

Ludovik Modest Golia

RAZVOJ CESTNEGA OMREŽJA NA KRANJSKEM IN PRIMORSKEM V 16. IN 17. STOLETJU

Akademik Milko Kos je z objavo karte srednjeveških poti na Slovenskem v svoji Zgodovini Slovencev¹ nakazal sintetično podobo dotodanjih raziskovanj nekdanje cestne mreže. Za stari vek smo že pred tem imeli ugotovitve Premersteina in Rutarja, ki sta opisala glavne tire rimskih cest na Kranjskem.² Za najstarejšo, t. j. predrimsko dobo pa doslej prehistoriki še niso dokončno ugotovili smeri, po katerih se je tedaj odvijal promet.

Za novejšo dobo imamo o cestah več razprav. J. Ivanič³ se je omejil samo na opis in funkcijo glavnih cest za časa Karla VI. in še za te ni izčrpal vsega bogatega arhivskega gradiva. Zelo površno in brez slehernih arhivskih preiskav se je lotil podobnega dela W. Kröhn,⁴ medtem ko je A. Schlesinger obravnavala prometne žile v 16. stoletju sicer mnogo prizadevnejše kakor Kröhn, toda za naše kraje njene preiskave ne nudijo novih osvetlitev, ker je svoje delo zgradila samo na splošnem avstrijskem vidiku.⁵ V zadnjem času je izšla dobra, čeprav teritorialno zelo omejena podoba prometnih zvez na prelomu srednjega in novega veka v razpravi A. Melika: Prometni položaj Raščice v Trubarjevi dobi.⁶ Po vsem tem ostaja torej razvoj cestnega omrežja na Kranjskem in Primorskem v 16. in 17. stoletju še odprto vprašanje. Ta prispevek

¹ M. Kos, Zgodovina Slovencev od naselitve do reformacije. Ljubljana 1933, str. 203: Oris glavnih prometnih potov na Slovenskem v srednjem veku. Karta je plod raziskovanj članice njegovega seminarja prof. Minke Mesarjeve, ki mi je posodila tudi svojo rokopisno razpravo, za kar se ji tudi na tem mestu zahvaljujem.

² A. Premerstein-S. Rutar, Römische Strassen und Befestigungen in Krain. Wien 1899.

³ Dr. Josef Ivanič, Das Strassenwesen in Krain im 18. Jahrhundert. Carniola I. 1908.

⁴ Walter Kröhn, Beiträge zur Verkehrsgeschichte von Krain unter besonderer Berücksichtigung der Zugänge, Königsberg 1911.

⁵ Dr. Anna Schlesinger, Die Verkehrs- und Handelswege der österreichischen Alpenländer im 16. Jahrhundert, Mitteilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft in Wien, Bd. 59, 1916.

⁶ Drugi Trubarjev zbornik, Ljubljana 1952.

naj služi samo kot doprinos k osvetlitvi gospodarske in prometne zgodovine teh stoletij.

S širjenjem gospodarskih in kulturnih stikov med kraji in deželami se je razvijala tudi mreža prometnih žil. Njen razvoj se nujno opira na dva faktorja. Prvi, stalni, obsega geografsko konfiguracijo tal, ki narekuje sama po sebi smer poti po najugodnejših predelih, 'po dolini rek in preko prelazov. Njene značilnosti postanejo izrazite predvsem v goratih krajih, kjer je gibanje utesnjeno. Nestalen in spremenljiv pa je drugi faktor, ki izraža trenutne gospodarske in strateške potrebe.⁷ Dežela, kjer lahko nazorno dokažemo upravičenost prvega faktorja, je prav Kranjska s Primorsko. Doline rek vežejo med seboj prelazi,⁸ ki so se sčasoma razvili v organizirane prehode, sprva seveda samo za pešce, pozneje pa tudi za tovorniški in končno za vozni promet.

