

Eva Holz

CESTE - ELEMENT GOSPODARSKEGA RAZVOJA V PRVI POLOVICI 19. STOLETJA?*

Večkrat je govor o tem, kaj je vzrok, da neka dežela hitreje napreduje od druge, čeprav imata precej podobne pogoje. Navadno je odgovor tak, da je cestna povezava preslaba, kajti ceste omogočajo prodajo domačega blaga, pa tudi uvoz novega blaga in idej. Vendar pa same ceste niso dovolj. Potrebno je tudi, da so dobro vzdrževane in da je na njih zagotovljena varnost.

Slovensko narodno ozemlje je bilo v prvi polovici 19. stoletja dobro preprejeno s cestami vseh kategorij. Tu so potekale t.i. državne ceste, od katerih je bila najpomembnejša glavna komercialna cesta Dunaj-Trst. Od te se je odcepila še državna cesta na Reko in na drugi strani proti Gorici. Na Koroško so vodile državne ceste preko Ljubelja, Podkorena in Jezerskega, pa predelska cesta ali obsoška cesta ter erarska dravska ali koroška vezna cesta. Pomembna je bila zagrebška državna in karlovska glavna, komercialna in poštna cesta. Med njimi je bila razpredena mreža cest nižje kategorije, ki so med seboj povezovala glavne in nanje navezovale večje in manjše kraje.

Že gradnja in vzdrževanje tako goste cestne mreže je zahtevala od dežel, v katerih je bila mreža razpredena, primerno bogastvo. Po drugi strani pa so morale biti tudi dežele gospodarsko dovolj močne in podjetne, da so predvidele, da rabijo ali bodo potrebovale gospodarsko povezavo z ostalim svetom. Sama gradnja neke večje, recimo državne ceste, ali pa večja vzdrževalna dela na taki cesti, so za določeno ozemlje pomenila kar pomemben gospodarski faktor. Odkupiti je bilo treba dele zemljišč in že to je sprožilo vrsto problemov. Na Štajerskem je bilo treba za sadovnjake odšteti 6 kr, za polja in travnike 4 kr, za gozdove in drugo posest pa 2 kr za kvadratni seženj (kvadratni seženj = 3,597 m²). Na Kranjskem je bila cena za vrtove in polja 10 kr, za travnike 8 kr, za gozdove, ki so pripadali hubam, in vso drugo zemljo, razen občinske, pa 6 kr za kvadratni seženj. Cestni komisar je imel pravico sestaviti odkupno listino, plačilo je bilo treba opraviti na posestvu. O plačilu je na Štajerskem veljalo pravilo, da je vsoto do 30 gld treba izplačati takoj, če pa je bila višja, je bilo treba zadevo

predati deželnemu katastru. Podložnikom je bilo treba zagotoviti, da je bil pri izplačevanju prisoten tudi cestni komisar, da jim graščinski uradniki po podpisu pogodbe niso pobrali denarja nazaj.¹ Poleg tega se je ob takih delih na manjšem prostoru pojavila večja skupina ljudi, ki je s svojim delom, obnašanjem in potrebami gotovo tudi vplivala na okolico. Tako so n.pr. za dela na cestnem odseku med Vrhniko in Planino v začetku 19. stoletja (1802) določili skupino 15 minerjev, 400-500 vojaških delavcev, 10 zidarjev, 10 tesarjev. Vojaštvo je nadzorovalo 6 častnikov in 2 podčastnika.²

