

1.01 Izvirni znanstveni članek

UDK 656.1/.5(497.434)"17/18"

Prejeto: 4. 8. 2010



Eva Holz

dr., znanstvena svetnica ZRC SAZU v pokoju, Zgodovinski inštitut Milka Kosa, ZRC SAZU, Novi trg 2, SI-1000 Ljubljana

Prometne razmere v Beli krajini od sredine 18. stoletja do prve svetovne vojne

IZVLEČEK

Za Belo krajino je bilo v 18. in 19. stoletju značilno, da so bile prometne povezave med posameznimi mesti, kraji in vasi časa primerne, slaba pa je bila povezava z ostalo Kranjsko. Kljub meji in reki Kolpi so bile boljše povezave proti Hrvaški. To stanje se je začelo spreminjati ob koncu 19. in v začetku 20. stoletja, ko je tik pred začetkom 1. svetovne vojne tudi Bela krajina dobila železniško povezavo na eni strani s Kranjsko in na drugi s Hrvaško.

KLJUČNE BESEDE

Bela krajina, 18. in 19. stoletje, promet, ceste, mostovi, gospodarstvo, železnica

ABSTRACT

ROAD CONDITIONS IN WHITE CARNIOLA FROM THE MID-18TH CENTURY TO WORLD WAR I

In the 18th and 19th centuries White Carniola had appropriate transport connections between individual cities, towns and villages, but poor links to the rest of Carniola. Despite the border and the Kolpa river, the province had better connections to Croatia. The situation began to change at the end of the 19th and the early 20th century, just prior to World War I, when White Carniola, too, obtained a railway connection to Carniola on one hand and Croatia on the other.

KEY WORDS

White Carniola, 18th and 19th centuries, traffic, roads, bridges, economy, railway

Namesto uvoda

Ozemlje, ki ga danes imenujemo Bela krajina, je Janez Vajkard Valvasor v Slavi vojvodine Kranjske postavil v tretji del Kranjske, ki jo je opredelil tudi kot Srednjo Kranjsko, in ga imenoval Metliški kraj.¹ Med mesti v tem kraju je naštel Metliko in Črnomelj, med trgi pa omenil Vinico.² Po njegovem opisu je metliško območje zajemalo prostor med Kolpo in Gorjanci, bilo je dokaj rodovitno, zanj pa so bila značilna zelo vroča poletja, ki so jih lahko prenašali le tisti, ki so bili nanje navajeni.³ Črnomaljsko območje je bilo prav tako rodovitno, uspevala sta vinska trta in sadje, tu so bila lepa polja in tudi uspešna živinoreja. Zelo je bil rodovit predel, ki se je nagibal proti Kolpi. Prebivalci so bili tako po obleki kot tudi po jeziku Hrvatje. Podnebje pa je bilo za tistega, ki ga ni bil vajen, zelo neprijetno, in tudi voda ni bila zdrava. Viniško območje je ležalo ob Kolpi in je bilo po Valvasorjevem mnenju zelo rodovitno. Prebivalstvo, ki je živelo v večjih in manjših vaseh, je govorilo hrvaško in se tudi oblačilo po hrvaški šegi. Zrak pa je bil za tiste, ki ga niso bili vajeni, nezdrav.⁴

Srednja Kranjska je imela v 17. stoletju le eno pošto in ta je bila v mestu Metliki. Pošta je šla tedensko od Karlovca do Novega mesta ter naprej proti Ljubljani. To pošto so vzdrževali deželni stanovni.⁵ Mesto Metliko so na eni strani obdajali Gorjanci, na drugi pa Kolpa. Cesarska in poštna cesta je v mesto prišla čez Gorjance.⁶ To območje je bilo dokaj gozdno, kar je za tedanji promet pomenilo predvsem veliko nevarnost roparskih napadov. Cestnih razbojnikov niso poznali le na Slovenskem in le v 17. stoletju, pač pa je bil to pojav, ki je bil značilen za vso Evropo, kjer so se ohranili do uvedbe železnice, na Slovenskem pa do uvedbe orožništva v drugi polovici 19. stoletja.⁷ Od Ljubljane je bila Metlika oddaljena 11 milj, od Črnomlja pa 3 milje (to je bila tedaj razdalja ene pošte) in prav toliko od Karlovca.⁸

Bela krajina v 18. stoletju

V drugi polovici 18. stoletja je na zahtevo cesarja Jožefa II. zaradi vojaških potreb nastal popis dežel habsburške monarhije, ki je vseboval strateške, prometne, gospodarske značilnosti ozemlja, ki jih je opisoval. Opisi so dokaj skopi, povsem neobčutljivi do okolja, ki so ga opisovali, saj so deželo opisovali

vojaški strokovnjaki, ki jih je zanimalo predvsem to, kako se bo vojska pomikala, kje bi bili lahko izpostavljeni nevarnostim obstreljevanja, kje bi lahko potovali tudi težki vojaški vozovi in kje bodo preskrbljeni z vodo. Območje Bele krajine je opisano v prvi knjigi serije *Slovenija na vojaškem zemljevidu 1763–1787*. Bolj kot posamezni opisi so včasih zgovorni zemljevidi.

Deželna (glavna) cesta je tudi v 18. stoletju potekala iz Novega mesta preko Metlike do Karlovca. Imela je trdno podlago in je bila v vseh letnih časih prevozna tudi za težka vozila, ki so jih vlekli štirje konji in so prevažala do približno 60 centov (1 cent = 56 kg) blaga.⁹ Od Vinje vasi do višine Gorjancev je bilo na cesti kar nekaj strmih predelov, proti Metliki pa je strmina polagoma popuščala. V odseku okrog Vinje vasi je imela cesta to pomanjkljivost, da je bila izpostavljena obstreljevanju z obeh hribov, ki ležita ob njej med Vinjo vasjo in Velikim Cerovcem.¹⁰ Stranske ceste tega območja so bile kamnite, ponekod dokaj strme in težko prehodne, kaj šele prevozne.¹¹

Mesto Metlika je bilo v drugi polovici 18. stoletja v veliki večini zgrajeno iz kamna; posebno trdne stavbe pa so bile hiša nemškega viteškega reda, duhovnikovo stanovanje in cerkev. V tem času je mesto še obdajalo obzidje, na katerega so bile naslonjene hiše, marsikje pa so bili ozki prehodi. Deželna cesta, ki je prišla v mesto in se je nato nadaljevala proti Karlovcu, je imela trdno podlago in je bila v vseh letnih časih uporabna tudi za težka vozila. Čez Kolpo je v času popisa vozil še brod. Poti, ki so vodile v okolico, pa so imela ilovnata tla.¹²

Črnomelj je imel v tem času večino hiš trdno zgrajenih, še posebno hišo viteškega reda in lutenberški dvorec. Trdno je bila zidana tudi žitna kašča, ki je ležala na vzpetini zunaj mesta.¹³

Pri opisih krajev in poti v Beli krajini, še bolj pa na priloženih zemljevidih, je očitno, da je bil ta predel med seboj dobro povezan, vendar pa so bile te poti večinoma slabe. Povezavo z ostalo Kranjsko je omogočala le državna cesta, ki je povezovala Novo mesto s Karlovcem. Lokalne ceste v severnem predelu Bele krajine so vodile skozi precej gozdno območje, bile so kamnite, strme in težavne, uporabne le za kmečke vozove, steze pa so bile težavne celo za tovarne konje. To je veljalo za kraje Draganja sela, Selišče, Gorenje Sušice, Verdun pri Uršnih selih, Dobindol, Uršna sela, Blaževica, Pleš, Seč, Travnji dol, Laze, Gorenje Laze, Hrib pri Rožnem Dolu.¹⁴

¹ Valvasor, *Die Ehre* II, str. 208.

² Prav tam, str. 212.

³ Prav tam, str. 219.

⁴ Prav tam, str. 220.

⁵ Prav tam, str. 217.

⁶ Valvasor, *Die Ehre* XI, str. 383.

⁷ Holz, Nekoč v starih časih, str. 81–96.

⁸ Valvasor, *Die Ehre* XI, str. 383.

⁹ *Slovenija na vojaškem zemljevidu*, sekcija 233, str. 93, zemljevid 222.

¹⁰ Prav tam, str. 94.

¹¹ Prav tam, sekcija 233, str. 90, zemljevid 233.

¹² Prav tam, sekcija 236, str. 110–111.

¹³ Prav tam, sekcija 237, str. 118.

¹⁴ Prav tam, sekcija 233, str. 86.

Poti na severozahodu okrog Štrekljevca so bile lokalne. Bile so sicer vozne, vendar pa kamnite in ozke. Tako je bila npr. pot od Pribišlja v grad Smuk prevozna le s kmečkimi vozovi. Pot, ki je peljala od Krupe skozi vasi Štrekljevec, Osojnik, Brezova Reber in Maline pri Štrekljercu, je bila v času popisa malo boljša. Bila je kamnita in neprevozna za težke vozove. To je veljalo tudi za vasi Ašelice, Rožni Dol, Brezje pri Rožnem Dolu, Potoki, Vimol, Gaber, Preloge, Pribišje, Kal.¹⁵

Stranske poti, ki so povezovale kraje okrog Metlike, so bile kamnite in prevozne le z lahkimi vozovi. Te vasi so bile Sela pri Jugorju, Božič Vrh, Štrekljevec, Hrast pri Jugorju, Suhor pri Metliki, Ravnace, Dole, Mačkovec pri Suhorju, Jugorje pri Metliki, Vahta, Vinja vas, Konec, Podgrad, Pristava, Mihovec, Birčna vas, Veliki Podljuben, dvorec Ruperčvrh, Stranska vas, Rumanja vas, Rakovnik pri Brični vasi, Jama, Lakovica, Jurna vas, Koroška vas, Gornja Težka Voda, Dolnja Težka Voda, Verdun, Stopiče, Plemberk, Mali in Veliki Orehek, Brezovica pri Stopičah, Mali Cerovec in Igljenik.¹⁶

Stranske ceste, ki so vodile v kraje vzhodno od Metlike v Drašiče, Železnike, Svržake, Čurile, Rosalnice, Križevsko vas in v Radovišče (na levem bregu Kolpe), so imele ilovnato podlago in so bile prevozne le z lahkimi vozili.¹⁷

Stranske ceste na območju okrog Črnomlja in proti Kočevju so bile uporabne le za tovarne kone.¹⁸ Deloma so bile prevozne z lahkimi vozovi, na poteh na Kočevskem pa se je dalo prenašati blago le s tovarnimi konji.¹⁹ Poti do vinogradov so bile prevozne z malimi kmečkimi vozovi, tla proti Krupi so bila ilovnata. Poti, ki so prečkale vinograde v smeri proti Kočevju, so bile zelo kamnite in prehodne le s tovarnimi konji.²⁰

Poti, ki so povezovale kraje okrog Semiča, npr. Stransko vas pri Semiču in vas ter grad Krupa, so bile večinoma kamnite, uporabne pa le za lahka vozila. Pot od Krupe do Štrekljevca je imela trdno podlago in je bila primerna tudi za težka vozila, pot proti Črnomlju pa je tekla skozi gozd in je bila ilovnata. Nad okolico so dominirale cerkve Sv. Trojice pri Vinjem vrhu, pri Semiču, na Krvavčem vrhu in na Lokvici. Od cerkve na Lokvici je bilo mogoče obstreljevati deželno cesto proti Metliki in vas Trnovec.²¹

Poti na območju Cerkvišča so bile ilovnate, v suhih obdobjih so bile prevozne tudi s težkimi vozovi.²² Poti okrog Primostka so bile v ravnini, imele

so mehka tla, vendar so bile za silo prevozne z vsakim vozilom.²³

Na območju Suhorja pri Vinici so imele poti ilovnato osnovo. V ravnini so bile prevozne tudi s težkimi vozovi.²⁴ Na drugi strani pa so poti okrog Goleka pri Vinici in Podklanca imele sicer trdno podlago, vendar so bile za vozila težko prevozne; kljub temu so jih vrisali v zemljevid.²⁵

Grad Vinica je imel le en dohod, visoko in strmo obzidje. Imel je dobre možnosti za obrambo.²⁶ Pot od Pobrežja do Dragošev je imela trdna tla, naprej do Gribelj je bila ilovnata in uporabna tudi za težka vozila. Ostale poti so bile prevozne le z lahkimi vozili.²⁷ Poti od Zilje proti Preloki so bile kamnite in uporabne le za lahka vozila.²⁸

Poštna povezava, ki jo omenja že Valvasor, je bila menda v letih 1751 in 1771 prekinjena. Gradnja ceste iz Novigrada proti Metliki se je začela v letu 1771 in v tem času naj bi se tudi obnovila stara poštna smer deželnih stanov.²⁹

Za 18. stoletje lahko torej sklepamo, da so bile vasi v Beli krajini dokaj dobro povezane med seboj, precej slabša pa je bila povezava s sosednjimi pokrajinami. V deželi je bila le ena glavna cesta, povezava proti Kočevski je bila precej težavna, prav tako tudi proti Hrvaški.

Vloga in pomen mitnic

Mitnice so bile vir denarja, ki je bil potreben za vzdrževanje, izpopolnjevanje in dograjevanje cestne mreže. V času svojega obstoja so prešle različne razvojne faze. Odkar se je uveljavila mitnina, so se o njeni višini med seboj prepirali vladar, lokalni velikaši in mesta. Z razvojem prometa in trgovine je vse bolj prihajala na dan negativna stran mitnic, to je oviranje tako trgovine kot tudi prometa. Zaradi velikega števila mitnic je bilo vse več pritožb tudi zato, kar večje število mitnic ni hkrati pomenilo tudi boljše vzdrževane in varnejše prometnice.

Poleg državnih so ob koncu 18. stoletja pri nas nastajale tudi »privatne mitnice«. Sem so spadale mitnice, ki so jih vzdrževali dežela, okraj, občina, družbe ali posamezne osebe. Naši kraji so v tem času poznali tudi stanovske mitnice, ki so bile značilne predvsem za Dolenjsko. Privatna mitnica je lahko nastala le z dovoljenjem javne uprave.

