

Vinko Rajšp

DOSEDANJE RAZISKAVE ZGODOVINE PROMETA
NA SLOVENSKEM

Referat na 22. zborovanju slovenskih zgodovinarjev, Brežice—Krško, 27.—29. 9. 1984.

Zgodovinski inštitut Milka Kosa ZRC SAZU v Ljubljani ima nalogo, da v tretji knjigi Družbene in gospodarske zgodovine Slovencev predstavi zgodovino prometa na Slovenskem. Sestavljena je delovna skupina, ki zajema različne strokovnjake s področja preučevanja prometne problematike na Slovenskem od davne preteklosti do najnovejših dni. Ker je to pri nas prvi sistematični pristop k proučevanju prometa, bom predstavil najprej ta načrt, potem pa delo, ki in kolikor so ga posamezni raziskovalci na tem področju že opravili pred tem projektom.

Pojem prometa zajema prevoze, prevozna sredstva, prevozno infrastrukturo, obveščanje, sredstva obveščanja itd. Promet ima funkcijo gospodarske dejavnosti in služi kot sredstvo povezovanja ljudi. Tako razlikujemo različne vrste prometa: kopni, vodni, zračni; osebni in blagovni promet; privatni in javni promet; promet informacij, denarni promet itd.

Promet se je v zgodovini nenehno razvijal v svojih oblikah, namembnosti in funkciji, organizaciji in načinu poslovanja. Razvijala so se prometna oziroma prevozna sredstva, različne so bile posledice in vplivi, različna je bila tudi prometna politika v posameznih obdobjih. Tako lahko zabeležimo dve veliki obdobji v zgodovini prometa. Starejše sega do uveljavitve industrijske revolucije in kaže prevlado tovarništva in voznega prometa na kopnem, plovnih objektov na vesla in jadra ter splavov v vodnem prometu ter zanj značilna primitivna sredstva in oblike obveščanja. V novejšem obdobju se uveljavi uporaba pogonske parne sile in motorja (bencinskega, električnega, reakcijskega). V tem obdobju dobivajo vedno pomembnejšo vlogo v prometu železnice, avtomobili, motorna kolesa, žičnice, dokončno pa se uveljavi zračni promet, v vseh teh panogah pa tudi moderne oblike in sredstva obveščanja.

V teh obdobjih sta se menjali vloga in pomen prometa, prav tako pa tudi organiziranost gradnje prevoznih sredstev in prevozne infrastrukture in vzdrževanje ter upravljanje prometa.

Obdelane bodo naslednje panoge prometa: cestni promet, rečni in pomorski promet, železnice, žičnice in vlečnice, zračni promet ter promet vesti in informacij.

Cestni promet bo predstavljen po zgodovinskih obdobjih od začetkov, kot jih je mogoče za naš prostor ugotoviti, do današnjih dni. Tu bodo zajete oblike in vrste cestnega prometa, pomen prometa v gospodarstvu in vsakdanjem življenju, vpliv na okolje, prometni tokovi, obseg prometa ter ceste in cestna mreža po posameznih obdobjih. Predstavljene bodo vrste poti in cest po namembnosti in po načinu gradnje oziroma uporabi materiala, tehnična stran gradnje cest, cestni objekti (brvi, mostovi, predori, objekti v trasah cest), prometna opremljenost cest, načini finansiranja gradnje ter vzdrževanje in graditelji, prevozna sredstva in uporabniki cest in poti: pešci, osebni prenos blaga, prenos blaga z živino, vprežna vozila, motorna vozila, organiziranost in urejanje cestnega prometa (prisilne poti, skladiščno pravo, prometno trgovske pristojbine, ustvaritev enotnega carinskega ozemlja), skrb za varnost prometa, oskrba prometa (od nekdanjih hospicev do sodobnih objektov ob cestah) ter pravni vidiki cestnega prometa.

Predstavitev rečnega prometa bo zajela plovne reke (jezera), njihovo urejanje za plovbo (gradnja pristanišč, vlečnih poti, vodnih zapor, kanalov), brodarstvo in

splavarstvo, čolnarjenje, njihov pomen v osebnem in blagovnem prometu, turistično čolnarstvo in poklicne prevoznike (brodnike, splavarje, čolnarje). Pomorski promet bo zajel zgodovinski razvoj (antiko, srednjeveško pomorstvo, za katerega je značilna doba velikih jadrnic, dobo parnih in motornih ladij), vrste pomorskega prometa in plovne objekte, financiranje, kapital in lastništvo, privatno in državno, organizacijo pomorskega prometa, pristanišča in pristaniške naprave, pristaniško poslovanje ter vse ostalo, potrebno za pomorski promet, prav tako tudi pravne vidike pomorskega prometa, pomorsko pravo in mednarodno pomorsko pravo ter mednarodne konvencije.