Ceste so se delile na posamezne kategorije glede na to, kdo jih je vzdrževal in kako so bile grajene. Te razporeditve so v 19. stoletju večkrat spreminjali. Najprej so na področju Ilirskih provinc razporedili ceste po svojem okusu in potrebah Francozi. Ti so jih razdelili v tri razrede. V prvi razred so spadale ceste, ki so bile pomembne za francosko trgovino, n.pr. Napoleonova cesta, ki je povezovala celotne Ilirske province od Ljubljane do Kotora. V drugi razred so spadale ceste, ki so bile nacionalnega pomena in so povezovala glavna mesta poddelegacij, v tretji razred pa so šteli ceste, ki niso bile splošnega pomena, vzdrževati pa so jih morale občine.³ Po končanih francoskih vojnah in po ponovni zasedbi naših krajev je oblast na Dunaju leta 1821 znova razdelila ceste po kategorijah. Državne ali glavne ceste so bile grajene kot chaussée ali visoke ceste. Imele so umetno podlago, predpisano širino vozišča 9,58 m (30 čevljev), morale so biti dvignjene nad obzorje in imeti stranske in odtočne jarke. Cestna bankina je morala biti 9,05 cm (4 cole) nižja od cestišča. Najstrmejši vzpon je

* Referat na 26. zborovanju slovenskih zgodovinarjev v Slovenj Gradcu.

1 Joseph Schemerl: Ausführliche Anweisung zur Entwerfung, Erbauung und Erhaltung dauerhafter und bequemer Strassen. Wien 1807, tretja knjiga, str. 351-377.

2 Rafael Ogrin: Nova cesta od Vrhnike do Planine. Kronika 7, Ljubljana 1959, str. 74-75. AS.-GUB. ARH. fasc. 28 in fasc. 54.

3 Melita Pivec-Stelè: La vie économique des Provinces Illyriennes (1809-1813). Paris 1930, str. 79-106.

smel biti 6-8%, konveksnost cestišča pa je bila določena z 1/30 do 1/50 širine cestišča. Za gramozne kupe so morali biti pripravljene posebni prostori, tako da kupi niso ožili cestišča. Ob robovih so morali biti na obeh straneh opešniki.⁴ Nižja kategorija so bile deželne ceste, ki so bile brez umetne podlage, morale pa so imeti odtočne jarke; bile so ožje kot državne ceste. Vzdrževati so jih morali dominiji. Deželne poti so bile brez podhodov, brez odtočnih jarkov, njihova širina je bila različna. Vzdrževale so jih občine, kadar je bilo treba. Tovorne poti so bile osnova prometa v hribovitem področju. V prvi polovici 19. stoletja so govorili tudi o stanovskih cestah, ki so jih vzdrževali stanovi, pa o komornih deželnih poteh, med te so šteli tiste, ki sta jih postavila okraj ali občina in sta jih tudi vzdrževala. Navadno jih je gradilo več okrajev, pomenile pa so glavno povezavo v deželi.⁵ Običajno so se ceste nižje kategorije čez čas povzpele med ceste višje kategorije in je tako tisto neposredno breme vzdrževanja prešlo na višjo inštanco. Le država se je uspešno branila, da bi vzdrževala večje število cest. Včasih je tudi poskušala kakšen predel državne ceste spremeniti v deželno cesto.⁶

V prvi polovici 19. stoletja, predvsem v njegovem začetku, so se po naših cestah, v glavnem državnih, pomikale različne vojske, ki so ceste primerno uničevale. Vojni čas tudi ni bil primeren za kakršno koli resnejše popravilo, tako da so se ceste po končanih homatijah znašle v nič kaj zavidljivem položaju. Denarja je primanjkovalo že za popravilo državnih cest, tako so ceste nižjih kategorij mirno propadale naprej. Popolnega propada so jih skušali rešiti s tlako, ki pa ni dala pravih rezultatov. Ponekod so posamezne cestne predele popravljali nekateri bogati posamezniki, dajanje cestnih popravil v zakup pa se ni obneslo že ob koncu 18. stoletja. Razmere so se začele spreminjati na boljše šele v 50. tih le 19. stoletja.⁷

