

POGLAVITNE PROMETNE POVEZAVE V AVSTRIJSKI ISTRI V 18. STOLETJU

Eva HOLZ

Zgodovinski inštitut Milka Kosa ZRC SAZU, SI-1000 Ljubljana, Novi trg 4
ZRS Koper, SI-6000 Koper, Garibaldijska 18

IZVLEČEK

Članek govori o prometnicah in prometnih razmerah v avstrijskem delu Istre v 18. stoletju. Poštna cesta je ta del Istre le oplazila, s Kranjske pa so začeli graditi državno cesto do Pazina. Za gospodarski dvig in odpravo revščine in lakote je bila pomembna državna cesta, prav tako pa tudi stranske ceste, ki so se nanjo navezovala.

Ključne besede: ceste, prometne povezave, avstrijska Istra

Članek govori o prometnih razmerah v avstrijskem delu Istre v obdobju od sredine 18. stoletja do Ilirskih provinc. Pisan je na osnovi arhivskega gradiva.

Za življenje in razvoj nekega ozemlja je pomembna njegova prometna povezanost tako v okviru lastnih meja kot tudi s tujino. Avstrijski del Istre je bil v 17. stoletju deležen enakih prometnih ugodnosti in težav kot ostala Kranjska, v 18. stoletju pa so se razmere spremenile.

Gospodarske in prometne razmere v avstrijskem delu Istre je opisal v svoji Slavi vojvodine Kranjske že slavni Janez Valvasor. Avstrijski del Istre je predstavil kot peti del Kranjske. O deželi, njenem gospodarstvu in prebivalstvu je napisal veliko lepega in zanimivega. Seveda je omenil tudi to, da je pokrajina zaradi vojne opustošena. Prav tako tudi ni pozabil omeniti nevarne beneške sosesčine in bližine Turčije. Kljub temu pa je z velikim veseljem in simpatijo govoril o Istri, ki se mu je zdel skoraj pravljica dežela.

Po njegovem opisu je bila avstrijska Istra v 17. stoletju dokaj zelena in dobro obdelana pokrajina. Prebivalci so se ukvarjali s poljedelstvom, predvsem pa z vinogradništvom in gojenjem oljk. Veliko je bilo kostanja, že tedaj so bili znani lovranski maroni. Valvasor govori o kostanjevih gozdovih in o velikih površinah, ki jih je zaraščalo leščevje. Tako kostanj kot lešnike so na veliko izvažali. Prav tako so izvažali tudi vino in olivno

olje. Žitaric so pridelali le toliko, da so imeli dovolj zase, če je bila nekoliko hujša suša, pa še tega ni bilo. Ponekod so v pazinski grofiji pridelali tudi nekaj sena, tako da so lahko gojili tudi živino, predvsem drobnico. Na nekaterih področjih je uspevalo sadno drevje, sočivje in različna zelišča, predvsem rožmarin in lovor.

Prebivalci avstrijskega dela Istre so se ukvarjali tudi z obrtjo. Izdelovali so različne lesene pripomočke za ladje ter s tem dobro zaslužili. Prebivalci Lovrana so na veliko prodajali platno. Istrani iz obmorskih krajev so bili znani kot dobri mornarji.

Seveda omenja kronist tudi slabe strani, to je predvsem pomanjkanje vode.

Iz Valvasorjevega opisa si lahko predstavljamo, da življenje v avstrijskem delu Istre ni bilo nič slabše od življenja na Kranjskem. Ker so Istrani s svojimi pridelki in izdelki tudi trgovali, so morali imeti povezavo z drugimi pokrajinami. V svojem pripovedovanju Valvasor nikjer ne govori o tem, da bi bile v Istri kakšne posebne prometne težave, ki jih ne bi poznali tudi na Kranjskem. V avstrijskem delu Istre so bile v 17. stoletju deželne poti ter poti nižje kategorije in steze. Večinoma so bile primerne za pešačenje, po nekaterih se je dalo tudi jezdit. Ko govori o gradu Kozljak, pravi, da je pot na grad taka, da je primernejša za koze kot za ljudi. Res pa je, da Valvasor govori o tem, da po istrskih poteh ni

