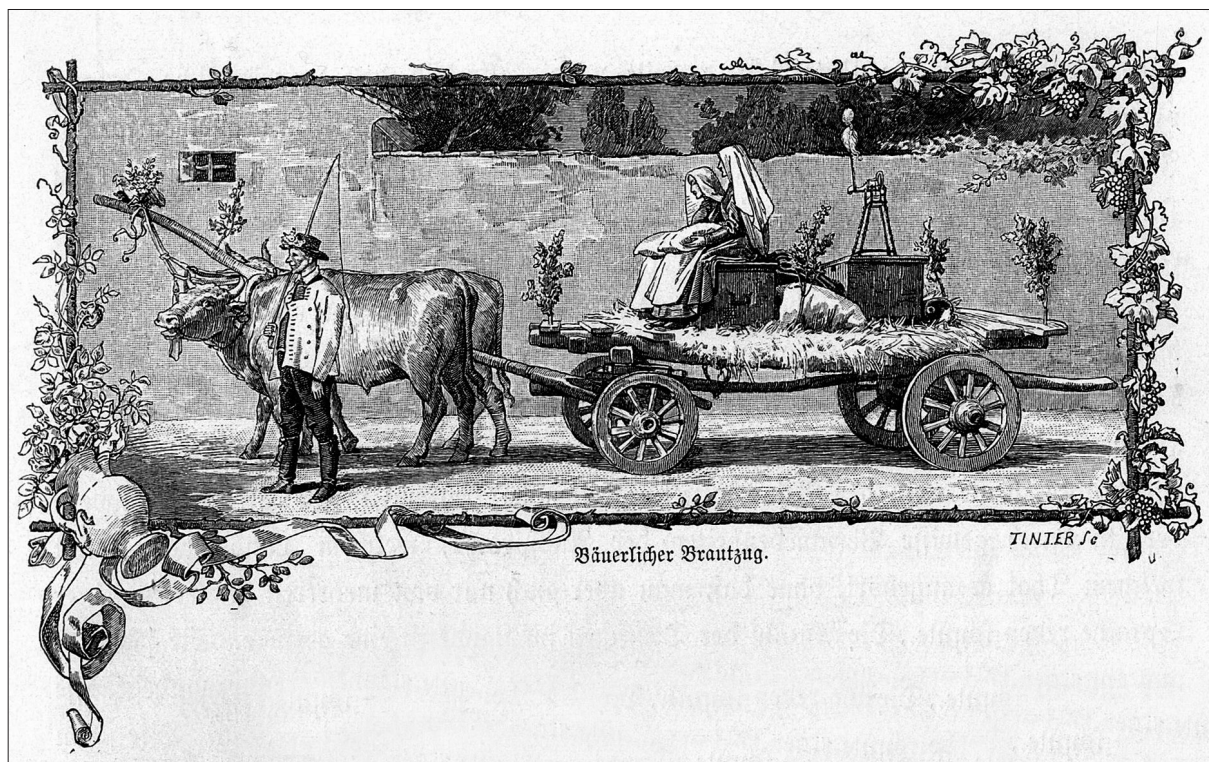
²⁰ Helmedach, *Das Verkehrssystem*, str. 47–273.

²¹ Šorn, *Začetki industrije*, str. 30.

²² Rakovec, Steinberg, SBL, III, str. 460.

²³ Šorn, *Modernizacija*, str. 69.

²⁴ Prav tam, str. 77.



Kmečki voz z volovsko vprego (Die österreichische Monarchie in Wort und Bild. Das Küstenland. Wien 1891, str. 161).

rabili 5880 fl., polovica tega denarja je šla za dela na Krasu.²⁵ Steinberg je v letih 1717–1720 kot deželni cestni komisar opozoril na nevarnost reke Unice zaradi njenih pogostih poplav in na to, da je treba za večjo varnost in pretočnost prometa nujno zgraditi novo cesto čez Unec proti Postojni,²⁶ saj je bila cesta Ljubljana–Trst na začetku 18. stoletja že precej obremenjena. Kmečki vozovi so iz Trsta v Ljubljano v enem letu prepeljali do 15.000 ton (300.000 starih centov (1 cent je 56 kg)) tovara, v Trst pa približno 10.000 ton (približno 200.000 starih centov). Voz, v katerega je bil vprežen par volov, je od Vrhnike do Planine prepeljal približno 560 kg, težki tovorni vozovi, ki jih je vlekla konjska vprega praviloma štirih težkih konj, pa do 3,36 tone.²⁷

Pri Planini je bilo treba pripraviti posebno cesto, da so se vozniki lahko izognili poplavam reke Unice, ki jim je bila izpostavljena stara cesta in na kar je opozarjal že Steinberg; voznikom tako ne bi bilo treba čakati, da se povodenj umakne, ali se pustiti izsiljevati čolnarjem. Sicer pa je bila cesta na tem odseku dokaj slaba, z velikimi vzponi in spusti, ter zato že v lepem vremenu težko prevozna, saj so vozniki praviloma potrebovali pripravo.²⁸ Težaven je bil tudi

teren med Divačo in Lokvo, kjer je bila prav tako potrebna priprava. Pod Britofom na Fameljskem polju je bila mitnica, kasneje se je tu odcepila okrajna cesta čez Gabrk v Senožeče. Po letu 1780 so ta del ceste preusmerili tako, da je šla v smeri Senožeče–Suha-dole–Štorije–Sežana–Opčine–Trst. V rabi sta ostali obe cesti.²⁹

Načini urejanja in gradnje cest v 18. stoletju, obdobje, ko ceste urejajo deželni stanovi, čas zakupa cestnih del

Po propadlem poskusu sistematičnega popravila cest leta 1713 je ostalo vse po starem do leta 1746/47. V tem času so ceste krpali, kadar so bile že zelo slabe ali kadar so bili napovedani večji vojaški premiki ali cesarski obisk (1728). Vsak zemljiški gospod je popravil ceste na svojem območju, tako kot se mu je zdelo, delali pa so njegovi podložniki. Cestna dela so sofinancirali iz stanovske blagajne, ker cestnega fonda takrat še ni bilo, in iz mitniških dohodkov, delali pa so podložniki, kot je videti tudi iz popisa iz leta 1713. V patentu iz leta 1713 je bilo sprejeto stališče, da je vsakokratni deželni glavar tudi vrhovni direktor vseh cestnih del. Moral bi jih nadzorovati in najti sredstva za vzdrževanje cest.

²⁵ Prav tam, str. 69.

²⁶ Ivanič, Das Straßenwesen, str. 181.

²⁷ Ogrin, Nova cesta, str. 74–76.

²⁸ Prav tam.

²⁹ Holz, Razvoj, str. 14–15.



Mali kmečki voz, primeren za Kras (Die österreichische Monarchie in Wort und Bild. Das Küstenland. Wien 1891, str. 183).

Sredi 18. stoletja se je po cesti Ljubljana–Trst okrepil promet na velike razdalje. Po cesti proti Trstu so vozili težki tovorni vozovi iz Madžarske, Češke in Avstrije, ki so prevažali od 3,9 do 4,5 tone blaga. Taka obremenitev je zahtevala dobre ceste, to pa je že zahtevalo vse več poklicnih delavcev, kar je na drugi strani spodbudilo možnosti odkupa od cestne tlake in končno uvedbo zakupa cestnih del.³⁰

Pri gradnji in vzdrževanju erarskih cest na Kranjskem in tako tudi na Krasu lahko v 18. stoletju govorimo o dveh načinih tega dela. V letih 1717–1746 so ceste popravljali, gradili in vzdrževali deželni stanovni, v drugem obdobju, se pravi po letu 1746, pa je osrednja oblast na Dunaju cestna dela na Kranjskem dajala v zakup. Oba načina sta bila v svojem času v začetni fazi najboljša možna rešitev težav, ob koncu pa sta pokazala celo vrsto pomanjkljivosti, ki so pomenile veliko oviro za promet in trgovino.

Te razmere je začela spreminjati šele Marija Terezija. Dovolila je odkup od cestne tlake, tako vozne kot ročne, cena odkupa pa je bila v posameznih predelih Kranjske različna. Leta 1746 je cestne zadeve

na Kranjskem prevzel grof Leopold Lamberg,³¹ ki je že takoj na začetku ugotovil vrsto nepravilnosti.³² Kot cestni direktor je bil cesarski uradnik s posebnim polnomočjem, z njegovim imenovanjem pa so stanove zgolj seznanili, zato so v deželnem zboru proti temu protestirali. Cesarica se na njihov protest ni ozirala.³³ Lambergov zakup je trajal od leta 1747 do 1763.³⁴ Rezultati, ki jih je dosegel s svojim načinom dela, so bili glede na razmere dobri, čeprav so mu stanovi na vse načine nagajali.³⁵ Popravljaj in vzdrževal je cesarske ceste. Dela je skušal organizirati čim bolj sistematično. Na cestah je delalo več profesionalnih delavcev, kot npr. tesarji, kamnoseki, zidarji in minerji. Z Lambergovim delom so bili nekateri zadovoljni, drugi pa ne, nezadovoljni so bili predvsem poštni mojstri. Pri delu na cesti Ljubljana–Trst je Lamberg naletel na znane težave, na krajo kamnov iz podpornih zidov pri Planini in na uničevanje cest

³¹ Šorn, *Modernizacija*, str. 64.

³² Ivanić, *Das Straßenwesen*, str. 175.

³³ Prav tam, str. 175–177.

³⁴ Šorn, *Zanimivosti*, str. 161; Šorn, *Modernizacija*, str. 65–67.

³⁵ Šorn, *Modernizacija*, str. 65–68; Šorn, *Zanimivosti*, str. 160–163; Ivanić, *Das Straßenwesen*, str. 179–186.