Slovenj Gradec je do srede 19. stoletja spadal v celjsko kresijo.⁸ Vseh glavnih cest, ki so jih na

področju celjske kresije popravljali od 1797 dalje, je bilo 67.718 sežnjev (128,4 km), vseh podeželskih cest skupaj je bilo na tem področju 201.749 sežnjev (382,6 km). Stroški popravil so bili 44. 567 gld 40 kr, za delo pa so porabili 117.257 tlačanskih voženj in 209.007 tlačanskih delovnih dni.⁹ V 20. letih 19. stoletja so dogradili, preložili ali na novo zgradili nekatere pomembne povezave slovenjegraške kotline z bližnjo in daljno okolico. Pomembna je bila povezava z "industrijskimi" kraji Prevalje, Mežica, Črna, Guštanj, povezava po Mislinjski dolini do Dravograda, povezava proti Savinjski dolini. Slovenjegraška glavna stranska cesta se je pri Višnji vasi odcepila od tržaške ceste in potekala v smeri: Strmec-Vitanje-Lošperk-Slovenj Gradec-Šentjanž, kjer se je cepila. Levi del se je onkraj Valentijevega mostu čez Mežo spojil s koroško ravensko cesto, desni krak pa je prekoračil Mislinjo in nato Mežo ter se preko dravskega broda združil z dravograjsko cesto. Cesta je bila gramozna, okrog Vitanja se je začela vzpenjati čez Lošperk, drugi vzpon je bil pri Straži. Voz, ki je prevažal 20-25 centov (1120-1400 kg) tovora, je pri vzponu čez Lošperk potreboval štiri konje priprege, če je sam imel vprego dveh konj, na drugi strani pa je bil potreben le en konj priprege. Čez klanec pri Straži je bil prav tako potreben le en konj priprege. Mitnine na tej cesti niso pobirali, na mežiškem mostu pa je bilo treba plačati uradno pristojbino. Cesto so dobro vzdrževale okrajne občine. Bila je glavna povezava celjske kresije s Koroško. Na njej je bilo več lesenih mostov in dva zidana čez Hudinjo. Preko Meže pred njenim izlivom v Dravo je vozil nihajni žičnati brod. Tudi v kasnejšem času je ostala ta cesta glavna prometnica na področju med Mislinjo, Pako, Savinjo in staro deželno mejo. Večjih sprememb ni doživela. Nanjo se je vezala vrsta lokalnih cest in poti.¹⁰ V letih 1826-28 je bila zgrajena cesta po soteski Hude luknje, ki je bila precej nevarna.¹¹ Poleg teh večjih poti je bilo na področju slovenjegraškega okraja še več cest nižje kategorije. To so bile predvsem lokalne

⁴ J. Schemerl, n.d., prva knjiga, str. 73-88.

⁵ AS.-GUB. ARH. fasc. 28, leto 1821/22.

⁶ Hoetzel: Wegerecht. Österreichisches Staatswörterbuch. Handbuch des gesamten österreichischen Rechtes. Herausgegeben unter Mitwirkung zahlreicher Fachmänner von dr. Ernst Mischler und dr. Joseph Ulbrich. Wien 1909, str. 951-967.

⁷ AS.-GUB. ARH. fasc. 28, leta 1818, 1821, 1827/28. GUB. ARH. fasc. 255 1/2, leto 1787-1794. LGBL 1850, št. 480.

⁸ Niko Kuret: Slovensko Štajersko pred marčno revolucijo 1848. Topografski podatki po odgovorih na

vprašalnice nadvojvode Janeza (1811) in Georga Götha (1842). Ljubljana 1987, prvi del, drugi snopič, str. 122.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Jože Curk: Cestno omrežje na slovenskem Štajerskem v prvi polovici 19. stoletja. Časopis za zgodovino in narodopisje 14. (49) Maribor 1978, str. 249-250, 257, 262.