priporočljivo jezdit s tako imenovanimi nemškimi konji. Ti konji so bili za te poti preveliki, prenerodni in tudi prehitro so se utrudili. Za ježo v Istri so bili primerni kraški konji in konji, ki so jih vzredili na Hrvaškem, v Dalmaciji in Turčiji. To so bili vzdržljivi konji, ki so bili vajeni strmih skalnatih in kamnitih poti. Valvasor pravi, da so po njih stopali tako čilo, kot bi peketali po ravnem polju. Nič pa ne govori o tem, da bi po teh poteh vozili s še tako preprostimi vozovi, tudi volovske vprege ne omenja.

V 17. stoletju avstrijski del Istre še ni imel poštne postaje. Z Reke je enkrat na teden potoval navaden poštni sel v Ljubljano in nazaj. Pot je bila nevarna, saj so leta 1644 cestni razbojniki pri Klani poštnega sla ubili (Valvasor, 1689, II. Buch, 285-296, XI. Buch, 18-660).

V 18. stoletju so se razmere precej spremenile. Prometna povezanost, ki jo je poznal Valvasor in se mu ni zdela pomanjkljiva, ni bila več primerna.

V Pazinski grofiji je bil v 18. stoletju promet deloma navezan na obalna mesta, ki so bila pod nadzorstvom Beneške republike, deloma pa tudi na Trst. Na drugi strani pa je bila potrebna dobra povezava proti Kranjski, saj je Pazinska grofija v tem času sodila v okvir postojnske kresije. Povezave s tem delom pa so bile dokaj težavne in so se začele razvijati šele v drugi polovici 18. stoletja.

V drugi polovici 18. stoletja je poštna cesta avstrijski del Istre le oplazila. Tekla je po tedanji postojnski kresiji, šla mimo Lipe, skozi vas Škalnico, do vasi Sv. Matija, kjer je bila mitnica, in nato naprej proti Reki. Ta cesta je bila dobra v vseh letnih časih. Imela je trdno podlago, široka pa je bila od 8 do 10 korakov (pribl. 7 m). Po njej so lahko vozili tudi težki tovorni vozovi. Ker je imela solidno podlago, je bilo mogoče po njej voziti tudi v slabem vremenu (Josephinische Landesaufnahme, 1763-1787). Druga pomembna povezava je bila povezava Trst - Reka. Že ob koncu 18. stoletja je po tej cesti enkrat na teden potekal tudi poštni promet, ki je povezoval kraje Trst - Materijo - Podgrad - Lipo - Reko. Na tej poti so potniki in prevozniki dobili hrano in prenočišče, nanje pa so prežali tudi cestni razbojniki (Jurišević, 1967, 53-56).

