

Eva Holz

CESTNE POVEZAVE GORIŠKE IN KRANJSKE V 19. STOLETJU

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

Prometna povezava med dvema deželama, pa čeprav v okviru iste države, je povzročala v 19. stoletju precej problemov. Čeprav je bilo za gospodarski položaj tako Goriške kot Kranjske jasno, da je medsebojna povezanost (v prvi polovici stoletja predvsem cestna, kasneje cestna in železniška) potrebna, so ob dogovarjanju za gradnjo posameznih cestnih zvez nastajali različni nesporazumi in očitanja. Očitki, da sosed slabo gradi ali vzdržuje tako potrebno cesto, so se vrstili v enaki meri z ene in druge strani. Še težje je bilo dogovarjanje s hrvaško stranjo.

Ob koncu 18. in v začetku 19. stoletja so se čez naše ozemlje pomikale različne armade, ki so se gibale predvsem po državnih cestah in jih primerno uničevale.¹ Po končanih vojaških pohodih je državna oblast pazila predvsem na to, da so bile v primernem stanju glavne trgovske zveze, za stranske dovozne poti pa naj bi skrbeli kantoni, ki so imeli neposredno korist od tega, da jim kolovozi niso propadali. V času Francozov so se ceste, ki so križale naše ozemlje, delile v tri razrede: ceste splošnega trgovskega pomena, ceste nacionalnega pomena, ki so povezovale posamezna mesta, in ceste lokalnega pomena. Ceste prvega in drugega razreda bi morala vzdrževati vlada, pa ni imela dovolj denarja. Za ceste tretjega razreda so morale denar zbrati občine, vlada je bila dolžna preskrbeti le smodnik in orodje za delo, včasih hrano za delavce. Cestno omrežje v Ilirskih provincah je bilo zelo neenakomerno razvito. Kranjska je bila dovolj dobro prepletena s cestami. Goriško sta križali dve pomembni cesti: cesta proti Kranjski in cesta proti Koroški. Povezava proti Kranjski je bila del tržaške ceste. Pri Razdrtem se je odcepila in preko Vipave—Ajdovščine—Črnič prišla v Gorico. Spadala je med ceste drugega razreda. Bila je slabo vzdrževana, posebno na področju postojnske intendance. Sicer so jo popravljali že od leta 1807, vendar je vedno primanjkovalo denarja, svoje pa je dodala tudi malomarnost obcestnih posestnikov. Povezava proti Koroški je šla po soški dolini. Tudi na tej cesti so bile večne težave, predvsem na odcepu med Tolminom in Kobaridom, kjer so cesto odnašale poplave. Ceste na Goriškem so v tem času v glavnem propadale, generalnega intendanta so o tem večkrat obveščali, rezultata pa ni bilo. Še v slabšem položaju so bile lokalne ceste, ki so postajale le še smeri.

Po propadu Ilirskih provinc so naše dežele ponovno prišle pod habsburško monarhijo. Že leta 1815 je vlada opozarjala na koristi, ki jih ima ljudstvo, če so glavne ceste dobro povezane s stranskimi. Glavne cesarske ceste so vzdrževali s tlako, ki so jo na Kranjskem odpravili leta 1830, ostala pa je tlaka za posipanje in popravila okrajnih, soseskih in drugih manjših poti. Na cesarski cesti so pobirali mostnino in cestnino. Revolucija sredi stoletja je po svoje vplivala tudi na vzdrževanje neerarških cest. Dokler se ni ustalila nova upravna ureditev in se razdelile kompetence, so uradi prelagali obveznosti drug na drugega in odlašali s popravili neerarških cest.²

¹ Zgodovina cest na Slovenskem. Ljubljana 1972, str. 156, AS — GUB. ARH. 1795—1809, fasc. 54, AS — Deželna vlada 1810, fasc. 29—33.

