

Vinko Rajšp

CESTE NA GORIŠKEM V DRUGI POLOVICI 18. STOLETJA

Referat na 23. zborovanju slovenskih zgodovinarjev, Tolmin, 1.—3. okt. 1986.

Do začetka šestnajstega stoletja je predelska cesta propadla v navadno tovarniško pot. Glavna povezava med Koroško in Benetkami je bila pontabeljska cesta. Goriški stanovi so si v prvi polovici 16. stoletja prizadevali za preusmeritev trgovine iz Koroške preko svoje dežele po bovški ali predelski cesti. Ta prizadevanja so med drugim naletela na nasprotovanje tudi v deželi Kranjski. Proti njej so bili kranjski stanovi in še posebej kranjski meščani.¹ Vendar so prizadevanja goriških, deželnih stanov rodila sadove v drugi polovici 16. stoletja, ko jih je podprl nadvojvoda Karel. Takrat so predelsko cesto, ponovno, usposobili za vozni promet. Kot glavno trgovsko blago so po njej prevažali železo iz Koroške proti morju, in vino v obratni smeri.² Vendar je še v tem času, kakor tudi v naslednjih dveh stoletjih, predelski cesti uspešno konkurirala pontabeljska cesta kot povezava z Benetkami in z Gorico. Povezava Gorice s Koroško je bila sicer za dobrih šestdeset kilometrov daljša od one po predelski cesti, vendar prikladnejša, ker so Benečani skrbeli, da je bila v boljšem stanju kot predelska cesta.³ Bistveno se položaj predelske ceste ni spremenil niti v času merkantilistične politike cesarja Karla VI. Po razglasitvi Trsta in Reke za svobodni pristanišči 1719. leta sta njen pomen zasenčili komercialna cesta iz Koroške preko Gorenjske do Ljubljane in dunajska iz Štajerske skozi Ljubljano, Vrhniko, Logatec, Razdrto, Sežano, Opčine v Trst in iz Ljubljane do Reke.

Cesti med Ljubljano in Gorico je že v sedemnajstem stoletju dajala neko prednost pošta, ki je bila v Gorici ustanovljena 1588. leta, in je bila ta cesta obenem še poštna cesta.⁴ Od šestnajstega stoletja naprej sta se na Goriškem uveljavili dve glavni prometni smeri, pomembni kot vpadnici na Goriško in kot tranzitni cesti, ki povezujeta Goriško s sosednjimi deželami in ostalimi deli države. Cesta iz Kranjske skozi Ajdovščino v Gorico in naprej v Italijo je bila že iz rimskih časov uveljavljena smer. Povezava Gorice s Koroško ob Soči preko Tolmina pa je bila nova. Goriški deželni stanovi so jo začeli uveljavljati predvsem od šestnajstega stoletja naprej. Zunanjepolitični vzrok za to so bile vojne med Benečani in Habsburžani, zato so Habsburžani podpirali cesto, ki bi peljala le po avstrijskem teritoriju in se izognila beneškemu. Goriški stanovi so jo podpirali tudi zaradi tega, ker je notranje povezovala deželo od severa na jug.

Bovško cesto med Čedadom in Trbižem, ki je peljala preko Tolmina, Bovca in Predela, so zgradili že v štirinajstem stoletju meščani mesta Čedada. Ob koncu štirinajstega stoletja je bila ta cesta primerna za vozni promet. Politično jo je takrat podpiral oglejski patriarh.⁵ V srednjem veku je predstavljala pomembno prometno povezavo med Škofjo Loko in Čedadom pot po dolini Bače.⁶ Ta trgovska povezava se v naslednjih stoletjih ni razvila v pomembnejšo cestno povezavo. Do osemnajstega stoletja je ohranila značaj tovarniške poti.⁷

¹ Arhiv Slovenije, stanovski arhiv, fasc. 527, 18. 3. 1572.² C. Czörnig, Das Land Görz und Gradisca, Görz 1873, str. 809.³ S. Rutar, Zgodovina Tolminskega, Gorica 1882, str. 156—158.⁴ S. Rutar, Zgodovinske črtice iz poknežene grofije Goriške, Gorica 1895, str. 74.⁵ Oskar Wanka v. Rodtow, Der Verkehr über den Pass von Pontebba — Pontafel und den Predil im Alterthum und Mittelalter. V: Prager Studien aus dem Gebiete der Geschichtswissenschaft, str. 39—49.⁶ P. Blaznik, Prometne zveze preko Poljanske doline v freisinški dobi, Loški razgledi 13/1966, str.