Cesar Karl VI. je začel z gradnjo mreže državnih cest, stroške tega pa naj bi krile mitnice. Njihovi dohodki so se stekali v novo ustanovljeni cestni fond, kasneje v državno blagajno. Privatne mitnice so bile

¹⁵ Prav tam, str. 88.

¹⁶ Prav tam, str. 93.

¹⁷ Prav tam, sekcija 236, str. 110.

¹⁸ Prav tam, sekcija 237, str. 116.

¹⁹ Prav tam, str. 118.

²⁰ Prav tam, str. 120.

²¹ Prav tam, str. 125.

²² Prav tam, str. 127.

²³ Prav tam, str. 128.

²⁴ Prav tam, sekcija 247, 164.

²⁵ Prav tam, str. 167.

²⁶ Prav tam, str. 167.

²⁷ Prav tam, str. 169.

²⁸ Prav tam, str. 171.

²⁹ Helmedach, *Verkehrssystem*, str. 258.

nadležne že v tem času. V letu 1750 so že začeli ukinjati nekatere nedonosne mitnice. Leta 1773 je cesarica Marija Terezija določila nekatera pravila tako na cestah kot tudi na mitnicah na Kranjskem, ki so z manjšimi dopolnitvami in spremembami ostala v veljavi do časa Ilirskih provinc. Od leta 1782 pa so bili v državne dohodke vključeni tudi dohodki privatnih mitnic, ki so bile postavljene na tlakovanih cestah in mostovih. V letu 1789 je oblast poskušala predati v zakup tako ceste kot tudi mitnice, kar pa se ni obneslo. Tega leta je bil sprejet zakon, ki je uvedel enako visoko mitnino na vseh državnih mitnicah. Leta 1810 so mitnino znova uravnavali.³⁰

Na karlovški deželni cesti, ki je potekala od Novega mesta do Metlike in naprej do Karlovca, sta bili mitnici v Novem mestu in Metliki, kjer je bilo treba plačati tudi deželno mostnino.³¹ Stanovska mitnica v Metliki je imela pravico pobirati mitnino v obe smeri in prečrtati mitninske lističe mitnice na mostu v Metliki, prav tako je imela metliška mitnica na mostu pravico prečrtati mitninske lističe cestne mitnice Metlika. Za potrebe pisarne, kurjave, svečave in laterne, ki je morala viseti pred mitniško hišo in biti prižgana vso noč, je mitniškemu uradu v Metliki (most na Kolpi) pripadalo letno 50 goldinarjev iz dohodkov stanovske mitnice na mostu.³²

V drugi polovici 18. stoletja so bile mitnice na območju novomeške kresije večinoma v zakupu. Stanovi so si zelo prizadevali, da bi dobili nadzor nad mitnicami na komercialni cesti, vendar bi morali potem tudi skrbeti za to cesto.³³ Stanovi so prevzeli dohodke šestih mitnic: na Jesenicah, v Metliki, Novem mestu, Višnji Gori in Ljubljani. Mitnice za konje in vozove so morale vzdrževati ceste in mostove, ki so bili v njihovem distriktu.

Dne 15. aprila 1786 so določili cene, ki jih je bilo treba na mitnici plačati za prehod konj in voz na mostu čez Kolpo pri Metliki. Tovorni vozovi vseh vrst, kočije, koleslji, ki so prevažali predvsem svoje blago in potnike, ki so vstopali v mesto Metliko ali se peljali skozi, so morali od vpreženega konja ali vlečne živali plačati 4 krajcarje. Voz s suknom, papirjem, železom, jeklom, kositrom, platnom, volno, mlin-skimi kamni, trgovskimi in obrtnimi predmeti, ki so bili običajni v deželi, prav tako tudi domač voz, je moral od vsakega konja ali vlečne živine plačati 3 krajcarje. Voz z ogljem, žitom, lesom, maslom, mastjo, deskami in drugimi domačimi pridelki in izdelki, ki je šel na trg, je moral od vsakega vpreženega konja ali vlečne živine plačati 1 krajcar. Prazen voz, razen tistih, ki so bili posebej izvzeti, je moral plačati polovico od zgoraj omenjenega. Za otovorjenega konja ali otovorjeno živino, ki je nosila

stvari za prodajo, pa naj so jo jezdili ali vodili, je bilo treba plačati prav tako kot za zgoraj omenjeno vpreženo žival. Prav tako je bilo treba plačati za voz, pa tudi če so ga vlekli ali pa potiskali ljudje.

Na mitnici so za živino veljali naslednji pogoji: od mladih živali, ki so šle skozi mitnico, kot tudi od odraslih živali – konj, goveda, mul, oslov, ki so bili starejši kot leto dni, od vsakega prašiča, ki je bil star leto in več, od štirih telet, ovac, koz, drugih malih živali (sem ni sodila perutnina, ki je oproščena mitnine) – če so jih peljali na trg, je bilo treba plačati od prevoznega sredstva, s katerim so živali peljali, tako kot je navedeno zgoraj. Od vseh ostalih živali pa je bilo treba plačati 2 krajcarja.

Mitnine so bile oproščene vse osebe, ki niso ničesar vozile ali nosile, brezplačne so bile tudi vožnje pri prehodu vojske. Nadalje so bili mitnine oproščeni oficirji na službeni poti, vozovi s soljo (ker je to šlo na stroške deželnega kneza), tranzit proti morju ali proti kopnemu, navadna pošta, če ni prevažala potnikov, gosposke vožnje za lastno potrebo (razen če je šlo za prodajo in tako blago ni bilo opremljeno s potrebnim priporočilnim pismom), vožnja za tlako, če jo je bilo treba opraviti na drugi strani in če ljudje niso vozili s seboj stvari, ki bi jih lahko prodali, in nazadnje tudi vožnje samega mitničarja za domače gospodinjstvo in gospodarstvo.

Cene, ki so jih določili na metliški mitnici, so bile podlaga za določanje cen tudi na ostalih mitnicah na Kranjskem. Kranjski deželni stanovi so si takoj začeli prizadevati, da bi ta mitnica postala njihova last. V septembru 1786 je bila zanj razpisana licitacija, mitničar na mitnici na metliškem mostu je postal Franc Plut. Imel je 250 goldinarjev letne plače in brezplačno stanovanje. Nadzorni pisar je postal nek podoficir, njegova letna plača je bila 150 goldinarjev.

Na mestni mitnici v Metliki je bilo treba po predpisu iz Gradca z dne 9. maja 1787 plačati od vsakega naloženega voza za konja ali par volov 3 krajcarje. Mitnine pa so bili oproščeni prazni konji in konji za priprego, vojaške vožnje, štafete in neposredne cesarske vožnje.³⁴

Po predpisih iz Ljubljane z dne 6. novembra 1786 so pri metliški mitnici na mostu veljale naslednje tarife: vsak pešec, ki je šel čez most, je plačal 2/4 krajcarja, za vsakega jezdnega, tovrnega, vpreženega konja, pa naj je prečkal mitnico natovorjen ali prazen, je bilo treba odšteti 2 krajcarja, jezdec ali voznik sta morala plačati po 2/4 krajcarja; od vsakega naloženega voza je bilo treba plačati za konja ali par volov 3 krajcarje, medtem ko od tujega konja ali kobile ni bilo treba plačati nič. Od koze, kozla, ovce, ovna je bilo treba plačati 1/4 krajcarja, od domačega vola, ki je šel na trg ali je bil kupljen, je bilo treba plačati 2 krajcarja, prav toliko tudi od domače

³⁰ Holz, *Razvoj*, str. 55–57.

³¹ Prav tam, str. 63.

³² Prav tam, str. 65–66.

³³ Prav tam, str. 68.

³⁴ Prav tam, str. 69–72.

krave, ki je šla na trg ali je bila kupljena, od telet pa ni bilo treba plačati nič. Mitnino je bilo treba plačevati tudi od tujega goveda, od madžarskega ali štajerskega vola, ki so ju peljali na trg ali pa sta bila kupljena, je bilo treba plačati 2 krajcarja, prav toliko tudi od krave, za teleta pa ni bilo treba plačati nič. Prav tako tudi ni bilo treba nič plačati od prašičev, pa naj so bili domači ali tuji.

Mitnine so bili oproščeni cesarske vožnje in njihovo spremstvo, vojaška pripraga, če se je izkazala s potrdilom vojnega komisariata, ordonanci okrožnega urada, dvorni kurirji in štafete ter navadna pošta, če se z njo niso prevažali potniki. Sicer pa so bili mitnine oproščeni le en konj in beraški menih, če je šel peš. Ti predpisi so veljali do leta 1807.

Tarife so bile iste kot na mostni mitnici v Krški vasi in na cestni mitnici v Jesenicah, le da je bilo tam treba plačati tudi za teleta in prašiče.

Vse blago, ki je bilo namenjeno neposredno cesarju, je moralo biti prosto mitnine, sem pa ni spadalo blago, ki so ga cesarju pošiljali različni zakupniki, ker so ti od tega imeli koristi. Ob pobiranju mitnine je bilo treba izdati potrdilo. Vladar je določil tarife z namenom, da bo imela Kranjska vse pravice, ki ji od tega denarja pripadajo in bo dobro vzdrževala svoje ceste.³⁵

Obdobje Ilirskih provinc

Konec 18. in začetek 19. stoletja so Evropo zaznamovale napoleonske vojne. V to dogajanje je bil vpleten tudi slovenski prostor. Od 1809 do 1813 je bila večina slovenskega prostora vključena v Ilirske province. Ta čas razvoju cestnega omrežja ni bil naklonjen. Obstajali so sicer veliki načrti o cestnih povezavah med vzhodom in zahodom, vendar pa so vojne, v katere se je zapletal Napoleon, požrle večino denarja.

V tem obdobju je cesta od Novega mesta do Karlovca spadala med ceste tretjega razreda. V to skupino so po francoski ureditvi sodile ceste, ki niso bile splošnega pomena, vzdrževale pa naj bi jih občine. V prvi razred so spadale ceste, ki so bile zelo pomembne za francosko trgovino, v drugi razred pa ceste, ki so bile nacionalnega pomena in so med seboj povezovale glavna mesta nižjih upravnih enot.³⁶

Cesta Novo mesto–Metlika–Karlovac se je odcepila od ceste Ljubljana–Kostajnica, ki je spadala med zelo pomembne ceste.³⁷ K Napoleonovi zamisli o celinski zavori in vlogi Ilirskih provinc v tej igri je sodil tudi sistem carinarnic. Te naj bi varovale mejo novo nastalih provinc pred vdorom blaga iz tujine. Ozemlje Bele krajine je spadalo pod inšpektorat v Sisku, carinarnice, ki so spadale sem, pa so

bile v krajih: Sisak, Prusnik, Radeče, Radna, Krško, Čatež, Jesenice (na Dolenjskem), Otok, most v Zagrebu, Zelin, Letovanec, Kupinec, Trgova, Mahično, Hrnetič, Karlovac, Banija (karlovško predmestje), Metlika, most v Metliki, Gričlje, Pobrežje, Vinica, Poljane, Brod na Kolpi, Osilnica in Lož. Sicer pa so bile carinarnice v Ilirskih provincah podrejene šestim inšpektoratom. Njihovi sedeži so bili še v Trstu, na Reki, v Gorici, Beljaku in Ljubljani.³⁸

Čas od propada Ilirskih provinc do marčne revolucije 1848

Po propadu Ilirskih provinc in po končanih napoleonskih vojnah, ko so se razmere vsaj nekoliko umirile, se je avstrijska oblast lotila tudi urejanja cest. Objavila je natančnejši popis³⁹ nekaterih za tedanje čase najpomembnejših cest, tako glavnih kot tudi stranskih. V tem statističnem popisu so omenjene tudi težave, ki bi jih bilo na nekaterih cestah potrebno popraviti. Ta popis je zajemal vse tri kresije, v katere je bila razdeljena vojvodina Kranjska. Bela krajina je spadala v novomeško kresijo.

V Beli krajini je znova igrala pomembno vlogo karlovska glavna in poštna cesta. Začejala se je v Novem mestu in šla v smeri Gotna vas, Pogance, Dolnja Težka Voda, Vinja vas, Hrast, Trnovec in Metlika. V Metliki je bilo tedaj 12 letnih sejmov, kjer so trgovali z žitom, metrskim blagom, predvsem pa z malo in veliko rogato živino, ki so jo prignali s Hrvaške.

Sama cesta je potekala v smeri od Kandije do Gotne vasi (856 sežnjev oz. 1,623 km), od Gotne vasi do Pogance (755 sežnjev oz. 1,432 km), od Pogance do Dolnje Težke Vode (1500 sežnjev oz. 2,844 km), od Dolnje Težke Vode do Vinje vasi (1000 sežnjev oz. 1,896 km), od Vinje vasi do Hrasta (4500 sežnjev oz. 8,532 km), od Hrasta do Trnovca (2400 sežnjev oz. 4,551 km) in od Trnovca do mesta Metlike (2000 sežnjev oz. 3,792 km).

Celotna cesta je bila dolga 3 milje in 1742 sežnjev (ok. 26,065 km). Imela je dobro kamnito podlago, cestišče je bilo obdelano s tolčenim kamenjem, na obeh straneh pa je imela robnike in obcestne jarke. Tla so bila večinoma mešana s skalami. Široka je bila 14 do 18 čevljev (od 4,42 do 5,68 m). Na cesti je bilo tudi nekaj mostov. Pri Gotni vasi je bil lesen most čez Težko vodo, ki je bil dolg 9 sežnjev (17,06 m), drugi most je bil čez reko *Idrišan* (?), in je bil dolg tri sežnje (5,7 m). Čez mejno reko Kolpo je bil speljan 96 sežnjev (182 m) dolg most, ki ga je vzdrževal cestni fond.