Z nastopom 16. stoletja se pri nas spremeni struktura gospodarske dejavnosti in se razmahne trgovina, ki jo pospešujejo na novo odprta pota v prekomorski svet. Zato se promet usmeri proti zahodu in doseže ustaljenost, ko si v začetku tega stoletja Habsburžani dokončno utrdijo svoje postojanke v Trstu. Vprašanje dobrih cest iz notranjosti države postane za novi avstrijski emporij aktualno. Dotedanje tovorniške poti ne morejo več zmagovati naraščajočega prometa in je zato treba misliti na gradnjo novih ali pa vsaj na temeljito popravilo starih cest.

S tem v zvezi se pojavi pravno vprašanje, kdo je dolžan graditi nove ceste in oskrbovati stare. Že od najstarejših časov so bila pota in ceste vladarski regal⁹ in so bile zato teoretično neodvisno ozemlje med posameznimi gospostvi. To je veljalo predvsem za ceste z živahnim prometom ali strateškim pomenom (*viae regiae*), in je o deliktih, izvršenih na teh cestah, razsojalo celo krvno sodišče.¹⁰ Izvajali so ga od najstarejših časov sem v vladarjevem imenu njegovi ministeriali, ki so si s propadanjem vladarjeve oblasti pridobivali moč in ugled ter sčasoma tudi lastništvo cest. Vzdrževali so jih z dohodki ob cesti postavljenih mitnic in z delovno silo svojih podložnikov. V teku razvoja pa so postale mitnice samo še stalen vir dohodkov za njihove lastnike, zasebnike ali pa državo.¹¹ Cest ni nihče več redno popravljal, tako da se je široki tir nekdanjih rimskih cest,¹² kjer so tekla večinoma tudi srednjeveška pota, namerno ali tudi nenamerno vedno bolj ožil. Robove cest je zaraščalo grmovje in se je na ta način manjšalo cestišče, ki bi prišlo v poštev za popravila. Kljub temu se cestna zakonadaja ni dvig-

⁷ A. Schlesinger, o. c., str. 14—22.

⁸ W. Kröhn, o. c., str. 47/8, tabela.

⁹ *Constitutio de regalibus* Friderika I. 1158: *Regalia sunt viae publice, flumina navigabilia et ex quibus fiunt navigabilia*. Cit. pri R. Schröder, *Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte*, Leipzig 1898³, str. 393.

¹⁰ R. Schröder, o. c., str. 585.

¹¹ Mitniških pristojbin ni bil redoma nihče oproščen, razen tistih, ki so bili v posesti v ta namen izdanega privilegija. C. F. A. Guariend-Raab, *Codex Austriacus, Pars I*. Wien 1704 (cit. CA I.), odlok Ferdinanda I. 17. oktobra 1534, ki ga je ponovil nadvojvoda Maksimilijan II. 18. oktobra 1575.

¹² A. Grénier, *Manuel d'archéologie Gallo-Romaine*, Paris 1934, VI/2, str. 365 ss.

nila iznad občasnih ukazov o popravilu in narejanju cest. Šele v drugi polovici 17. stoletja najdemo izčrpnjše pravna določila o cestah in še ta bolj zasebne veljave (*Tractatus de iuribus incorporabilibus*).¹³ Te norme, ki sicer niso bile pravno sankcionirane, so vendar dajale glavne smernice tedanjemu cestnemu pravu. V njih beremo: »Vse uporabljane ceste in pota je treba še naprej vzdrževati. V primeru, da jih je odplavila voda, mora najbližji sosed odstopiti del svojega zemljišča za napravo nove ceste. Tudi tam, kjer imajo nekateri kraji izhod samo po vodnih potih in imajo prebivalci namen narediti pot tudi po kopnem pa ni na razpolago javnega zemljišča, je v te namene dovoljena razlastitev primerne terena.« Toda te odločbe so prišle tako pozno, da so sicer lahko služile velikopoteznim načrtom Karla VI., za ureditev pravnih cestnih odnosov v obeh omenjenih stoletjih pa so nastopile prekasno.