Obsežno poglavje zajema železniški promet. To bo zajelo zgodovinski razvoj železnic, vlogo mest, gospodarstva, države, vojske pri izbiri smeri gradenj železnic, posledice izgradnje železniškega omrežja, tehnično stran gradnje železnic, objektov na progah (mostove, predore, signalne in varnostne naprave, kolodvore, kurilnice); načine vleke (konjsko, parno, diesel in električne lokomotive), vrsto in namembnost vagonov, lastništvo in financiranje, uporabnike in oblike železniškega prometa po vrstah in obsegu: potniški in tovorni promet, industrijski in mestni promet. Pri žičnicah in vlečnicah bo predstavljena poleg tehnične plati še namembnost, prav tako pa tudi lastništvo in financiranje. Raziskovanje zračnega prometa bo zajelo zgodovinski razvoj, prometna sredstva in za promet potrebne naprave, letala in helikopterje; letališča in z njimi povezane naprave, uporabnike in financiranje, potniški in tovorni zračni promet ter športno letalstvo, organizacijo zračnega prometa, gospodarsko in povezovalno vlogo zračnega prometa in drugo.

Raziskovanje prometa vesti in informacij bo zajelo zgodovinski razvoj obveščanja (v antiki, srednjem veku, modernem obdobju do danes), zgodnejše oblike obveščanja, zasebno in državno obveščanje ter oblike obveščanja. Upoštevana bodo tudi avdiovizualna sredstva pri sodobnem obveščanju in njihov razvoj, kakor tudi časopisno poročanje od začetkov do danes. Zajeti bodo začetki in razvoj poštnega prometa, njegove oblike: pisemska, paketna in denarna pošta, prevoz oseb v zgodnejši dobi, poštna postaje, postiljoni, poštni uradi, uporaba znamk, mreža pošt, razvoj in pomen telegrafa in telefona ter tehnični in organizacijski razvoj poštne službe in njeno poslovanje ter gospodarski in pravni aspekti poštne službe.

Dosedanje raziskave prometa na Slovenskem bom predstavil po zgodovinskih obdobjih in panogah. Vprašanje prometa, prometnih zvez, poti, načina potovanja in prevažanja je do neke mere zanimalo vse raziskovalce, ki so se poglobljali v katerokoli obdobje preteklosti današnjega slovenskega ozemlja, če so jih zanimale tudi ekonomske razmere. Zato v prvi vrsti velja: kolikor bolj poznamo kakšno obdobje iz preteklosti tega ozemlja, toliko več vemo tudi o prometnem položaju z njegovimi različnimi značilnostmi. Če neko obdobje slabše poznamo, velja to ponavadi še bolj za promet. Vendar proučevanje prometa od najstarejših obdobj tudi ni odvisno le od volje raziskovalcev. Raziskovati je bilo in je še mogoče le na osnovi preostalih pričevanj. Ta so se pa za različna obdobja različno ohranila. Zato ni čudno, da so vodilni pri proučevanju prometa na Slovenskem od najstarejših časov do vštete antike arheologi, ker smo za ta obdobja vezani predvsem na arheološka pričevanja. Skozi srednji in novi vek do današnjih dni imamo na razpolago vedno več pisanih zgodovinskih virov, ki z ene strani še niso izčrpani, po drugi strani pa tudi ne v celoti ohranjeni. Sicer pa zaenkrat na Slovenskem še nimamo dela ali razprave, ki bi sistematično obravnavalo vire za zgodovino prometa na Slovenskem.

Za predrimsko obdobje in obdobje antike je bilo proučevanje prometa usmerjeno predvsem v smeri odkrivanja starih cest in cestnega omrežja na današnjem slovenskem ozemlju. Najpomembnejše rezultate dosedanjega preučevanja cest na slovenskem ozemlju za to obdobje najdemo v delu »Arheološka najdišča Slovenije«.

Za prazgodovinsko dobo je znana »jantarska pot«, ki je peljala preko slovenskega ozemlja. Prav tako pa imamo za slovensko ozemlje dokazan vozni promet

tudi že za halštatsko in latensko obdobje.¹ Raziskovanje rimskih cest na današnjem slovenskem ozemlju ima že preko stoletno tradicijo. V prejšnjem stoletju so začeli iskati rimske ceste v vseh takratnih slovenskih pokrajinah, nastala pa so tudi temeljna izhodiščna dela do danes.² Rimske ceste v Sloveniji danes dobro poznamo predvsem po zaslugi J. Šašla, ki je posvetil tej problematiki svojo doktorsko disertacijo. Njene izsledke je v skrajšani obliki priobčil v Arheoloških najdiščih Slovenije. Tu najdemo tudi vso pomembnejšo literaturo ter teoretična izhodišča za ocenjevanje rimskih cest.³ Za Štajersko so najpomembnejša dela Stanka Pahiča glede raziskovanja rimskih cest na Štajerskem. V svojih delih navaja tudi bogato starejšo literaturo.⁴ Vodna pota v rimski dobi je prav tako predstavil J. Šašel v Arheoloških najdiščih Slovenije,⁵ rimski most pri Črnučah pa Dr. W. Schmid.⁶

Če je bila posvečena velika pozornost odkrivanju rimskih cest preko našega ozemlja v rimski dobi, pa tega nikakor ne moremo trditi za raziskave, ki bi bile v zvezi z vsebino prometa v rimski dobi na našem ozemlju ter o konkretnem funkcioniranju cestnih služb, kot jih je vpeljala rimska organizacija. Vse premalo imamo raziskano tudi še poštno službo in z njo zvezano poštno organizacijo v rimski dobi.