¹¹ Josip Mal: Zgodovina slovenskega naroda. Celje 1928, str. 549.

ceste, ki so jih vzdrževale občine in so bile praviloma dobro vzdrževane. Omembe vredne so bile:

- Cesta Višnja vas- Schearzenbach- Rifnik- Slovenj Gradec. Ta cesta je bila urejena v letih 1809-1811. Dolga je bila 9363 sežnjev (17,8 km), imela je 13 mostov, zanjo so porabili 1360 gld ter 870 voženj in 4600 delovnih dni.
- Cesta Slovenj Gradec- Koroška. To cesto so urejali v letih 1807-1812. Dolga je bila 6699 sežnjev (12,8 km), na njej je bilo 8 mostov. Opravili so 267 voženj in porabili 2080 delovnih dni. Že sredi 19. stoletja pa je bilo čutiti v prometu zastoj zaradi preslabe ceste. Poleg vozne poti je bila sicer tudi pešpot (čez Progel do Guštanja), kar pa razmer ni omililo.
- Cesta Buchenstein pri Vuzenici- Slovenj Gradec- Reifnig- Guštanj. To cesto so urejali v letih 1797-1812. Uredili so 4000 sežnjev (7,6 km) glavne ceste in 34.000 sežnjev (64,5 km) podeželske ceste. Na njej je bilo 7 mostov. Za dela so porabili 4916 gld 18 kr, opravili so 1263 voženj in 2742 delovnih dni.¹² Povezave z manjšimi kraji so bile kar dobre.¹³ Pri tem je treba omeniti še to, da je bilo zelo pomembno, kdaj so popisovalci poročali o cestah, kajti vreme je bilo v tem času eden od najhujših sovražnikov cest. Tako je bilo stanje na vseh cestah praviloma zelo slabo spomladi in jeseni.

Za gospodarski razvoj dežele je bilo poleg dobro razporejene cestne mreže zelo pomembno tudi to, da so bile ceste dobro vzdrževane, za to naj bi poskrbele mitnice, drug prav tako pomemben element pa je bila varnost na cestah.

Naloga mitnic je bila, da bi zbrale dovolj denarja za popravila in vzdrževanje cest. To nalogo so deloma opravile, po drugi strani pa so bili vse glasnejši ugovori, da mitnice ovirajo trgovino in promet. Mitničar je moral namreč za vsakega voznika in potnika izpolniti dovolj kompliciran obrazec. Nanj je moral napisati številko listka, ki se je začela vsako leto znova in je tekla od 1 dalje, ime voznika in potnika, kraj in deželo, iz katere je prispel, vrsto blaga, ki ga prevažata, in njegovo težo, mitnino, ki jo je plačal glede na določilo patenta, številko voza, število konj ali parov vpreženih volov, dan mesec, leto, ime lastne postaje in ime kraja, kamor je bil voznik ali potnik

namenjen. Vse to je zahtevalo določen čas. Zato je prihajalo do sporov med mitničarji in vozniki ter potniki, in niso bili redki primeri, da so si mitničarji in vozniki skočili v lase in brade, včasih so pri tem sodelovali tudi potniki. V službenih navodilih za mitničarje je bilo posebej navedeno, da morajo biti vljudni s potniki, pa tudi ti ne smejo brez vzroka žaliti in tepsti mitničarjev.¹⁴