² Melitta Pivec-Stelè: La vie économique des Provinces Illyriennes (1809—1813). Paris 1930, str. 80, 85 in 87. Josip Mal: Zgodovina slovenskega naroda. Ljubljana 1928, str. 547—548. A. Dimitz: Bau-Strassen-Brückenwesen während der französischen Zwischen-Regierung in Illyrien. Mitteilungen des historischen Vereins für Krain. Laibach 1861, str. 38—39. AS — Glavni intendant Ilirskih provinc 1809—1813, fasc. 58. Novice 15. 5. 1850, 22. 5. 1850.

V drugi polovici 19. stoletja so se ceste v monarhiji delile v javne (državne, deželne, okrajne in občinske, kasneje tudi železniške dovozne ceste) in v zasebne ceste. Državne ceste so bile praviloma komercialne ceste iz 18. stoletja, ceste, po katerih je potekala tudi poštna povezava. Za redno vzdrževanje teh cest je morala skrbeti država. Med deželne ceste so spadale tiste, ki jih je za take zaradi njihovega pomena razglasil deželni zakon. Denar za gradnjo novih in vzdrževanje že obstoječih deželnih cest so prispevali dežela in okraj, skozi katere je cesta potekala. To je bilo določeno za vsako cesto posebej. Iz deželnega zaklada so plačevali upravne stroške in mezde cestarjev. Za vzdrževanje je prispeval polovico deželni zaklad, polovico pa okraj in občina, skozi katere je cesta potekala. Tudi okrajne ceste je določil deželni zakon. Lahko so jih določili tudi s sklepom deželnega zbora. Skladovni okrajji so bili dolžni skrbeti za njihovo izdelavo in vzdrževanje. Okraj je moral skrbeti za posipanje z gramozom, za kidanje snega, za zidarska dela, za plačo cestarjev in njihovih pomočnikov. Za ta denar so prispevale vse občine skladovnega okraja, s priklado na neposredne davke. Za vzdrževanje okrajnih cest so se smeli dovoljevati tudi prispevki iz deželnega zaklada, če so stroški presegle finančne moči okraja ali če je bil okraj v primeri z drugimi okraji prehudo obremenjen. O teh vsotah sta sklepala deželni zbor in deželni odbor. Občinske ceste in poti so tudi spadale med javne ceste, omogočale so promet znotraj občine, s sosednjimi občinami ali s cestami višje kategorije. Občine so smele za vzdrževanje kosov cest, ki so jim bili dodeljeni, dovažati gramoz na stroške skladovnega okraja, odstranjevati blato s cest, pripravljati potrebne snežne drogove, odstranjevati ovire, ki jih je na cesto nanese neurje, saditi in vzdrževati drevje ob okrajnih cestah na občinskem ozemlju. Jeseni so lahko pobrali sadje s teh dreves. Od teh del so se občine lahko odkupile.³

Goriško področje so v 19. stoletju križale tri pomembne cestne zveze. Ena smer je šla po soški dolini. Ta je povezovala Goriško s Koroško čez Predel. Cesta je šla ob Soči v Gorico in naprej v Trzič, Nabrežino, Prosek, Trst. Povezavo s Kranjsko je omogočala državna cesta Dunaj—Trst. Od te ceste se je v Kalcah odcepila goriška državna cesta, ki je vodila v Gorico preko Hrušice in Cola. V Razdrtem se je od tržaške ceste odcepil krak državne ceste, ki je po Vipavski dolini potekal proti Gorici ter naprej v Gradišče in Furlanijo. Tržaška državna cesta je potekala naprej preko Gabrka, pri Senadolah prešla deželno mejo ter skozi Štorje, Sežano in Opčine prišla v Trst.⁴ Vse deželne ceste na Kranjskem, ki so bile važne iz strateških vzrokov in so vodile proti Italiji, so bile v državni oskrbi.⁵