³⁰ Šorn, *Zanimivosti*, str. 157–167.

s preobloženimi vozovi. Posebnost so bili prav kraški vozovi, ki koles niso imeli obitih z železom. Nekateri so trdili, da je to za kraško območje najboljše, za druge ceste pa je pomenilo težavo.³⁶

Še vedno sta bila velik problem hrib Gabrk in močna burja.³⁷ Na Krasu so se po letu 1764 kmetje lahko odkupili od cestne tlake, če so za vozno tlako plačali 20, za ročno pa 10 krajcarjev. Kasneje (leta 1778) so se domačini, ki so živeli blizu stranske ceste Trst–Reka, lahko prav tako odkupili od cestne tlake, plačati pa so morali 22 krajcarjev za vozno in 11 krajcarjev za ročno tlako. V tem predelu je morala kmetija na leto prispevati 6 dni cestne tlake, kočarji pa 4.³⁸

Zaradi sprememb in povečane frekvence prometa je kranjski deželni glavar furmanskim gostilnam naročil gradnjo večjih lop za vozove in večjih hlevov, ki naj bi sprejeli vsaj po 20 konj. V drugi polovici 18. stoletja (1787) je šlo po zapisih vrhniškega mitničarja letno po cesti Ljubljana–Trst 1700 tovornih voz proti Trstu, z nasprotne strani pa še več. Manjših voz, ki sta jih vlekla dva konja, je bilo približno 12.000.³⁹ Če so takrat težki vozovi, ki so vozili na velike razdalje, prevažali po 4,5 tone blaga, je šlo letno mimo vrhniškega mitničarja v eno smer približno 7.650 ton blaga; če računamo, da so mali vozovi naložili po 10 centov (560 kg), so v enem letu prepeljali v eno smer 6.720 ton blaga.

V letih 1763–1787 je nastal popis cest, ki ga je potrebovala vojska. Državna cesta Dunaj–Trst je bila razmeroma dobro vzdrževana, primerna tudi za težke tovarne vozove in vojaške transporte.

Ceste, kot so narisane in popisane na vojaških zemljevidih, so rezultat Lambergovih sprememb in dela njegovih naslednikov. Na teh vojaških zemljevidih takoj opazimo, da so deželne (poštne) ceste potekale večinoma po obrobju Krasa, pa naj bo to tržaški ali goriški kras, kot so ga označevali tedanji popisovalci. Naselja na kraškem območju pa je z deželnimi (poštnimi) cestami povezovala dokaj gosta mreža poti in steza. Kakšna je bila kakovost teh poti, je seveda drugo vprašanje.⁴⁰

Deželne (poštne) ceste

Cestna povezava Ljubljana–Trst, ki je bila del povezave Dunaj–Trst, postane za nas zanimiva od Postojne naprej,⁴¹ kjer se je odcepila tudi deželna (poštna) cesta proti Reki.⁴² Postojna je bila v času

vojaškega popisa cest trg, v katerem je bila večina hiš zidana. Poštna cesta, ki je peljala skozenj, je bila dobra in vedno prevozna.⁴³ Cesta proti Trstu je šla naprej v smeri proti Hraščam, malo pred tem krajem je z lesenim mostom prečkala reko Pivko, ki je bila široka od 6 do 8 korakov, globoka pa 2 do 3 čevlje. Reka je imela ilovnato dno in položne bregove ter je ob večjem deževju poplavljal.⁴⁴ Še pred Hraščami se je z obeh strani na deželno cesto navezovalo več stranskih poti, ki pa so bile primerne le za kmečke vozove oziroma predvsem za tovorjenje in pešačenje. Bile so ozke, v deževnem času blatne in vedno luknjaste.⁴⁵ Poštna cesta je obšla Hruševje, šla skozi Novake in prišla v Razdrto. V Razdrtem je bila poleg cerkve, mitnice in gostilne večina hiš zgrajena iz dobrega materiala. Tu se je cesta razdelila v tri krake: eden je šel skozi Št. Vid (danes Podnanos) v Vipavo in proti Gorici,⁴⁶ druga dva pa proti Trstu. Eden od teh je šel v smeri Senožeč in naprej, drugi pa proti Štorijam in Sežani.⁴⁷ Cesto so zaprli le, kadar je pihala prehuda burja ali so bili snežni zameti previsoki.⁴⁸ Krak proti Senožečam je šel skozi naselje Senožeče, ki je imelo v tem času cerkev, župnišče, velik grad, gostilno in kar nekaj hiš.⁴⁹ Od Senožeč se je pot nadaljevala skozi Gabrče proti Divači.⁵⁰ Med Senožečami in tistim krakom tržaške ceste, ki je bil mimo Štorij speljan proti Sežani, je bil do Senadol zgrajen nov krak poštne ceste, ki se je izognila hribu Gabrk in z njim povezanim težavam. Še vedno pa je bila v rabi tudi stara cesta čez hrib, bila je široka 4 sežnje in dobra.⁵¹ V Divači sta bili v tem času trdni zgradbi le cerkev in graščinska hiša. Skozi kraj je peljala opuščena poštna cesta, ki pa je bila še vedno dobro vzdrževana, imela je trdno podlago in bila široka 4 sežnje.⁵² Cesta se je nadaljevala mimo Lokev. Ta kraj je imel v drugi polovici 18. stoletja cerkev, župnišče, graščinsko poslopje, žitno skladišče, ki je bilo v starem okroglem stolpu za cerkvijo, in nekaj hiš.⁵³ Tržaška cesta se je nadaljevala naprej mimo Lipice, ki je bila z njo povezana z dvema stranskima potema, proti Bazovici.⁵⁴ V Bazovici sta bili mitnica in cerkev ter nekaj hiš.⁵⁵ Tu je bilo križišče, kjer so se srečale stara cesta proti Gorici, stara cesta proti Trstu in cesta proti Reki.⁵⁶

⁴³ Opisi, 3, str. 149; Karte, 3, sekcija 211.

⁴⁴ Prav tam.

⁴⁵ Prav tam.

⁴⁶ Opisi, 3, str. 148; Karte, 3, sekcija 211 in 210.

⁴⁷ Karte, 3, sekcija 211 in 210.

⁴⁸ Opisi, 3, str. 148; Karte, 3, sekcija 211.

⁴⁹ Prav tam.

⁵⁰ Karte, 3, sekcija 210.

⁵¹ Opisi, 3, str. 148; Karte, 3, sekcija 211 in 210.

⁵² Opisi, 3, str. 145; Karte, 3, sekcija 210.

⁵³ Opisi, 3, str. 143; Karte, 3, sekcija 210.

⁵⁴ Karte, 3, sekcija 210.

⁵⁵ Opisi, 3, str. 142; Karte, 3, sekcija 210.

⁵⁶ Karte, 3, sekcija 210 in 209.

³⁶ Šorn, Zanimivosti, str. 158; Helmedach, *Das Verkehrssystem*, str. 166–181.

³⁷ Šorn, Zanimivosti, str. 163.

³⁸ Šorn, Modernizacija, str. 70.

³⁹ Šorn, Zanimivosti, str. 157–167.

⁴⁰ *Slovenija na vojaškem zemljevidu 1763–1787 (1804)*. Opisi, 3, zvezek, Karte, 3, zvezek (v nadaljevanju Opisi, 3, ali Karte, 3).

⁴¹ Karte, 3, sekcija 211.

⁴² Prav tam.



Dvokolesni kmečki voz z volovsko vprego, ki je bil primeren za take poti (Die österreichische Monarchie in Wort und Bild. Das Küstenland. Wien 1891, str. 185).

Krak tržaške ceste, ki je peljala proti Sežani, je šel mimo Golega vrha,⁵⁷ Gorenje vasi,⁵⁸ Senadol⁵⁹ in Štorij. Cesta je bila dobra, široka 6 sežnjev, stranske poti pa so bile slabe.⁶⁰ Cesta se je nadaljevala proti Sežani. Popisovalci tu omenjajo staro cerkev, župnišče in poštno hišo.⁶¹ Poštna cesta je bila dobro vzdrževana, imela je kamnita tla. Le kadar je padlo preveč snega, je bila nekaj dni zaprta. Stranske poti so bile težko dostopne še s kmečkimi vozovi, steze pa so bile prehodne le za pešce.⁶² Cesta se je nato skoraj naravnost nadaljevala do Opčin,⁶³ kjer so se srečale stara cesta iz Gorice, stara cesta, ki je prišla iz Bazovice čez Lonjer v Trst, in nova cesta v Trst.⁶⁴ Nova cesta iz Opčin proti Trstu je bila strma in za voznike težkih tovornih voz dokaj težavna. Tu so potrebovali 12 konj za vleko težkega tovornega voza, ki je zapu-

ščal mesto. Stara cesta je bila za težke tovarne vozove speljana dosti bolje, bila je daljša, a so potrebovali le 4 konje za voz.⁶⁵

Od Opčin se je ob robu Krasa nadaljevala deželna cesta mimo Sv. Križa, Nabrežine in Sosljana ter se pred Doberdobskim jezerom razcepila na krak, ki je šel proti Gorici, in krak, ki je tekkel ob jezeru v kraj Doberdob ter nato naprej proti Gradišču.⁶⁶

Na območju, ki so ga obkrožale te tri deželne ceste, so bili kraji in vasi, ki so bili s temi cestami povezani z bolj ali manj prevoznimi potmi. Med obema krakoma tržaške ceste je bilo ozemlje, ki so ga tedanji kartografi označili za tržaški in goriški Kras.

Proti koncu stoletja je zakupništvo cestnih del pokazalo vse svoje slabe strani. Tedanji cestni inženir Jožef Schemerl se je začel zavzemati za drugačen način dela. Zagovarjal je zamisel, da bi dežele lahko ceste gradile tudi v lastni režiji. Od leta 1767 se je oblikovala blagajna za gradnjo cest, kamor se je stekal denar, ki se je zbiral za ceste. Skrbništvo nad to

⁵⁷ Karte, 3, sekcija 211.

⁵⁸ Karte, 3, sekcija 210.

⁵⁹ Karte, 3, sekcija 210.

⁶⁰ Opisi, 3, str. 130; Karte, 3, sekcija 207.

⁶¹ Opisi, 3, str. 142; Karte, 3, sekcija 210.

⁶² Opisi, 3, str. 142.

⁶³ Opisi, 3, str. 140; Karte, 3, sekcija 209.