Karlovska cesta je bila v tem popisu predstavljena kot izredno strma gorska cesta, ki jo je bilo mogoče prevoziti le tako, da je bil tovor pametno

³⁵ Prav tam, str. 73–74.

³⁶ Pivec-Stelè, *La vie économique*, str. 85.

³⁷ Prav tam, str. 88.

³⁸ Prav tam, str. 29.

³⁹ ARS, AS 14, fasc. 28, leto 1825/26.

razporejen, vozniki pa so morali najeti enega ali dva para volov za priprego. Za vsak par priprege je bilo treba plačati 1 goldinar 10 krajcarjev. Prehod čez Gorjance je trajal 7 ur.

Na cesti je bilo treba plačevati tudi mitnino. V Novem mestu je bilo treba plačati 3 krajcarje mitnine za konja in prav toliko mostnine, v Metliki je bila mitnina za konja prav tako 3 krajcarje, na mostu čez Kolpo pa je bilo treba zanj plačati še dodatne 3 krajcarje. Tako je plačilo za enega konja na vsej poti veljalo 12 krajcarjev. Tako prevozniki kot tudi trgovci so si zelo želeli, da bi popravili cesto čez hrib, kjer je bil vzpon izredno strm. Vendar pa bi bilo tako delo zelo drago, ker je bil teren izredno trd in skalnat.

Povezavo med Kočevskim in delom Bele krajine ter Hrvaško je v tem času predstavljala poljanska občinska cesta. Potekala je iz mesta Kočevje v smeri Dolga vas, Livold, Mozelj, Rajndol, Knežja Lipa, Videm, Kralji, Jelenja vas, Predgrad, Deskova vas, Močile, od tu naprej pa je peljala tovarna pot proti hrvaški vasi Severin. Cesta je bila kamnita in ilovnata, cestišče je bilo obdelano s tolčenim kamenjem. Dolga je bila 3 milje in 2523 sežnjev (27,54 km) ter široka 9 sežnjev.⁴⁰ Za občinsko cesto je bila dobro urejena, le nekoliko ozka. Na njej ni bilo mostov, bila je pretežno ravna z nekaterimi blagimi vzpetinami. Namenjena je bila lažjemu prometu, ki je povezoval okoliške vasi. Po njej niso vozili težki tovarni vozovi, vzdrževale pa so jo okoliške občine.

Povezava Kočevja čez Belo krajino s Hrvaško je bila tudi občinska pot do Broda. Od poljanske ceste se je odcepila pri Dolgi vasi in peljala skozi vasi Helz, Mrazen, Ajbel (Planina), Velika Planina (Groß Ajbel), Briga, Banja loka, Nova Sela, Colnarji, Vrh skozi faro Kostel do vasi Kostel pri Pirčah ob Kolpi, ki je bila mejna reka med Kranjsko in Hrvaško. Na hrvaški strani je bila vas Brod, od tu je peljala cesta, ki se je povezala z Luisino cesto (to cesto je gradila madžarska družba, vodila je do Kvarnerskega zaliva). Cesta je bila dolga 2 milji in 2500 sežnjev (19,91 km). Tla so bila kamnita, deloma ilovnata, cestišče, ki je bilo široko 18 čevljev (5,69 m), je bilo obdelano s tolčenim kamenjem. Na cesti so bili tudi trije leseni mostovi, ki so bili široki od 2 sežnjev in 5 čevljev do 7 sežnjev in 5 čevljev (4,37 m do 14,85 m). Cesta je bila hribovita in njeni uporabniki so si zelo želeli, da bi bila bolj prilagojena prometu, saj je to bila ena od boljših in krajših povezav tega predela Kranjske proti Brodu in naprej na Reko.

Povezava med karlovško cesto in (Dolenjskimi) Toplicami ter od tu naprej do Novega mesta je bila tudi cesta, ki se je pod Trnovcem pred Metliko odcepila od karlovške državne ceste in šla v smeri

proti Lazom, od tu pa do Meniške vasi. Dolga je bila 2 milji in 3610 sežnjev (22,01 km). To je bila pot, ki je bila deloma precej težko prevozna, deloma je tekla po dolini, deloma čez gore. Široka je bila 8 do 9 čevljev (2,5 do 2,8 m), tla so bila ilovnata in mešana s skalami. Namenjena je bila le povezavi domačega prebivalstva.

Pot v Srednjo vas je bila opisana kot možna povezava preko Črmošnjic do Metlike. Od žužemberške ceste se je odcepila v Starem Logu in šla v smeri Poljane, Občica, Stare žage, Srednja vas, Brezje, Blatnik, Vrčice, kjer se je povezala s tovarno potjo, ki je prišla s Koprivnika. Nato je peljala naprej do Nestoplje vasi, Sevnice in Sel, kjer se je povezala s koprivniško potjo, ki je prišla iz Meniške vasi. V celoti je bila ta povezava dolga 3 milje in 2760 sežnjev (27,98 km).

Karlovško državno cesto je z Belo krajino povezovala tudi občinska pot, ki je vodila v Pobrežje. V letu 1822 so to pot uredili tako, da je bila primerna za vozno cesto. Teren, po katerem je tekla, je bil spremenljiv, deloma gričevnat, deloma ravninski, tla pa so bila mešanica ilovice in skal. Cestišče je bilo široko od 12 do 18 čevljev (3,7 do 5,6 m). Pri Krupi je bil lesen most čez potok Krupo, pri Gradcu pa je bil drugi lesen most čez potok Črnomelj. Cesta je bila dolga 2 milji in 3610 sežnjev (22,01 km). Od karlovške ceste se je odcepila na Gorjancih pri Jugorju, tekla skozi kraj Krupa do Gradca, skozi mejni urad Griblje do kraja Dolenjci in do Pobrežja. Pri mejnem uradu Griblje se je nanjo navezala tovarna pot, ki je prišla iz Črnomlja. Tam so imeli letne sejme. Iz Črnomlja je povezava potekala do Kočevja in do Novega mesta. To je bila tedaj najkrajša povezava med temi kraji.

Popis cest po letu 1848

V letu 1855 je sledil nov popis državnih in deželnih cest.⁴¹ Belo krajino je tudi v tem letu prečkala le ena državna cesta in to je bila že znana karlovška cesta. V tokratnem popisu je zabeleženo, da je široka od 18 do 22 čevljev (5,688 do 6,952 m), njena dolžina pa je bila 3 milje 1808 sežnjev (26,185 km). Po teh podatkih lahko sklepamo, da so cesto nekoliko popravili in razširili.

V Beli krajini so po tem popisu potekale naslednje okrajne ceste:

Okrajna cesta Kočevje–Črnomelj, ki je bila dolga 4 milje 2500 sežnjev (35,083 km). Odcepila se je od ceste Turjak–Kočevje–Brod in šla skozi Koprivnik proti Črnomlju.

Črnomalska cesta proti Staremu trgu je bila dolga 4 milje 453 sežnjev (31,202 km). Od karlovške ceste se je odcepila v kraju Luža in šla čez Štrekljevec in Črnomelj do Starega trga.

⁴⁰ Glede na sledeči stavek v popisu, je to pomota, saj bi bila širina ceste 17,06 m; verjetnejša je širina 9 čevljev, kar znaša 2,8 m.

⁴¹ *Bericht der Handels-und Gewerbekammer*, str. 98.

Cesta Koprivnik–Marindol je bila vezna cesta, dolga je bila 1 miljo 2500 sežnjev (12,326 km). Peljala je od Črnomlja proti Marindolu in se na Hrvaškem priključila cesti luisi.

Cesta Vinica–Črnomelj je bila dolga 1 miljo 2000 sežnjev (11,378 km). V kraju Breznik se je odcepila od ceste Črnomelj–Stari trg in šla naprej preko Nerajca do Vinice.

Pobrežje–Vinica je bila okrajna cesta, ki je povezovala ta dva kraja in je potekala čez Adlešiče. Dolga je bila 1 miljo 2000 sežnjev (11,378 km).

Okrajna cesta Gradac–Vinica se je začela izven kraja Gradac na cesti Metlika–Črnomelj in je potekala čez Tripince do Vinice. Dolga je bila 2 milj (15,172 km).

Okrajna cesta Vinica–Vrh se je začela v Vinici, šla proti Vrh in se povezala z okrajno cesto, ki je šla proti Severinu. Dolga je bila 1 miljo 2000 sežnjev (11,378 km).

Okrajna cesta Metlika–Črnomelj je povezovala ta dva kraja preko Gradca. Dolga je bila 2 milj (15,172 km).

Cesta Krupa–Metlika je peljala od Krupe do Metlike, kjer je prečkala karlovško državno cesto in šla do Verskove (?). Dolga je bila eno miljo 500 sežnjev (8,534 km).

Vezna cesta Semič–Blatnik–Krupa je potekala na eni strani v smeri proti Krupi, ta del je bil dolg dve milj 500 sežnjev (16,12 km), na drugi strani pa proti Štrekljercu, ta del ceste je bil dolg 1000 sežnjev (1,896 km).

Vezna cesta Gradac–Marindol je šla iz Gradca čez Griblje proti Pobrežju. Dolga je bila 1 miljo 2000 sežnjev (11,378 km).

Cesta Novo mesto–Črnomelj se je začela v Novem mestu in šla čez Birčno vas proti Dobnemu dolu, pred Konjskim hribom se je povezala z vezno cesto Koprivnik–Novo mesto, od tu dalje je šla proti Črnomlju. Dolga je bila 4 milj (30,343 km).

V letu 1861 je v poročilu Trgovsko-obrtna zbornica v Ljubljani izšlo poročilo o okrajnih cestah na Kranjskem v letu 1861, se pravi poročilo o povsem svežem stanju. Število okrajnih cest na območju, ki ga je obvladovala karlovška državna cesta, se je precej povečalo. To je dajalo boljše možnosti za razvoj gospodarstva, na drugi strani pa se v tem času gradnji novih cest oblasti že začenjajo izmikati z izgovori, da bodo postajale vse pomembnejše železniške povezave in bodo ceste igrale le podrejeno vlogo.⁴²

Cesta Črmošnjice–Brusnice je bila ena od zvez med karlovško in zagrebško državno cesto. Začela se je ne daleč od gradu Pogance, kjer se je odcepila od karlovške državne ceste. Šla je v smeri Črmošnjice–Šentjošt–Hrib–Hrušica–Jugorje–Gabrje–Brusnice–zagrebška državna cesta. Dolga je bila 15,92 km.

Cesta Novo mesto–Črnomelj se je pred Novim

mestom odcepila od ceste, ki je peljala proti Toplicam in šla v smeri Šmihel–Škrjanče–Ruperčvrh–Birčna vas–Dobni dol–Laze–Preloge–Gaber–Kot–Lokve–Črnomelj. Dolga je bila 30,34 km.

Cesta Jugorje–Črnomelj–Stari trg se je v kraju Jugorje odcepila od karlovške državne ceste in šla v smeri Jugorje–Štrekljevec–Črnomelj–Tanča Gora–Stari trg, kjer se je priključila na cesto Turjak–Kočevje. Dolga je bila 30,45 km.

Kratka vezna cesta Semič–Štrekljevec se je v Semiču ločila od ceste Metlika–Toplice in se v Štrekljercu priključila na cesto Jugorje–Črnomelj–Stari trg. Dolga je bila 0,25 km.

Cesta Semič–Gradac je izven kraja Semič zapustila cesto Metlika–Toplice, pri Gradcu prešla Kolpo in se povezala s cesto Metlika–Črnomelj. Dolga je bila 7,73 km.

Cesta Gradac–Adlešiči se je pred krajem Gradac odcepila od ceste Metlika–Črnomelj in šla v smeri Boršt–Griblje–Pobrežje–Adlešiči. V kraju Adlešiči se je povezala s cesto Črnomelj–Marindol. Dolga je bila 8,20 km.

Vezna cesta Podzemelj–Krasinec se je pred krajem Podzemelj odcepila od ceste Metlika–Črnomelj in se pri kraju Krasinec povezala s cesto Gradac–Adlešiči. Dolga je bila 0,37 km.

Cesta Črnomelj–Marindol je šla v smeri Črnomelj–Tribuče–Dolenjci–Adlešiči–Marindol proti hrvaški meji skozi kraj Žuniče na Kolpi. Dolga je bila 23,69 km.

Cesta Črnomelj–Vinica se je pri kraju Kvasica odcepila od ceste Jugorje–Črnomelj–Stari trg in šla v smeri Dragatuš–Nerajec–Vinica do Kolpe. Dolga je bila 8,08 km.

Cesta Vinica–Vrh se je začela v Vinici na prej omenjeni cesti in šla v smeri Sečje selo–Vrh–Špeharje, kjer se je povezala s cesto Turjak–Kočevje. Dolga je bila 8,08 km.

Cesta Črnomelj–Metlika je šla v smeri Črnomelj–Vranoviče–Gradac–Grm–Primostek–Metlika. Dolga je bila 15,17 km.

Cesta Metlika–Božjakovo je šla v smeri Rosalnice–Radoviči–Božjakovo na hrvaški meji. Dolga je bila 8,08 km.

Cesta Metlika–Radovica se je začela v Metliki in šla v smeri Slamna vas–Radovica ob hrvaški meji. Dolga je bila 7,83 km.

Cesta Metlika–Drašiči se je v Svržakih odcepila od prej omenjene ceste in šla v smeri Drašiči–Krmačina do hrvaške meje. Dolga je bila 7,83 km.

Cesta Metlika–Toplice se je izven mesta Metlika odcepila od karlovške državne ceste in šla v smeri Krvavčji vrh–Črešnjevce–Semič–Vrčice–Brezovica–Srednja vas–Črmošnjice–Novi Tabor–Nova Gora–Stare žage–Poljane–Podturn–Toplice–Vavta vas. V Vavti vasi se je povezala s cesto Novo mesto–Žužemberk. Dolga je bila 30,38 km.

Cesta Toplice–Dobindol se je začela v Toplicah

⁴² Holz, *Razvoj*, str. 37–40.

in šla v smeri Dolenja, Gorenja Sušica–Dobindol, kjer se je povezala s cesto Novo mesto–Črnomelj. Dolga je bila 7,5859 km.