Glavna zveza med Kranjsko in Primorsko je bila cesarska cesta Dunaj—Trst. Ob koncu 18. stoletja so že nastajali načrti, kako bi se izognili najbolj neprijetnim čestnim odsekom. Posebno pozimi je hrib Gabrk oviral promet. Inženir Jožef Schemerl je v letu 1785/86 napravil načrt preložitve ceste, da bi se izognili snežnim zametom in burji.⁶ Iz Ljubljane je šla cesta preko Vrhniko—Logatca—Planine—Postojne—Razdrtega—Senožec—Senadol do deželne meje pri Štorjah, nato naprej proti Sežani in Trstu. Cesta je bila široka 24—30 čevljev (7,5—9,5 m). Čeprav je bila to cesarska cesta, so na njej tudi v 19. stoletju nastajali različni problemi. Posebno težaven je bil predel okrog Senožec do Dolskega mostu. Burja je tu nanese tudi do 2 m visoke zamete, v katerih je zmrznilo nekaj potnikov. Zaradi teh problemov so skušali najti lažje smeri, vendar se je zataknilo pri vzdrževanju. Tako je kljub nevarnosti smer ostala. Pri Postojni se je od tržaške ceste odcepila še reška cesta.

³ Zakoni in ukazi o cestnih stvarih. Ljubljana 1905, str. 4—30. Zakon z dne 28. julija 1889 o napravljanju in vzdrževanju javnih neearških cest in poti, veljaven za vojvodino Kranjsko.

⁴ S. Rutar: Poknežena grofija Goriška in Gradiščanska, prirodznanski... opis, Ljubljana 1892, str. 95.

⁵ Obravnave deželnega zbora kranjskega v Ljubljani. 8. 6.—13. 7. 1880. Priloga 72, str. 738.

⁶ AS — GUB. ARH. 1787—1794, fasc. 258.

⁷ Novice, 18. 6. 1873, Bericht der Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Krain für die Jahren 1854, 1855, 1856. Laibach 1857, str. 93. Dr. Fran. Jurišević: S pošto skozi preteklost Slovenskega Primorja in Istre. Koper 1981, str. 53.

seja, 6. 2. 1897, Bericht der Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Krain für die Jahren 1854, 1855, 1856, Laibach 1857, str. 95.

Široka je bila 10—20 čevljev (3,16—6,9 m). Šla je skozi Matenjō vas—Radohovo vas—Zagorje—čez Globovnik—Trnovo—Ilirsko Bistrico in prišla do deželne meje med poštnima postajama Lipa in Ilirska Bistrica. Na to cesto je bilo vezanih približno 8000 prebivalcev bližnjih in daljnih vasi. Cesta je bila obremenjena zaradi izvoza lesa iz šneperškega gozda, saj so računali, da gre po njej približno 30.000 voz lesa, poleg tega so po tej cesti tovorili tudi poljedelske pridelke v Trst in na Reko. Kljub železnici je na tej cesti ostalo še 18.000 voz letno, kadar pa so izvažali les, so računali tudi po 100 do 120 voz na dan. Čeprav je bila cesta zelo potrebna, pa vseeno niso uspeli urediti nevarnega klanca čez Globovnik. O tem problemu so v kranjskem deželnem zboru razpravljali sedem let (od 1890 do 1897), nazadnje pa so predlagali zakon za preložitve tega dela ceste.⁸