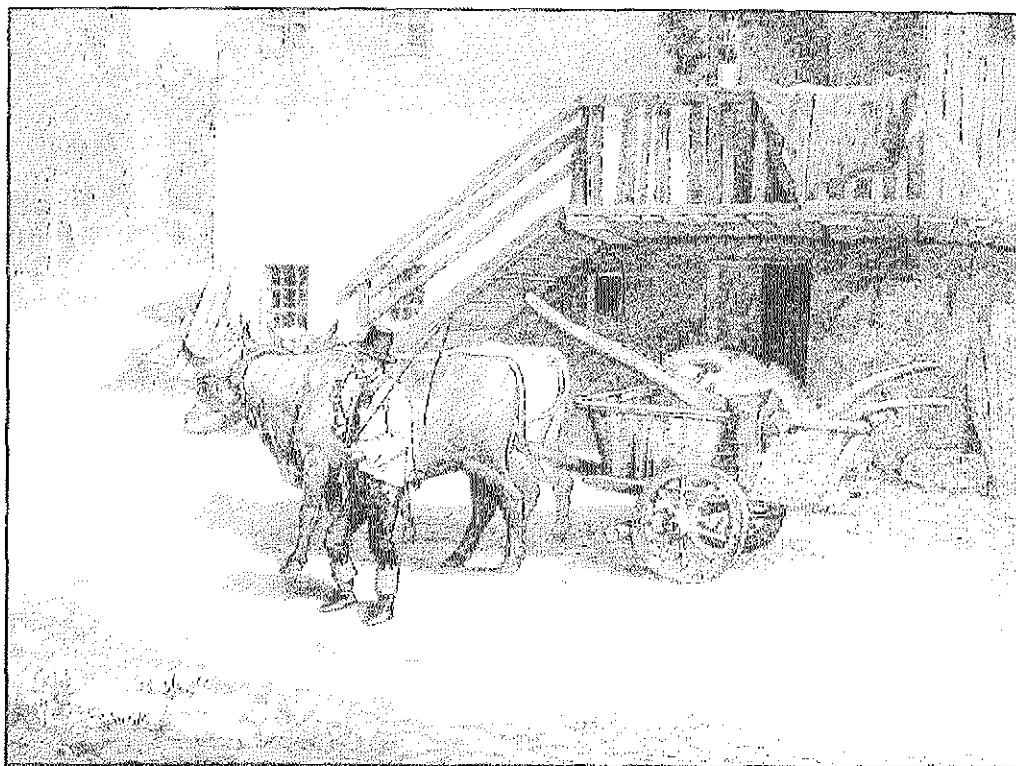
Osrednje istrsko mesto Pazin je bilo z okolico povezano večinoma s pešpotmi. Čez potok Novaščico je bil zgrajen 30 korakov dolg most. Po nekaterih poteh v okolici Pazina se je dalo tudi jezdit. Le pot proti Beramu je bila prevozna z lahkimi vozovi. Vsakdanje prometne in trgovske težave v avstrijskem delu Istre so pokazale, kako zelo je potrebna dobra cestna povezava s Kranjsko. Trgovanje med obema deloma je bilo kar razvito, vendar pa so nastajale tudi različne težave. Ena od takih težav je bil tudi spor zaradi mitnice v vasi Sv. Matija. Ta mitnica je bila na kastavski cesti, v zakupu so jo imele kastavske občine. Spor je nastal v času, ko je gubernij v Gradcu prepovedal prodajo lesa in oglja v pristanišče na Reki. Dovoljenje za zakup mitnice pri Sv. Matiji je dal kresijski glavar v Postojni. Zakup je bil

sklenjen leta 1782, pogodba pa je bila veljavna tri leta. Zakupnina je bila 2115 gld na leto. Leta 1783 je mitnica prinesla 2259 gld in 22 1/2 kr dohodka. Ko so odšteli stroške poslovanja, kamor je sodilo plačilo hlapca, ki je dvigoval zapornico in skrbel za potrebno luč ter je za to dobil 130 gld na leto, in ko so poravnali zakupnino, je ostalo še 14 gld in 22 1/2 kr. Iz tega denarja pa je bilo treba plačati še blagajnika. Tudi naslednje leto ni bilo dosti bolje. Da so lahko plačali dogovorjeno zakupnino, je morala občina dodati iz svojega 121 gld in 36 kr, denarja za izplačilo blagajnika pa ni bilo. Ta pomanjkljaj je nastal zato, ker je leta 1783 gubernij v Gradcu prepovedal izvoz lesa in oglja. Občina je prosila, da bi jo oprostili plačevanja zakupnine za mitnico. Prepričana je bila, da ji je prepoved prodaje lesa in oglja na Reko prinesla škodo 135 gld in 59 1/2 kr. Na splošne pritožbe pa ustrezne oblasti sploh niso odgovorile. Zato je občina sestavila podroben obračun svojih dolžnosti in prikazala splošne stroške v letu 1784:

zakupnina, ki jo je bilo treba plačati državni blagajni ..	2115 gld
plačilo hlapca pri zapornici in svečava	130 gld
plačilo blagajnika	120 gld
skupaj	2365 gld