Cesta Toplice–Soteska se je v Toplicah odcepila od ceste Metlika–Toplice in šla v smeri Meniška vas–Loška vas–Soteska, kjer se je povezala s cesto Novo mesto–Žužemberk, Kolpo je prečkala s pomočjo mostu, dolga pa je bila 0,62 km.

Cesta Kočevje–Črnomelj se je začela v Kočevju in šla v smeri Cvišlerji–Onek–Mačkovec–Koprivnik–Ovčjak–Mavrlen–Švibnik–Črnomelj. Dolga je bila 30,40 km.

V naslednjih letih in desetletjih so poslanci v kranjskem deželnem zboru odločali tudi o tem, v kakšno kategorijo cest bodo sodile posamezne ceste. Taka odločitev je bila pomembna, saj je bilo od tega odvisno vzdrževanje posameznih cest ali njihovih odsekov. Večinoma so posamezne ceste napredovale v višjo kategorijo – občinske so navadno prekvalificirali v okrajne, te pa v deželne. Le redko kdaj se je zgodilo, da je cesta višje kategorije zdrsnila v nižjo.

Mostovi čez Kolpo

V letu 1875, ko je bil okrajni glavar v Črnomlju Martin Tribuč (Tribuzz), so bile razmere na področju cestnih povezav že take, da je bilo vse bolj jasno, da so potrebne cestne povezave tudi izven črnomaljskega okraja. Glavar je v svoji prošnji utemeljeval gospodarsko propadanje Bele krajine s slabimi prometnimi povezavami s širšim zaledjem; omenil je tudi železniški promet (Podrobno glej v prilogi na koncu prispevka).⁴³ Edina trajna povezava je bila karlovska državna cesta, kar pa ni bilo dovolj. Za povezovanje z okoliškimi območji je bilo treba urediti tudi mostove. In prav v omenjenem letu so iz Bele krajine priromali v kranjski deželni zbor predlogi za ureditev in popravilo treh mostov: za most čez Lahinjo pri Gradcu, za popravilo mostu čez Kolpo pri Brodu (na to cesto je bil vezan tudi belokranjski promet) in za most čez Kolpo pri Vinici, kjer je bil prej le brod. Most pri Brodu in most pri Vinici sta omogočala povezavo belokranjskega gospodarskega prostora s Hrvaško.

O teh prošnjah so v kranjskem deželnem zboru razpravljali in tudi odločali šele v letu 1881. Na jesenskem zasedanju kranjskega deželnega zbora so najprej razpravljali o mostu čez Kolpo pri Brodu. Ta most je bil narejen leta 1821 in je bil privatna last graščine Brod, ki je bila tedaj v lasti grofa Antona Batthyányja. Graščina ga je namreč zgradila in imela na njem pravico do pobiranja mostnine za 50 let. To pravico do mostnine je deželni odbor kar podaljševal. Most je bil dolg 58,7 m in širok 5,6 m. Povezoval je Kočevsko s Hrvaško, od njega pa je bil odvisen tudi precejšen del prometa iz Bele krajine.

V letu 1881 je bil most že tako uničen, da se je tedanji lastnik graščine knez Maximilian Thurn-Taxis oziroma njegova mati in varuhinja kneginja Helena Karolina Thurn-Taxis odpovedala privoljenju za nadaljnjo pobiranje mostnine. Zato pa je opustila tudi vzdrževanje mostu in zahtevala, naj kranjska in hrvaška oblast odkupita most in ves uporabni gradbeni material na obeh straneh Kolpe. Kočevsko okrajno glavarstvo je izvedelo, da je vzdrževanje mostu prevzela podžupanija v Delnicah. Popravilo mostu bi po hrvaških izračunih stalo od 15.000 do 22.000 goldinarjev. Hrvaška stran je bila mnenja, da bi bilo najbolje, če bi celotno popravilo in vzdrževanje mostu prevzela Kranjska, Hrvaška pa bi enkrat za vselej prispevala 1000 goldinarjev.

V kranjskem deželnem zboru so sklenili, da se mora deželni odbor pred dokončno odločitvijo najprej prepričati o tem, kako je sploh s prometom po tem mostu. Zato se je seznanil s poročilom o prometu čez most, ki ga je predložil kočevski cestni odbor 20. septembra 1880. Deželni odbor je bil mnenja, da je potrebno most ohraniti, saj ima Kolpa v kočevskem in črnomaljskem okraju le še most pri Metliki. Promet čez most pri Brodu je sicer upadal, vendar pa je bil pomemben za povezavo kočevskega okraja s Hrvaško, zlasti z železniško postajo v Delnicah. Na ta most je bila vezana tudi občina Osilnica, največ koristi od njega pa je imela občina Kostel. Pomemben je bil tudi za Ribnico, saj so njeni prebivalci prevažali svoje blago s hrvaško železnico. Cestni odbor je bil mnenja, naj se stroški vzdrževanja tega mostu enakomerno porazdelijo med Kranjsko in Hrvaško. Pogajanja o tem, kdo bo popravil most, so se vlekla do novembra 1880. Med tem je most že tako propadel, da je bil varen le še za pešce. V decembru 1880 sta se obe strani končno sporazumeli glede popravila in vzdrževanja. V marcu 1881 je bila na dražbi ponudba za oddajo del za popravilo mostu. Delo je dobil podjetnik Miha Petranović. Most je bil popravljen in kolavdiran 9. julija 1881. Popravilo je stalo nekoliko več, kot so najprej preračunali, vendar sta obe strani poravnali svoje obveznosti. Na 5. seji deželnega zbora Kranjskega 5. oktobra 1881 so sklenili, da plačajo graščini na Brodu odškodnino za most čez Kolpo v višini 1.350 goldinarjev. Od tega je moral deželni zaklad plačati 1.000 goldinarjev, kočevski okrajni cestni odbor pa 350 goldinarjev. To poplačilo so izplačali šele 26. julija 1883.⁴⁴ Na mostu so nameravali pobirati mostnino po že veljavni tarifi, ti dohodki pa bi bili namenjeni plačevanju manjših popravil.⁴⁵ V letu 1882 so poslanci deželnega zbora izvedeli, da je 5. oktobra 1881 pravico do pobiranja mostnine

⁴⁴ Obravnave deželnega zbora, 9. 9. do 18. 10. 1884. Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 58.

⁴⁵ Obravnave deželnega zbora, 24. 9. do 22. 10. 1881; I. seja, 24. 9. 1881. Priloga 12. str. 133–138.

⁴³ ARS, AS 33, fasc. 22, šk. 150, konvolut 400.

dobil Franc Cividini. To pravico je imel do konca leta 1884. Brodska graščina se je odpovedala lastništvu mostu za 2.700 goldinarjev; to vsoto so razdelili med kranjsko in hrvaško stran.⁴⁶

V letu 1881 je prišel v obravnavo kranjskega deželnega zbora tudi predlog za gradnjo mostu čez Kolpo pri Vinici, za katerega je bil okrajni glavar v Črnomlju Tribuč prosil že v letu 1875. Najprej so o potrebnosti tega mostu razpravljali poslanci deželnega zbora, ki so se pri svojem utemeljevanju ali pa nasprotovanju gradnji vsi po vrsti naslanjali na argumente, navedene v prošnji, nihče ni imel kakšnih novih izvirnih zamisli. Gradnja mostu in dovoznih poti na most naj bi stala 39.805 goldinarjev 32 krajcarjev, od tega bi bila cena mostu 25.088 goldinarjev 61 krajcarjev, dovozna cesta na kranjski strani bi stala 5.216 goldinarjev 78 krajcarjev, dovozna cesta na hrvaški strani pa 9.500 goldinarjev. Hrvaška stran je bila za zgradbo mostu pripravljena prispevati 25.000 goldinarjev.⁴⁷ Pogajanja o gradnji mostu so se nadaljevala v letu 1882, tako med poslanci deželnega zbora kot tudi med Kranjsko in Hrvaško.⁴⁸ Oktobra 1883 je bilo dokončno sklenjeno, da bo most postavljen 210 m nad Starihovim mlinom v Pribancih. Stroški so bili preračunani na 31.141 goldinarjev 23 krajcarjev. Gradnjo mostu je na dražbi pridobil Mirko Subašić iz Vukove Gorice za 28.375 goldinarjev 89 krajcarjev. Določena je bila že tudi mostnina. Voznik naloženega voza, ki so ga vleкли štiri konji, je moral plačati 30 krajcarjev; vpregi voza z dvema konjema so zaračunali 18 krajcarjev, z enim konjem pa 12 krajcarjev. Če so čez most gnali težko živino oz. če vozna živina ni bila vprežena, je mostnina zanj znašala 4 krajcarje, za vsako tovarno živino, ki je nosila tovor, 5 krajcarjev, lahka živina pa je veljala 2 krajcarja. Pešci so bili oproščeni plačevanja mostnine, za priročni voziček, ki so ga peljali s seboj, pa so morali plačati 2 krajcarja. Tako mostnino pa so smeli pobirati le pod pogojem, da bodo dohodki od nje res namenjeni vzdrževanju mostu. Ko bi se v skladu, ki je bil namenjen za vzdrževanje mostu, nabralo toliko denarja, da bi lahko z obrestmi od tega denarja plačevali vzdrževanje mostu, tedaj bi s pobiranjem mostnine prenehali.

Hrvaška kraljevska vlada je morala doseči, da bo podžupanija v Karlovcu kranjskemu deželnemu odboru poročala o količini denarja. Obe dovozni poti do mostu se bosta zgradili na račun Kranjske in Hrvaške. Črnomaljski cestni odbor bo o tem prejel

poseben ukaz. Kranjski je bila določena vsota 10.782 goldinarjev. Poravnali jo bodo tako, da bodo v letu 1883 izplačali 7.000 goldinarjev in prihodnjem letu še 3.782 goldinarjev. Kranjska oziroma črnomaljski cestni odbor mora zgraditi dovozno cesto in s tem so njegove obveznosti zaključene. Vodstvo gradnje mostu, odškodnina za brod in bodoče oskrbovanje mostu pa so bile dolžnosti hrvaške strani.⁴⁹

Tretji most, ki so ga potrebovali za izboljšanje prometnih razmer v Beli krajini, je bil most čez Lahinjo pri kraju Gradac. Po poročilu iz leta 1882 je okrajni cestni odbor prosil za dovoljenje deželne podpore za gradnjo tega mostu že leta 1875. Deželni odbor je v letu 1882 na to prošnjo najprej odgovoril, da je od leta 1875 preteklo že veliko časa in je zato potrebno vse – od prošnje do načrta za most – pripraviti na novo; šele iz teh podatkov bo nato mogoče določiti višino deželne podpore. Prav tako je potrebno zagotoviti podjetnika, ki bo prevzel gradnjo.⁵⁰

V letu 1884 je bilo jasno, da je most čez Lahinjo na metliško-črnomaljski cesti pri kraju Gradac že tako slab, da ga je treba popraviti. Za popravilo tega mostu je imel okrajno cestni odbor odobreno vsoto 2.000 goldinarjev, ker pa mostu do leta 1884 niso ne zgradili ne popravili, so okrajno cestnemu odboru to vsoto znova odobrili. Cena celotne izgradnje je bila preračunana na 12.000 goldinarjev. Okrajno cestni odbor je razpolagal s 5.100 goldinarji, v katere je bila všteta tudi že omenjena vsota 2.000 goldinarjev. Primanjkljaj bi morali pokriti s primerno priklado (dodatkom na neposredne davke, katerega višino je za vsako leto posebej in za vsak cestni okraj posebej določil deželni zbor) v letih 1885 in 1886, zato je bilo treba predložiti sklep in prošnjo, da bi mu deželni odbor to priklado dovolil pobirati.⁵¹ Delo na mostu čez Lahinjo so oddali na dražbi, dela so se začela v letu 1884, vodil jih je upokojeni inženir Wiežnický. Sklenjeno je bilo, da bo most kamnit in dobro narejen.⁵²

Ceste in mostovi ob koncu 19. in v začetku 20. stoletja

Črnomaljski okrajni cestni odbor je bil prepričan, da je preobremenjen s cestami, zato si je želel, da bi sredstva za vzdrževanje okrajne ceste Kočevje–Črnomelj–Metlika in ceste Črnomelj–Vinica prido-

⁴⁶ Obravnave deželnega zbora, 4. 9. do 9. 10. 1882. Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 90 in 92.

⁴⁷ Obravnave, 24. 9. do 22. 10. 1881, I. seja, 24. 9. 1881, str. 6, Priloga 16, str. 170–174; III. seja, 1. 10. 1881, str. 26–29, Priloga 23, str. 455; VI. seja, 11. 10. 1881, str. 81; XI. seja, 20. 10. 1881, str. 215.

⁴⁸ Obravnave, 4. 9. do 9. 10. 1882. Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 88 in 90.

⁴⁹ Obravnave deželnega zbora, 25. 6. do 20. 10. 1883, V. seja, 25. 9. 1883, str. 35. Priloga 20, str. 166–170; VII. seja, 3. 10. 1883, str. 69.

⁵⁰ Obravnave deželnega zbora, 4. 9. do 9. 10. 1882. Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 82.

⁵¹ Obravnave deželnega zbora, 9. 9. do 18. 10. 1884. Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 64.