37—42.

⁷ 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. 80.

Na zemljevidu iz leta 1756⁸ so označene glavne cestne povezave na Goriškem. Proti Trstu je peljala cesta preko Standreža, kjer se je odcepila cesta proti Gradiški in proti zahodu, naprej proti Trstu pa preko Mirna in Štivana. Proti vzhodu je tekla cesta skozi Šempas, Ajdovščino, Vipavo in Razdrto, proti severu pa skozi Solkan, Kanal, Kobarid, Bovec, Predel v Trbiž. Stranske poti na tem zemljevidu niso označene. Na zemljevidu J. K. Kindermann⁹ iz 1797. leta, kjer so označene glavne komercialne ceste, ostale komercialne ceste in stranske ceste, ne najdemo na Goriškem nobene ceste, ki bi spadala v prvo kategorijo. V kategorijo ostalih komercialnih cest so spadale: cesta proti Trstu, cesta na zahod proti Palmanovi, cesta na vzhod proti Ajdovščini in Vipavi ter cesta proti severu do Solkana. V tretjo vrsto stranskih cest je spadala cesta iz Solkana naprej skozi Kanal, Kobarid, Bovec, čez Predel v Trbiž in cesta iz Volč, skozi Tolmin, Poljubin, Ljubinj in Podbrdo, do deželne meje s Kranjsko.

V nadaljevanju bom predstavil ceste in poti na Goriškem v drugi polovici 18. stoletja po vojaškem opisu za Notranjo Avstrijo.¹⁰ Ti vojaški opisi so zanimiv vir za naše dežele iz zadnje četrtine 18. stoletja. Popisane so bile dežele za vojaške potrebe, opisane zgradbe v posameznih krajih, prometne povezave: ceste in poti, mostovi, reke in potoki ter ostale pomembnejše vode, gozdovi in večkrat še pokrajina kot taka.

Predstavil bom predvsem opise cest, poti in mostov na Goriškem. V šestdesetih letih osemnajstega stoletja so pripravljali temeljito prenovno in posodobitev predelske ceste. O tem nam pričajo debeli fascikli gradiva v arhivu dvorne komore na Dunaju.¹¹ Vendar do nastanka našega vojaškega opisa ta prizadevanja niso rodila vidnejših sadov. Cesta iz Predela skozi Log pod Mangartom prikazuje poročevalec z izredno črnimi barvami. Piše, da ima cesta sicer trdno kamnito podlago, vendar je skoraj vedno težko prehodna. Za takšno stanje ceste so bile v veliki meri krive naravne razmere. Cesta je vodila ob potoku Predelici. Ob močnih nalivih je nanašala voda velike količine kamenja s hribov. Poročevalec piše, da je cesta po takih nalivih tako uničena, da ni prehodna niti za vozove niti za jezdece. Pozimi je bila cesta izpostavljena snežnim zametom in tako zopet neprehodna. Zaradi teh naravnih razmer poročevalec ni videl možnosti, da bi se dale razmere na tej cesti izboljšati. Ostale poti v okolici so bile še za pešhojo le težko prehodne steze. Cesta iz Predela je bila v slabem stanju do Loga pod Mangartom. Od tam naprej je bila vsaj prehodna. V slabem stanju so bile tudi okoliške zgradbe v Logu pod Mangartom. Čerkvica je bila sicer zidana iz kamna, vendar bi jo lahko že en sam topovski strel onesposobil za obrambo. Ob izlivu Predelice v Koritnico je bil čez Koritnico dober lesen most. Tudi naprej do trdnjave Kluže je bila deželna cesta v podobno slabem stanju kot pred Logom pod Mangartom.