Z mitnino so dobili 2123 gld in 23 kr, tako da je občina iz svojega morala dodati še 214 gld in 37 kr. Ker v Gradcu niso dosegli pozitivnega odziva, so se pritoževali naprej. Postojnski kresiji so poslali obračun mitnice pri Sv. Matiji za kritičnih sedem mesecev. V teh mesecih je bil dohodek manjši za 153 gld in 30 1/2 kr. Detajlno pritožbo kastavskega sodnika Johanna Vargliana je guberniju v Gradcu posredovala postojnska kresija. Pripomnila je, da se ji zdi poštena. Davčni urad in knjigovodstvo gubernija sta jo morala upoštevati in nanjo odgovoriti. Ugotovila sta, da se iz obračuna jasno vidi polletni upad dohodka, ki ga ni zakrivil zakupnik mitnice s slabim delom ali goljufijo. Zato bi bilo krivično, če mu izgube 135 gld in 59 1/2 kr ne bi poravnali. Ko je kastavska občina dosegla to razsodbo, se je v naslednjem letu odrekla obnovitvi zakupne pogodbe za mitnico Sv. Matija (A.S. - GUB. ARH. 1784-1786, V 16-17, zavoj 9).

V času, ko so cesarski kartografi popisovali istrske ceste, so z gradnjo državne ceste od postojnske kresije proti Pazinu že začeli. Popisovalci omenjajo, da je cesta mimo Vranje proti Pazinu že zgrajena. Dela na državni istrski cesti so v resnici potekala zelo počasi. Denarne zahteve so bile vse večje. Leta 1787 so začeli z večjo cestno gradnjo tudi na Dolenjskem. Ker je šel denar iz istega žaklja, je postojnska kresija poleti leta 1787 spraševala, ali bo istrski komisariat z navijšim dovoljenjem nadaljeval gradnjo ceste proti Pazinu in kako se bodo odločili o samem Pazinu, kjer so se morali dogovoriti o mostu. Da bo pazinski most zgrajen tako, kot se spodobi, sta se morala sporazumeti gradbeni direktor



*Najpogostejše prevozno sredstvo v avstrijskem delu Istre je bila volovska vprega (Die Monarchie, 1891).
The yoke of oxen was the most frequent means of transport in the Austrian part of Istria.*

Lieber in mojster Petruzi. Ker garancije za nakazani denar niso bile dovolj trdne, je moral nadzornik Nützl ostati v Pazinu. Septembra je bil dokončan zgornji del mostu, glede spodnjega dela pa se je cestna direkcija namerala držati sporazuma z mojstrom Petruzijem tako glede izdelave kot tudi glede varščine. Po sklepu cestne direkcije se mojstra ni smelo izplačati, dokler most ne bo dokončan tako, kot je bilo predpisano. Ostalo gradnjo istrske ceste pa naj bi ustavili. Kar je bilo narejenega, so konservirali. Septembra je komisariat sprejel oznanilo cestne direkcije, ki je govorilo o tem, da bodo les, orodje in material ob zapiranju cestnih del spravili v privatne hiše. Asistent Rodishaim je moral pregledati ves material in podpisati zapisnik. Kresijski urad v Postojni je sklenil, da bodo, ko bodo cestna dela ustavili, cestno osebje poslali domov. Cestnega direktorja Lieberja je zanimalo, kdo bo plačal cestnega asistenta Rodishaima, ko bodo dela na cesti ustavljena. Odgovor je bil, da o njegovi plači ne more odločiti komisariat, kajti glede na ukaze o varčevanju je visoka gubernijska oblast sklenila, da mu pripada plača 30 gld na mesec. Od tega mu pripada 25 gld glede na naslov, 5 gld pa je dodatek zaradi del in stroškov, ki jih je imel ob zapiranju cestnih del. Koliko je stalo zapiranje cestnih del in kakšno delo je bilo treba pri tem opraviti, razberemo iz odlomka iz službenega dnevnika Josipa Dreniga, aktuarja pri cestnem komisariatu v Pazinu:

"26. september:

Popoldne odpotoval in prišel v Boljun proti večeru. Za konja in krmo plačal 1 gld in 42 kr. Za mojo hrano in hrano za vodnika, kateremu pripada konj, s prenočevanjem, plačal 1 gld in 10 kr.