Po propadu rimske države in zatonu antike v srednji vek se je pomen cest in prometnih povezav preko slovenskega ozemlja temeljito spremenil. V okviru nove politične in družbene organizacije se je spremenil tudi strateški pomen slovenskega ozemlja in s tem prometa na daljave preko slovenskega ozemlja. Pomembne so ostale prometne povezave, ki so vezale slovensko ozemlje z upravnimi središči ali lastniki fevdalnih gospodstev, ki so bili večkrat izven slovenskega ozemlja. Rimske ceste v tem času svojega pomena sicer niso popolnoma izgubile, saj so srednjeveške poti potekale največkrat po istih trasah kot rimske, nanje so se velikokrat naslanjale meje gospodstev, le stara organizacija glede vzdrževanja je zatonila v pozabo.

Sčasoma pa je oblikovanje dinastičnih teritorijev s spremembami političnih meja glavne cestne črte deloma premaknilo. Dinasti in zemljiški gospodje navezujejo trgovski in drugi promet na svoje gradove, mesta in trge. Tako so na primer speljali Andechsi preko Tuhinjske doline v 12. stoletju cesto, ki je v starem veku vodila preko Črnega grabna, na svoj Kamnik. Tudi Habsburžani so poskušali, potem ko so prišli v 14. stoletju do oblasti v večini slovenskih dežel, usmerjati promet in trgovino na svoja mesta in trge ter na tista pota, ki so jih povezovala, posebno od Trsta in Štivanja preko Ljubljane, Slovenske Bistrice, Maribora, Gradca in Semmeringa na Dunaj. Ceste in pota, ki so vodila v srednjem veku preko slovenske zemlje, kažejo s stališča mednarodnega prometa izrazit tranzitni značaj. Velikih mednarodnih cestnih križišč pri nas ni, mogoče z edino izjemo bogatega Beljaka na Koroškem. Preko slovenskega ozemlja peljeta v srednjem veku dve pomembni prometni cesti. Iz Italije v južno Nemčijo, Avstrijo, Češko in Poljsko vodi cesta od morja (Benetke, Oglej) skozi Kanalsko dolino, spodnjo Ziljo na Beljak, kjer se ena proga odcepi na Zgornjo Štajersko, druga pa prek Tur na Salzburg. Druga velika

¹ Franc Truhlar, *Struktura in razvoj*, v op. 3 navedeno delo.

² Anton Premerstein, Simon Rutar, *Römische Strassen und Befestigungen in Krain*, Wien 1899.

³ J. Šašel, *Pomen raziskovanja rimskih cest za politično, upravno in kulturno zgodovino*, Kronika XX 1972, str. 139—144; isti, *Rimske ceste v Sloveniji*, v: *Arheološka najdišča Slovenije*, Ljubljana 1975, str. 74—99. Tu obravnava tudi vodna pota; Franc Truhlar, *Stara pota ter poskus rekonstrukcije nekdanje prometne mreže (z zemljevidom)*, istotam, str. 99—104; isti, *Struktura in razvoj cestnega omrežja današnje Slovenije od halštatskega do slovanskega obdobja*, Kronika XXII 1974, str. 156—160.

⁴ Stanko Pahič, *Doslej neraziskan odsek rimske ceste Celeia—Poetovio*, Razprave SAZU VI 1969, str. 311—355; isti, *Ostanki rimske ceste v Veleniku pri Pragerskem*, Arheološki vestnik XXVI 1975, str. 225—241; Peter Petru, *Rimska cesta Neviodunum—Celeia in vloga Brestanice v starejših arheoloških obdobjih*, v: *Brestanica*, Zbornik člankov in razprav, Brestanica 1982, str. 13—21. Rimske ceste na Koroškem obravnavajo danes večinoma avstrijski avtorji. Nekaj naslovov: Hans Deringer, *Die römische Reichsstrasse Aquileia—Lauriacum*, Carinthia I. 139, 1949, str. 193—221 in Carinthia I. 140, 1950, str. 171—228; Walter Görlich, *Der antike Strassenzug Aquileia—Virunum—Lauriacum und die Brücke in Villach*, Carinthia I. 1954, str. 132—134; Paul Leber, *Der Kärntner Teil der römischen Strasse Celeia—Colatio—Virunum*, Carinthia I. 150, 1964, str. 642—663; Johann Viertler, *Der Verlauf des antiken Strassenzuges Aquileia—Virunum—Lauriacum im Raume Velden am Wörthersee*, Carinthia I. 159, 1969, str. 423—444.

⁵ Glej opombo 3.

⁶ Dr. W. Schmid, *Die römische Savebrücke bei Črnuče*, Laib. Ztg. 4., 5./V. 1911, poročilo v Carniola N. V. II 1911, str. 321.

in pomembna cesta veže Ogrsko z Italijo in vodi deloma v smeri stare rimske ceste iz Panonije v Italijo.