⁶⁴ Karte, 3, sekcija 209.

⁶⁵ Opisi, 3, str. 140 in Pivec-Stelè, *La vie*, str. 99.

⁶⁶ Karte, 3, sekcija 186.

blagajno je sprejelo deželno glavarstvo, v lastno administracijo je prevzelo tudi vse mitnice. Leta 1788 je cesar dovolil, da so dežele lahko deželne ceste gradile v lastni režiji z najetimi delavci. To je sprožilo spore cestne direkcije s cestnimi zakupniki. Licitacija cestnih predelov iz leta 1788 je dokaz vse slabših razmer in spora med obema stranema.

Stranske poti

Razen deželnih (državnih in poštnih) cest so obstajale tudi stranske poti in steze. Na Kranjskem in tudi na Krasu so bile to poti, ki so med seboj povezovala posamezne vasi, trge in mesteca, pa tudi deželne (državne, komercialne, poštna) ceste med seboj. Tako so te poti omogočale vsaj osnovno komunikacijo. Bile so seveda ozke, slabo zgrajene, večkrat tudi nevarne. Po njih so vozili z malimi kmečkimi vozovi, na Krasu z volovsko vprego, kolesa voz pa so bila večinoma neokovana. Po večini teh poti se je dalo tudi jezdit, po vseh pa so lahko hodili peš. Iz nekaterih kraških vasi se je dalo po takih poteh prepeljati pridelke do deželne ceste. Tako so npr. iz vasi Volčji grad, Gabrovica pri Komnu, Kobjeglava in Tupelče vozili pridelke v Trst. To pa ni bilo preprosto in je zahtevalo nekaj časa. Ker so bile poti primerne le za male kmečke vozove, so morali pridelke najprej s takimi vozovi tri ure daleč peljati do deželne ceste, kjer so jih potem lahko naložili na večje vozove in odpeljali v Trst.⁶⁷ Iz trga Štanjel so pridelke vozili tako v Trst kot v Gorico,⁶⁸ iz vasi Šmarje pa so imeli z malimi vozovi do tržaške komercialne ceste le $\frac{1}{4}$ ure vožnje.⁶⁹

Težave z licitacijo cestnih distriktov v postojnski kresiji leta 1788

Vrhnjski distrikt je segal od ljubljanske meje pri Lukovici do logaške meje na t. i. Miklavževem hribu. Za ta del je direkcija ponujala zakupnino 1900 gld v denarju, 2318 gld v vozni in 4255 gld v ročni tlaki. Dotedanji zakupnik je bil poštni mojster na Vrhniki Jožef pl. Garzarolli, zakup ceste bi sprejel za 4000 gld v denarju. Za vsoto, ki jo je ponujala cestna direkcija, odseka tudi po tretji licitaciji niso mogli oddati v zakup.

Logaški distrikt je zajemal predel od Miklavževega hriba do Desnega klanca med Planino in Postojno ter unško zasilno cesto. Direkcija je ta distrikt ponujala za 2000 gld v denarju, 1100 gld je bila vrednost vozne in 2399 gld ročne tlake. Dotedanji zakupnik Konrad pl. Schildenfeld teh pogojev ni sprejel. Zahteval je 2800 gld v denarju, vrednost vozne tlake se mu je zdela primerna, vrednost ročne tlake pa bi mo-

rala biti po njegovem mnenju ocenjena na 4000 gld. Tudi ta del ceste so trikrat neuspešno licitali, saj je prejšnji zakupnik vztrajal pri svojih zahtevah.

Postojnski distrikt je segal od Desnega klanca do Dilc. V zakupu je bil za 1500 gld v denarju, 1000 gld je bila vrednost vozne in 2000 gld ročne tlake. Tudi ta del ceste so trikrat neuspešno licitali. Končno ga je bil pripravljen prevzeti dotedanji zakupnik Janez Weniger za tri leta, vendar pa za 2500 gld v denarju ter 2000 gld vrednosti vozne in 2000 gld ročne tlake.

Distrikt med Razdrtim in Štorijami je segal od Dilc do Štorij, kjer je bila deželna meja. Ta del ceste je direkcija skušala oddati v zakup za 1800 gld v denarju, 2337 gld vrednosti vozne in 4676 gld ročne tlake. Tudi tu se na trikratno izklicanje ni javil nihče. Dotedanji zakupnik je bil poštni mojster v Lipi Jožef Teraš (Therrasch). Zakup bi nadaljeval za 3000 gld v denarju ter 3000 gld vrednosti vozne in 8000 gld ročne tlake.

Zagorjanski del med postojnskim milnikom in bistrškim mostom je bil do tedaj v zakupu za 550 gld denarja ter 545 gld vozne in 1535 gld ročne tlake. Tudi ta distrikt so trikrat neuspešno licitali. Dotedanji zakupnik je bil poštni mojster v Zagorju Jožef Leopold Rozman. Z zakupom bi nadaljeval za 900 gld v denarju, 555 gld vrednosti vozne in 1800 gld ročne tlake.

Distrikt, ki je segal od bistrškega mostu do kastavske meje, je prevzel že omenjeni poštni mojster Teraš za 1000 gld.

Del komercialne ceste od Lipe do Bazovice je bil oddan v zakup za 1000 gld. Prejšnji zakupnik ni več kandidiral in tako je ta predel dobil v zakup poštni mojster v Materiji Andrej Novak.

Zakup je v splošnem veljal za tri leta. Dotedanja zakupnina v postojnski kresiji je bila 9900 gld v denarju, 7300 gld je bila vrednost vozne in 14.861 gld ročne tlake. Zakupniki pa so sedaj terjali precej več: 15.350 gld v denarju, vrednost vozne tlake je bila postavljena na 8.973 gld in ročne tlake na 20.055 gld. Jožef Schemerl je v tem letu preračunal finančne razmere v postojnski kresiji in o tem poročal graškemu guberniju. Stanje je bilo slabo, tako da je vse bolj prevladovala odločitev, naj kresije gradijo in vzdržujejo ceste v lastni režiji. Tako so leta 1792 državne ceste prešle v upravo stanov, deželni šef pa je moral skrbeti za vse, kar se je tikalo teh cest. Ko se je Schemerl spopadel z novim načinom dela, je za postojnsko kresijo predvidel, da bi cestni asistent na Vrhniki nadzoroval cesto od Lukovice do Planine v dolžini 4 milje (30,34 km), asistent v Postojni bi nadzoroval cesto od Planine do Dilc in poštno cesto do Zagorja, prav tako 4 milje, asistent v Razdrtem bi nadzoroval cesto od Dilc do tržaške meje in vipavsko cesto, kar bi zneslo 5 $\frac{1}{2}$ milje (41,71 km). Asistent v Bistrici bi poleg komunikacijske ceste nadzoroval še reško cesto od Zagorja do kastavske meje. Za vsa

⁶⁷ Opisi, 3, str. 126.

⁶⁸ Opisi, 3, str. 127.

⁶⁹ Opisi, 3, str. 129.

ta dela bi potrebovali še dva cestna pisarja in podasistenta.⁷⁰

Leta 1794 so bile pospešene voznje žita v Trst, kar je državni cesti precej škodovalo, denarja za popravilo, ki so se ga nameravali lotiti načrtno, pa ni bilo.⁷¹ Za popravilo tržaške ceste je Schemerl zahteval 7000 gld, z Dunaja pa so mu odgovorili, naj varčuje. Schemerl je na to odgovoril, da so se v letih 1793 in 1794 okrepili dovozi žita z Madžarske in Štajerske v Trst. Tudi iz drugih krajev je bilo na odseku od Ljubljane do Trsta vse več težkih voz, k uničevanju ceste pa je precej pripomoglo tudi vreme. Tudi za leto 1795 so bili predvideni večji žitni transporti v Italijo, prav tako so pričakovali vojaške premike in transport artilerije. To so bile za naše ceste zelo hude obremenitve.⁷²

V tem času so začeli le z urejanjem ceste med Vrhniko in Planino, na to, še neutrjeno cestišče pa so se v začetku 19. stoletja zgrnili vojaški premiki: najprej umik avstrijske vojske in nato pohod francoske vojske.⁷³ Leta 1807 so kljub temu še popisali tržaško cesto od štajerske meje do Trsta, tranzit na tej cesti na odseku med Ljubljano in Trstom je bil v letih 1806 in 1807 80.000 voz.⁷⁴ Zato bi pričakovali, da bo cesta vsaj primerno vzdrževana.

Prej omenjeni opis govori o starih težavah. Od Ljubljane do Postojne naj bi bila po tem popisu cesta še dokaj dobra. Del ceste med Postojno in Razdrtem pa je bil zelo slab, cesta je bila zvožena, nizka, brez konveksnosti. Jeseni je bila voznja po njej težavna. Popravila bi bila nujna na področju Dilc. Preozke cestne predele bi morali razširiti vsaj na 5 sežnjev (9 m in 47 cm) in sploh vso cesto preložiti nekoliko višje. Cesta je šla naprej v smeri Razdrto–Smolevo, nato pa se je spustila v dolino proti Senožečam. Temeljito bi bilo treba popraviti odsek od Senožeč do Napeska, še slabši pa je bil odsek do Petazzijevega mejnika. Tu so prihajali na dan že temeljni kamni, med njimi pa so bile globoke razpoke. Od tu do tržaškega mejnika je bila cesta zelo slaba, popolnoma zvožena, brez stranskih jarkov in ni bila več konveksna. Tu bi bili potrebni temeljita prenova in regulacija; cesta bi morala biti široka vsaj 9,47 m, posuta s primernim materialom in konveksna. Vsa popravila tega predela ceste bi državo stala najmanj 5939 gld, pri čemer bi moral biti denar takoj na razpolago. Miljniki ob državni cesti Dunaj–Trst so bili od štajerske meje do Trsta skoraj povsod uničeni. Vsa popravila državne ceste bi stala vsaj 15.000 gld. Dela bi opravili s cestno tlačko, pomagala pa bi tudi vojska in najeti delavci. Del denarja bi pridobili s povečano mitnino ali s postavitvijo »konstrukcijske mitnice«. Predele, ki so zvoženi do temeljev, bi bilo treba popraviti še pred jesenjo.⁷⁵

19. STOLETJE

Ob koncu 18. in v začetku 19. stoletja so Evropa in tudi naše kraje pretresale napoleonske vojne. V tem času ni bilo ne denarja ne delovne sile, ki bi popravljala vse bolj uničene ceste, po katerih se je premikalo vojaštvo.