Cesta iz Bovca v Plužno je bila prevozna, dalje v hribe pa so vodile težko prehodne steze. V Plužni ni bilo nobenih solidnih zgradb. Deželna cesta skozi Bovec je imela trdno podlago, bila je v dobrem stanju in na vseh mestih prehodna za naložene vozove. Cesta, ki se je odcepila od deželne ceste in vodila preko Koritnice skozi Kal v Trento, je bila prevozna do žage pod mlinom, ki je bil desno pod Kalom. Od tod naprej je bila cesta v soteski ob Soči na nekaterih krajih za vozove neprehodna, predvsem ob deževnem vremenu, ko je nanesla voda s kamnitih strmin veliko kamenja. Cesta naprej ob Soči v Trentó je sicer še ohranila trdno podlago, vendar je, potem ko je propadlo železarstvo v Trenti, še cesta tako propadla, da je bila komaj prevozna za ozke domače vozove. Pot ob potoku Vrsnici je bila udobna pešpot, dokler je vodila po dolini, naprej v skale pa je bila še za pešca nevarna.

⁸ Kriegsarchiv Wien, Görz und Gradisca B IX 3188.

⁹ Isti arhiv, Görz und Gradisca B IX a 323.

¹⁰ Isti arhiv, Länderkänntnis: Innerösterreich, Militärische Landesbeschreibung ... Görz, sekcije: 132, 133, 154, 156, 157, 180, 181, 186.

¹¹ Haus- Hof und Staatsarchiv, Hofkammerarchiv, Strassenwesen Görz.

Na področju Trente je bil čez Sočo lesen most, preko katerega so lahko tudi vozili. V bližini kraja Soče sta bila dva lesena mostova, ki sta bila primerna le za pešce. Izven teh mostov Soča na tem področju ni bila prehodna ne za vozove ne za pešce. Tudi prehod čez potok Vrsnico je bil mogoč le preko dveh lesenih mostov. Deželna cesta naprej do Žage je imela trdna naravna tla. Na njej ni bilo strmin; v splošnem je bila v dobrem stanju in za natovorjene vozove vedno prevozna. Poti, ki so se med Bovcem in Žago odcepile od deželne ceste in vodile v hribe, so bile v glavnem le steze za pešhojo. V slabem stanju je bila cesta, ki je vodila iz Žage na Beneško, saj je potreboval popotnik, da jo je premagal; tri ure, ko bi, če bi bila v dobrem stanju, glede na oddaljenost potreboval le eno uro. V bližini Žage ni bilo nobenega mostu. Soča se je široko razlivala, v poletnih mesecih pa je bila skoraj popolnoma izsušena in prehodna brez mostov. Naprej skozi Serpenico in Trnovo je bila Soča zopet globoka in je brez mostov ni bilo mogoče prestopiti. Le v Kobaridu je vodil čez Sočo slab lesen most. Cesta iz Kobarida v Staro selo je imela trdno podlago in je bila vedno prevozna. V slabšem stanju je bila cesta naprej proti Robiču in Kredi. Ta je bila ob deževnem vremenu prevozna le z lahkimi vozovi. Poti od Robiča in Krede naprej so bile zelo slabe. Ob nalivih sta jih uničevala potoka Podbela in Nadiža tako, da so bile večkrat še za pešhojo izredno težke. Potoka Nadiža in Podbela sta naraščala predvsem ob dežju. V suhem vremenu so ju prečkali brez mostov. Če sta bili vodi dovolj nizki, so po njunih strugah tudi vozili. »Ko voda naraste, je z vožnjo konec. Na splošno slabe poti, slaba stanovanja, nihče si pa tudi ne nalaga truda, da bi jih popravljali«, je zapisal poročevalec. Potok Idrija je bil v bližini Kobarida prehodan brez mostu, više pa zaradi skalnate struge le preko mostu. Cesta iz Kobarida v Sužid je potekala deloma po mehkem terenu, vendar je bila prevozna. Iz Kobarida čez Sočo, v Drežnico, Drežniške Ravne in Magozd so vodile ozke in strme poti, neprikladne za kakršnokoli vožnjo. Iz Kobarida v Idrsko je bilo četrť ure pešhoje, do Volč pa tri ure in četrť. V Kobaridu je bila zidana cerkva, hiše pa deloma zidane, deloma lesene. Deželna cesta iz Kobarida do Volč je bila dobro utrjena in v glavnem v dobrem stanju. To dobro stanje so prekinjali le potoki, ki so tekli iz Kolovrata in so prinašali kamenje na cesto ali jo celo trgali in odnašali. Ti potoki so bili ob lepem vremenu prehodni brez mostov, ob dežju pa je bilo enostavno potrebno počakati na lepo vreme. Najhujšo oviro sta predstavljala Potočec in Beli potok. Na področju Idrskega je bila Soča ob lepem vremenu prehodna brez mostu, ko pa je ob deževju narasla, je bila popolnoma neprehodna: spodkopavala in uničevala je tudi deželno cesto, ki je tekla blizu nje. Cesta, ki se je odcepila v Idrskem od deželne ceste in peljala skozi Livek na Beneško, je bila podobna pešpoti in je bila v zelo slabem stanju.