V srednjem veku je bila spričo takratnih prometnih zvez izredno pomembna Škofja Loka, ne samo kot središče loškega gospostva, temveč tudi kot kraj, skozi katerega je držala pot, ki je povezovala Štajersko z Italijo. Pot je tekla po Poljanski dolini čez Cerkno, na Tolmin in dalje v Čedad. Za loško trgovino je bila izredno pomembna še pot, ki je vodila iz Škofje Loke proti Reki, ter pot, ki je vodila tovarnike zemljiškega gospoda proti severu, med Škofjo Loko in Freisingom.

Prometni položaj Škofje Loke se je začel spreminjati v začetku 16. stoletja, saj so kranjski deželni stanovni zahtevali ukinitve tuhinjske ceste. Glavni vzrok zahtevane ukinitve je bila slaba vzdrževanost ceste, na kar kažejo pritožbe trgovcev. Najbolj pa je bila ta prizadeta, ko je cesar Karel VI. 1719 ustanovil svobodno pristanišče v Trstu in na Reki, in v tej zvezi določil nove temelje cestnega režima.

Za srednji vek je značilna obvezna uporaba določenih cest, na katerih so številne mitnice, ki predstavljajo največkrat oviro za medkrajevno in tranzitno trgovino. Kopenski promet je potekal predvsem v obliki tovorjenja in voznega prometa. Vzdrževanje cest in prometnih poti je bilo problematično. To so glavne značilnosti prometa na Slovenskem v srednjem veku, kot ga poznamo. Posebnega dela, ki bi promet obravnavalo, nimamo. Zajet je v delih, ki obravnavajo gospodarski položaj slovenskih dežel ali krajev in v splošnih zgodovinskih pregledih za ta čas.⁷

V 16. in 17. stoletju se razmahne trgovina tudi na slovenskem ozemlju, pospešujejo pa jo na novo odprta pota v prekomorski svet. Promet preko našega ozemlja se usmeri proti zahodu in se ustali, ko si Habsburžani dokončno pridobijo Trst. S tem postane še posebno aktualno vprašanje dobrih cest iz notranjosti države. Nerešeno je ostajalo vprašanje, kdo je dolžan graditi nove ceste in oskrbovati stare. Že od najstarejših časov so bila pota in ceste vladarjev regal in so bile zato teoretično neodvisno ozemlje med posameznimi teritoriji. To je veljalo predvsem za ceste z živahnim prometom (*viae regiae*) in je o delikth, izvršenih na teh cestah, razsojalo krvavo sodišče. Ceste bi se naj vzdrževale z dohodki ob cesto postavljenih mitnic, vendar so postale sčasoma mitnice le še vir dohodkov njihovih lastnikov, ceste pa so ostajale slabo vzdrževane. V šestnajstem in sedemnajstem stoletju so začele vedno odločneje v te razmere posegati centralne oblasti z Dunaja. Vendar so, kljub odličnim cestnim gradbenikom, ki so bili nastavljeni kot vodje del, ostale razmere zaradi pomanjkanja denarja nespremenjene. Urejali so jih največkrat le ob občasnih vladarjevih potovanjih. Glavna transverzalna cesta prek Kranjske je bila graška cesta, ki je peljala iz Štajerske, Celja, Vranskega preko Trojan na Kranjsko ter se v Ljubljani priključila tržaški cesti. Na to glavno cesto so se vezale vse druge, kakor dolenska in gorenjska, ki sta imeli stikališče v Ljubljani, ter goriška s priključkom v Logatcu in na Razdrtem. Pod Maksimilijanom I. so izgradili cesto z Dunaja čez Semmering do Gradca, nanjo pa je bilo treba navezati še podaljšek proti Trstu, ki je prav takrat postajal važno avstrijsko pristanišče. Vendar je do končne izpolnitve teh načrtov prišlo šele sredi 16. stoletja. Tedaj so razen te ceste začeli graditi tudi cesto čez Ljubelj in malo pozneje čez Predel, tako da je bilo cestno omrežje na Kranjskem in Primorskem kolikor toliko zaključeno in je bil na omenjenih cestah omogočen vozni promet namesto dotedanjega tovarniškega.

V tem času je potekala preko našega ozemlja trgovina z ogrsko živino in železom iz gorenjskih in koroških fužin. Toda slabe ceste in visoke mitnine, ki so blagu neprimerno dvigale ceno, so promet vedno bolj hromile. Glavna konkurenčna

⁷ Najpomembnejši avtorji so Milko Kos, *Zgodovina Slovencev*. Od naselitve do petnajstega stoletja. Ljubljana 1955; isti, »Cesta« na Slovenskem v starem in srednjem veku, v: *Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku* LVI—LIX, 1954—57; isti, *Gospodarska problematika Bovškega v preteklosti*, v: *Geografski zbornik*. IX. 1965; Blaznik Pavle, *Škofja Loka in loško gospostvo (973—1803)*, Škofja Loka 1973; isti, *Prometne zveze preko Poljanske doline v freisingški dobi*, v: *Loški razgledi* 13, 1966, str. 37—43; isti, *Stare prometne povezave med Škofjo Loko in Freisingom, Loški razgledi* 1968, str. 49—55; V zvezi s prometom zajema naše ozemlje tudi Ferdinand Tremmel, *Wirtschafts- und Sozialgeschichte Österreichs*, Wien 1969; Simon Rutar, *Krains mittelalterliche Handelsbeziehungen zu den Städten an der adriatischen Küste* in drugi.

pot, ki je tudi vplivala na živahnost prometa po naših krajih, je tekla preko Koroške in Kanalske doline v furlanska pristanišča, ki so začela cveteti na račun Trsta in Reke. Na to pot se je začela usmerjati tudi trgovina iz Gorenjske preko Ljubelja.