⁵² Obravnave deželnega zbora, 25. 11. 1885 do 23. 1. 1886, XIX. seja, 22. 1. 1886, str. 386–388.

bil iz deželne fonda (sklada). Trdil je, da ob velikem prometu in s tem povezano obrabo obeh cest, teh ne more primerno vzdrževati. Ob eventualni kategorizaciji cest naj deželni odbor to upošteva. Mnenje črnomaljskega cestnega odbora je deželni zbor sprejel.⁵³ Ta prošnja je že nakazovala dejstvo, da je bilo vzdrževanje okrajnih cest v Beli krajini vse večja težava. Nekateri predeli Kranjske, npr. Gorenjska in Notranjska, so bili v nekoliko lažjem položaju, ker je bilo na njihovem območju več državnih cest pa tudi že dve železniški progi. Občine, ki so morale pomagati vzdrževati okrajne ceste, so si zelo prizadevale, da bi se vsaj del teh cest pre-kategoriziral v deželne. Tako so si občine Butoraj, Črnomelj, Obrh in Vinica prizadevale, da bi okrajne ceste Vinica–Črnomelj, Črnomelj–Toplice in Žužemberk–Krka uvrstili med deželne ceste. Te občine so bile oddaljene tako od državne ceste kot tudi od železniške proge, morale pa so pomagati pri vzdrževanju okrajnih cest. V teh krajih je bilo tako še vedno precej cestne tlake na posameznika. V Črnomlju bi moral posameznik vzdrževati 7,3 m okrajne ceste, zato so bile ceste slabe, kar je oviralo promet in prodajo domačih izdelkov in pridelkov. Za vzdrževanje cest je bila v črnomaljskem cestnem okraju vsako leto razpisana priklada od 13 do 15% na direktne davke.

Razen cestne problematike je deželni zbor razpravljal tudi o poštni povezavi. Črnomaljski mestni zastop je pojasnil, da je med Grosupljem in Črnomljem kar nekaj poštних uradov, ki pa med seboj niso bili neposredno povezani. V Črnomlju je bilo okrajno glavarstvo, okrajno sodišče, davčni urad, zato so menili, da bi potrebovali direktno pošno povezavo z Ljubljano. Deželni odbor je dobil nalogo, da od visoke vlade doseže uveljavitev neposrednem poštne zveze med Ljubljano in Črnomljem čez Žužemberk, Toplice in Črmošnjice.⁵⁴

Za most na Kolpi pri Brodu sta Kranjska in Hrvaška sporazumno podaljšali pogodbo zakupniku Ivanu Bolfu do leta 1890. S tem sta se strinjala tako kočevski okrajni cestni odbor kot tudi kraljeva okrajna oblast v Delnicah.⁵⁵

Prošnje za uvrstitev posameznih okrajnih cest med deželne ceste so se nadaljevale tudi v naslednjih letih. V letu 1889 so med deželne ceste v Beli krajini sprejeli cesto od Soteske čez Podturn, Črmošnjice in Vrčice do Črnomlja, nadalje cesto iz Črnomlja v Vinico, ki je šla v smeri Loka–Kvasice–Dragatuš–Vinica in od tam po novem mostu čez Kolpo, ter cesto iz Kočevja v Črnomelj, ki je šla v

smeri Mozelj–Knežja Lipa–Brezovica–Miklarji–Doblič do črnomaljsko-viniške ceste.⁵⁶

V letu 1894 so občinsko cesto, ki se je v Brezovici odcepila od deželne ceste Kočevje–Črnomelj in šla od tega odcepa do tja, kjer se je znova povezala z deželno cesto, uvrstili med deželne ceste, opustili pa so 2,6538 km dolgo deželno cesto iz Kočevja v Črnomelj in jo uvrstili med okrajne ceste.⁵⁷

Leta 1894 so med okrajne ceste uvrstili občinsko cesto, ki se je v Purgi pri Rožmanovi hiši odcepila od okrajne ceste Črnomelj–Adlešiči in šla do broda čez Kolpo pri Pobrežju. Dolga je bila 1,045 km. Občina Adlešiči je morala to cesto najprej urediti tako, kot je bilo predpisano za okrajne ceste, in jo posuti z gramozom.⁵⁸

Med okrajne ceste so tega leta uvrstili tudi del opuščene državne ceste pri Luži, ki je bila dolga 477 m. Ta odcep je povezoval karlovško državno cesto in okrajno cesto Črnomelj–Štrekljavec–Jugorje.⁵⁹

Priprave za belokranjsko lokalno železnico so se začele v letu 1894, ko je deželni odbor dovolil iz deželne zaklada vsoto 4.000 goldinarjev kot doprinos k stroškom za pripravo projekta za železnico. V letu 1895 so se v deželnem zboru o njej začele razprave. O njenem pomenu je na dolgo in široko razpredal poslanec Fran Šuklje.

Na tem zasedanju so do leta 1896 podaljšali pravico zakupnino za pobiranje mostnine na mostu čez Kolpo pri Brodu istemu zakupniku.⁶⁰

V letu 1896 so med okrajne ceste uvrstili občinsko pot, ki se je pri Kočevju odcepila od okrajne ceste Kočevje–Koprivnik–Črnomelj in šla čez Šalko vas in Sela, kjer se je povezala s cesto, ki so jo vzdrževali privatniki. Pred uvrstitvijo med okrajne ceste jo je bilo treba še popraviti in urediti, kot je bilo to predpisano za okrajne ceste.⁶¹

Ob koncu 19. stoletja so med deželne ceste spadale še smeri Soteska–Črnomelj (30,7 km), Črnomelj–Vinica–hrvaška meja (19,3 km) in Kočevje–Črnomelj (48 km). Upravni stroški in mezde cestarjev so se plačevali iz deželne zaklada.⁶²

Na 14. seji deželne zbornice, ki je bila 8. februarja 1896 se je nadaljevala razprava o belokranjski železnici.⁶³ Razprave o njej so se nadaljevale tudi v letu 1896/1897.⁶⁴

⁵⁶ Holz, *Razvoj*, str. 41; R.G.Bl. 1889, št. 18.

⁵⁷ L.G.Bl. 1894, št. 30.

⁵⁸ L.G.Bl. 1895, št. 4.

⁵⁹ Holz, *Razvoj*, str. 42.

⁶⁰ Obravnave deželne zbornice, 28. 12. 1894 do 16. 2. 1895, XI. seja, 8. 2. 1895; XIII. seja, 14. 2. 1895; XVI. seja, 16. 2. 1895. Letno poročilo čl. 6. Občila, str. 144.

⁶¹ L.G.Bl. 1896, št. 16.

⁶² Holz, *Razvoj*, str. 44.

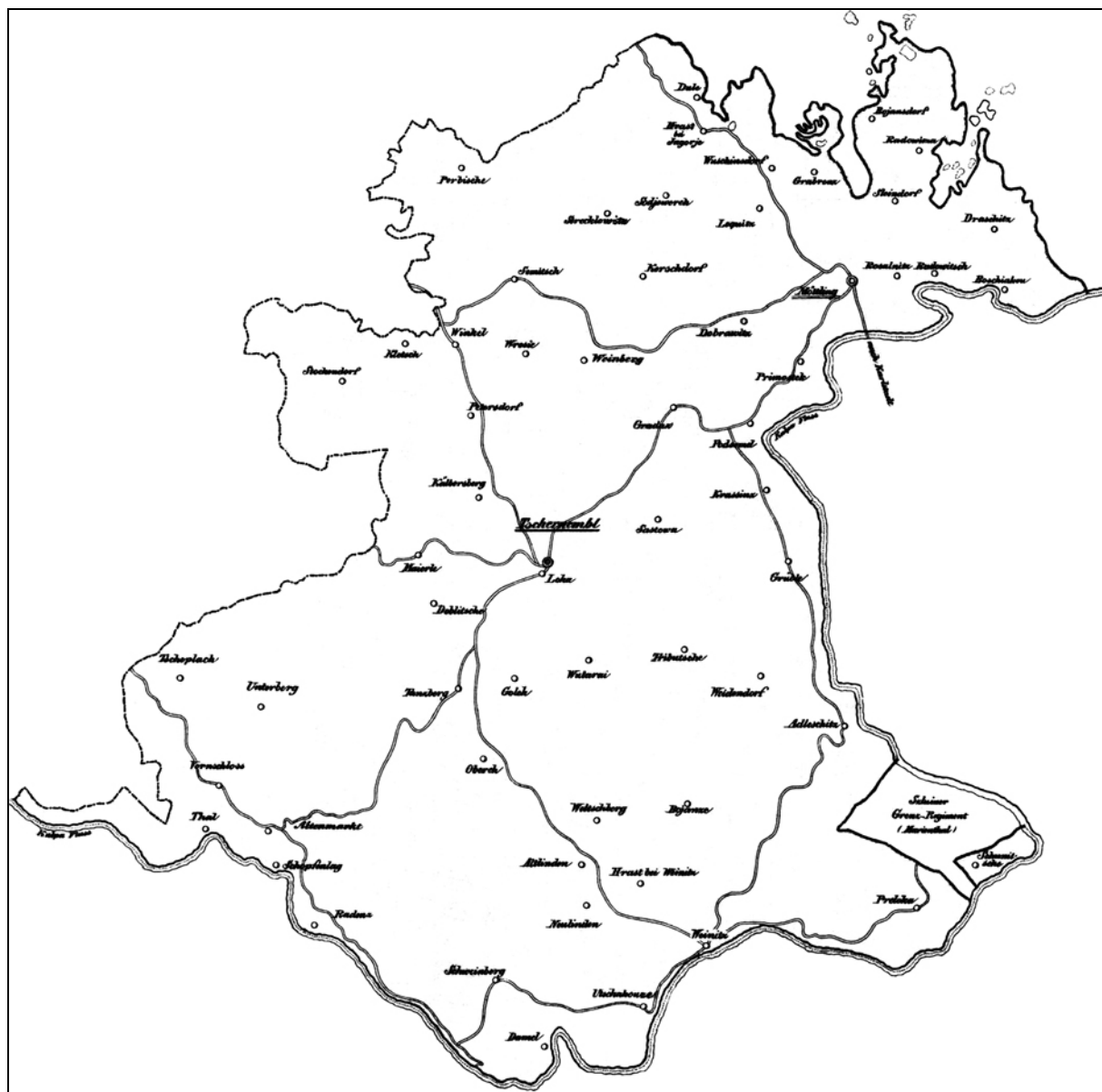
⁶³ Obravnave deželne zbornice, 28. 12. 1895 do 11. 7. 1896, XIV. seja, 8. 2. 1896, str. 356–357. Letno poročilo, čl. 6 Občila, str. 186.

⁶⁴ Obravnave deželne zbornice, 28. 12. 1896 do 6. 3. 1897, XIV. seja, 3. 3. 1897, str. 344–345.

⁵³ Obravnave deželne zbornice, 25. 11. 1885 do 23. 1. 1886, XVI. seja, 19. 1. 1886, str. 295.

⁵⁴ Obravnave deželne zbornice, 25. 11. 1885 do 23. 1. 1886, XII. seja, 11. 1. 1886, str. 200–201.

⁵⁵ Obravnave deželne zbornice, 24. 11. 1887 do 23. 1. 1888. Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 72.



Okrajno glavarstvo Črnomelj 1892. Na zemljevidu so vrisane deželne ceste (ARS, AS 3000, Zbirka skeniranih slik katastrskih kart; obdelava Miha Seručnik).

V letu 1898 so v deželnem zboru med drugim komentirali poročilo, ki ga je o stanju cest na Kranjskem predložil deželni odbor. V tem poročilu je bila primerjava med cestnimi okraji, v katerih so deželne ceste, in tistimi, ki jih nimajo. Na Kranjskem je bil v tem času 28 cestnih okrajev, ki so imeli deželne ceste, in pet takih, ki jih niso imeli (Bistrica, Brdo, Kostanjevica, Ljubljana okolica, Vrhnika). Najbogatejši cestni okraj na Kranjskem je bil kranjski cestni okraj. Imel je 56 km okrajnih in 50 km deželnih cest. Skofjeloški cestni okraj je imel 28,5 km okrajnih in 50 km deželnih cest. Najrevnejša cestna okraja sta bila črnomaljski, ki je imel 85,2 km okrajnih in 45,5 km deželnih cest, in met-

liški cestni okraj, ki je imel 80,5 km okrajnih in le 2 km deželnih cest. Pri kategorizaciji naj bi v bodoče upoštevali, da se v cestnih okrajih, kjer je nesorazmerno velika dolžina okrajnih cest, nekatere od njih, če so za to podani pogoji, prekategoriizira v deželne.⁶⁵

O belokranjski železnici so znova govorili na zasedanjih deželnega zbora v letih 1898/99.⁶⁶ V letu 1899 so morali pri Dragatušu na cesti Črnomelj–Vinica popraviti dotrajani most. Slabo leseno kon-

⁶⁵ Obravnave deželnega zbora, 28. 12. 1897 do 28. 2. 1898, XI. seja, 17. 2. 1898, str. 302–303.