Deželna cesta skozi Volče je bila v dobrem stanju. Čez potok Kámnico je bil v tem času dober lesen most, čez potok Hotevlje pa kamnit most. V Volčah je bila zidana cerkev sv. Daniela, zidano je bilo enonadstropno župnišče, gostilna in nekaj hiš.

Poti, ki so vodile od Soče in deželne ceste desno v hribe, čez Volčanske Rute. Pušno in Srednjo, so bile deloma prevozne, v glavnem pa strme in kamnite. Na goro Kolovrat so bile poti še posebno slabe.

Cesta iz Volč v Kozarišče je bila prevozna za lahke vozove. Čez hribe v Modrejco je vodila gozdna cesta, ki je bila le za silo prevozna. Naprej v hribe so vodile le slabe, kamnite pešpoti. Iz Volč do Tolmina je vodila dobra prevozna cesta. Čez Sočo je vozil brod.

V Tolminu so bili zidani: grad, cerkev sv. Janeza in večina hiš, med katerimi so bile številne tudi enonadstropne. Čez reko Tolminko je bil zgrajen dober lesen most. Tolminka je bila prehodna le preko tega mostu. Cesta iz Tolmina v Prapretno, Modrej, Most na Soči je bila ob lepem vremenu prevozna za lahke vozove, ob dežju pa jo je Soča tako uničevala, da je bila še za pešhojo nevarna. Iz Tolmina je vodila

pešpot skozi Žabče in Tolminske Ravne čez skale v Böhinj. Ta pešpot je bila uporabna le v počasnih mesecih.

V Mostu na Soči so bile zidane mitnica, cerkev sv. Lucije in cerkev sv. Mavra, ki je bila že izven vasi. Blizu vasi je vodil čez Bačo zidan most. Cesta ob Idrijci proti Bači je bila slabša, za silo prevozna le za lahke vozove, sicer pa primerna le za tovarne konje. Od te ceste so se cepile številne tovarniške poti v hribe: Idrijča je bila ob lepem vremenu za jezdece prehodna brez mostov. Čez Bačo je vodil v Klavžah pred Knežo zidan most. Cesta naprej ob Bači v Sorico je bila primerna le za tovarne konje, poti, ki so se od nje cepile, so bile še slabše, bile so le težavne pešpoti.

Deželna cesta iz Volč do Kanala je bila v dobrem stanju. V dobrem stanju je bila tudi naprej skozi trg Kanal. V prav tako dobrem stanju je bil tudi most čez Sočo v Kanalu. Poročevalec opisuje ta most, ki je bil zgrajen v čenem roku iz do brega kamenja, kot enega največja in najbolj umetelnih mostov na tem območju. V trgu Kanal je bil trdno grajen grad, zidanih je bila tudi večina hiš, ki so bile enonadstropne.