Proti uničevanju cest si je avstrijska vlada pomagala na več načinov. Za velikopoteznejše načrte, da bi vzela upravo cest enostavno v svoje roke, ni bilo niti denarja niti volje, zato je z zgolj upravnimi sredstvi skušala spraviti cestišča vsaj v prvotno širino. Iz varnostnih razlogov je ukazala odstraniti grmovje in posekati drevje po 12 klafter na vsako stran.¹⁴ To dolžnost je naložila mitnicam in obcestnim soseskam. Edina sankcija za neizvršeno naročilo je bila grožnja, da bodo opravili to delo pristojni vicedomski uradi s svojimi ljudmi na stroške prizadete stranke. Drugi način vzdrževanja cest pa je bil popolnoma kampanjski. Kadar je bil potreben kak večji prevoz ali je bilo v načrtu kako vladarsko potovanje, so poslali na ceste vso razpoložljivo delovno silo, da bi jih čimprej kolikor toliko uredili. V ta namen so napotili na določeni cestni odsek svojega odposlanca in ga pooblastili z mobilizacijskimi pravicami. Ta je smel zahtevati delovno silo pri obcestnih gosposkah, gradbeni material pa je pobral večinoma na mestu samem.¹⁵ Tudi kolikor toliko načrtno vzdrževanje cest, ki so ga hoteli uvesti s pomočjo mitniških uradov, saj so bile mitnice postavljene ob cestah prav v ta namen, se ni obneslo.¹⁶ Državna uprava namreč nikakor ni mogla zahtevati od svojih mitničarjev, ki so bili tako rekoč le njeni uslužbenci, da bi popravljali ceste, če je pa sama porabila pretežni del mitniških dohodkov za druge potrebe. Primerjanje dohodkov posameznih kameralnih mitnic na Kranjem in Primorskem v letih 1564 do 1570 pokaže, da je doseglo skupno letno povprečje prejemkov vseh mitnic 22.241 goldinarjev. Od tega so pobrali za uslužbenske plače 1426 gold., za razne uradne izdatke 176 gold., za popravilo mitniških

¹³ CA I., *Tractatus de iuribus incorporabilibus*, Tit. 16, §§ 5, 6, izdan dne 13. marca 1679.

¹⁴ Državni arhiv Slovenije, Stanovski arhiv (cit. Stan. arh.) 527, 1558, maj 27 in avgust 8. (Arhivalije, ki sem jih uporabljal za ta sestavek, sem črpal večinoma v Državnem arhivu Slovenije. Zato bom v naslednjem izpuščal navajanje nahajališča arhivalij, ki se nahajajo v tem arhivu, ker bi še moral neprestano ponavljati.) CA I., 1559, maj 18.

¹⁵ Cf. Vicedomski arhiv — Vic. arh. 137 ex 1578, julij 10, Ljubljana in 138 ex 1660, julij 15, julij 24.

¹⁶ Cf. CA I., *Strassen Besserung*, 1954, marec 12.

zgradb in cest pa samo 21 goldinarjev. Ves ostali denar pa je pobrala vicedomska blagajna.¹⁷ Seveda s takim gospodarjenjem cest ni bilo mogoče vzdrževati v redu. Zato najbrž ni pretirano istodobno poročilo, da je potovanje po tedanjih cestah nevarno za življenje ljudi in živali.¹⁸ Tako nam postane tudi razumljivo, da so se tovarniki in trgovci izogibali javnih cest ne le zato, da bi si prihranili mitniške pristojbine, marveč še bolj iz razloga, da bi si utrli nova in zložnejša pota. Kljub slabim cestam pa je obstajala obveznost cest (Strassenzwang), tako da so vsakomur, ki so ga zalotili izven določene javne ceste, zaplenili blago in mu naložili še denarno in zaporno kazen.¹⁹