⁶⁶ Obravnave deželnega zbora, 28. 12. 1898 do 16. 5. 1899, XIII. seja, 10. 5. 1899, str. 446–447.

strukcijo so zamenjali z železno.⁶⁷ V tem letu so v deželni zboru reševali tudi prošnjo črnomaljskega okrajnega cestnega odbora, da bi se okrajna cesta Luža–Štrekljavec–Črnomelj in deželna cesta Črnomelj–Vinica prekatégorizirali v državno cesto.⁶⁸

Most čez Kolpo pri Vinici se je pred poslanci deželnega zbora znašel na zasedanju leta 1900/1901. Že v letu 1900 je kraljeva hrvaška vlada obvestila kranjsko stran, da je most tako slab, da ga je treba čim prej popraviti. Most sta si 3. junija 1901 ogledala dva tehnična zastopnika, ki ju je poslala hrvaška vlada, v imenu deželnega odbora je nastopal nadinženir Klinar, črnomaljski okrajni cestni odbor pa je zastopal načelnik A. Lakner. Komisija je bila mnenja, da bi bili v naslednjem letu potrebni popravki. Razpravljali so o tem, ali naj obnovijo leseno konstrukcijo, kar bi stalo približno 38.000 kron, ali naj naredijo železno, kar bi stalo 59.000 kron. Odločili so se za železno, saj so bili mnenja, da bi bilo treba leseno konstrukcijo obnavljati vsakih 15 do 16 let, železna gradnja pa bi trajala 80 do 100 let. Stroške naj bi, potem ko so odšteli 16.000 kron zaklada, delili na isti način kot leta 1883/84. Hrvaška je prispevala 62% vsote, Kranjska pa 38%. Deželni odbor se je s tem strinjal. Ker pa je bil ta most del deželne ceste Črnomelj–Vinica, bi moral del stroškov plačevati tudi črnomaljski okrajni cestni odbor. Vendar pa je bil ta v finančni stiski in je že pred tem popravilom razpisoval 20% priklado za tekoča cestna dela ter še 5% priklado za cesto v Čepljah. Deželni odbor se je zato odločil, da bo plačal celotni znesek, da so bodo dela v letu 1902 opravila; črnomaljski okrajni cestni odbor pa bo moral ta sredstva vrniti v primernih obrokih.⁶⁹ Kolavdacija mostu, ki je bil narejen iz »v železju armiranega betona«, je bila 18. decembra 1902. Kot zastopnik deželnega odbora se je udeležil načelnikov namestnik črnomaljskega okrajnega cestnega odbora.⁷⁰

Leta 1902 so med deželne ceste uvrstili okrajno cesto Metlika–Črnomelj.⁷¹ Med okrajne ceste so v letu 1910 uvrstili 16 km dolgo občinsko cesto, ki je šla v smeri Vinica–Zilje–Preloka–Adlešiči.⁷²

V letu 1903 so poslanec Viljem Pfeifer in njegovi poslanski tovariši v kranjskem deželni zboru od deželnega odbora zahtevali, naj pri železniškem ministrstvu uredi, da se bo čim prej odločilo o gradnji belokranjske železnice, ki naj spada med

lokalne železnice, kakršne se bodo začele graditi z državnim prispevkom v letu 1904.⁷³

Od leta 1902 je bilo v črnomaljskem okrajnem cestnem okraju več nujnih prošenj za projektiranje novih cest ter za popravilo starih. Med deželnimi cestami je bila cesta od Vinice do novega mostu čez Kolpo potrebna prestavitve, kar naj bi stalo 12.000 kron.

Med okrajnimi cestami so predlagali novogradnje v smeri Čeplje–Zagodec–Jelenja vas–Predgrad, ki bi stala 24.500 kron, nadalje v smeri Predgrad–Prelesje (20.000 kron), Dol–Kot (21.000 kron), Predgrad–Dol (44.000 kron) in Stari trg–Lužčice (kar 58.000 kron).

Predvidene občinske ceste tudi niso bile prav poceni; cesta Vimolje–Kralje naj bi stala 11.000 kron, cesta od Spodnjih Radencev do nove ceste v Zgornje Radence pa 2.500 kron. Na cesti Dol–Laze pa bi omilitev strmine na klancu, ki je bil dolg približno 700 m, stala 2.500 kron. O vseh teh predlogih je bilo treba deželnemu zboru podati potrebna poročila.⁷⁴

V metliškem cestnem okraju so se spopadali z dvema slabima mostovoma, in sicer z mostom na deželni cesti Soteska–Črnomelj pri Vrčicah (tu je bil problematičen most čez Rečico), drugi pa je bil most čez Lahinjo pri Geršičih. Most na deželni cesti Soteska–Črnomelj so popravili, čez Lahinjo pa zgradili novega.⁷⁵ Na zasedanju deželnega zbora v letih 1905 do 1907 so sklenili, da se zakupnina mostnine, ki jo je do sedaj pobiral Ivan Bolf, temu podaljša do leta 1908.⁷⁶

Pred poslance deželnega zbora je vse pogostejše prihajala problematika težko prevoznih poti v Beli krajini in s tem povezane gospodarske težave ter zaostajanje območja. Poslanec Pfeifer je zato pozval kolege, naj si pridejo ogledat belokranjske ceste, posebno odsek Metlika–Draščiči, ki je bil strm in nevaren ter je zelo podražil prevažanje blaga.⁷⁷

Popravila ceste Jugorje–Črnomelj in nato naprej Črnomelj–Vinica pa še gradnja mostu čez potok Dobličico med Črnomljem in Loko naj bi trajala deset let. Okrajno cestni odbor v Črnomlju je bil mnenja, da je najprej potrebno zgraditi most, nato popraviti deželno cesto od Črnomlja do Vinice in šele nato odsek od Jugorja do Črnomlja. Svojo odločitev so utemeljevali z dejstvom, da je na odseku Črnomelj–Vinica večja frekvenca prometa in da je pomembna tudi povezava s Hrvaško; predel Luža–

⁶⁷ Obravnave deželnega zbora, 29. 12. 1899 do 5. 5. 1900. Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 122.

⁶⁸ Obravnave deželnega zbora, 29. 12. 1899 do 5. 5. 1900. Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 130.

⁶⁹ Obravnave deželnega zbora, 19. 12. 1900 do 17. 7. 1901, X. seja, 9. 7. 1901. Priloga 43, str. 484–486; XI. seja, 11. 7. 1901, str. 235–236.

⁷⁰ Obravnave deželnega zbora, 27. 9. 1904 do 17. 10. 1904. Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 120.

⁷¹ Holz, *Razvoj*, str. 45.

⁷² Prav tam, str. 45.

⁷³ Obravnave deželnega zbora, 22. 9. do 7. 11. 1903.

⁷⁴ Obravnave deželnega zbora, 27. 7. 1904 do 17. 10. 1904. Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 120.

⁷⁵ Prav tam, str. 124.

⁷⁶ Obravnave deželnega zbora, 25. 10. 1905 do 29. 12. 1907; Obravnave 1908 do 1910. Dodatek I. Letno poročilo 1906, čl. 6. Občila, str. 132.

⁷⁷ Obravnave deželnega zbora, 25. 10. 1905 do 29. 12. 1907, X. seja, 22. 11. 1905, str. 219.

Štrekljevec–Črnomelj pa lahko še malo počaka; če bi se namreč podaljšala dolenska železnica, bi tudi sicer ta odsek izgubil kar precej pomena, deželna cesta pa bi obdržala svoj pomen kot dovozna cesta k železnici in kot zveza s Hrvaško.⁷⁸ V letu 1907 se je deželna vlada odločila, da bo to problematiko razdelila v tri sklope: 1) del ceste Jugorje–Štrekljevec–Črnomelj bi stal 156.000 kron, 2) most čez Dobličico bi stal 120.000 kron, 3) načrt popravila deželne ceste Črnomelj–Vinica pa bi stal 165.000 kron; skupaj torej 441.000 kron. Zaradi raznih pomislekov je deželni odbor zahteval ogled na terenu, pri katerem naj bi sodeloval tudi državni tehnik.⁷⁹

Na deželni cesti, ki je povezovala Črnomelj s Kočevjem, je precejšnje oviro za tekoč promet pomenil dovoz na most pri Občici. Okrajni cestni odbor je skušal to napako odpraviti. Deželni stavbni urad je bil z načrti za popravilo zadovoljen in popravilo so izvedli v letu 1906.⁸⁰ Deželni odbor je v novembru 1905 sklenil uvrstiti okrajno cesto Črnomelj–Metlika med deželne ceste. To je bilo potrjeno v letu 1906 in od januarja 1906 so morali to cesto vzdrževati, kot je bilo predpisano za deželne ceste.⁸¹

V letu 1904 sta bila popravljena mostova čez potok Dobličico na deželni cesti in čez Lahinjo na okrajni cesti.⁸² Popravila so bila potrebna tudi na mostu čez Kolpo pri Vinici, kjer sta si po krajšem pregovarjanju Kranjska in Hrvaška delili stroške na enak način kot pri prejšnjih popravilih.⁸³ Slab je bil tudi most čez Lahinjo pri Primostku na okrajni cesti. Okrajni cestni odbor ni imel denarja za gradnjo novega, zato je skušal poskrbeti le za vzdrževanje obstoječega. Ker pa so medtem cesto uvrstili med deželne ceste, so tudi stroški za popravilo mostu prešli na deželo.⁸⁴

Na zasedanju deželnega zbora so precej govorili o belokranjski železnici in njenem pomenu. Kresala so se mnenja o tem, kje in kako naj speljejo to progo, pa tudi o tem, kaj bo ta železnica pomenila za dolensko železnico.⁸⁵

Podeljevanje pravice do zakupa pobiranja mostnine eni in isti osebi skozi desetletja se je izkazalo kot neustrezno. Most čez Kolpo pri Brodu je bil v letu 1908 že tako zanič, da je bila potrebna izgradnja novega. Hrvaška vlada je predlagala, da bi ga zgradili iz armiranega betona, s čimer sta se strinjala tako kranjski odbor kot kočevski okrajni cestni odbor. Kranjska stran je prispevala 17.000 kron, celotna vsota, ki je bila potrebna za novi most, pa je znašala 46.500 kron. V letu 1909 je bil novi most dograjen, uspešno je preстал preizkušnjo obtežitve in bil kolavdiran; na končni obračun stroškov pa so morali še počakati.⁸⁶ Mostnino na tem mostu so odpravili v letu 1910.⁸⁷

Vzdrževanje deželne ceste Škofljica–Velike Lašče–Ribnica–Črnomelj–Vinica je postajalo vse težje. Kočevski cestni okraj je zato prosil deželni odbor, da bi to cesto poddržavili. Ta prošnja je pred deželni odbor prišla v letih 1906 in 1907. Leta 1908 je ministrstvo za notranje zadeve izjavilo, da ceste ne bodo poddržavili, bodo pa prizadetim okrajnim cestnim odborom dovolili državni prispevek 7.000 kron na leto za dobo desetih let. Tega leta je od omenjenega denarja ljubljanska okolica dobila 267 kron 67 vinarjev, Velike Lašče 5.348 kron 49 vinarjev, Ribnica 1.527 kron 24 vinarjev, Kočevje 3.347 kron 81 vinarjev in Črnomelj 1.308 kron 79 vinarjev.⁸⁸ V letu 1909 pa je od državnega prispevka 7.000 kron ljubljanska okolica dobila 328 kron 30 vinarjev, Velike Lašče 326 kron 90 vinarjev, Ribnica 883 kron 90 vinarjev, Kočevje 3.982 kron 10 vinarjev in Črnomelj 1.478 kron 80 vinarjev.⁸⁹

Ob koncu leta 1909 je pred poslanca deželnega zbora prišla tudi problematika karlovške državne ceste. To ni bilo nekaj novega, saj so se prošnje za popravila, predvsem nevarnih klancev, vrstila že 23 let. V tem času so popravljali prestrme klance od Jugorja proti Novemu mestu, v letu 1909 pa so spregovorili še o odseku od Suhorja do Metlike in od tu do meje s hrvaško, kar je bilo približno 15 km ceste. Ta predel je bil izjemno slab zaradi nekaterih nevarnih klancev. Oteževal je prevoz do železnice in tako oviral razvoj celotnega območja, ki je bilo vezano na to prometnico. Vlada je končno odobrila 60.000 kron za začetna dela in odkup zemljišč. Na 21. seji 26. januarja 1910 so sklenili, da je treba spomladi začeti z deli.⁹⁰

⁷⁸ Prav tam, Obravnave 1908 do 1910. Dodatek I. Letno poročilo 1907, čl. 6. Občila, str. 130.

⁷⁹ Prav tam, Obravnave 1908 do 1910. Dodatek I. Letno poročilo 1907, čl. 6. Občila, str. 142 in 144.

⁸⁰ Prav tam, Letno poročilo 1905, čl. 6. Občila, str. 124.

⁸¹ Prav tam, IX. seja, 21. 11. 1905, str. 180. Priloga 58, str. 300–301. Priloga 153, str. 411; XII. seja, 24. 11. 1905, str. 276. Obravnave 1908 do 1910. Dodatek I. Letno poročilo 1905, čl. 6. Občila, str. 128, Letno poročilo 1906, čl. 6. Občila, str. 138.

⁸² Prav tam, Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 106.

⁸³ Prav tam, Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 106; Obravnave 1908 do 1910. Dodatek I. Letno poročilo 1905, čl. 6. Občila, str. 122; Letno poročilo 1906, čl. 6. Občila, str. 130; Letno poročilo 1907, čl. 6. Občila, str. 144.

⁸⁴ Prav tam, Obravnave 1908 do 1910. Dodatek I. Letno poročilo 1905, čl. 6. Občila, str. 128.

⁸⁵ Prav tam, III. seja, 4. 11. 1905, str. 55; VI. seja, 14. 11. 1905, str. 123 in 127; VII. seja, 17. 11. 1905, str. 156–157. Priloga 52, str. 140; XII. seja, 24. 11. 1905, str. 276 in 273–

274. Priloga 53, str. 290. Obravnave 1908 do 1910. Dodatek I. Letno poročilo 1907, čl. 6. Občila, str. 182.

⁸⁶ Obravnave, 27. 3. 1908 do 29. 10. 1910. Letno poročilo 1909, čl. 6. Občila, str. 172.

⁸⁷ Prav tam, XXVI. seja, 5. 10. 1910, str. 1089. Priloga 256, str. 3525–3526; XXVII. seja, 19. 10. 1910, str. 1133.

⁸⁸ Prav tam, Letno poročilo 1908, čl. 6. Občila, str. 154.

⁸⁹ Prav tam, Letno poročilo 1909, čl. 6. Občila, str. 182.

⁹⁰ Prav tam, XII. seja, 9. 10. 1909, str. 391; XIV. seja, 13. 10. 1909, str. 572–573. Priloga 191, str. 2153; XXI. seja, 26. 1. 1910, str. 857–858.