27. september:

Zgodaj zjutraj iz Boljuna. Opoldne prišel v Veprinac. Vse popoldne spravljal v red cestno orodje. Hrana in krma za konja 2 gld in 9 kr.

Tam prespal, plačal hrano svojo in hrano za vodnika 1 gld 8 kr.

28. september:

Iz Veprinca odšel zgodaj in opoldne prišel v Neseke(?) Tu porabil za ureditev instrumentov 2 1/2 ure. Med tem poslal konja in vodnika v Vranjo. Tam plačal za konja in krmo ter za kosilo zame in za vodnika 2 gld in 17 kr. Istega dne iz Vranje naprej naravnost v Pazin. Popoldne sem bil tam, plačal konja in vodnika 2 gld in 20 kr. Vsi stroški: 10 gld in 42 kr."

Shranjevanje orodja in materiala na dveh mestih, v Vranji in Veprincu, je stalo 27 gld. V Veprincu so orodje spravili pri gospodu župniku in za to plačali 12 gld na leto, v Vranji pa so orodje shranili pri županu Jožefu Belašicu za 15 gld na leto. Drenigu so tudi povrnili stroške, ki jih je navedel. Plačilo obojega je odobril graški gubernij.

Prisotnost kontrolorja Nützla v Pazinu se je zdelo

postojnski kresiji popolnoma nepotrebna, kajti asistentu Rodishaimu bi lahko zaupali tako nadzor nad delom na mostu kot tudi denar. Razen tega je bila postojnska kresija mnenja, da bo v Istri znova izbruhnila lakota, kajti s prenehanjem teh del bo istrski kmet izgubil edini zaslužek. Kresija je bila mnenja, da bi bilo primerno predlagati guberniju v Gradcu, naj še enkrat premisli ter tako kot leta 1785 dovoli nadaljevati z deli. Tako bi vsaj deloma ublažili revščino v Istri, ljudem pa bi ohranili občutek, da se lahko sami preživljajo.

V tem negotovem času se je med postojnsko kresijo in graškim gubernijem začel še spor o tem, kdo bo napredoval v kresijskega tajnika za cestne zadeve. Postojnska kresija je imela lastnega kandidata in je zelo grdo napadala gubernijskega kandidata Johanna Antona von Nützla. O njem so dejali, da ima sicer precej izkušenj pri cestni gradnji, ki si jih je večinoma pridobil z dolgoletno prakso, ni pa sposoben za tajnika. Novosti, ki jih mora obvladati tajnik, se po njihovem mnenju starejši človek ne nauči več. Kljub tem ugovorom je graški gubernij ostal pri svoji odločitvi in von Nützl je postal kresijski tajnik za cestne zadeve. Dodelili so mu nadzorstvo nad gradnjo istrske ceste. Njegova letna plača je bilo 400 gld na leto, na dan pa je imel še 45 krajcarjev dodatka za vzdrževanje konja. Vse to je bilo treba plačati iz istrskega cestnega fonda. Decembra 1787 so dela na istrski cesti ustavili.