Nemogoče je razporediti ceste na Kranjskem in Primorskem v 16. in 17. stoletju v kameralne, stanovske in zasebne, če se opiramo le na mitnice, ki so stale ob njih. V teh časih oskrbovane in organizirane poti so imele na različnih odsekih mitnice tako pomešane med seboj, da ne moremo govoriti povsod o izključnem lastništvu vsega cestnega tira. Na drugi strani pa imamo določene cestne odseke, ki so jih posamezne oblasti morale vzdrževati in popravljati. Najbolje so oskrbovali svoje odseke deželni stanovi, manj skrbno kameralni uradi, skoraj popolnoma pa so bili zapuščeni zasebni cestni odseki, kot n. pr. cestni del pri Senožečah, ki ga je imela na skrbi senožeška graščina.²⁰ Stroške za popravilo cestišča so krili, kakor sem že omenil, mitniški dohodki, obcestni tlačani pa so morali sodelovati z ročno in vozno tlako. Za popravilo mostov je bil pristojen vicedomski urad, vendar se je hotel večkrat otresti tudi te dolžnosti. Mostov v tistih časih še niso imeli kaj prida. Na nekaterih prehodih so vozili brodovi, ponekod pa so morali vodo kar prebresti. Iz podatkov razberemo, da je na težjih prehodih utočilo vsako leto nekaj ljudi in konj.²¹

Če izvezamo popravila oziroma napravo novega cestišča na tržaški, ljubeljski in predilski cesti, ne najdemo iz srede 16. stoletja v zapiskih nobenega sledu o večjih delih na cestah. Vsak mitničar je pač popravljal svoj odsek, kolikor je terjala nuja, sicer se pa za cestišče ni dosti menil. Zaradi tega so ceste na Kranjskem in Primorskem propadale, tako da je bilo treba končno le misliti na načrtno popravljanje. Ob teh delih najdemo v zapiskih skozi obe stoletji imena cestnih gradbenikov kot: Gašper Zlatinšek, Jurij Markovič, Lenart Merherič-Fabijanič, Abondio di Donino in druge.

Ob prelomu 16. in 17. stoletja se je torej v vsej resnosti pokazala potreba za izboljšanje cest. Za cestnega komisarja oziroma za glavnega inženirja pri teh delih je bil imenovan ljubljanski stavbenik Abondio di Donino.²² V načrtu so bila predvsem manjša popravila, ki jih je bilo treba izvršiti takoj; za večja popravila, kot mostove in nasipe, so pa

¹⁷ Vic. arh. 81, Pregled dohodkov mitnic na področju Ljubljanskega dohodninskega urada v letih 1564—1570.

¹⁸ L. c., Cf., Poročilo z dne 11. februarja 1564.

¹⁹ Cf. CA I., Razne izdaje cestnega patenta od 1589 do 1692.

²⁰ Vic. arh. 138, 1691, junij 12, Ljubljana in Vic. arh. 87, 1644, januar 22, Gradec.

²¹ Vic. arh. 138, 1666, januar 4., Gradec.

²² Stan. arh. 527, 1596, september 4., Ljubljana.

zahtevali predhodne proračune, na podlagi katerih so potem po finančnih možnostih izdelali načrte. Toda ta delovna organizacija ni trajala dolgo. Zadevo so ponovno vzeli resno v roke šele sredi 17. stoletja kranjski deželni stanovi, ki so postavili svojega cestnega komisarja Lenarta Merheriča-Fabijaniča. Ta je imel na skrbi kranjske ceste skozi petnajst let.²³ Deželni stanovi so vložili v ta dela skoraj 5000 goldinarjev, medtem ko vicedomski oziroma višji dohodninski urad v Ljubljani, ki je imel na skrbi mitnice in njihove dohodke ter z njimi v zvezi tudi vzdrževanje cestnega omrežja, ni prispeval ničesar. Zato je začelo deželnim stanovom to stanje presedati in so sklenili, naj odslej v enako dolgem razdobju popravlja ceste kameralna uprava na svoje stroške. V primeru pa, da te obveznosti ne bi hotela prevzeti, bi deželni stanovi od tedaj dalje popravljali samo še odseke, kjer so stale stanovske mitnice.²⁴ Na ta način bi bil promet zelo otežkočen, ker so bili prehodni le tisti cestni odseki, ki so jih oskrbovali deželni stanovi, kakor je priznal celo vicedom.²⁵