V letu 1910 so med okrajne ceste uvrstili občinsko cesto Vinica–Preloka–Adlešiči.⁹¹

Za potek belokranjske železnice ni bila v letu 1909 znana niti trasa, čeprav je že leta 1907 sprejeti protokol med ogrsko in avstrijsko stranjo obljubljal, da bo proga dovršena v oktobru 1910.⁹²

Na zasedanju kranjskega deželnega zbora od 28. decembra 1911 do 22. februarja 1912 je spet prišla na vrsto prošnja, da bi deželno cesto Škofljica–Velike Lašče–Ribnica–Črnomelj–Vinica uvrstili med državne ceste. C. kr. ministrstvo za javna dela je odgovorilo, da bodo o tem razpravljali potem, ko bo dograjen novi most čez Dobličico v Črnomlju in ko bo dokončano popravilo ceste na odseku Črnomelj–Vinica–deželna meja, torej ko bo celotna cesta ustrezala predpisom za državne ceste. Do tedaj pa naj se med posamezne cestne odbore spet razdeli letnih 7.000 kron. Ljubljanska okolica je dobila 186 kron 50 vinarjev, velikolaški cestni odbor 470 kron 24 vinarjev, ribniški cestni odbor 1.886 kron 06 vinarjev, kočevski cestni odbor 2.127 kron 37 vinarjev, črnomaljski cestni odbor pa 2.329 kron 83 vinarjev.⁹³ Na delu zgoraj omenjene ceste, in sicer na odseku Črnomelj–Vinica–deželna meja je bila lokalna revizija projektov iz leta 1908. Komisija je bila mnenja, da je treba predloge, ki so jih postavljala zainteresirana zastopstva, čim bolj upoštevati. Deželni odbor se je s tem strinjal ter vrnil načrte c. kr. vladi, da jih izpopolni. Izračunali so, da bi za okrajno cesto Jugorje–Štrekljevec–Črnomelj potrebovali 107.000 kron, za okrajno cesto Štrekljevec–Črnomelj 35.000 kron in za deželno cesto Črnomelj–Vinica 226.500 kron, skupaj torej 368.500 kron.⁹⁴

Metliški cestni odbor je imel v tem času v načrtu kar nekaj preložitve posameznih cestnih odsekov, in sicer v smeri Dolac–Vidošiči, pod Kavrenko–Drašiči, pod Veselico na Hrib pri Metliki, čez Vejer proti Malinici in v Kodelavcu pri Dolcu. Metliški cestni odbor je imel dovolj denarja za ta dela, ni pa imel sredstev za odkup potrebnih zemljišč, zato se dela, kljub temu da so bila že razpisana, niso mogla začeti. Sklenjeno je bilo, da bodo potrebna zemljišča pridobili z razlastitvenim postopkom, dela pa so znova razpisali.⁹⁵

Belokranjski poslanci so se vse bolj zavedali zaprtosti svojega prostora, pravzaprav dokaj slabih

povezav z ostalo Kranjsko in na drugi strani dobrih možnosti povezav čez Kolpo s Hrvaško. Tako so v letu 1912 v deželnem zboru zaprosili za postavitve še enega mostu čez Kolpo. Od Vinice do Metlike, na razdalji 35 km ni bilo čez Kolpo nobenega mostu niti broda, kar je zelo oviralo promet. Na eni in drugi strani reke so živeli dvolastniki, ki so za to, da so prišli do svoje posesti, porabili veliko časa in energije. Novi most, ki naj bi bil postavljen v Gribljah, bi težavno situacijo precej olajšal. Bil pa bi tudi pomembna povezava do bodoče belokranjske železnice, ki naj bi imela postajo tudi v Gradcu. Most bi bil tako širšega pomena.⁹⁶

Gradnja belokranjske železnice

Po dolgem premlevanju raznih variant trase železnice je c. kr. železniško ministrstvo 15. marca 1910 sprejelo sklep, da bo proga tekla iz Novega mesta skozi Semič, Črnomelj in Metliko do deželne meje. Glede na to naj bi bil tudi odsek proge od Metlike do Karlovca zgrajen kot glavna železnica in ne kot stranska, kot je bilo najprej predvideno.⁹⁷

Zgraditev železnice je sprožila zahteve po boljših cestnih povezavah s progo. Ena od takih zahtev je bila povezava med Črnomljem in Poljansko dolino čez Tančo goro. Cesta je bila iz Doblič že trasirana, vendar ne po željah prebivalcev. Ti so želeli, da bi šla čez Veliko vas in ne tako, kot je bila predvidena, ko je potekala po dokaj neobljudenem področju. Ta povezava je postajala vse pomembnejša za okoliške prebivalce, ki bi želeli priti na kolodvor v Črnomlju. Načrt ceste je pripravil stavbni urad in pri tem upošteval le najkrajšo možno povezavo med Poljansko dolino in Črnomljem, zato so jo trasirali od Starrega trga v najkrajši smeri na Doblič, kjer se je povezala s staro deželno cesto. To pa je povzročilo že omenjene pritožbe okoliških vasi, ki se jim je cesta izognila. Pred revizijo naj bi poskušali upoštevati ugovore prizadetih, predvsem župana Tanče gore.⁹⁸

Pričakovali so, da se bo po zgraditvi belokranjske železnice zelo povečal pomen ceste Črnomelj–Vinica, ki je peljala skozi občino Dragatuš do viniškega mostu na Kolpi. Promet občine Vinica, ki je prej gravitiral proti Hrvaški, bi se sedaj obrnil proti postaji v Črnomlju. Popravilo te ceste je bilo potrebno tudi zato, ker je bilo sicer popravilo mostu čez Dobličico v Črnomlju brez učinka. Popravilo 8 km ceste bi stalo 226.500 kron, črnomaljski cestni odbor pa je bil že kronično preobložen z dokladami za ceste, saj mu je bilo dovoljeno pobiranje 40% cestne

⁹¹ Prav tam, XXX. seja, 25. 10. 1910, str. 1203. Priloga 273, str. 3663–3664; XXXII. seja, 28. 10. 1910, str. 1307.

⁹² Prav tam, XII. seja, 9. 10. 1909, str. 391; XIV. seja, 13. 10. 1909, str. 575–576. Priloga 190, str. 2157; XIX. seja, 14. 1. 1910, str. 750–752. Letno poročilo 1908, čl. 6. Občila, str. 180; XXI. seja, 26. 1. 1910, str. 826. Dodatek II, str. 873; XXII. seja, 28. 1. 1910, str. 879.

⁹³ Obravnave deželnega zbora, 28. 12. 1911 do 22. 2. 1912. Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 162.

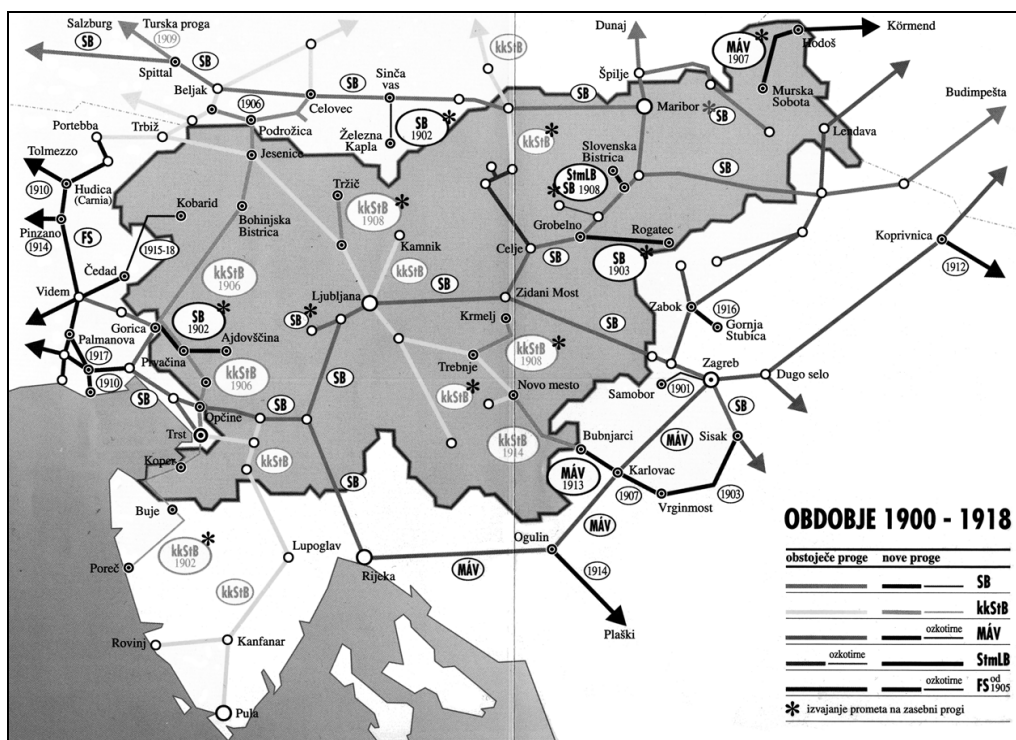
⁹⁴ Prav tam, Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 142.

⁹⁵ Prav tam, V. seja, 1. 2. 1912, str. 110; X. seja, 16. 2. 1912, str. 355.

⁹⁶ Prav tam, V. seja, 1. 2. 1912, str. 110. Dodatek IV. str. 138; IX. seja, 14. 2. 1912, str. 334–335.

⁹⁷ Prav tam, Letno poročilo, čl. 6. Občila, str. 162 in 164.

⁹⁸ Obravnave deželnega zbora, 23. 7. 1912 in 24. 9. do 10. 10. 1913, XVI. seja, 2. 10. 1913, str. 587. Dodatek IV. str. 634–635; XVIII. seja, 9. 10. 1913, str. 720.



Železniška mreža na Slovenskem (Bogić, Pregled razvoja, str. 21).

doklade, zato ni mogel prevzeti še teh stroškov. Vendar pa je morala biti cesta, ki je povezovala velik del Bele krajine, primerno popravljena. Načrt zakona za ureditev te ceste so sprejeli in ga predložili cesarju v potrditev.⁹⁹ V juliju 1912 so še enkrat govorili o mostu čez Kolpo pri Gribljah, kajti o gradnji se je bilo treba pogovoriti tudi s hrvaško stranjo. Hrvatje so bili za ta most zainteresirani.¹⁰⁰

Na karlovaški cesti pri Metliki, kjer bi bilo treba omiliti dva klanca, razmere še v drugi polovici leta 1913 niso bile urejene. To delo je bilo predvideno že za leto 1912, vendar ga zaradi visokih odškodnin za zemljišče in nekatere stavbe niso mogli izpeljati. Ker pa je postajala ta cesta vse pomembnejša zaradi dovoza do metliškega kolodvora, je bilo treba to vprašanje klancev znova obravnavati.¹⁰¹ Kot dovozna pot k novi železnici je postajala pomembna tudi cesta Metlika–Slamna vas–Radovica, ki je bila potrebna popravila.¹⁰² Pripravljali so se tudi na ureditev ceste Preloka–Vinica in Preloka–Adlešiči.¹⁰³

V letu 1914 se je zaključilo delo na belokranjski železnici. Dva meseca pred začetkom prve svetovne

vojne, 26. maja 1914 je bila svečana otvoritev proge, ki so se je poleg železniškega ministra udeležili predstavniki posvetne in cerkvene oblasti na Kranjskem. Redni vlak na progi Novo mesto–Črnomelj–Metlika–Bubnjarci je začel voziti 27. maja 1914.¹⁰⁴ Proga med Karlovcem in Bubnjarci je bila zgrajena že leta 1913. V letu 1914 je bil zgrajen del liške proge od Ogulina do Plaškega proti Kninu. Karlovac je tako postal pomembno železniško križišče.¹⁰⁵

V aprilu 1914 je deželna cesta Črnomelj–Vinica pridobila cesarjevo dovoljenje, da jo uredijo po projektu, kot ga je odobril deželni odbor.¹⁰⁶ To je bilo en redkih dovoljenj za urejanje cest v letu 1914, ki ga je objavil Deželni uradni list.

Z začetkom prve svetovne vojne so se spremenile razmere tudi za civilno prebivalstvo. Že v letu 1915 je oblast omejila gibanje civilnega prebivalstva. Takratni deželni predsednik baron Teodor Schwarz je z razglasom v Deželnem uradnem listu omejil gibanje in otežil možnosti potovanja. Temu razglasu je bil priložen tudi obrazec dovoljenja za potovanje.¹⁰⁷ Decembra 1915 so morali imeti tudi dvorni in državni železniški uslužbenci posebne »izkaze« za potovanja.¹⁰⁸ Vojna je s svojo logiko že posegla v vsa področja življenja.

⁹⁹ Prav tam, XIV. seja, 24. 9. 1913, str. 501. Priloga 1156, str. 837–840; XVI. seja, 2. 10. 1913, str. 619.

¹⁰⁰ Prav tam, XIII. seja, 24. 7. 1912, str. 463 in 487–488.

¹⁰¹ Prav tam, XVI. seja, 2. 10. 1913, str. 587. Dodatek II, str. 634; XIX. seja, 10. 10. 1913, str. 822.

¹⁰² Prav tam, XVIII. seja 9. 10. 1913, str. 717. Dodatek X, str. 767.

¹⁰³ Prav tam, XVII. seja, 3. in 4. 10. 1913, str. 642. Dodatek V, str. 710; XVIII. seja, 9. 10. 1913, str. 721.

¹⁰⁴ Rustja, *Dolenjske proge*, str. 98–100.

¹⁰⁵ Bogić, *Pregled*, str. 20.

¹⁰⁶ L.G.Bl. 1914, zakon z dne 3. 4. 1914, str. 26.

¹⁰⁷ Deželni zakonik za vojvodino Kranjsko. Leto 1915, str. 86–92.

¹⁰⁸ Prav tam, str. 318–319.



Svečana otvoritev belokranjske železnice v Metliki maja 1914 (iz zbirke dr. Alojza Cindriča).

Zaključek

Prometni položaj, ki ga je imela Bela krajina v okviru Kranjske, se je spreminjal zaradi medsebojne povezanosti razvoja prometnic in prometnih sredstev. V popisu iz druge polovice 18. stoletja, ki je bil narejen za vojaške potrebe, razmere v Beli krajini niso bistveno odstopale od razmer v drugih predelih Kranjske. Že v tem času pa so bila izjema območja, preko katerih je potekalo več državnih cest (Gorenjska). Državna cesta Novo mesto–Metlika–Karlovac je bila v tem popisu opisana kot primerna za vojaške premike, lokalne ceste pa za tovarništvo ali lažje kmečke vozove. Že tedaj se je promet obračal bolj proti Hrvaški kot proti Kranjski, čeprav mostov čez Kolpo še ni bilo in so bili prevozniki odvisni od brodov.