Čas Ilirskih provinc 1809–1813

Med letoma 1809 in 1813 je večji del slovenskega ozemlja spadal v okvir Ilirskih provinc, Ljubljana pa je bila njihovo glavno mesto. Francoska oblast je imela dobre načrte za popravilo in gradnjo cest, vendar pa vedno premalo denarja. Da bi bila celinska zapora uspešna in bi imela francoska industrija dovolj surovin, je bilo treba urediti dobro celinsko povezavo vzhod–zahod, se pravi Turčija–Francija.⁷⁶ Del te povezave je šel čez slovensko ozemlje. Ker so bile ceste tu le nekoliko boljše kot naprej proti jugovzhodu, je bila očitno večina denarja za cestno gradnjo namenjena tem predelom.⁷⁷ Iz Trsta je v tem času proti Ljubljani peljala državna cesta, ki je šla po znani trasi: Trst (Sv. Anton)–Razdrto–Postojna–Ljubljana in potem naprej proti vzhodu.⁷⁸ Ta cesta je bila v glavnem dobra, najtežavnejši je bil vzpon iz Trsta proti Opčinam, kar je bilo omenjeno že v vojaškem popisu v drugi polovici 18. stoletja. Zato je bila še vedno v rabi tudi stara cesta.⁷⁹ Iz Trsta na Reko je vodila cesta povsem lokalnega pomena, in sicer čez Bazovico, Materijo in Lipo. Prav tako lokalnega pomena je bila cesta med Trstom in Devinom ter nato naprej do Beljaka.⁸⁰

Za želeni učinek celinske zapore je bila potrebna tudi dobra mreža carin. Na našem ozemlju so bile posejane precej na gosto. Pod inšpektorat v Trstu so spadale carina v Trstu, na Proseku, v Devinu, Tržiču, na Opčinah, v Bazovici, na Klancu, v Žavljah, Sežani, Senožečah, na Razdrtem, v Postojni in Materiji.⁸¹

V času Ilirskih provinc je oblast svojim državljanom priporočala potovanje po teh krajih. Izšel je vodnik po francoskem ozemlju, ki je predstavil tudi Ilirske province, in sicer pot od Trevisa do Ljubljane in naprej. Pri opisu te poti omenjajo tudi kraške posebnosti.⁸²

Od propada Ilirskih provinc do leta 1848 in uvedbe železnice

Čas po propadu Napoleonovega cesarstva in s tem Ilirskih provinc je našim krajem prinesel nove

⁷⁰ Holz, Razvoj, str. 97–103.

⁷¹ ARS, AS 14, fasc. 255 ½, 1787–1794.

⁷² Holz, Razvoj, str. 103.

⁷³ Ogrin, Nova, str. 74–76.

⁷⁴ Pivec-Stelè, *La vie*, str. 99.

⁷⁵ ARS, AS 14, fasc. 54, leto 1807.

⁷⁶ Pivec-Stelè, *La vie*, str. 26–79.

⁷⁷ Prav tam, str. 79–113.

⁷⁸ Prav tam, str. 86.

⁷⁹ Prav tam, str. 99.

⁸⁰ Prav tam, str. 87.

⁸¹ Prav tam, str. 29.

⁸² Žmuc, Potovanje, str. 307–316.

pretrese. Kaotične razmere so se urejale počasi, pri čemer je bilo cestno omrežje dokaj odrinjeno. O slabih cestah in o tem, da to pomeni veliko težavo za hitrejšo izboljševanje razmer, je bilo sicer veliko govora, vendar pa ni bilo na razpolago denarja. Šele v drugem desetletju 19. stoletja so se začela bolj organizirana cestna popravila.

Po propadu Ilirskih provinc so bile stare prometne smeri na Kranjskem obnovljene. Zaradi vojaških premikov so bile ceste dokaj uničene, osnova cestnega prometa pa je ostala državna cesta Dunaj–Trst. Ta cesta je bila t. i. glavna, poštna in komercialna cesta. Kljub temu pa so jo slabo vzdrževali. Uničevali so jo pretežno naloženi vozovi s preozkimi platišči, ki so za sabo vlekli še druge vozove. Za ceste bi morali skrbeti deželni cestni gradbeni inšpektorati, ki so imeli sedeže v Ljubljani, Kranju, Postojni in Novem mestu. V letih 1816–1818 so že razpravljali o popravilih glavnih cest. Tako so leta 1816 mitničarji poročali o stanju cest v svojih predelih. Komisariati so mesečno prejeli poročila o delih na cesarskih cestah in o stroških. Delati so morali prebivalci vasi ob cestah, nekatera dela so dajali tudi v zakup, za zakupnika pa je morala jamčiti občina. Za vzdrževanje državnih cest so bili v 19. stoletju pri deželnih gradbenih komisijah zadolženi cestni inšpektor, po okrožjih pa cestni komisariji, ki so imeli podrejene cestne mojstre, ti pa so nadzorovali cestarje. Cestarji so vzdrževali posamezne cestne odseke, dolge približno 3788 m (2000 sežnjev).⁸³

Državna cesta Dunaj–Trst je bila po popisu iz leta 1823 od štajerske meje do Trsta dolga 117,382 km, široka pa od 7,58 do 9,48 m. Cesto je v času tega popisa vzdrževal cestni fond.

Od Ljubljane do Viča je bila cesta široka 22 do 23 čevljev, v tem predelu je bila opremljena z robniki in obojestranskimi jarki. Tla so bila iz rumene ilovice, zato je cesta morala imeti kamnito podlago. Od Viča do Vrhnike je bila speljana po izrazito močvirnem terenu, ponekod še po prastarih lesenih osnovah. Široka je bila od 20 do 32 čevljev, imela je globoke stranske jarke in dobre robnike. Na odseku od Ljubljane do Vrhnike so bili trije na obok zidani mostovi. Eden je bil pri Glincah in je meril 1 seženj in 1 čevlj v svetlobi,⁸⁴ drugi je bil nedaleč od Glinca in je meril 2 sežnja v svetlobi, tretji pa je bil pri Vrhniki čez bližnji potok in je v svetlobi meril 4 sežnje. Čez Gradaščico in Mali graben sta vodila dva lesena mostova, ki sta bila prav tako grajena v obok. Prvi je meril 8 sežnjev in 1 čevlj, drugi pa 18 sežnjev in 3 čevlje.

Pot od Vrhnike do Dolenjega Logatca je bila zgrajena na začetku 19. stoletja, končana pa je bila leta 1805. Tu je bila podlaga kamnita, tako da so cesto vsekali v skalovje. Od Gorenjega Logatca do

Postojne je bil teren, po katerem je bila speljana cesta, različen – od apnenčevega peska, rdeče ilovice, skalnate osnove pa spet do ilovnatih tal. Cesta je bila široka 22 do 26 čevljev, ves čas grajena na kamniti podlagi ter opremljena s podpornimi zidovi in robniki, kot se za državno cesto spodobi. Na odseku med Vrhniko in Postojno je bil zidan most čez Ljubljaničo, meril je 3 sežnje. Nedaleč od Vrhnike je bil še en most čez hudournik, v svetlobi je meril 1 seženj. Pri Spodnji Planini je bil prehod, ki je bil širok 4 čevlje. Pri Postojni je bil čez potok Karantan speljan most, ki je bil dolg 4 sežnje in 3 čevlje, most čez Hrušico pa je bil dolg 1 seženj in 3 čevlje. Čez jarek pri Postojni, čez Pivko in še čez nekaj manjših potokov je bilo speljanih 6 lesenih mostov, ki so bili povprečno dolgi od 1 sežnja in 3 čevljev do 4 sežnje in 2 čevlja.

Od Ljubljane do Vrhnike je bila cesta ravna, od Vrhnike do Postojne pa se je tudi vzpenjala, vendar pripraga ni bila potrebna, ker je bila čez Grčarevec speljana primerno, tako da je bil vzpon le 3 palce na seženj (približno 4 %). Od Postojne do Razdrtega in do pokrajinske meje je imela cesta zelo dobro kamnito podlago, opremljena je bila z robniki in stranskimi jarki. Široka je bila 22 do 24 čevljev. Do Razdrtega so bila tla mešanica skal in ilovice, pri Razdrtem je prevladovalo močvirje, od Razdrtega naprej pa je bil teren skalnat.

Od Vrhnike do Postojne in naprej do tržaške meje je cesta tekla večinoma po ravnem svetu, ki pa so ga prekinili nekateri strmi vzponi. Tako je bilo ocenjeno, da zmore težak konj breme 10 do 12 centov. Plačilo za prevoz je nihalo glede na količino tovara. Vozovi, ki so bili na tem predelu običajni, so prenesli na konja ali par volov le 8 centov, za to pa je bilo treba plačati 2 krajcarja tovornine za cent na miljo. V Ljubljani je bilo treba izven linijskega urada plačati cestnino v višini 3 krajcarje in mostnino 1 krajcar.

Konstruktorska mitnica na Vrhniki in Planini je pobirala 1 gld in 12 kr. Tako mitnice od Vrhnike do deželne meje konja obremenijo za 1 gld in 16 kr. Na mitnicah pa je bilo treba plačati še na Vrhniki in Planini po 3 kr, v Postojni 1 kr in v Razdrtem 2 kr. Tako je prišlo na konja 1 gld in 24 kr obveznosti. Za voz, ki je prevažal 60 centov, so bile obveznosti do Trsta 42 kr za cent. Od vsakega centa je bilo treba na mitnicah plačati po 1 3/5 kr, za tovornino pa po 2 5/8 kr.