Kranjsko in Goriško je povezovala t. i. goriška državna cesta. Od tržaške državne ceste se je en krak odcepil pri Kalcah, šel po prečej sušnem predelu ob Hrušici, nato mimo vasi Hrušica—Podkraj—Col do vasi Šturje, kjer se je povezal s krakom, ki je potekal po Vipavski dolini. Cesta je bila široka 16—22 čevljev (5—6,9 m). Tudi ta povezava ni bila povsem brez težav. Na senčnatih področjih je sneg obležal tudi do pol leta. Vozniki so se pritoževali, da je cesta preozka in so se je raje ogibali.⁹ V Razdrtem se je od tržaške ceste odcepil drugi krak goriške državne ceste. Ta krak je peljal po strmi Rebernici—ob Nanosu—skozi Šentvid (današnji Podnanos) cv. Vipavo. Pri potoku Hubelj, pri mostu med Šturjami in Ajdovščino se je povezal z zgoraj omenjenim krakom in državna cesta je prešla deželno mejo. Ta cestni krak je bil širok 18—22 čevljev (5,6—6,9 m). Tudi ta povezava je kazala več napak. Problem za vse, ki so jo uporabljali, je bila burja. Druga težava je bil dokaj strm vzpon čez Rebernico. Cesta se je na nekaterih mestih vzpela za 13—14 col na dunajsko klawtro (kar je približno 15 %). To je pomenilo veliko oviro pri vzponu, še večjo pa pri spustu. Potrebovali so tudi do trikratno priprego. Leta 1805, ko se je iz Italije umikala armada pred Napoleonom, so vojaki na tem delu ceste odmetavali ali zakopavali vse, česar niso nujno potrebovali, da so zmogli strmi vzpon. V času Ilirskih provinc je sicer nastal načrt za izboljšavo tega dela ceste, vzpona bi bilo le 3 col na dunajsko klawtro (kar je približno 7,5 %), vendar je načrt obležal v Ljubljani. Občine Vipavske doline so v letih 1817 in 1818 spraševale, kdaj se bo začela rekonstrukcija, predlagale so tudi, da bodo prispevale delo s tlako, ko bodo enkrat narejena strokovna dela. V letih 1826 do 1840 so se ta vprašanja in želje ponavljale, oblasti so jih sprejemale kot zelo primerne in potrebne, iz nepojasnjenih vzrokov pa niso ukrepale. Leta 1850 so bili spet vojaški premiki čez Rebernico, dnevno so baje potrebovali 100 do 170 parov volov za priprego. Ko so popravili krak državne ceste čez Hrušico, se je zdelo, da bodo uredili tudi ta del, pa ni bilo nič. Novo upanje je zbudila železniška proga, vendar tudi tokrat ni bilo nič.¹⁰ O nadaljevanju ceste proti Ajdovščini je bilo v kranjskem deželnem zboru precej govora, predvsem zato, ker je bila slabo vzdrževana. Po tej cesti so vozili les iz gozdov grofa Lanthierija in kneza Windischgrätzta. Poleg tega je cesto uporabljala tudi vojska.¹¹ Zato je v začetku 20. stoletja postajala vse pomembnejša povezava po dolini Branice. Cesta je bila deželna. Goriška si je prizadevala, da bi na svojem področju napravila cesto čim položnejšo in da bi jo do kranjske strani zavarovala pred burjo.¹² Leta 1900 so to cesto dogradili. Iz Gorice je šla čez Dornberk—Rihemberk (Branik) v braniško dolino do kranjske meje.¹³

Povezava med Goriško in Kranjsko po Poljanski dolini je bila že tradicionalna. Bili sta dve možnosti: sovođenjska ali kopačniška cesta. Ze ob koncu 18. stoletja so

⁸ Obravnave ... 14. 10.—25. 11. 1890. 6. seja, 31. 10. 1890. Obravnave ... 28. 12. 1896—6. 3. 1897. 5.

⁹ Obravnave ... 9. 9.—18. 10. 1884. 13. seja, 17. 10. 1884. Bericht der Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Krain für die Jahren 1854, 1855, 1856. Laibach 1857, str. 96.

¹⁰ Laibacher Zeitung, 1. 4. 1851, 2. 4. 1851. Bericht der Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Krain für die Jahren 1854, 1855, 1856. Laibach 1857, str. 95.

¹¹ Obravnave ... 28. 12. 1911—22. 2. 1912. 8. seja, 15. 2. 1912. Dodatek, str. 313; 10. seja, 16. 2. 1912.

¹² Obravnave ... 28. 12. 1899—5. 5. 1900, 15. seja, 4. 5. 1900.

¹³ Obravnave ... 27. 3. 1908—29. 10. 1910, 32. seja, 28. 10. 1910.