V začetku 19. stoletja so kot posledica napoleonskih osvajanj nastale na našem ozemlju Ilirske province, ki so se obdržale štiri leta (1809–1813). Bela krajina je bila tedaj v prometnem pogledu povsem odrinjena. Državna cesta Novo mesto–Metlika–Karlovac se je spremenila v cesto tretjega reda, bila je torej stranska cesta, ki naj bi jo vzdrževale okoliške občine. Nekaj let po končanih vojnah, ko so se začele umirjati razmere tako v Evropi kot v habsburški monarhiji in končno tudi pri nas, pa so v odnosu gospodarstva in politike do prometa nastale precejšnje spremembe. Tudi pri nas so se pokazale vse večje razlike med posameznimi območji. Slabo izdelane in slabo vzdrževane ceste niso bile več primerne za nove vozove. Trgovci in prevozniki so se začeli izogibati takim cestam ali pa so prevozne stroške zaračunali tako visoko, da je bilo blago, ki so ga prevažali, nekonkurenčno.

Uvajanje železniških povezav je prineslo nov pogled na prometne razmere na Kranjskem. Želez-

nica je s seboj prinesla negativne in pozitivne posledice. Koliko so od nje pričakovali, je bilo očitno tudi pri pogledih kranjskega deželnega zbora na prometni razvoj Bele krajine in prizadevanje za nje- no večjo navezanost na Kranjsko. Čeprav so z gradnjo belokranjske železnice odlašali in zavlačevali, pa je zahteva po železniški povezavi spodbudila tudi zahteve lokalnega prebivalstva po boljših cestnih povezavah z bodočo železnico. Ta dela so bila dokaj draga, zato je bil črnomaljski okrajni cestni odbor v večnih finančnih težavah. Pomagati je morala dežela, ker je proti koncu 19. in v začetku 20. stoletja postalo vsem jasno, da sama železniška proga brez povezave z okoljem ne pomeni prav veliko za razvoj okrajnega gospodarstva.

Priloga: Prošnja črnomaljskega županstva za most čez Kolpo pri Vinici leta 1875¹⁰⁹
Št. 5586

Visoka cesarsko kraljeva deželna vlada!

Občine političnih okrajev Kočevje in Črnomelj so deželnemu odboru v Ljubljani poslale prošnjo, da bi premostili Kolpo pri Vinici. Ta se je povezal z deželno vlado v Zagrebu, da bi tudi ta prevzela del stroškov gradnje, obrnil se je tudi na visoko c. kr. ministrstvo za notranje zadeve z vlogo z dne 16. 9. 1875 št. 5014 – to je bila peticija, da bi projektu podelili privoljenje in tudi subvencijo iz državnih sredstev.

O tej vlogi je bilo c. kr. okrajno glavarstvo glede na odredbo z dne 20. 10. 1875 št. 8290, ki je bila obenem s prilogami poslana nazaj, prepričano o ugodni rešitvi.

Ker nista na razpolago ne prošnja ne načrt okraj-

¹⁰⁹ Za posredovanje tega zelo zgovornega dokumenta se iskreno zahvaljujem dipl. zgod. Janezu Weissu, zaposlenemu na Javnem skladu za kulturne dejavnosti, Območna izpostava Črnomelj.

nega glavarstva, je bilo treba najprej predstaviti zahteve in šele na osnovi opravljenih preiskav je lahko predstavljena naslednja ponižna prošnja.

Politični okraj Črnomelj leži v smeri proti Turčiji in Dalmaciji na najbolj zunanji meji kronovine Kranjske in prav tako cislajtanskega dela cesarstva. Sredi mejne črte okraja ob bregu reke Kolpe leži kraj Vinica, ki ima 40 hiš in 240 prebivalcev. Vinica je hkrati tudi najjužnejša točka na meji v prej omenjeni smeri, tako v okraju Črnomelj kot tudi v kronovini Kranjski. Na vzhodu in jugu obdaja okraj reka Kolpa.

Na zunanjem vzhodnem koncu okraja je Metlika in le tu je tudi most čez reko. Na tem mostu je neprekinjen promet s Hrvaško in tudi več milij naprej v južne predele okraja. Od tega mostu navzgor proti okraju Kočevje pa v dolžini 12 milj ni čez reko nobenega mostu več. Promet je prisiljen uporabljati zelo primitivne načine prevoza in je mogoč le ob nižji vodi, ob visoki vodi lahko prečkajo reko s pomočjo broda le ljudje in posamezna živina (to velja tudi za mejo), tovorni vozovi pa morajo včasih čakati tudi po 8 dni in več, preden jih lahko prepeljejo z ene obale na drugo.

Zaradi tega nastaja prometni zamašek ne le v okraju Črnomelj, pač pa tudi v sosednjih okrajih. Zaradi negotovosti, ali bodo lahko prečkali Kolpo ali ne, je vsa ta cestna povezava nepraktična ter spravlja na dan nujnost premostitve Kolpe še na eni točki v okraju, saj tisti most ob mejnem prehodu pri Metliki ni dovolj.

Glede na predstavljeni položaj kraja Vinica, ki leži nasproti hrvaškega kraja Pribanjci, bi bil predvideni prehod za promet izredno ugoden, še posebno, če bi zgradili most, ki bi omogočal prometno dejavnost na tem področju Kolpe za vsako vozilo in ob vsakem stanju vode.

V Vinici se namreč iztekajo:

Okrajna cesta iz Starega trga, ki gre čez Vrh. Stari trg je povezan s Kočevjem, ki ima zgrajeno dokaj novo okrajno cesto in tako preko njega z ostalimi predeli te dežele.

Okrajna cesta iz Starega trga, ki gre čez Tančo goro in Dragatuš.

Okrajna cesta iz Kočevja čez Koprivnik in Črnomelj.

Občinska cesta iz Preloke čez Zilje.

Občinska cesta od Adlešičev do Bojanc. Adlešiči so povezani z okrajno cesto preko Gribelj, Krasnic z Metliko.

Iz Vinice preko Črnomlja gredo še ceste:

Cesta iz Novega mesta čez Lužo, Krupo proti Črnomlju in Vinici.

Okrajna cesta iz Metlike čez Gradac, kjer gre nato ali čez Adlešiče ali pa čez Črnomelj do Vinice.

Te ceste dosežejo Vinico in ko bil tu dober most čez Kolpo, bi se ta kraj povezal s krajem Pribanjci, ki leži na nasprotni hrvaški strani. Od tu pa pelje nova, dobro speljana konkurenčna cesta v četrte ure oddaljen kraj Bosanci, kjer se priključi na cesto luiso, ki pelje na jug do Reke in Bakra, na sever pa do Karlovca.

Nadaljevanje konkurenčne ceste pelje proti Bosiljevu, kjer doseže cesto karolino. Po tej cesti je od Bosanc in železniške postaje Vrbovsko na železnici Karlovac–

Reka 1 ½ ure, v dveh urah pa se pride do železniške postaje Generalski stol. Cesta karolina pelje na sever do Karlovca, na jug do пристаниšča Bakar in Kraljevica v Kvarnerskem zalivu. Gospodski stol je povezan z Ogulinom in naprej s tako imenovano Kapela-cesto, ki se konča v Senju. Odprta je tudi povezava z Gospićem in od tu do Zrmanje na tromeji med Hrvaško, Dalmacijo in Turčijo. Za tostranske dežele bi to bila najkrajša deželna pot k dalmatinski železnici, ki jo gradijo.

Preko Vinice bi južnim delom gorate Hrvaške posredovali tukaj izdelano lončevino, izdelke iz lesa, iz okraja Kočevje tam izdelano sukno in leseno posodje, iz okraja Ribnica lončevino in leseno posodje poleg industrijskih izdelkov. Okrajna Črnomelj in Kočevje imata tudi veliko lesa, predvsem za ladje ter bogate gozdove, katerih izkoriščanja ne gre podcenjevati.

Na obsežnih in gosto poseljenih področjih prejšnjega mejnega regimenta Ogulin, Otočac in Lika ni bilo vinske trte. Ta območja so dokaj blizu temu okraju, ki z izjemo nekaj občin goji vinsko trto. Tako bi tudi ta produkt lahko šel v prodajo, če bi bila zagotovljena možnost izvoza.

Olajšanje bo področje c. kr. okrajnega glavarstva Črnomelj doseglo že z mostom čez Kolpo pri Vinici, ker se zdi, da za enkrat še nima izgleda gradnja železniške proge skozi okraj, ki bi se povezala z železnico v Dalmaciji in s turško železnico.

Ker je okraj Črnomelj na eni strani obdan z gorovjem, na drugi pa z reko Kolpo, ki pa nima nobenih pravih prehodov, ta okraj nima prometnih poti za izvoz in uvoz, ki sta navezana na dobre ceste in na železnico. Pomanjkanje zanesljivih prometnih sredstev je v veliki meri krivo za obubožanje tega okraja.

Prav tako pomemben kot za Kranjsko bi bil most tudi za vso Hrvaško in za bližnje sosedes. Ob tem je treba upoštevati tudi strateške ozire. V to, za čigav denar bodo most gradili, pa se c. kr. okraj ne more vmešavati.

Črnomelj, 15. december 1875

c. kr. okrajni glavar

Tribuzz

VIRI IN LITERATURA

ARHIVSKI VIRI

ARS – Arhiv Republike Slovenije

AS 14 – Gubernij v Ljubljani 1784–1849.

AS 33 – Deželna vlada v Ljubljani 1861–1929

UPRAVNI IN OBJAVLJENI VIRI

Bericht der Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Krain, zu Laibach, an das hohe k.k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, über den landwirtschaftlichen industriellen und kommerziellen Zustand ihres Kammerbezirkes in den Jahren 1854, 1855 und 1856. Laibach 1857.

L.G.Bl. = *Landesgesetzblatt für das Herzogthum Krain*. Laibach.

Obravnave deželnega zbora Kranjskega v Ljubljani.

Priloge za leto 1907 in letna poročila za leta 1905, 1906 in 1907 o zadevah, o katerih so govorili na zasedanju kranjskega deželnega zbora v letih 1905 do 1907 so v naslednjem zvezku v Obravnadah 1908 do 1910 v Dodatku I.

R.G.Bl. = *Reichsgesetzblatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder*. Wien. Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

Slovenija na vojaškem zemljevidu 1763–1787. Opisi. Karte. = Josephinische Landesaufnahme 1763–1787 für das Gebiet der Republik Slowenien. Landesbeschreibung. Karten. Ljubljana : ZRC SAZU in Arhiv Republike Slovenije, 1995.

LITERATURA

Bogić, Mladen: *Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*. Tiri in čas 10. Ljubljana : Slovenske železnice, 1998.

Helmedach, Andreas: *Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter*. Südost-europäische Arbeiten 107. München : R. Oldenbourg Verlag, 2002.

Holz, Eva: *Nekoč v starih časih. Utrinki o razbojništvu na Kranjskem*. *Kronika* 57. Izredna številka, 2009, str. 81–96.

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

Pivec-Stelè, Melitta: *La vie économique des Provinces Illyriennes (1809–1813) suivie d'une bibliographie critique*. Paris : Éditions Bossard, 1930.

Rustja, Karol: *Dolenjske proge*. Tiri in čas 6. Ljubljana : Slovenske železnice, 1994.

Valvasor, Johann Weichard: *Die Ehre des Herzogthums Krain*. Laibach/Nürnberg, 1689. Ponatis: Rudolfswerth : Druck und Verlag v. J. Krajec, 1877.



S U M M A R Y

Road conditions in White Carniola from the mid-18th century to World War I

In the second half of the 18th century Emperor Joseph II ordered a survey of the provinces of the Habsburg Monarchy to be carried out for military purposes. The survey was concise, in military fas-

hion, containing the most necessary information on the province and roads that ran through it, whereby surveyors gave special consideration to whether the routes were appropriate and safe for military use. The survey of White Carniola was carried out concurrently with those conducted elsewhere in the monarchy. The road conditions in the province were not at their best, at least from the military point of view, but still not considerably worse than in other parts of Carniola at the time. The state road Novo mesto–Metlika–Karlovac was also suitable for heavy military wagons. Local roads and paths were more appropriate for cargo transportation and light farm wagons, albeit not in every season. Nevertheless, they ensured fairly good connections between towns and villages. At that time passage across the Kolpa river was only possible by ferries.

In the beginning of the 19th century the Napoleonic Wars also marked the Slovenian provinces, most notably with the formation of the Illyrian Provinces, which existed from 1809 to 1813. White Carniola was then completely cut off from transportation links. The state road Novo mesto–Metlika–Karlovac became a third-class road, i.e. a road of secondary importance maintained by local municipalities.

The period after the Napoleonic Wars, during which the situation in Europe and the Slovenian territory returned to normal, ushered in the change in political and economic attitude towards traffic and traffic routes. There was a growing disparity in development of individual provinces. Poorly built and inadequately maintained, roads were no longer appropriate for new freight wagons. Therefore, merchants and transporters either began to avoid these sections or they imposed high transport costs making the goods transported on such routes completely uncompetitive.

The traffic situation in Carniola was brought into a new perspective by the introduction of railway connections. The railway brought both positive and negative consequences. The expectations raised by the advent of the railway were also evident from the views of the Carniolan Provincial Diet with regard to the development of the transport policy in White Carniola. Despite delays in railway construction in Carniola, however, the demand for better road connection that would facilitate access to the future railway became increasingly vocal among the local population. As all these works were quite expensive, the District Road Committee of Črnomelj was constantly facing financial difficulties, which necessitated the intervention from the provincial authorities. At the end of the 19th and in the beginning of the 20th century it became clear that the railway line itself, without any road connection to the surroundings, would not amount to a major initiative for the economic development in the nearby areas.