Cesto so še vedno pestile naravne nevarnosti. Na območju Raskovca so morali pozimi računati s snežnimi zameti, v postojnskem in senožeškem cestnem odseku je bila pozimi tržaška cesta izpostavljena hudi burji in snežnim zmetom. Zaradi varnosti so ob zelo slabem vremenu cesto zaprli tudi za dva dni. V ugodnih razmerah se je dalo cesto od Ljubljane do Trsta prevoziti v 25 urah. V Postojni sta bila v času, ko je nastal ta popis, dva letna sejma, eden je bil 5. junija, drugi pa 24. avgusta (jernejevo). Na teh dveh sejmihi so prodajali vsakovrstne prehrabne pridelke. Drugi kraj ob državni cesti, kjer so imeli letni sejem, so

⁸³ Holz, Razvoj, str. 21.

⁸⁴ Izraz »v svetlobi« označuje razdaljo med dvema opornikoma oz. stebroma.

bile Senožee. Tu je bil sejem 21. septembra, na njem so prodajali različno blago, od tkanin na drobno (na vatel) do prehrabnenih pridelkov. V drugih krajih ob tržaški cesti na tem odseku v tem času drugih sejmov – bodisi tedenskih bodisi letnih – ni bilo.⁸⁵

Tudi kasneje, sredi 19. stoletja (1840), je bila cesta Dunaj–Trst še vedno poglavitna povezava med obema mestoma. Na njej so bile kljub njenemu pomenu še vedno stare težave, ki so bile izrazite posebej pozimi. Če si ogledamo le odsek Ljubljana–Trst, so bile pozimi prve težave že na odseku med Ljubljano in Vrhniko, kjer so nastajale tudi do 13,3 cm globoke kolesnice in ovirale promet. Cesta je bila zelo zvožena na predelu od Vrhnike do Logatca (posebej na ravnem predelu pred Logatcem in v kraju samem) ter naprej do Planine. Razmeroma dobro pa je bila vzdrževana v predelu Planina–Postojna–Razdrto–deželna meja. S ceste so odstranjevali blato, posipali so jo le tam, kjer in kadar je bilo treba. Težavno in drago je bilo odstranjevanje snega na strmih vzponih in mostovih.⁸⁶

Med stranskimi cestami, torej tistimi, ki so povezovale državne ceste, je bila ena najpomembnejših deželna cesta, ki je povezovala tržaško in reško cesto. Od slednje se je odcepila desno pri Št. Petru (Pivka) in šla v smeri Hrastje, Gorenja Košana, Dolenja Košana, Čepno do meje pred vasjo Dolnje. Široka je bila 18 čevljev, tla so bila mešana, vendar večinoma kamnita, na njej ni bilo mostov in bila je popolnoma ravna.

Stara komercialna cesta, ki je bila v 19. stoletju občinska pot, se je začela na Vrhniki, šla je skozi Dolenji Logatec, Laze in Zgornjo Planino do kraja pred Postojno, kjer se je odcepila cesta proti Cerknici. Vzdrževale so jo okoliške občine. Zgrajena je bila na dobri kamniti podlagi, imela je strme klance čez Raskovec in Mačkovec. Tla so bila deloma ilovnata, deloma močvirnata in deloma kamnita. Široka je bila od 20 do 21 čevljev. Na njej je bilo več mostov – na Vrhniki je bil čez Belo lesen most, dolg 4 sežnje, pri Kringi in nedaleč od Laz sta bila dva kamnita mostova, od katerih je bil prvi dolg 4 sežnje, drugi pa 37 sežnjev in 3 čevlje. Kadar je poplavljal Unica, je bilo treba reko prečkati med Lazami in Planino. Ta cesta je bila namenjena povezavi okoliških krajev in za prevoz praznih voz, ki so se vračali. Na Vrhniki so morali za konja, ki je peljal težak voz, plačati 1 ½ kr, za konja z lahkim vozom ¾ kr, na konstrukcijski mitnici je bilo treba za težkega konja plačati 36 kr, za lahkega pa 24 kr. Na Planini je bilo treba za konja plačati 3 kr in za voz 12 kr. Zaradi poplav reke Unice med Lazami in Planino je bilo treba računati s tem, da je bila cesta lahko zaprta tudi več mesecev.

Unška občinska pot je potekala od Laz skozi Ivanje selo do tržaške državne ceste, na katero se je

navezala 1560 sežnjev pred Postojno. Tla so bila mešana, skalnata in ilovnata. Prej je to cesto vzdrževala država. Imela je kamnito podlago, saj je bila nujna povezava na cesti Ljubljana–Trst, kadar je Unica poplavljal. Na tej cesti ni bilo mostov. Ker je bila izhod v sili, so po njej vozili le takrat, kadar je bila poplavljenca cesta med Lazami in Planino.

Tržaška občinska pot je potekala od komercialne goriške ceste preko Vipave v smeri Gabrskega pila do ceste pri Slapu. Cesta je bila skalnata, posuta s kršcem in široka 15 čevljev. Dva lesena mostova sta vodila čez Močilnik in Erzelj, eden je bil pri mlinu nedaleč od vasi Erzelj. Ta cesta je bila povezava med tržaško in goriško cesto, na njej ni bilo mitnice. Vzdrževali so jo trg Vipava ter občine Slap, Lože in Erzelj.

Braniška pot je potekala od goriške državne ceste do Branice, dolga je bila 1918 sežnjev in široka 12 čevljev. Bila je ravna, posuta z gramozom, tekla pa je po močvirnatem terenu. Vzdrževale so jo občine.

Erzeljska pot je potekala do Gabrskega pila, dolga je bila 2069 sežnjev, široka 12 čevljev in ravna. Vzdrževali sta jo občini Goče in Erzelj.

Pot sv. Marjete (Samariner Weg) je potekala od Dolenjega do okrajne meje pri Štanjelu, dolga je bila 1035 sežnjev. Cestišče je bilo široko 12 čevljev in posuto z gramozom. Bila je ravna. Na njej ni bilo mitnine, ker je povezovala le posamezna naselja. Vzdrževale so jo občine.

Šentviška pot (Podnanos) je potekala od Šentvida (Podnanosa) do tržaške državne ceste, dolga je bila 5000 sežnjev, široka 12 čevljev in posuta z gramozom. Na njej niso pobirali mitnine, vzdrževala pa jo je občina Šentvid (Podnanos).

Vrabska pot je potekala od Šentvida do tržaške glavne ceste. Dolga je bila 3833 sežnjev, široka 12 čevljev, posuta je bila tako kot vse občinske poti te vrste. Čez potok Orehovica sta bila dva mostova. Vzdrževala jo je glavna občina Šentvid, ker je imela od nje največ koristi.

Kraška cesta je šla v smeri Ajdovščina (ali Vipava), Štanjel, Dutovlje, Opčine, Trst.⁸⁷ Prav tako je bil pomemben tudi del stare državne ceste, ki je tekla v smeri Senožee, Štorije, Sežana, Opčine, Trst.⁸⁸

Očitno je, da so bile ceste še vedno dokaj slabo vzdrževane, predvsem pa je to veljalo za stranske ceste. V kasnejših letih se razmere niso kaj prida izboljšale, ker je bilo vse več govora o gradnji železniške proge Dunaj–Trst. Ko je bila proga končno speljana do Trsta, so se razmere za tiste kraje, kjer je bila železniška postaja, bistveno spremenile na bolje. Marsikatera cesta je na drugi strani še bolj propadala, nekatere pa so se spremenile v železniške dovozne ceste. S propadanjem cestnega prometa je začelo usihati kar nekaj poklicev, ki so jih potrebovali uporabniki cest.

⁸⁵ ARS, AS 14, fasc. 28, leto 1825/26.

⁸⁶ Holz, Razvoj, str. 23.

⁸⁷ ARS, AS 14, fasc. 28, leto 1825/26.

⁸⁸ Rutar, *Poknežena grofija*, str. 95.

Pošta, furmani, popotniki in cestni razbojniki v 18. in 19. stoletju

Po cestah čez Kras so hiteli poštni sli, se pomikali tovorniki ter kasneje furmani in trgovci, v 18. stoletju pa že tudi nekateri radovedni »turisti«. Na vse te pa so prežali berači in cestni razbojniki. Vse novejša raziskave prometa dokazujejo, da je bil tudi slovenski prostor zajet v živahno premikanje prebivalstva v Evropi novega veka. Zamisel, da se je večina kmečkega prebivalstva zadrževala v varni bližini domače vasi, je, po novejših raziskavah, zrasla na zelniku domačijskih piscev 19. stoletja.⁸⁹

Pošta

Na zemljevidu iz prve polovice 18. stoletja čez Kras ni narisane državne poštne povezave. Ta je šla v smeri Ljubljana–Vrhnika–Hrušica–Sv. Križ–Gorica–Palmanova in naprej.⁹⁰ To pa seveda ne pomeni, da niso čez Kras potovali takšni in drugačni sli in kurirji, ki so prenašali sporočila svojih gospodarjev.