Aprila 1788 je inženir Lieber podal svoje mnenje o razmerah na delovišču med Veprincem in Učko. V svojem poročilu je povedal, da so 27. marca 1788 začeli z deli na cesti med Veprincem in Učko. Na delo so poklicali prebivalce Kastva. Aprila jih je na tem odseku delalo še 85. Datum pogodbe je bil uradno potrjen 12. marca, v Kastvu so pogodbo dobili 25. marca, v Pazinu pa 29. marca. Kastav je pogodbo takoj poslal občini Moščenice. Želeli so sto delavcev. Ker je pri občini obveljalo prepričanje, da je tako delo namenjeno revežem, in ker občina ni hotela odžirati dela Istranom, je delavce poslala šele čez dva tedna. Vzroki za ugovore s pazinske strani so bili: tmoglavost pazinskega predstojnika in dvom, ali bodo ljudje, kljub revščini, na delo sploh prišli. Pazinski predstojnik si je namreč vtepel v glavo, da je treba delati cesto pri Pazinu. Jasno je bilo, da bi Istrani raje šli na delo, ki bi bilo v bližini. To so bili prebivalci krajev Pazin, Beram, Grdoselo, Kašcerga, Zamašk, Žminj, Tinjan, Trviž, Pičen, Novaki, Borut. Blizu Učki in Veprincu pa so občine: Boljun, Vranja, Brest, Velika in Mala Učka, Berzec in Lovran. Zaradi oddaljenosti pa bi bilo treba podložnike gospostev Lupoglav in Belaj vprašati, kje bi raje gradili. Vseh 13 občin, ki so spadale pod Belaj, in te iz Lupoglava so ležale ob vznožju Učke, zato je jasno, da si bodo za svoje delovišče izbrale Učko in ne Pazin. Lieber v svojem dopisu ni želel begati ostalih istrskih gospostev, vendar se mu je zdelo čudno, da kljub toliko poudarjeni revščini med svojimi podložniki ne najdejo delavcev.

Čeprav je erar odločil, kje bo tekla cesta, pa le ni odločal o vsem. Zato bi se lahko tudi gospostvo Lupoglav odločilo in gradilo svojo cesto, kot eno od cest, ki jih gradijo proti Pazinu. Ob tem je bil inženir Lieber mnenja, da je jasno, da bo cestna gradnja zašla v krizo, če lahko vsi odločajo o vsem. Hrana je bila povsod v avstrijskem delu Istre zelo draga. Da jim ne bi bilo treba dati vse dnine zanj, so jo delavci nosili s seboj. Inženir Lieber je skušal prepričati erar, naj bi delavci dobili 7 krajcarjev na dan in hrano. Ob tem predlogu pa je v poročilu dodal, da iz izkušnje ve, da so reveži iz Furlanije odšli leta 1780 na dnino na Štajersko. Zato se mu je zdelo čudno, da bi Istrani ne zmogli razdalje do Pazina. Spraševal se je, ali je tako poudarjana revščina le slepilo, ali je istrska trma tako zelo huda, ali pa je prebivalstvo zajela že popolna ravnodušnost. Mnenja je bil, da se revščini ne bo dalo izogniti, dokler bo do Pazina vodila le pešpot. Strinjal pa se je, da je plačilo tako nizko, da je žaljivo za vsakogar. Da bi to nekoliko omilili, so s seznama delavcev odstranili bogatejše in dali revnejšim možnost večjega zaslužka. O delu na cesti in njegovem plačevanju je bil mnenja, da so delavci in nadzorniki med seboj povezan mehanizem, zadnji na plačilni listi mora prejeti 20. del plačila, ki ga prejema prvi. Le kaznjenci delajo samo za hrano. Če se te razdelitve ne bodo držali, bo propadel načrt del na istrski cesti, izgovori o revščini v Istri pri tem ne morejo nič pomagati.

Zaradi vseh teh prerekanj so izgubili že precej dragocenega časa. Pazinska administracija se je odločila, da bo 1,517 km (800 sežnjev) dolgo cesto na Učko prepustila v delo Istranom, prav tako tudi dele ceste proti Pazinu. Kamenje naj bi pripravljali na akord. Rezultati naj bi pokazali, če so bile te odločitve pravilne. Poleg tega je Lieber še zagotovil, da ni tmoglavost cestne direkcije tista, ki je zahtevala, da je gradbišče v Veprincu, pač pa da je tako odločil vladar. Cestna direkcija tudi ni kriva za izgubo časa. Postojnska kresija je odgovorila še v aprilu. Najprej je potrdila mnenje, da je treba nadaljevati z gradnjo ceste proti Pazinu. Ostale pripombe so se ji zdele neprimerno. Na vprašanje, kako bo z združitvijo istrske in reške ceste, so odgovorili, da se kresija v to ne bo vmešavala, ker je bilo 1. julija 1786 sklenjeno, da ta združitev ne sodi v resor istrske cestne gradnje. Zadnja točka kresijskega odgovora pa se je lotila vprašanja, zakaj je bila cestna direkcija v Istri do zadnjega nedejavna. Kresija je odgovorila, da je ob vprašanju cestne gradnje v Istri vedno na prvem mestu socialna problematika. Tako so vedno znova pridobivali dovoljenje za gradnjo, vendar pa je to pomenilo le omejitve lakote, ne pa njene odprave. Odnos med kresijo in cestno direkcijo se je ob tem vprašanju zaostril. Tako je kresija cestni direkciji takoj poodčitala, da so pri cestni gradnji zaposlili poleg 200 stradalajočih Istranov še 100 prebivalcev Kastva, ki jim ne gre tako zelo slabo. Kresija si je zelo želela, da bi inženir Lieber vsa ta