Večjo skrb je začela posvečati dunajska vlada cestam ponovno v začetku 18. stoletja. 1719. leta sta postala Trst in Reka svobodni pristanišči in se je razmahnila avstrijska pomorska trgovina. Cesar Karel VI. je leta 1724 izdal patent o cestah za Notranjo Avstrijo, v okvir katere so spadale tudi slovenske dežele. V njem ugotavlja, da so dobre ceste potrebne za pospeševanje trgovine, udobnost podložnikov, korist mest, trgov in mitnic ter za preprečevanje nerednosti. Temu so sledili še drugi paktenti, ki so napovedovali graditve osrednje ceste z Dunaja proti Jadranskemu morju.

Enotno se je začela razvijati upravna cestna služba v državi, čemur je pripomogla cestna zakonodaja. K enotni državni cestni upravi so pripomogle leta 1737 ustanovljene posebne c. kr. cestne komisije za gradnjo in vzdrževanje cest v posameznih deželah, ki so se uveljavljale kljub odporom deželnih stanov. To so glavne značilnosti cest v obdobju od šestnajstega do osemnajstega stoletja, kot jih poznamo iz dosedanjih del. Zgodovinska literatura, ki obravnava ceste za to obdobje, ni posebno obširna in ostaja bogato gradivo o cestah v arhivih še neizčrpano. Dela, ki obravnavajo ceste v sosednjih deželah, se slovenskega ozemlja največkrat le okvirno dotikajo, za samo slovensko ozemlje pa so bila doslej opravljena le začetna dela pri raziskovanju razvoja cest v tem obdobju. S splošnega avstrijskega vidika se dotika cest na Slovenskem Dr. Anna Schlesinger. J. Ivanič je opisal funkcijo glavnih cest na Kranjskem za časa Karla VI., pa pri tem ne navaja arhivskega gradiva. Raziskovanje cest na Kranjskem na osnovi arhivskega gradiva se je lotil L. M. Golia, vendar je izšel le prvi del njegove študije o razvoju cestnega prometa na Kranjskem in Primorskem v 16. in 17. stoletju, kjer zajema predvsem splošne odredbe o vzdrževanju cest. Nadaljevanje razprave, za katerega je napovedal, da bo obravnavalo posamezne cestne sisteme na Kranjskem in Primorskem v 16. in 17. stoletju, ni bilo objavljeno. Sistematični pregled modernizacije cestnega omrežja v 18. stoletju in tridesetih letih 19. stoletja je podal Jože Sorn.⁸

Za čas od 16. do začetka 19. stoletja je veliko obširnejša zgodovinska literatura, ki obravnava promet na slovenskem ozemlju ali preko slovenskega ozemlja v sklopu obravnavanja drugih problematik. Na prvem mestu je literatura, ki obravnava trgovino. Tu se poleg cest in načina prevažanja blaga pojavljajo tudi opisi pravne urejenosti ali neurejenosti prometnih razmer, glavne smernice prometnih tokov, mitnice in njihov pomen in številni drugi momenti, ki so se pojavljali v zvezi s trgovino in prometom. Imamo tudi nekaj opisov množičnih gibanj ljudi v določene kraje, kot so bila to romanja ali krošnjarenje, in nekaj del, ki obravnavajo kartografijo in povezavo te s prometom. V zvezi s trgovino so od domačih avtorjev predvsem dela Ferda Gestrina, številna pa so tudi dela avtorjev, ki obravnavajo prvenstveno trgovino v sosednjih deželah, vendar pri tem upoštevajo takratni enotni politični prostor in prometni položaj slovenskega ozemlja.⁹ Za 19. in 20. stoletje posebnih raz-