Leta 1722 je cesar Karel VI. pošto podpržaval. Osnovna poštna smer je potekala po cesti Dunaj–Gradec–Trst.⁹¹ Leta 1730 so na odseku Gradec–Ljubljana–Trst uvedli redno poštno zvezo s poštnim vozom dvakrat na teden. Leta 1784 pa je cesar Jožef II. na današnjem slovenskem ozemlju uvedel vsakodnevno redno jezdno poštno zvezo za prenos pisem med Gradcem in Trstom ter Ljubljano in Reko, ki je do Postojne potovala skupaj s tržaško pošto. Leta 1730 se je začel tudi potniški promet, ko je pošta posameznim prevoznikom dodelila koncesijo za prevoz potnikov. Iz Ljubljane naj bi tako vozili v Gorico, Trst in na Reko enkrat na teden, ko so bili v teh mestih sejmi. Vožnja v Trst ali Gorico je stala 3 gld, na Reko pa 4 gld na osebo. Potniki so smeli s seboj vzeti od 20 do 25 kg prtljage. Čez slabih 20 let (1749) je prevažanje potnikov postala poštna storitev, koncesionarji pa so pravico do prevoza potnikov izgubili.⁹² Pošto so prevažali po določenih državnih cestah, ki naj bi bile zato tudi bolje vzdrževane, poštna kočija pa je imela na njih absolutno prednost. Ena poštna postaja je vzdrževala stik le s sosednjima poštnima postajama.⁹³

Furmani

Trgovina in promet sta bila v naših krajih, kjer ni bilo omembe vrednega rečnega prometa, med drugim odvisna tudi od bolj ali manj slabih in varnih cestnih povezav. Tam, kjer so bile slabe, je še v 18.

stoletju prevladovalo tovorništvo, izboljšane ceste so pritegnile prevoznike (furmane), ki so prevažali tovor na velike, srednje in kratke razdalje. Od urejenosti cest sta bili odvisni kakovost voz in hitrost prevoza in obratno. Na Kranjskem so prevladovali mali kmečki vozovi, težki tovarni vozovi so prihajali iz sosesčine ter se usmerjali proti Trstu in nato nazaj. Prevozniki (furmani) so si zelo prizadevali, da so imeli tovor v obeh smereh vožnje. V 18. in 19. stoletju na Kranjskem in tudi na Krasu poleg prevoznikov na velike razdalje srečujemo prevoznike, ki so večinoma, vsaj do časa Ilirskih provinc, vozili z manjšimi vozovi.⁹⁴

Tako tovarniki kot kasneje prevozniki so sicer preklinjali slabe in nevarne ceste, sami pa k njihovi izboljšavi niso kaj prida prispevali. Nasprotno, vozniki so jih uničevali s pretežko naloženimi vozovi, katerih kolesa so imela preozka platišča in so dobesedno rezala v cestno površino. Prav tako so ceste uničevali z različnimi načini zaviranja. Proti tem razvadam se je osrednja oblast borila z vrsto predpisov, zakonov in s kaznimi, vendar pa ponavljanje teh predpisov dokazuje le to, da kljub kaznim niso bili posebno učinkoviti.⁹⁵

Furmanstvo, s katerim so se ukvarjali domačini na območju Krasa, je začelo v prvi polovici 18. stoletja, ko so tudi tu večja in doslednejša cestna popravila že pokazala prve rezultate, počasi izpodrivati tovorništvo. Svojo zlato dobo pa je doživelo v času od 1780 do 1857, ko je v Trst pripeljala železnica. Njen prihod je pomenil začetek propadanja furmanstva. Z razvojem furmanstva so se razmahnili kraji ob deželni cesti, zacvetela je vrsta obrti, ki so bile za voznike življenjskega pomena; zrasle so gostilne, gostišča, kovačije ter kolarske in sedlarske delavnice. Posamezni kraji, kjer so bile mitnice ali pomembnejša cestna križišča in kjer so imeli večja skladišča, so se še posebej razmahnili, tako npr. Postojna, Razdrto in Senožeče.⁹⁶ Tako kot drugje v Evropi tega časa so tudi pri nas furmani prinašali različne novice in novosti, drugačen način oblačenja in obnašanja, skratka kvarili so podeželsko idilo in spravljali poklicne dušebrižnike v težave.⁹⁷

Na svojih poteh so doživljali tudi neprijetnosti in različne težave. Na eni strani so bile to vremenske razmere, drugje pa je šlo za neprijetnosti, ki so jim jih povzročali ljudje. Med vremenskimi težavami je na Krasu na prvem mestu burja. Omenja jo že Valvasor v svojem opisovanju poti čez Gabrk. Ta težava je ostala pomemben dejavnik tudi v času prevoznništva. Upoštevanja vredna je bila v zimskem času, ko so se ji pridružili še snežni zameti, ki so lahko potovanje prevoznikov zaustavili za nekaj dni. Druga naravna ovira so bile poplave, ki so prevoznike prisilile bodisi

⁸⁹ Več o tem glej: Kosi, *Potujoči*; Trobič, *Furmani*; Helmedach, *Das Verkehrssystem*.

⁹⁰ Hozjan, Nastanek, zemljevid na str. 92.

⁹¹ Žontar idr., *Razvoj*, str. 108.

⁹² Prav tam, str. 108–110.

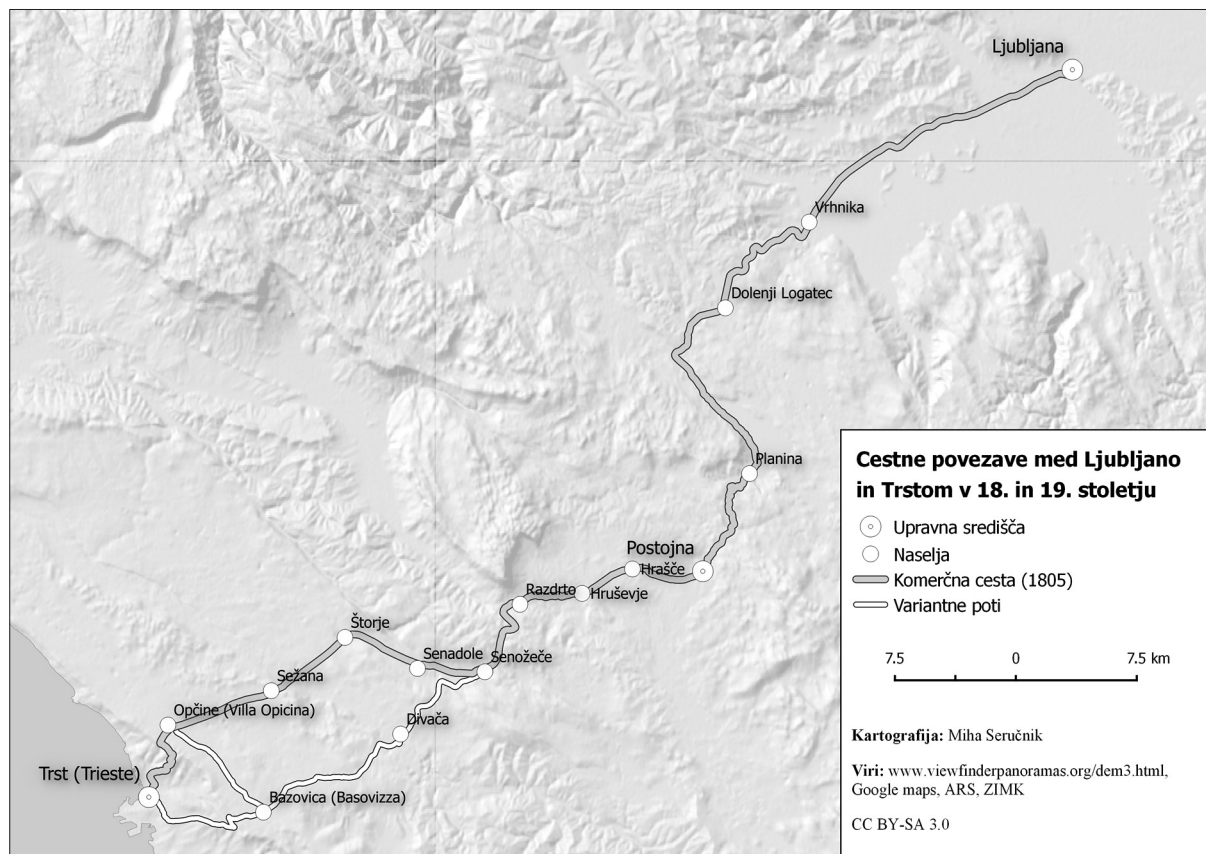
⁹³ Prav tam, str. 101.

⁹⁴ Gestrin, *Slovenske dežele*, str. 245–289.

⁹⁵ Holz, *Razvoj*, str. 140.

⁹⁶ Trobič, *Furmani*, str. 20.

⁹⁷ Helmedach, *Das Verkehrssystem*, 183–188; Trobič, *Furmani*, str. 74–90 in 127–139.



v čakanje bodisi v iskanje obvoznih poti. Obe možnosti sta čas prevoza, ki je postopoma postajal vse pomembnejši, podaljšali.

Poleg naravnih nesreč so bili cestni roparji do sredine 19. stoletja vsega spoštovanja vredna nevarnost. Bili so nočna mora bogatih popotnikov in voznikov tako drugod po Evropi kot tudi pri nas. Zato so eni in drugi radi potovali v večjih skupinah. Te nevarnosti je bilo pri nas konec sredi 19. stoletja, ko je osrednja oblast uvedla orožništvo in orožniške postaje. Svoje je k upadu pomena cestnih razbojnikov prispevala dograditev železniške povezave Dunaj–Trst. Na Slovenskem roparji niso nikdar napadli vlaka.⁹⁸

Vozniki so lahko imeli težave in sitnosti tudi na mitnicah, če niso hranili bolet in je mitničar na naslednji mitnici zahteval od njih, naj dokažejo, da so vso pristojbino za uporabo ceste od kraja X do kraja Y že plačali v kraju X. Prav tako so zašli v težave in prepire, če so vozili preobložene vozove, katerih kolesa so imela preozka platišča. Mitničar je imel pravico in dolžnost, da je takemu vozniku odvzel vprego in mu prepovedal nadaljevanje vožnje, če voznik ni hotel razložiti preobloženega voza.⁹⁹

Popotniki

Čez slovensko ozemlje in tako tudi čez Kras so po poteh in stezah potovali različni ljudje. V 18. stoletju so se na naših poteh razen tistih, ki so imeli takšne ali drugačne opravke in obveznosti, znašli tudi – lahko bi jim rekli – praturisti. Naš prostor je prehodan, poti in ceste pa so bile takšne, kakršne so pač bile. Na kraško območje so v začetku predvsem izobražence vabile tri posebnosti: podzemne jame, Cerknisko jezero in idrijski rudnik živega srebra. V svojih potopisih se za okolico, po kateri so potovali, niso kaj dosti menili, vso pozornost so posvetili opisu znamenitosti, ki so jo obiskali. To so bile predvsem kraške jame, na prvem mestu Postojnska jama, in Cerknisko jezero. Med temi gospodi so bile tudi izjeme, ljudje, ki so vsaj malo pogledali okrog in namenili besedo ali dve okolici, skozi katero so se peljali, ali kraju, v katerem so prenočili.¹⁰⁰

Tako je bil med zgodnjimi obiskovalci Krasa pomemben Edward Brown (1644–1708). Cerknisko jezero je obiskal leta 1669. Pri natančnem popisu dogajanja ob Cerkniskem jezeru in na njem je omenil tudi Cerknico, ki naj bi imela 300 hiš. Prav tako so bile njegove pozornosti deležne divje živali v bližnjih gozdovih, omenja srnjad in divje prašiče.¹⁰¹

⁹⁸ Trobič, *Furmani*, str. 114–117.