O varnosti na naših cestah v prvi polovici 19. stoletja pa tole. Po državnih in tudi ostalih cestah so se pomikali vozovi, naloženi s kmečkimi pridelki, različnim blagom za posamezne sejme, težki tovorni vozovi, ki so potovali proti Trstu in Dunaju, jezdec in pešci, vojaštvo, dvorni uslužbenci v hitrih kočijah, poštna kočije. Po njih je potovala velika in mala živina. Vse to je dajalo ljudem, ki so živeli ob cestah, različne možnosti zasluzka.¹⁵ To so bili na eni strani bolj ali manj poštene zasluzki s priprego na strmih ali pa izrazito blatnih predelih. Znan je primer, ko je gospostvo Haasberg na poplavnem področju pivškega polja spodbujalo svoje hlapce, da so tudi v sušnem času uničevali ceste, da so morali vozniki pri njih najemati priprego. Ob cestah je bila tudi vrsta gostiln, ki so nudile potnikom in voznikom različne usluge.¹⁶ Ceste pa so bile tudi vir dohodkov za različne roparje. Ti so bili udomačeni v naših predelih že od 30-letne vojne dalje. Ob večjih vojnah in podobnih pretresih se je njihovo število povečalo. Posebno nevarno je bilo potovanje po cesarski cesti Dunaj- Trst na področju od Ljubljane do Trsta. Obsežni gozdovi na Gorenjskem, Notranjskem in Dolenjskem so bili primerna zatočišča takim tolпам. Zaradi roparjev so bile na posameznih cestnih odsekih stražarnice, ki so imele stalno posadko. Tako je n.pr. še danes znano ime Ravbar komanda pri Postojni. Take stražarnice so bile ob cesti iz Novega mesta proti Gorjancem. Šele v času Ilirskih provinc so zelo strogi varnostni ukrepi za nekaj časa pregnali to zlo. Po propadu provinc se je razbojništvo in tudi cestno razbojništvo v naših krajih zelo okrepilo. Na Dolenjskem so se znova pojavili roparji s hrvaške strani. Ti so napadali predvsem samostane, cerkvene podružnice, niso se pa branili tudi naloženih voz na cesti. Večji in manjši vpadi na Dolenjsko so trajali do leta 1833, ko so mejo proti Hrvaški temeljito zastra-

¹² Niko Kuret: Slovensko Štajersko pred marčno revolucijo 1848. Ljubljana 1987, prvi del, drugi snopič, str. 125 in str. 250.

¹³ Isti, str. 169, 224, tretji snopič, Ljubljana 1989, str. 248, 252, 306, 307.

¹⁴ AS.-GUB. ARH. fasc. 54, leto 1807.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Jože Šorn: Zanimivosti z naših cest v 18. stoletju. Kronika 27, Ljubljana 1978, str. 157-167.

žili. Na Gorenjskem so delovali domači razbojniki, ki so bili večna grožnja in nevarnost. Podobno je bilo tudi na Koroškem in na Štajerskem, kjer je lokalna oblast začela razpisovati nagrade na posamezne najbolj znamenite razbojnice. Ob koncu 30. let je bil pritisk razbojnikov tako močan in kresijske oblasti tako brez moči, da je ljubljanski kresijski glavar okrajnim gospodkam kratkomalo prepovedal poročati o razbojnikih. Razbojniki so se pri nas delili v tri skupine. Elita so bili steklači ali štekljači, rekli so jim tudi plajšarji. S seboj so nosili težko z železom okovano palico. V to skupino so se zbirali vojaški begunci, skrivači in pobegli kaznjenci. Ukvarjali so se predvsem z ropanjem in vlomi. Tako so n.pr. leta 1826 pri Podgradu napadli poštni voz, pretepli oba vojaka, ki sta bila za spremstvo in odnesli 500 gld v kovanem denarju. Bilo jih je 17, ujeli pa so jih šele v Trstu. V drugo skupino so sodili špeknavharji, ti so se ukvarjali z manjšimi tatvinami. V tej skupini so bili ostareli člani elite. Na najnižji stopnji pa so bili rokovnjači. Sem je spadal na eni strani podmladek elite, na drugi strani pa betežni člani obeh prej omenjenih skupin. Ti so predvsem beračili, so pa znali tudi dobro krasti. Leta 1843 je oblast sklenila, da bo povečala število sodnih biričev v tistih krajih, kjer je pritisk roparjev postajal že neznosen. Ker pa bi biriči ne bili kos roparjem v kakšnem večjem spopadu, je oblast takoj dodala, da biriči niso napadalni, pač pa le opazovalni organ. Ko je bila v Ljubljani zgrajena prisilna delavnica in je bil tudi sklenjen sporazum o tem, da lahko transportirajo večje število kaznjencev v kaznilnico v Prago, se je število roparjev na Kranjskem začelo hitro krčiti, najprej so se umaknili na področje celovške kresije. Sredi 19. stoletja se je šele oblikovala žandarmerija, ki je z vojaško pomočjo očistila deželo roparjev. Vendar pa so se tudi še kasneje pojavljali posamezni primeri ropanja na cestah.¹⁷ Potnikov in tovara pa niso ogrožali le razbojniki. Nanje so prežali tudi legalni organi oblasti, ki so se včasih obnašali precej nenavadno.