se občine Žiri, Poljane, Oselica upirale. gradnji prej omenjene ceste čez Hrušico. Zagovarjale so staro smer povezave med Goriško in Kranjsko, ki se je preko kranjskega mostu nadaljevala proti Ljubelju.¹⁴ V 19. stoletju je sovodenjska cesta potekala po Poljanski dolini do Hotavelj, nato je šla na Sovodnje, proti Novi Oselici na Kladije in odtod na Cerkno.¹⁵ Kranjski deželni zbor je v 80-tih letih 19. stoletja sklenil, da je popraviljanje sovodenjske ceste, ki je bila okrajna, predrago, in da je treba oživiti staro povezavo po dolini Kopačnice. Cesta je šla od Škofje Loke po Poljanski dolini, pri Hotavljah je zavila desno, potem pa v smeri srednjeveške trgovske poti po dolini Kopačnice. Šla je večinoma ob reki (potoku), do Cerknega, odtod čez Bukovo do Grahovega, nato pa ob Soči navzgor proti Kobaridu in dalje proti Čedadu.¹⁶ O tej cestni povezavi so se precej pogovarjali, v letu 1883 pa le še niso začeli graditi, ker so bili zadržki na goriški strani. Kopačniško cesto je na kranjski strani podpirala deželna vlada, c. in kr. vojno ministrstvo in c. kr. ministrstvo notranjih zadev. Edini pogoj je bil, da bo zagotovljena povezava na goriški strani. Namestništvo v Trstu ni takoj odgovorilo na pobude kranjske strani.¹⁷ V letu 1884 so cesto obravnavali v kranjskem deželnem zboru. Tokrat so se pogovarjali o finančnih zadevah ter govorili, da bo posebno težko pokriti stroške gradnje, ki so bili preračunani na 27.641 gld 82 kr. Za pokritje te vsote pa so imeli na razpolago: 10.000 gld državne podpore, 7000 gld deželne podpore in 1500 gld od cestnega okraja. Ker je bil deželni zbor prepričan, da je zbranega denarja premalo, je sklenil prošiti c. kr. notranje ministrstvo, naj posreduje, da se bo državna podpora povečala, ker je cesta za državo odločilnega pomena. Zamisel pa ni rodila uspeha. Kranjskemu deželnemu zboru so odgovorili, naj pri gradnji ceste varčuje.¹⁸ Glede uvrstitve kopačniške ceste se v tem letu še niso odločili. Sovodenjska cesta je še veljala za okrajno, dveh okrajnih cest pa si loški cestni okraj ni mogel privoščiti.¹⁹ Cesto so končno le začeli graditi in jo do leta 1888 tudi dogradili. Takoj se je pokazala vrsta pomanjkljivosti. Gradnja je bila dražja, kot je bilo predvideno, dela niso bila dobro izvedena, postavljali so lesene mostove namesto kamnitih. Tudi glede vzdrževanja in plačevanja cestarja ni bilo vse jasno. Ker je ta cesta pomenila edino zvezo med Goriško in Kranjsko na tem področju, naj bi bilo v državnem interesu, da ne spada med okrajne. Poslanec Dežman je zahteval, naj bo okrajna, deželni predsednik Winkler je zagovarjal mnenje, da mora postati deželna. Debato je zaključil poslanec Poklukar z ugotovitvijo, da ceste sedaj, ko je narejena, nihče ne mara. Dežela jo ponuja državi, ki je ne mara, cestni okrajni odbor se je otepa, oštane torej deželi v breme.²⁰ In res so jo uvrstili med deželne ceste. Ob prvem deževju se je pokazalo, da bo cesta poplavljena in morda tudi težje poškodovana. Ob cesti se je podrlo več podpornih zidov in nanjo je spolzela zemlja. Poleg tega je prišlo na dan, da je cesta od Cerknega dalje slabo vzdrževana, da ni niti posuta, da posestniki, ki trebijo svoje laze po bregovih naokrog, znašajo na njo kamenje in druge smeti. Kranjski deželni odbor je o vsem tem obvestil goriški deželni odbor in mu sporočil, da na Kranjskem spada ta cesta med deželne. Prosil je, naj goriški deželni odbor ukrene vse potrebno, da bi cesto tudi po goriškem ozemlju vzdrževali v dobrem stanju, ker je le tako možna povezava med obema deželama.²¹ Končno je obveljalo mnenje, da so cesto gradili bolj iz strateških kot trgovskih vzrokov. Popolnoma je izgubila pomen.²² V začetku 20. stoletja so v kranjskem deželnem zboru poročali, da propada tudi, na kranjski strani, saj po njej skoraj ni prometa.²³

¹⁴ AS — GUB. ARH. 1787—1794, fasc. 258.