⁹⁹ Holz, *Razvoj*, str. 140. Več o furmanih in njihovem življenju pa v knjigi: Trobič, *Furmani*.

¹⁰⁰ Shaw, *Foreign*.

¹⁰¹ Prav tam, str. 56–60.

Drugi učenjak, ki je opisoval potovanje čez Kras in je razen že omenjenih znamenitosti opisal tudi okolico, je bil Nemec Johann Georg Keyssler (1693–1743). To potovanje je bilo že nekoliko drugačno od Brownovega, saj je Keyssler spremljal dva mlada plemiča na njunem izobraževalnem potovanju po Evropi. V okvir takega izobraževanja je v drugi polovici 18. stoletja sodil tudi obisk podzemnih jam na Krasu, Cerknškega jezera in po možnosti še idrijskega rudnika živega srebra. V naše kraje so pripotovali iz Trsta in se pri nas zadrževali konec maja in nekaj dni v juniju leta 1730. Iz Trsta so se podali na Reko ter nato proti Postojni in Planini, od tu pa v Cerknico, Idrijo ter čez Vrhniko v Ljubljano in naprej proti Celju in Gradcu. Pri opisu poti med Reko in Postojno je Keyssler omenil Škalnico in njeno okolico. V Škalnici je bilo takrat le nekaj slabih hiš, vsa pokrajina je po njegovem opisu kamnita in pusta, v njej vlada veliko pomanjkanje vode. Proti Postojni se po njegovem opisu izboljšujeta tako teren kot tudi sama cesta. Poleg opisov Postojne, Postojnske jame in reke Pivke omenja še Prestranek in Lipico kot pomembni cesarski kobilarni. Pri Planini omeni, da je tam tudi pošta ter da se od tu lahko z najetim konjem jezdi v Cerknico in do Cerknškega jezera.¹⁰²

Naslednji popotnik, ki je obširneje opisal Kras, je bil Benedikt Franz Johann von Hermann (1755–1815), inženir in profesor tehnike na Dunaju. Junija 1780 je potoval po Kranjski in seveda tudi proti Postojni. Ubral je pot od Vrhniko proti Logatcu v Idrijo. Julija je šel iz Planine v Postojno, kjer pa ni imel časa za obisk jame in je nadaljeval pot proti Trstu. Ko je s pošto kočijo potoval čez Kras, je posebej omenil pravkar odprto novo cesto od Razdrtega skozi Senadole, Sežano in Opčine, ki je nadomestila staro povezavo Divača, Lokev, Bazovica. S potovanjem po novi cesti so prihranili vsaj dve uri vožnje. Območje okrog Planine omenja kot ozemlje, kjer rado poplavlja; kadar Unica poplavlja, se morajo prebivalci umakniti v zgornja nadstropja svojih hiš, popotniki pa se morajo vrniti ali se prepustiti dobri volji čolnarjev. Na poti med Planino in Postojno, ki je dolga 2 milj, je gozd in niti ene hiše. Hermann si je želel, da bi bili na tem odseku vsaj dve stražarnici. (To je edini primer, da je v različnih potopisih, ki jih o Krasu pišejo tuji popotniki, omenjen oziroma nakazan strah pred cestnimi razbojniki.) Za Postojnčane pravi, da zaslužijo za življenje predvsem s prevozništvom v Trst in nazaj. Zdelo se mu je prav neverjetno, koliko voz je srečal na tej relaciji. Po njegovem mnenju je Kras živa slika otožnosti, ki presega vsakršno predstavo. Območje obsega dve do tri nemške milje, posejano je z ostrimi skalami, povsod je kamenje, le tu in tam so si kmetje uredili njivice. Tri ali štiri ure od Postojne je Sežana, ki je bila tedaj majhna revna vas, obdajalo pa

jo je nekaj lepih vinogradov. V bližini je bila razvalina Petazzijevega gradu, s katere je bil lep razgled po vsem Krasu. Posebno se mu je vtisnil v spomin divji rožmarin, ki je rasel povsod v bližini vasi. Kamnita tla so dajala nizko travo, ki so jo popasli konji iz kobilarne v Lipici in Prestranku, predvsem pa ovce. Po njegovem mnenju imajo kraške ovce in kože zelo okusno meso, ki ga daje paša na teh skopih travnikih, zato prodajajo jagnjeta za zelo visoko ceno; prav tako dosega dobro ceno tudi žito, ki zraste na tem območju.¹⁰³ Hermann se je pri svojem popisovanju Krasa skliceval tudi na Valvasorjevo *Slavo*.¹⁰⁴

Berači in cestni razbojniki

Na svoj račun so od prometa na cesarskih cestah skušali priti tudi berači in cestni roparji. Berači, roparji in cestni roparji so bili vsaj že od 16. stoletja resna nadloga v vsem evropskem prostoru, z razvojem trgovine in prometa pa so postajali vse bolj moteči.

Beračenje ob cestah je bilo v 18. stoletju znano po vsej habsburški monarhiji. Bilo je že tako obsežno in nadležno, da je morala Marija Terezija proti temu sprejeti nekaj dvornih dekretov in ukazov. Tako so skušali spraviti s ceste berače, ki so imeli »prav naglusne telesne poškodbe«, ob cestah pa je bilo prepovedano graditi beraške »kočure«. Otrokom je bilo prepovedano beračiti ob cestah. Berači so bili oblastem nadležni tudi zato, ker je bilo razširjeno mnenje, da marsikdo izmed njih opozarja cestne razbojnike na bogate popotnike ali voznike z zanimivim tovorom.¹⁰⁵

O cestnih razbojnikih je pisal tudi Valvasor.¹⁰⁶ V drugi polovici 18. stoletja je bilo razbojništvo (tudi cestno) v naših krajih že zelo huda nadloga. Cestnim razbojnikom je vladarica Marija Terezija v svojem zakoniku posvetila kar nekaj paragrafov. V njih je bilo opredeljeno, kaj sta cestni rop in cestni umor, določena pa je bila tudi kazen zanj. Za cestni rop je po teh zakonih veljalo, če so nekoga napadli na javni cesti ali ulici in mu pobrali njegove stvari, življenje oropane pa ni bilo ogroženo. Cestnega ropa so lahko oblasti obdolžile vse, ki so bili kakorkoli sumljivi in so bili v času zločina v bližini: berače, klateže in podobne ljudi, ki so v bližnji gostilni zapravljali več kot navadno. Če so pri kom našli oropano blago, so ga med zaslišanjem mučili. Za cestni rop je bila predvidena smrtna kazen z obešenjem ali obglavljenjem.

Za cestni umor se je po terezijanskem zakoniku štelo, če je kdo koga na javni cesti napadel, ga oropal in imel od tega korist ter ga nazadnje še umoril. Umora so lahko osumili osebe, ki so se potikale ob cesti in po obcestnih gostilnah, čeprav tam niso imele

¹⁰² Shaw, *Foreign*, str. 61–62; Helmedach, *Das Verkehrssystem*, str. 318–338.

¹⁰³ Shaw, *Foreign*, str. 78–80; Helmedach, *Das Verkehrssystem*, str. 347–357.

¹⁰⁴ Helmedach, *Das Verkehrssystem*, str. 426.

¹⁰⁵ Holz, *Ceste*, str. 147.

¹⁰⁶ Glej opombo 11.

nobenih opravkov. Prav tako so lahko osumili ljudi, o katerih je bilo znano, da se družijo z roparji in morilci. Vse te so med zasliševanjem mučili. Kazen za cestni umor je bila obsodba na kolo, truplo je moralo biti nekaj časa razpeto na kolesu. Kazen za cestne morilce obeh spolov se je lahko poostrila glede na grozovitost zločina.¹⁰⁷

Kazni za cestne rope in umore so za časa vladanja Jožefa II. nekoliko omilili, določena je bila doživljenjska zaporna kazen, ki so jo lahko poostрили z vkovanjem v verige. Za posebno krute umore je bila določena smrt z obešenjem.¹⁰⁸ Vse te hude kazni pa niso preprečevale cestnega razbojništva. V 18. stoletju je bila okolica Reke za popotnike še vedno nevarna. Junija 1788 so cestni roparji napadli kmeta, ki je po cesarski cesti potoval v Trst, kjer je nameraval kupiti žito. Vzeli so mu denar. Zaradi vse bolj samozaveznega nastopanja roparjev je oblast za potnike, ki so potovali mimo Planine, organizirala vojaško spremstvo. Da taka pomoč ni kaj dosti zalegla, se je pokazalo, ko so jeseni 1789 cestni roparji na cesti med Logatcem in Planino napadli kočijo, v kateri se je med drugim peljal pravoslavni duhovnik. Roparji so duhovnika ustrelili in pobrali njegov denar, ostale potnike pa pustili, da so nadaljevali potovanje. Še več pa je bilo v tem času roparskih napadov na posamezne gradove, bogatejše kmečke hiše in župnišča.¹⁰⁹

V času napoleonskih vojn je število razbojnikov naraslo, v času Ilirskih provinc pa upadlo. Po propadu provinc in vsej zmešnjavi, ki je sledila, se je število roparjev in seveda tudi cestnih roparjev spet okrepilo. Do sredine 19. stoletja so bili cestni roparji mora voznikov in popotnikov. Cestno razbojništvo je vplivalo tudi na gradnjo cest – oblast je npr. zahtevala, da se ob cesti poseka približno 11 metrov širok pas gozda in podrasti, tako da se cestni razbojnik ne bi imeli kam skriti. Kadar je poštna kočija prevažala denar, so ji dodali vojaško spremstvo, ki pa včasih ni kaj prida zaleglo.¹¹⁰ S prihodom orožništva in še bolj z izgradnjo železniške povezave Dunaj–Trst se je doba cestnega razbojništva na Kranjskem končala.