Iz Kanala v Bódrež je vodila slabša pot, primerna le za pešce in tovarne konje. Prav tako so bile poti čez Kanalski vrh, Mrčinje in Trušnje ter pot iz Kanalskega vrha v Bate. Bile so le navadne pešpoti, v tovarnem prometu primerne le za tovarne konje. Prav tako slabe so bile tudi poti v Kal nad Kanalom in Kanalski Lom ter pot iz Avč v Levpo.

Deželna cesta skozi Solkan v Gorico je bila v dobrem stanju. Prav tako je bila cesta naprej proti Trstu in cesta skozi Šempas in Vipavo proti Razdrtemu. Na tej cesti so bili čez potoke zgrajeni solidni kamniti mostovi.

Cesta iz Solkana do Grgarja je bila dobra. Cesta iz Grgarja čez Fobški Kal, Puštale in naprej po Čepovanski dolini je bila prevozna v glavnem za lahke vozove. Največjo oviro na njej je predstavljal hrib med Grgarjem in Fobškim Kalom.

Cesta iz Grgarja preko Ravniče do poštna ceste (Vipava—Gorica) je bila prav tako prevozna za lahko naložene vozove, ostale poti v okolici pa so bile le kamnite pešpoti in jahalne poti.

Večina poti v Trnovski gozd, Trnovo, Lokve, so bile gozdne poti, ki so bile prikladne največkrat le za ježo. Prevozna pa je bila cesta iz Lokv do Čepovana.

Pot iz Trebuše na Vojsko je bila primerna le za tovarne konje, ostale poti v okolici so bile navadne pešpoti.

Poti v Goriška Brda so bile predvsem ob deževnem vremenu zaradi zmehčanih ilovnatih tal težko prevozne. Po teh poteh so vozili v glavnem s kmečkimi vozovi in volovskimi vpregami.

Takšne so bile ceste in poti na Goriškem v drugi polovici osemnajstega stoletja. V tem času so skrbeli predvsem za glavne ceste, nad katerimi je že bdela državna roka, medtem ko je bilo slabše ali skoraj nič poskrbljeno za stranske ceste. V goratih predelih je imelo še vedno pomembno vlogo v tovarnem prometu tovarništvo, v osebem prometu pa pešhoja.

Zusammenfassung

DIE STRAßEN IM LAND GÖRZ IN DER ZWEITEN HÄLFTE
DES 18. JAHRHUNDERTS

Vinko Rajšp

Die Straße von Bovec (Flitsch) oder Predel wurde vor allem vom 16. Jahrhundert an zu einer bedeutenden Verkehrsader des Landes Görz. Der obere Teil der Straße zwischen Cividale und Tarvis (Tarvisio, Trbiž) stellte bereits im Mittelalter eine wichtige Verkehrsverbindung dar. Angesichts der veränderten politischen Verhältnisse im ersten Viertel des 16. Jahrhunderts sollte dieser Straßenteil als Verbindung zwischen Görz und Kärnten dienen und sollte weiter, in Richtung Triest, Kärnten direkt mit dieser Stadt und deren Häfen verbinden. Wegen der strategischen Bedeutung dieser neuen Verkehrsverbindung setzten sich die Görzer Landstände für diese ein, im sechzehnten Jahrhundert wurden sie noch von Erzherzog Karl politisch und finanziell unterstützt. Doch da es in den darauffolgenden Jahrhunderten keine solche politische und vornehmlich finanzielle Unterstützung mehr gab, konnte diese Straße nicht mehr mit der besser instandgehaltenen Straße von Pontebba (Pontafel, Tablja) konkurrieren. So geht aus einer militärischen Beschreibung dieser Länder, die sich im Wiener Kriegsarchiv befindet, hervor, daß diese Straße in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts noch immer in einem schlechten Zustand war. Auf der Strecke zwischen Bovec und Predel trugen in hohem Maße natürliche Gegebenheiten die Schuld. Die weitere Straße bis Görz und Triest war in gutem Zustand. Auf Grund derselben militärischen Darstellung beschreibt der Verfasser auch andere Wege und Straßen in Görz. In einem guten Zustand war die Straße, die aus Razdrto (Präwald) durch Vipava (Wippach) und Ajdovščina (Haidenschaft) nach Görz und weiter nach Friaul führte. Die übrigen Verkehrswege im Lande waren kaum befahrbar, meist handelte es sich nur um Saumpfade. Nicht einmal die vom Mittelalter her bedeutende Verkehrsverbindungen zwischen Friaul und Skofja Loka (Bischoflack) durch das Bača-Tal hat sich in dieser Zeit zu einer Fahrstraße entwickeln können. Brücken über die Soča (den Isonzo) und die übrigen Flüsse und Bäche wurden vor allem dort gebaut, wo diese wegen ihrer tief eingeschnittenen Wasserläufe sonst unpassierbar waren. Wo sich ein Wasser überqueren ließ, geschah das bei Schönwetter; bei Regen jedoch waren solche Flußbetten unpassierbar. N.