⁸ Dr. Anna Schlesinger, *Die Verkehrs- und Handelswege der österreichischen Alpenländer im 16. Jahrhundert*. Mitteilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft in Wien. Bd. 59, 1916; Dr. Josef Ivanič, *Das Strassenwesen in Krain im 18. Jahrhundert*, Carniola 1908, str. 150—187; Ludvik Modest Golia, *Razvoj cestnega omrežja na Kranjskem in Primorskem v 16. in 17. stoletju*, ZC VI—VII/1952—1953, str. 612—618; Jože Sorn, *Modernizacija cestnega in vodnega omrežja v času od leta 1713 do 1830 na ozemlju današnje socialistične republike Slovenije*, v: Mednarodni kulturnozgodovinski simpozij Modinci 1977, Maribor 1977, str. 59—86; Posamezne kraje ali odseke cest obravnavajo naslednje razprave: A. Melik, *Prometni položaj Raščice v Trubarjevi dobi*, Drugi Trubarjev zbornik. Ljubljana 1952; Rafael Ogrin, *Nova cesta od Vrh-nike do Planine*, Kronika VII 1959, str. 74—76; isti, *Vrhniški mitničarji*, Kronika X 1962, str. 50—54; Vladimir Levec, *Cesta od Smarijeve gore v Kokro*, Izvestja MDK V 1895, str. 138—143 in MDK VI 1896, str. 62—69; A. Koblar, *Cesta čez Ljubelj in ljubeljski piramidi*, Izvestja MDK III 1893, str. 218—226; Dr. Walter Schmid, *Der Loibpaß*, Carniola I. 1908, str. 156—163; in druga.

⁹ Ferdo Gestrin, *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja*; isti, *Mitninske knjige 16. in 17. stoletja na Slovenskem*, v: Viri za zgodovino Slovencev 5, Ljubljana 1972; isti, *Prispevek h gospodarski zgodovini Ptuj v prvi polovici 16. stoletja*, Časopis za zgodovino in narodopisje 5 (1969), str. 228—235 ter druge njegove razprave; Josip Zontar, *Zapora proti kugi v Karavankah v letih 1713—1716*. Prispevek k zgodovini blagovnega prometa in organizacije trgovine na Slovenskem v 18. stoletju, Knjižnica Muzejskega društva v Trzinu I. Tržič 1957; Alfons Müllner, *Geschichte des Eisens in Krain, Görz und Istrien*, Wien und Leipzig 1909; Ferdinand Tremel, *Der Frühkapitalismus in Innerösterreich*, Graz 1954; isti, *Der Verkehr über den Platsch in der frühen Neuzeit*, Zeitschrift des historischen

prav o cestnem prometu še nimamo. Sumarni pregled tega obdobja najdemo v Zgodovini cest na Slovenskem, sicer pa so občasni in priložnostni članki raztreseni v slovenskem dnevnem in strokovnem časopisju. Podobno velja tudi za osebni promet, kolikor ni povezan s pošto ali železnico, ter za turizem. Podatke za slovensko ozemlje vsebuje delo, ki še izhaja pod vodstvom Geralda Shöpferja, *Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte*. Drugi zvezek obravnava Štajersko.

Čeprav vseh posledic in aspektov železniškega prometa za slovensko ozemlje še nimamo opisanih, imamo vseeno dokaj obširno zgodovinsko literaturo o železnicah. Najbolj znana sta dva avtorja, Jože Jenko in Ivan Mohorič. Jože Jenko je objavil v »Kroniki« v letih 1959–1966 zgodovino domala vseh železniških prog na Slovenskem. Ivan Mohorič pa daje v svoji knjigi o zgodovini železnic na Slovenskem časovni pregled obdobja železnic na Slovenskem od začetkov do leta 1968. Različne priložnostne zgodovinske sestavke o železnicah najdemo še v Vestniku, ki ga izdajajo železničarji ter v drugem časopisju.¹⁰

V okviru prometa na Slovenskem je igral v zgodovini pomembno vlogo vodni promet, rečni in pomorski. Rečni promet je bil živahen predvsem po osrednjih slovenskih rekah: Ljubljanici, Savi, Savinji, Dravi in Muri predvsem v časih in tam, kjer so bile ceste slabo vzdrževane. Ker ni bilo veliko mostov, so imeli pomembno vlogo tudi brodovi za prevažanje ljudi, živine in blaga. Promet na omenjenih rekah obravnavajo Ema Umek, A. Baš in drugi.¹¹

Za zgodovino pomorskega prometa so najpomembnejše razprave Ferda Gestrina za srednji in novi vek, proučevanju slovenskega pomorstva novejši dobe pa se je posvečal Miroslav Pahor in objavil s tega področja številne poljudno informativne članke.¹²

Pomembno vlogo v zgodovini je imel poštni promet. Žal pa imamo zaenkrat še zelo malo del, ki nam osvetljujejo zgodovino pošt in poštnege prometa na Slovenskem. Za Kranjsko je obdelal zgodovino pošt P. von Radics ob otvoritvi nove pošte v Ljubljani 1896, leta od rimske dobe do tega dogodka v posebni publikaciji. Poštam na Gorenjskem je bila posvečena 21. številka PTT ARHIV-a, kjer so avtorji predstavili zgodovino pošte na Gorenjskem od najstarejših časov do prve svetovne vojne, medvojno obdobje, čas druge svetovne vojne in povojno obdobje. Tu najdemo še sumaren pregled razvoja poštnege prometa za slovensko ozemlje do 19. stoletja,