Ta odločnost je prisilila kranjskega vicedoma, da je oskrbel načrt o nadaljnjem popravljanju cest. V njem je predvsem ločil med splošno važnimi in nevažnimi cestami. Med prve je štel graško cesto (Vransko—Ljubljana) in tržaško (Ljubljana—Trst), medtem ko je gorenjsko in dolenjsko prepustil usodi. Na gorenjski cesti je imelo skrbeti za mostova pri Medvodah in Kranju mesto Kranj, sicer pa ni imel nihče na tej cesti nikakih obveznosti in bi jo moral oskrbovati vicedom popolnoma na svoj račun. Zato jo je že vnaprej vrgel iz svojega načrta. Dolenjska cesta pa je bila po njegovem mnenju potrebna samo zasebnikom za prevažanje oziroma tovorjenje njihovih lastnih pridelkov. Zato naj jo popravlja tisti, ki jo uporablja.²⁶ Za ceste, ki jih je nameraval vzeti v svojo upravo, je zahteval pomoč pri deželnih stanovih v ročni in vozni tlaki, sam pa se je namenil prispevati k stroškom letno samo 400 goldinarjev, kar je bilo seveda veliko premalo.²⁷ Zato je tudi ta načrt padel v vodo. Večja popravila so se izvrševala samo še pri občasnih vladarskih potovanjih, ko so cestišča na hitrico uredili, da so bila prehodna za cesarske kočije.²⁸ Ljudje so spričo tega postali brezbrizni in zato resnih pritožb zaradi slabih cest sploh ne zasledimo več.²⁹

V drugi polovici 17. stoletja se je vprašanje popravljanja cest nekoliko premaknilo z mrtve točke. Dvorna pisarna je izdajala razne mitniške rede,³⁰ ki sicer niso zadevali neposredno cestnih razmer v Kranjski ali Primorski, a so vsebovali splošne odredbe, ki so se nanašale tudi na

²³ L. c., Izvleček iz stroškov za popravilo cest 1637—1652.

²⁴ Vic. arh. 138, 1653, junij 9., Gradec.

²⁵ L. c., 1691, junij 12., Ljubljana.

²⁶ L. c., 1658, avgust 20., Ljubljana.

²⁷ L. c., 1653, julij 8., Ljubljana.

²⁸ L. c., 1660, julij 15., Ljubljana.

²⁹ Vic. arh. 137, 1664, maj 6., Ljubljana.

³⁰ Cf. CA I., Mautordnung z dne 16. decembra 1665; Petroneller Mauth-Vectigal, 30. januarja 1666; Trassikirchner klein Mauth-Vectigal z dne 12. novembra 1666; Holtz-Satz und Ordnung z dne 24. marca 1668; Stockenauer Colomani Mauth-Vectigal z dne 15. marca 1669.

mitničarje kot oskrbnike cestišč. Tako so začeli groziti mitničarjem z odvzemom mitnic, če ne bodo imeli v svojem okolišu oskrbovanih cest, ker so, kakor so pravilno poudarjali, mitniški dohodki v prvi vrsti namenjeni za popravila. Koristnost teh odlokov se je kmalu pokazala tudi na Kranjskem. Graška vlada je izdala strog ukaz za takojšnje popravilo cest.³¹ Ko pa so deželni stanovi uvideli, da od vicedoma oziroma kameralne uprave kljub tej ostri naredbi ni pričakovati nobene pomoči, so spomladi leta 1684 na svojo roko postavili za cestnega komisarja že preizkušenega inženirja Lenarta Merheriča-Fabijaniča.³² Ta je izdelal načrt, po katerem naj bi manjša popravila izvršili mitničarji sami, za večja naj bi dala sredstva kameralna uprava, nadzorstvo nad delom pa naj bi imeli deželni stanovi.³³ Toda tudi s tem projektom ni bilo nič. Kameralne mitnice so še naprej odvajale svoje dohodke v kameralno blagajno, iz katere pa zlepa niso našli več poti. Od vsega, kar so sklenili, so izvajali samo še pritisk na tlačane, ki so morali opravljati cestno tlako.³⁴ Tudi predlog, da naj bi se kameralne mitnice spremenile v zakupne³⁵ in bi tako lažje pritisnili nanje, kakor so prakticirali drugod, ni dosegel svojega namena.³⁶ Na zelo prometnih cestnih odsekih so ponekod stalnim koristnikom obljubljali popust pri mitnini, če bi se sami lotili popraviljanja ceste.³⁷ V naših krajih pa o tem ne zasledimo ničesar. Tako se je približal čas Karla VI., ki je velikopotezno začel novo dobo v vprašanju izgraditve cestnega omrežja.