PROPOSTE E RICERCHE

a. IX (1986) fasc. 17
secondo semestre

Sommario

L'agricoltura marchigiana nel XVII secolo: a proposito di «crisi del Seicento», a cura di Renzo Paci. Contributi di: Corrado Leonardi, Investimenti terrieri nella erezione della diocesi di Urbania: 1636; Marco Moroni, Formazione e vicende di un podere lauretano; Renzo Paci, L'agricoltura marchigiana nella crisi del Seicento: il caso di Montenovo; Augusta Palombarini, L'incremento della grande proprietà nobiliare: i Marchesi Ricci di Macerata; Carlo Verducci, «... Alberate su terreni altrui»: aspetti dell'agricoltura fermana tra Seicento e Settecento; Emanuela Di Stefano, La crisi del Seicento nell'area appenninica: il territorio camerte; Luigi Rossi, Linee evolutive della proprietà terriera nel Fermano; Carlo Verducci, Trend demografico marchigiano nel Seicento: crisi, tenuta o progresso?; Elena Termite, Produzione e vendita di grani nell'azienda della Santa Casa di Loreto; Sergio Anselmi, A proposito di «crisi» di lungo periodo e di aree semiperiferiche.

Adele Rondini, *La cucina dopo la scoperta dell'America, al filtro di Costanzo Felici da Piobbico*

Ercole Sori, *Evoluzione demografica a Montacuto di Ancona: 1600—1900*

Patrizia Sabbatucci Severini, *La storia dell'industria nelle Marche: note e riflessioni*
Viviana Bonazzoli, *Mutamenti nella struttura della proprietà fondiaria nelle Marche, 1946—1971*

Roberto Schiattarella, *La piccola impresa e le Marche negli anni Settanta*

Carlo Carboni, *Classi sociali, mercato e cultura del lavoro nelle Marche: appunti*

Folclore piceno, *Storie di fate, sibille, spose, crespigni e fagioli nel racconto e negli stornelli di Lucia e Adalgisa, contrada Tiritufo di Montefortino. Registrazione*

Attività «PR», convegni, notizie: *La giornata di studio sul Seicento agricolo marchigiano* (Morro d'Alba, An, 17 maggio 1986); *Arti e manifatture nella Marca dei secoli XI—XVIII* (Matelica, Mc, 16—17 novembre 1985; v. c.); *Il bosco nel Medio Evo* (Bagnidi Lucca, 16—19 maggio 1986, v. b.); *Verso il Piano Paesaggistico Ambientale delle Marche: gli aspetti storico-culturali ed estetici*; *La tutela del suolo e delle acque nelle Marche: la proposta di legge regionale n. 81, presentata il 10 luglio 1986 dal consigliere Gianluigi Mazzufferi*

In memoria, *Giacinto Pagnani e Bruno Ciaffi*

Rassegna bibliografica

Proposte e Ricerche izdaja Sezlone 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.