Vereines für Steiermark XLVII 1966, str. 108–144; Othmar Pickl, Pettau: ein internationaler Handelsplatz des 15. und 16. Jahrhunderts, *ZdHV für Steiermark* LXII 1971, str. 87–109; isti, *Der Viehhandel von Ungarn nach Oberitalien vom 14. bis zum 17. Jahrhundert*, v: *Internationaler Ochsenhandel (1350–1750)*, Akten des 7th International Economic History Association herausgegeben von Ekkehard Westermann, Stuttgart 1979, str. 39–81; Helfried Valentinitich, Der ungarische und innerösterreichische Viehhandel nach Venedig in der 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts; Kärntens gewerbliche Wirtschaft von der Vorzeit bis zur Gegenwart. Hrsg. von der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Kärnten. Klagenfurt 1953; Herbert Hassinger, Die Handels- und Verkehrsstellung Villachs bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Handels- und Verkehrsgeschichte der Ostalpen, *Carinthia I* 166. Jahrgang 1976, str. 211–282; Ena izmed razprav o romanjih na Slovenskem, ki navaja tudi literaturo za to področje, je Jože Stabej, *Staro božjepotništvo Slovencev v Porenje*, *SAZU Razprave*, Ljubljana 1965; za Koroško pa Csendes Peter, *Eine Heiligenvita als Quelle zur Kärntner Verkehrsgeschichte*, *Carinthia I*, 1965, str. 406–408; o potovanjih piše še Franc Sojer, *Potovanje skozi Ljubljano med leti 1580 – 1516 in podpore na ljubljanskem magistratu*, *Kronika slovenskih mest VI* 1939, str. 21–24, 100–104, 164–168, 211–214; Kartografijo, ki upošteva tudi ceste, obravnava Branko Korošec, *Naš prostor v času in projekciji*. Oris zemljemerstva, kartografije in prostorskega urejanja na osrednjem Slovenskem, Ljubljana 1980; Literaturo o romanjih navaja izrpnno še Niko Kuret, *Praznično leto Slovencev IV*, Celje 1970, str. 464–467.

¹⁰ Jože Jenko, Ob stoletnici proge Pragersko–Kotoriba (Velika Kaniža–Budimpešta), *Kronika VII* 1959, str. 168–174; isti, 90-letni jubilej gorenjske proge, *Kronika VIII* 1960, str. 193–199 in *IX* 1961, str. 20–30 in 113–119; isti, Med Zidanim mostom in Siskom vozijo vlaki že 100 let, *Kronika X* 1962, str. 94–105; isti, Ob stoletnici koroške železnice, *Kronika XI* 1963, str. 178–185; isti, Ob stoletnici koroške železnice, *Kronika XII* 1964, str. 156–164; isti, Ilirske železnice, *Kronika XIII* 1965, str. 64–77 in 142–156; isti, Zgodovina železniške proge St. Peter na Krasu (Pivka) – Reka, *Kronika XIV* 1966, str. 83–90; Ivan Mohorič, Zgodovina železnice na Slovenskem, Ljubljana 1968 in ostala literatura, ki jo ta dva navajata.

¹¹ Ema Umek, Trgovski promet po Savi v 18. stoletju, *Kronika XII* 1964, str. 194–200; Ivan Vrhovec, Čolnarji in brodniki na Ljubljanici in Savi, Ljubljana 1895; Othmar Pickl, Mur und Drauf als Verkehrswege nach dem Südsteten, v: *Kulturnozgodovinski simpozij Modinci 1977*, Maribor 1977, str. 225–237 in knjiga Angeles Baš, Savinjski splavarji, Ljubljana 1974.

¹² Ferdo Gestrin, Pomorstvo srednjeveškega Pirana, *SAZU* 1978; isti, Prispevek k poznavanju našega pomorstva v 16. stoletju iz gradiva italijanskih arhivov (FANO), v: *Vjesnik historijskog arhiva u Rijeci i Pazinu*, sv. XIV 1969, str. 163–170; isti, Pregled pomorstva v slovenskem Primorju, v: *Pomorski zbornik I–II*, Zagreb 1962, str. 1489–1515. Prispevke Miroslava Pahorja za to področje glej v njegovi bibliografiji: Bibliografija dr. Miroslava Pahorja, *Zgodovinski časopis* 35, 1981, str. 152–156.

patente Marije Terezije o poštni službi (1748—1772) ter regeste dokumentov za zgodovino pošte (1608—1783), za Primorsko in Istro pa imamo poljudno znanstveno delo o zgodovini pošt Frana Juriševiča.¹³

Novo poglavje v zgodovini prometa pomenijo železnice. Z njimi se je spremenila struktura prometa, hitrost in količinske zmogljivosti pretoka blaga in ljudi in spremenil se je odnos do oddaljenosti posameznih področij ali krajev. Železnice so pomenile veliko spremembo na raznih področjih tudi za slovensko ozemlje. Posegle so v gospodarski položaj obcestnih področij slovenskega ozemlja in so prinesle spremembe z ozirom na vključenost slovenskega prebivalstva v promet. Ostale vrste prometa imamo zaenkrat še slabše predstavljene. Izčrpnjših del nam manjka celo za letalski promet. O zgodovini letalskega prometa izvemo nekaj iz knjige Letališče Ljubljana.¹⁴

Kljub opravljenemu delu ostaja še veliko neobdelanega in neznanega na področju zgodovine prometa za slovensko ozemlje. Že iz dosedanjih obravnav prometa na Slovenskem pa je razvidno, da poznavanje te panoge ali problematike v preteklosti ni in ne more biti nekoristno. Že od srednjega veka sem je namreč čutiti dilemo, ali bo slovensko ozemlje znalo pravilno oceniti prometni položaj ter iz tega potegniti možne gospodarske in družbene učinke ter koristi, ali pa bo to prepuščalo sosednjim konkurenčnim območjem.