¹⁵ Novice, 24. 7. 1861.

¹⁶ Obravnave ... 4. 9.—9. 10. 1882, 12. seja, 6. 10. 1882.

¹⁷ Obravnave ... 25. 6.—20. 10. 1883, 13. seja, 7. 10. 1883.

¹⁸ Obravnave ... 9. 9.—18. 10. 1884. Letno poročilo, str. 54—56.

¹⁹ Obravnave ... 9. 9.—18. 10. 1884, 14. seja, 18. 10. 1884.

²⁰ Obravnave ... 24. 11. 1887—23. 1. 1888, 12. seja, 10. 1. 1888.

²¹ Obravnave ... 10. 10.—23. 11. 1889. Letno poročilo, Občila, str. 110—112.

²² Obravnave ... 10. 10.—23. 11. 1889, 10. seja, 8. 11. 1889.

²³ Obravnave ... 25. 10. 1905—29. 12. 1907. Letno poročilo 1905, Občila, str. 134, Letno poročilo 1907, Občila, str. 154.

Sredi 19. stoletja so se na severnem Goriškem vneli prepiri o tem, kje naj poteka povezava tega dela dežele s Kranjsko. Del prebivalstva se je zavzemal za cesto, ki naj bi potekala ob Idrijci. Za to smer so se potegovali Cerkljani. Tolminci so zagovarjali smer ob Bači.²⁴ V goriškem deželnem zboru je tolminski poslanec sprožil predlog za to cesto. Različice povezave so pripravljali že deset let. Ena predlagana smer naj bi bila Tolmin—Poljubinj—Hom—Podmelec—Kneža—Grahovo—čez bukovski hrib v Reko, Ravne in Želin. Tu bi se cesta cepila, en krak bi šel v Idrijo—Logatec, drugi pa v Cerknjo in dalje proti Škofji Loki. Druga predlagana smer pa je bila Sv. Lucija (Most na Soči)—Bača—Idrija ob Bači—Slap—Spodnja Tribuša—šemiška grapa—Reka—Ravne—Želin, odtoč naprej pa enako kot prva varianta. Prepiri so se iz goriškega deželnega zbora prenesli tudi v časopisje.²⁵

V začetku 20. stoletja se je začela izboljševati povezava Goriške s Kranjsko po Selški dolini. Šlo je za cesto od Škofje Loke do Železnikov, Zalega loga, Podrošta do deželne meje na Petrovem brdu. Od Podbrda proti Sorici so začeli z gradnjo ceste na goriški strani in želeli, da bi se nadaljevala na Kranjskem. Kranjski deželni odbor se je o gradnji te ceste pozanimal pri goriškem deželnem odboru. Zanimalo ga je predvsem, kdo bo gradil na goriški strani, ali bo to okrajna ali državna cesta, kolikšna bosta prispevka države in dežele, kdaj bo cesta dodelana do kranjske meje. Goriški deželni odbor je odgovoril, da bo cesta od Podbrda do Bače okrajna, prav tako kategorijo pa bo imela tudi povezava s kranjsko deželo čez Petrovo brdo. Tolminski cestni odbor bo prispeval 10 % proračunanih stroškov, ostalo bo krila država, ki je tudi prevzela gradnjo. Predvidevajo, da bo cesta dodelana v dveh do štirih letih.²⁶ V letu 1903 so govorili, da bi se kranjski del uvrstil med deželne ceste. Seveda bi se morala cesta prilagoditi glede izvedbe in širine cestišča (4,5 m), važna je izpeljava klancév, zidava podpornih zidov in odtočnih kanalov.²⁷ Kranjski deželni odbor je sklenil, da je cesta zgrajena zahtevnemu terenu primerno in da se del (8 km) ceste Železniki—Zali log—Podrošt—Sorica uvrsti med deželne ceste.²⁸ V letu 1905 so obravnavali prevzem ceste Podrošt—Petrovo brdo na kranjski strani. O cesti so imeli vrsto pripomb, češ da je bila grajena v naglici in prilagojena delom na bohinjski železnici. Na kranjski strani jo je treba temeljito popraviti, preden bodo izročili vsoto, ki jo je deželni zbor odobril za ta del ceste.²⁹