VIRI IN LITERATURA

ARHIVSKI VIRI

ARS – Arhiv Republike Slovenije

AS 2, Deželni stanovi za Kranjsko, I. Registratura, fasc. 527 a, škatla 767.

AS 14, Gubernij v Ljubljani, fasc. 54, leto 1807; fasc. 28, leto 1825/26.

TISKANI VIRI

Constitutio Criminalis Theresiana oder Römisch-Kaiserl. zu Hungarn und Böhmen etc. etc. Königl. Apost. Majestät Maria Theresia Erzherzogin zu Oesterreich etc. etc. peinliche Gerichtsordnung. Wien: gedruckt bey Thomas Edlen von Trattnern, kaiserl. königl. Hofdruckern und Buchhändlern, 1769.

Joseph des Zweyten Römischen Kaisers Gesetze und Verfassungen im Justizfache für Böhmen, Mähren, Schlesien, Oesterreich ob und unter der Enns, Steyermark, Kärnten, Krain, Görz, Gradišca, Triest, Tyrol und Vorland. Prag und Wien 1788. Viertes Kapitel. Von Verbrechen, die auf das menschliche Leben, und die körperliche Sicherheit unmittelbare Beziehungen haben, Paragraph 89–125, str. 25–32.

LITERATURA

Bezljaj-Krevel, Ljudmila: Pregled zgodovine razvoja poštne službe na Slovenskem. *Zbornik za zgodovino naravoslovja in tehnike*, 10. Ljubljana: Slovenska matica, 1989, str. 127–159.

Gestrin, Ferdo: *Slovenske dežele in zgodnji kapitalizem*. Ljubljana: Slovenska matica, 1991.

Helmedach, Andreas: *Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter*. München: R. Oldenburg Verlag, 2002.

Holz, Eva: Ceste in ljudje (od Marije Terezije do leta 1848). *Kronika*, 41, 1993, št. 3, str. 143–154.

Holz, Eva: *Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju*. Ljubljana: Zbirka ZRC SAZU, 1994.

Hozjan, Andrej: Nastanek in razvoj državne poštne institucije na Slovenskem v obdobju od 1489 do 1722. *Pošta na slovenskih tleh* (ur. Andrej Hozjan). Maribor: Pošta Slovenije, 1997.

Ivanič, Joseph: Das Straßenwesen in Krain im 18. Jahrhundert. Nach den Beständen des Musealvereines in Laibach. *Carniola*, 1, 1908, str. 150–187.

Jurišević, Fran: *Primorska pošta skozi zgodovino*. Koper: Lipa, 1967; in dopolnjena izdaja *S pošto skozi preteklost Slovenskega primorja in Istre*. Koper: Lipa, 1981.

¹⁰⁷ Constitutio Criminalis Theresiana, Art. 96, Paragraph 1–8, str. 263–264 in Art. 90, Paragraph 1–10, str. 245–247.

¹⁰⁸ Joseph des Zweyten Römischen Kaisers Gesetze und Verfassungen im Justizfache, Paragraph 91–99, str. 25–27.

¹⁰⁹ O. G., Das Räuberunwesen, str. 284, 285.

¹¹⁰ Holz, Ceste, str. 148; Trobič, *Furmani*, str. 64–74.

- Korošec, Branko: *Naš prostor v času in projekciji. Oris razvoja zemljemernstva, kartografije in prostorskega urejanja na osrednjem Slovenskem*. Ljubljana: Geodetski zavod SRS, 1978.
- Kosi, Miha: *Potujoči srednji vek. Cesta, popotnik in promet na Slovenskem med antiko in 16. stoletjem*. Ljubljana: Založba ZRC SAZU, 1998.
- O. G.: Das Räuberunwesen in Krain in den Jahren 1787 bis 1790. Kleinere Mittheilungen. *Mittheilungen des Musealvereines für Krain*, 9, 1896, str. 281–285.
- Ogrin, Rafael: Nova cesta od Vrhnike do Planine. *Kronika*, 7, 1959, str. 74–76.
- Pivec-Stelè, Melita: *La vie économique des Provinces Illyriennes (1809–1813) suivie d'une bibliographie critique*. Paris: Bossard, 1930.
- Radics, Peter: *Die k.k. Post in Krain und ihre geschichtliche Entwicklung*. Laibach: Ig. v. Kleinmayer & Fer. Bamberg, 1896.
- Rakovec, Ivan: Steinberg, Franc Anton (geslo). *Slovenski biografski leksikon* III. Ljubljana: SAZU, 1960–1971, str. 460.
- Rutar, Simon: Krains mittelalterliche Handelsbeziehungen zu den Städten an der adriatischen Küste. *Mittheilungen des Musealvereines für Krain*, 3, 1890, str. 71–102.
- Rutar, Simon: *Poknežena grofija Goriška in Gradiščanska*. Izdaja v dveh delih, Prirodnoznanstvi, statistični in kulturni opis 1892 in Zgodovinski opis 1893. Faksimile s spremno besedo. Nova Gorica: Branko, 1997.
- Slovenija na vojaškem zemljevidu 1763–1787 (1804)* (ur. Vincenc Rajšp). 3. zvezek, Opisi in Karte. Ljubljana: ZRC SAZU in ARS, 1997.
- Šorn, Jože: Modernizacija cestnega in vodnega omrežja v času od 1713 do 1830 na ozemlju današnje socialistične republike Slovenije. *Mednarodni kulturnozgodovinski simpozij Modinci*, 9. Maribor: Univerza v Mariboru, 1977, str. 59–84.
- Šorn, Jože: *Začetki industrije na Slovenskem*. Maribor: Založba Obzorja, 1984.
- Šorn, Jože: Zanimivosti z naših cest v 18. stoletju. *Kronika*, 27, 1979, št. 3, str. 157–167.
- Trobič, Milan: *Furmani. Po cesarskih cestah skozi Postojnska vrata*. Logatec: Občina, 2003.
- Valvasor, Johann Weichard: *Die Ehre des Herzogthums Crain*. Laibach, Nürnberg, 1689.
- Vilfan, Sergij: K zgodovini kmečkega trgovanja s soljo. Gospodarsko-pravne podlage povesti o Martinu Krpanu. *Kronika*, 10, 1962, str. 129–144 in *Kronika*, 11, 1973, str. 1–12.
- Vilfan, Sergij: Prispevki k zgodovini mer na Slovenskem s posebnim ozirom na ljubljansko mero (16.–19. stoletje). *Zgodovinski časopis*, 8, 1954, str. 27–86.
- Vilfan, Sergij: Prometni položaj slovenskih dežel in preskrba zahodnih mest (od 14. do 17. stoletja). *Zgodovinski časopis*, 37, 1983, str. 5–20.

Žmuc, Irena: Potovanje od Pariza do Ljubljane v času Ilirskih provinc. *Kronika*, 61, 2013, št. 2, str. 307–316.

Žontar, Majda in Vladimir Klinar in Andrej Hozjan: Razvoj poštnega prometa na Slovenskem od podržavljenja 1722 do 1918. *Pošta na slovenskih tleh* (ur. Andrej Hozjan). Maribor: Pošta Slovenije, 1997.



S U M M A R Y

Road connections in the Karst from the end of the 17th to the mid-19th century

Before the railway, waterways were the main routes of large-scale transportation of goods. Where this was not possible or where these routes were of minor importance, a system of roads and paths had to be set up to ensure safe passage for transporters, merchants and different kinds of travellers. Among the provinces with limited navigable waterways were also those in the present-day territory of Slovenia. In the 18th and 19th centuries, Carniola hardly matched the task of maintaining its slowly growing road network. There was constant shortage of funds for major—and increasingly critical—road constructions. The state and the province endeavoured to obtain funding in a number of ways: with toll tax, road tax, by offering some road sections for lease, introducing additional burdens on direct imperial taxes, etc.

It should also be borne in mind that the condition of roads, most of which were gravel, would quickly change in the 18th and 19th centuries. They were degraded as much by weather as by negligent drivers and their overloaded wagons, and also by nearby inhabitants who littered them with refuse. Especially great damage was caused by owners of fields adjacent to roads who often turned their ploughs in the middle of roads and soil them with all kinds of pollutants. Maria Theresa addressed this issue by adopting a series of ordinances and acts that stipulated how roads should be maintained and protected as well as how drivers and travellers should conduct themselves on the road, and determined the obligations and rights of the population living alongside imperial roads. Maria Theresa's legislation was further extended by Emperor Joseph II.

Cart-drivers were, without a doubt, the most important road users. They needed good and especially safe roads that enabled them to reach their destinations in time. Cart-drivers also immensely benefited from roadside taverns which were set up for them and provided comfortable stables for horses and am-

ple sheds for carts. Not surprisingly, such taverns also required an appropriate number of hired hands.

Another important user of imperial roads in the 18th was mail, especially once it also took over passenger transport. Passenger carriages always had complete priority in road traffic and postilions never missed an opportunity to take full advantage of it. Mail masters usually reported on the conditions of specific road sections, much to the chagrin of road workers and road masters.

Road bandits were a major nuisance not only in Slovenian territory but entire Europe. In the 18th and 19th centuries, road robbery was no longer considered a »gentleman's offense« but an act punishable

by death. Even so, brigandry was quite common, especially in areas where cart-drivers had to slow down their horses and where one could quickly retreat into the nearby woods. These troubles ended in the mid-19th century, thanks to the introduction of armed gendarmerie on the one hand and the construction of railway on the other, which provided a much safer and faster mode of travelling. The advent of railway delivered a heavy blow to cart-drivers, who were in no position to compete with it. That period also witnessed the ruin of craftsmanship closely linked to transport and places that were too distant from the new means of transportation.