Če se ustavimo le pri potnikih in njihovih težavah (o težavah voznikov je bilo govora že pri mitničarjih), potem je treba nekaj reči o pošti in postiljonih tega časa. Glavne ceste in poštne ceste so se večinoma ujemale, ni pa bilo to obvezno. Voz z redno pošto je lahko sprejel tudi

nekaj potnikov, zanje je bilo treba plačati mitnino. Človek, ki se mu je mudilo, je lahko najel voz, konje in postiljona in je za to tudi primerno plačal. Potniki, ki so potovali s pošto, so morali plačati voznino glede na število vpreženih konj in dolžino poti, plačati so morali vožno pristojbino in dodatek za mazanje koles. Nikakor pa niso smeli pozabiti napitnine za postiljona, ki je morala biti višja, kot je bilo predpisano, če niso želeli, da jih sredi poti vržejo iz kočije in jih za povrhu še pretepejo. Proti takemu postopanju so se potniki lahko branili, če so se znali. O tem problemu je govoril tudi 1820 obnovljeni terezijanski poštni red: "Ako pa se potnik, bodisi visokega ali nizkega rodu, drzne z besedami ali dejansko napasti poštarja, ima ta pravico enako z enakim vrniti ali pa potnike naznaniti višji oblasti." Vožnja od Ljubljane do Vranskega je stala 5 gld 15 kr, od Ljubljane do Novega mesta pa 7 gld in pol, z vsemi dodatki pa 9 gld. V času Ilirskih provinc je pošta dokaj redno delovala, njena hitrost se je večala. V času Jožefa II. je trajala pot od Dunaja do Trsta 8 dni, 1830 so isto razdaljo prevozili v treh dneh. Potniki so prespali v Gradcu in v Slovenski Bistrici. Tovorni vozovi so se v istem času pomikali bistveno počasneje, saj so za razdaljo od Vranskega do Trsta potrebovali dobra dva dni.¹⁸

Kljub precej nespodbudni sliki, ki sem jo predstavila, se je po končanih francoskih vojnah le začel rahel gospodarski vzpon.¹⁹ Za celotno slovenjegraško okolico lahko rečemo, da je bila pred sredo 19. stoletja predvsem kmetijsko področje, ceste so bile predvsem pomembne za prevažanje kmetijskih pridelkov. V širši okolici pa se pojavljajo začetki industrijalizacije, to so predvsem glažute in železarstvo. Obrt je bila precej razvita, je pa delala predvsem za domače potrebe.²⁰ V tem času tudi ni opaziti kakšnega

¹⁸ AS.-GUB. ARH. fasc. 28, leto 1825/26.

¹⁹ Archiv für Geschichte, Statistik, Literatur und Kunst. Wien, Jänner 1823.

²⁰ Jože Curk: Spodnještajerski trgi in mesta v 19. stoletju. Časopis za zgodovino in narodopisje 15 (50). Maribor 1981, str. 208-277; Niko Kuret: Slovensko Štajersko pred marčno revolucijo 1848. Prvi del. Ljubljana 1985, 1987, 1989; Antoša Leskovec: Tovarna svinčevega belila v Selnici ob Dravi. Časopis za zgodovino in narodopisje 11 (46). Maribor 1975, str. 44-47; Antoša Leskovec: Benedikt Vivat izposluje leta 1841 deželno tovarniško dovoljenje za svojo steklaro ob Lobnici v Rušah. Časopis za zgodovino in narodopisje 13 (48). Maribor 1977, str. 164-168; Jože Šorn: Začetki industrije na Slovenskem. Maribor 1984; Ciril Vončina: Iz zgodovine mežiškega rudarstva v sredi XIX. stoletja.

¹⁷ Rudolf Dostal: Razbojništvo v naših krajih nekdanj. Jutro 31. 12. 1939.