Toliko o splošnih odredbah za vzdrževanje cest, ki so bile namenjene za avstrijske pokrajine in s tem posredno tudi za naše kraje, v nadaljnjem pa bomo — v drugem delu te razprave — razpravljali o posameznih cestnih sistemih na Kranjskem in Primorskem v 16. in 17. stoletju.

LAYING OUT OF STREETS IN CARNIOLA AND LITTORAL IN THE 16TH AND 17TH CENTURIES

Résumé

Introductorily the author gives a survey of the former writings dealing with the laying out of streets in Carniola and Littoral up to the 17th cent., and, drawing the attention to the changed situation from the 16th cent. forward, associating the need of Trieste for connection with the hinterland, he deals, in this first part of his discussion, with laying out of streets in the

³¹ Vic. arh. 138, 1668, december 7., Gradec.

³² Stan. arh. 527, 1684, april 17., Ljubljana.

³³ L. c., 1690, september 28., Gradec.

³⁴ L. c., 1693, oktober 17., Ljubljana.

³⁵ Vic. arh. 138, 1691.

³⁶ CA I., Weg Reparation zu Himberg z dne 19. decembra 1695.

³⁷ CA I., Resolutio z dne 11. decembra 1696 je obljubila trem trgovcem iz Češkega Rudogorja (Eisenerza) popust po 15 krajcarjev na vsak cent železa, če bodo popravljali tamkajšnjo cesto.

16th and 17th centuries. The streets were at all times a regality, but little care was taken of them and, therefore, they were in bad condition. Customs for the purpose of road-building and repairing were expended otherwise. It was not till the 17th cent. that general legal norms appeared, regulating the proceedings of expropriation for road-building and repairing, but it was not till the 18th cent. that these norms obtained legal validity. The care of public road surveying offices was limited to regulations about bush- and wood-clearing in close proximity to the road-bed and repairing of roads — in case of rulers' travels — all this work was done in the way of compulsory labour of the neighbouring people. Methodical maintaining in condition by customs officials was not possible as all customs were delivered to the Vidame's cash office.

Roads did not depend as units on cameral-boards, baronial offices or manorial estates, but each road was divided in several sections pertaining to various owners. Best administered sections were the baronial ones, worse those of cameral boards, and worst the sections depending on manorial estates. There existed few bridges, ferries were prevailing. In the 16th century appreciable road-works were not done on the roads except the roads of Trieste, Ljubelj and Predil.

The first systematic plan for roads amelioration was conceived about 1600. The master-builder of Ljubljana Abondio di Donino was charged with the execution, but the plan was not realized. To remedy this inconvenience, in the middle of the 17th century, the estates of Carniola themselves took up the repairing of roads, but for carelessness of the Vidame, from whom they required to provide payment for repairing of cameral sections, after half a decade the road-work came completely to a standstill. A repeated effort, in 1684, by order of the Court thancery of Vienna and following the roads- and customs-regulations of the Government of Graz, brought no better results. All remained unchanged as the Vidame intended to do the work by compulsory labour of subjects and was not willing to sacrifice the customs. The things changed with the reign of Charles VI, in the first half of the 18th century.