Zusammenfassung

BISHERIGE FORSCHUNGEN AUF DEM GEBIET DER VERKEHRSGESCHICHTE IN SLOWENIEN

Vinko Rajšp

Im ersten Teil des Referats stellt der Autor den Forschungsplan des Historischen Instituts Milko Kos beim Wissenschaftlichen Forschungszentrum der Slowenischen Akademie der Künste und Wissenschaften dar, der die Erforschung der Verkehrsgeschichte im Rahmen des Projekts Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Slowenen betrifft. Anschließend erörtert er die Ergebnisse der bisherigen Forschungsarbeit an der Verkehrsgeschichte in den slowenischen Ländern nach geschichtlichen Zeitabschnitten und Wirtschaftszweigen. Der Autor stellt fest, daß die Frage des Verkehrs bis zu einem bestimmten Grad alle Forscher der Wirtschaftsgeschichte des slowenischen Raumes angezogen hat, daß es jedoch relativ wenige systematische Forschungsarbeiten über den Verkehr gibt, was ganz besonders für die jüngere Zeit gilt.

¹³ P. von Radics, Die k. k. Post in Krain und ihre geschichtliche Entwicklung. Anlässlich der Eröffnung des neuen k. k. Post- und Telegraphen- Amtsgebäudes in Laibach, Laibach 1896; PTT ARHIV 21, Beograd 1978/1979; Dr. Fran Juriševič, S pošto skozi preteklost slovenskega Primorja in Istre, Koper 1981; A. Koblar, Donesek k zgodovini pošte na Kranjskem, IMK 1893, str. 54—59.

¹⁴ Dr. Avguštin Lah, Jure Mežnaršič, Letališče Ljubljana. Izšlo ob osemdesetletnici letalstva in dvajsetletnici ljubljanskega letališča Brnik, Ljubljana 1983.

PROPOSTE E RICERCHE

Fasc. XIV, inverno — primavera 1985

Sommario

Tra agricoltura e suggestioni industriali: strategie economiche dei mezzadri marchigiani, a cura di Sergio Anselmi. Contributi di: Carlo Vernelli, *Dall'Appennino a Senigallia, 1900—1983: la Famiglia Massi*; Luigi Rossi, *Da 'mezzadri ricchi' a 'poveri operai': un caso del Ferrmano*; Sergio Pretelli, *Dal podere alla piccola industria: una famiglia delle Marche settentrionali*

Stampa periodica, informazione, istruzione agricola nelle Marche. Le giornate di studio di Jesi e di Sarnano (20 aprile e 10 novembre 1984). Contributi di A.M. Napolioni, *"Il giornale delle arti e del commercio" dell'Accademia Georgica di Treja*; L. Rossi, *"La Gazzetta della Marca" e l'agricoltura*; R. Paci, *Don Angelantonio Rastelli, dalla rettorica all'agronomia*; S. Anselmi, *Contributi marchigiani agli "Annali di agricoltura" di Filippo Re*; C. Leonardi, *Progetto di un centro per l'istruzione agraria teorico-pratica a Urbania negli anni della unificazione*; A. Palombarini, *Ghino Valenti e la "Rassegna provinciale"*; G. Crescentini Anderlini, *Sull'insegnamento agrario impartito dall'Accademia Agraria di Pesaro*; F. Bonasera, *L'azienda agraria dell'Istituto Tecnico "Pietro Cuppari" di Jesi (1879—1979)*

Ricerche

Vincenzina Giulioni, *L'evoluzione dei contratti agrari e l'affermazione della mezzadria a Jesi nel Cinquecento*
Marco Moroni, *Recanati in tempo di fiera*

Museologia rurale

S. Anselmi, S. Gaiolini, G. Volpe, *A Morro d'Alba: dalla materia ai singoli attrezzi della mezzadria. Ferro, legno, cuoio, pietra, fibre, canne, venci, paglia*

Convegni, seminari, strumenti

Un seminario C.N.R. di storia dell'agricoltura (v.b. e s.p.); *Un convegno di studi su "Le strade nelle Marche" (v.b.)*; *I primi dieci fascicoli del lessico Etimologico Italiano (LEI), di Max Pfister: a-altus (a.m.m.)*; *Un dibattito a Urbino: storia economica del paesaggio; fattori naturali, ambiente e tutela del territorio (g.r.)*

Attività della Sezione

Rassegna bibliografica

Proposte e Ricerche izdaja Sezione di storia dell'agricoltura e delle società rurali del Centro Beni Culturali Marchigiani della Università degli Studi di Urbino. Naslov: Sergio Anselmi, 60010 Scapezano di Senigallia (AN), Italia.