Idrija je bila povezana z okrajno cesto z Žirni in preko Hotedršice z Logatcem, kjer se je ta cesta priključila na državno cesto. V letu 1880 so se začele priprave za povezavo Idrije na primorsko stran do Vrščeva in do Želina.³⁰ V letu 1882 je okrajni cestni odbor lahko poročal, da se bo začel promet po tej cesti, vendar pa da se bodo nadaljevala dela še v letu 1883. Goriški deželni odbor bo moral poskrbeti, da se bodo dela nadaljevala od Vrščeva do Želina že v letu 1882. V prvi polovici oktobra je bil promet mogoč tudi z goriške strani.³¹

Potovanje po cestah, tudi državnih, je bilo v začetku 19. stoletja precej tvegano. Ob cestah so se potikali cestni roparji, ki so izgubili pomen šele sredi 19. stoletja, ko so bile ustanovljene orožniške postaje. Poleg roparjev so se ob cestah potikali tudi pobegli kaznjenci, ki so jih iz notranjosti monarhije vodili v Trst in dalje proti Gradiški. Zadnja priložnost za pobeg so bili gozdovi okrog Postojne in Razdrtega.³² Proti koncu 19. stoletja so se uporabniki cest srečevali z novimi težavami. Tako so na okrajni cesti, ki je čez Orehek in Presiraneke povezovala tržaško in reško

²⁴ Novice, 1. 8. 1860.

²⁵ Rapporto generale della Camera di Commercio ed Industria del Circolo di Gorizia rassegnato all'eccelso Ministero del Commercio. Gorizia 1860. Novice 1. 8. 1860, 29. 5. 1861, 5. 6. 1861, 19. 6. 1861, 3. 7. 1861, 10. 7. 1861, 24. 7. 1861.

²⁶ Obravnave . . . 19. 12. 1900—17. 7. 1901. Letno poročilo, Občila, str. 150.

²⁷ Obravnave . . . 22. 9.—7. 11. 1903. Letno poročilo, Občila, str. 148—150.

²⁸ Obravnave . . . 22. 9.—7. 11. 1903. Priloga 32, str. 355—359.

²⁹ Obravnave . . . 25. 10. 1905—29. 12. 1907, 12. seja, 24. 11. 1905. Slovenski Narod, 11. 4. 1900.

³⁰ Obravnave . . . 24. 9.—22. 10. 1881, 6. seja, 11. 10. 1881; 11. seja, 20. 10. 1881. Priloga 28, str. 475—486.

³¹ Obravnave . . . 4. 9.—10. 10. 1882. Letno poročilo, str. 78.

³² Rudolf Dostal: Razbojniki v naših krajih nekdanj. Jutro, 31. 12. 1939. Dnevnik Antona Globočnika, ko je bil okrajni glavar v Postojni. Kopijo dnevnika hrani ZIMK ZRC SAZU.

državno često, imeli, vozniki težave z ovirami, ki so rjih čez često polagali hlapiči žrebčarne v Prestranku, da jim ne bi pobegnili konji. Omeniti je treba, da je okrajna cesta tekla po sredi posestva, tako da so bili na eni strani hlevi, na drugi pa kali, kamor so vodili konje napajat.³³ Z okrepitevijo cestnega prometa v začetku 20. stoletja so ponekod pomenili težavo tudi cestno-prometni predpisi. Te težave so se pokazale na mejnih predelih med Goriško in Kranjsko in med Kranjsko ter Hrvaško. Šlo je za vprašanje smeri vožnje, umikanja in prehitevanja. Na Kranjskem je od leta 1824 veljal predpis, ki so ga kasnejši zakoni o cestno-prometnih predpisih še potrdili, to je: umikanja na levo in prehitevanja po desni. Ta predpis je na Kranjskem veljal do 1926. Na Goriškem je veljalo ravno nasprotno pravilo. Leta 1900 je bilo v kranjskem deželni zboru govora o tem problemu, ker so očitno postajale razmere na cestah vse bolj nejasne in nastopi med vozniki vse živahnejši. Deželni zbor je zato sprejel resolucijo, naj se deželni odbor obrne do cesarske vlade s prošnjo, naj ukrene vse potrebno, da se prilagodijo cestno-prometni predpisi na Kranjskem, Primorskem in Hrvaškem. Na to prošnjo je c. kr. namestništvo v Trstu odgovorilo, da je predloge z razumevanjem sprejelo na znanje in jih skrbno preučilo. Da je potrebno sistemu, ki je vpeljan na Kranjskem in v večini cesarstva, iz praktičnih razlogov dati prednost, da pa vendar glede na nasprotno, na Primorskem obstoječo šego sedaj ne more ugoditi razlogom kranjskega deželnega zboru ter sprožiti prenarédbe, že ukoreninjenih razmer. C. kr. deželno predsedstvo je tudi odgovorilo, da iz državno-pravnih razlogov ne more posredovati želje kranjskega deželnega zbora na Hrvaško.³⁴

V prvem desetletju 20. stoletja so tudi v naših krajih spoznali pomen dobrih cestnih povezav. Prizadevali so si, da bi bilo čim več cest v rokah dežele in države ter da bi se uskladila cestna in železniška mreža. Vse te poskuse pa je prekinila prva svetovna vojna.

Zusammenfassung

STRASSENVERBINDUNGEN ZWISCHEN GÖRZ UND KRAIN IM 19. JAHRHUNDERT

Eva Holz

Für die Entwicklung der Wirtschaft gewannen gute Verkehrsverbindungen immer größere Bedeutung. Im 19. Jahrhundert spielten daher Straßenverbindungen eine wichtige Rolle zunächst für die Binnenkommunikation eines Gebiets, sodann auch als Verbindung nach außen mit anderen Ländern. Obwohl sich die Behörden dieser Tatsache bewußt waren, gab es bei Instandhaltung und Neuanlage von Straßen immer Schwierigkeiten. Der Bau einer Straße dauerte meistens lange, der Kostenvoranschlag wurde in der Regel überschritten, schließlich stellte sich bei der Kollaudierung noch heraus, daß die Straße schlecht gebaut worden war und Reparaturen vorgenommen werden mußten, — natürlich zu Lasten des Unternehmers, der die Arbeit übernommen hatte —, bevor die Straße für den Verkehr freigegeben werden konnte. Die Straßenverbindungen zwischen Görz und Krain bildeten dabei keine Ausnahme. Trotz dieser Schwierigkeiten gab es zu Beginn des 20. Jahrhunderts bereits viele solcher Verbindungen, deren weitere Entwicklung allerdings vom Ersten Weltkrieg vereitelt wurde.

³³ Obravnave . . . 28. 12. 1898—16. 5. 1899, 18. seja, 10. 5. 1899.

³⁴ Obravnave . . . 29. 12. 1899—5. 5. 1900, 15. seja, 4. 5. 1900. Josip Mal: Zgodovina slovenskega naroda. Ljubljana 1928, str. 550. Zakoni in ukazi o cestnih stvarih. Ljubljana 1905. Zakon z dne 26. 9. 1874, veljaven za vojvodino Kranjsko, s katerim se razpisuje cestni policijski red javnih nedržavnih cest, str. 53. Zakoni in ukazi o cestnih stvarih. Ljubljana 1900. Razglasilo c. kr. deželnega predsednika na Kranjskem z dne 28. junija 1893, dež. zak. št. 24, s katerim se na podstavi obstoječih zakonov in predpisov z dovoljenjem c. kr. ministrstva za notranje stvari razglašajo cestno-policijski red, veljaven za deželne ceste v vojvodini Kranjski, str. 60. Zakoni in ukazi o cestnih stvarih. Ljubljana 1905. Razglas. c. kr. deželnega predsednika na Kranjskem z dne 23. 10. 1903, str. 67. Ukaz c. kr. deželnega predsednika na Kranjskem z dne 6. 7. 1907, str. 78.