nasprotja odpravil (A.S. - GUB.ARH. 1787-1794, fasc. 258 - 1787-1791).

Aprila 1788 je na postojnsko kresijo pripotoval dopis z Reke, ki je tudi govoril o vzrokih za revščino v Istri:

"Visokemu kresijskemu uradu.

Sporočilu, ki ga je poslala Centralna direkcija, dodajajo se svoje mnenje. Kot je razvidno iz opazk, so ta dopolnila in sporočila del službene dolžnosti in ne skrivajo nikakršnih stranskih misli. Zato predvidevamo, da jih bo visoki kresijski urad blagovoljno sprejel, čeprav govorijo o stvareh, o katerih je komisariat pred kratkim razpravljajal.

Ta tako pogosto citirana revščina (lakota) v Istri in gradnja državne ceste sta zelo tesno povezani in graditelji ceste ju ves čas omenjajo. To je resničnost, ki je ni mogoče prezreti, zato ne moremo govoriti o enem vprašanju, ne da bi omenili tudi drugega. Predno pa se posvetimo sredstvom, ki naj bi odpravila to revščino, je treba spregovoriti o vzrokih, ki so jo povzročili.

1. Prvi in osnovni vzrok revščine v Istri je nespomojena geografska lega. Ob zadnji davčni regulaciji je avstrijski del Istre obsegal 47.235 kvadratnih oralov, 1037 5/6 kvadratne klaftre (1 oral = 0,575 ha, 1 kvadratni seženj = 3,597 m²). Na tem prostoru živi 31.490 prebivalcev. Pridelujejo vino, sadje, nekaj žita, gojijo nekaj živine, zlasti drobnico, in imajo tudi nekaj lesa. Imajo majhen del morske obale in prav tako malo poti. Vendar pa je ta del Istre lahko še sreden. Preostali del avstrijske Istre loči od Kranjske venec hribovja, na drugi strani pa ga omejuje beneška meja. Avstrijski Istran je tako popolnoma odrezan od monarhije. Svojih produktov ne more prodajati, prav tako ni razvita obrt, ne more se razviti industrija. Izobrazba je zelo pomanjkljiva ali pa je skoraj ni.

2. Avstrijskega Istrana obdaja zlobna beneška sosesčina. To je nacija, ki nima nikakršnih navad (običajev), nobenega znanja, nobene industrije in tudi nobene prihodnosti.

3. Osnovni vzrok revščine v Istri sta lenoba in neznanje prebivalstva. Na drugi strani pa izmed teh ljudi izvira precej duhovnikov in svetnih uradnikov.

4. Na gospodarskem področju se večno ponavljajo naslednje napake:

a) Glavni istrski pridelek je vino. To je edini pridelek, s katerim bi lahko aktivno trgovali. Vendar pa tako podložniki kot tudi veliko uradnikov in zemljiških posestnikov ne zna ali pa noče znati kletariti. Znanje kletarjenja je osnova za dobro vino. Ker tega ne obvladajo, je tudi prodaja vina nemogoča. Vino ne zdrži do druge jeseni, istrska lenoba in lakota se utopita v njem. Najkasneje v avgustu Istrani že popijejo vse vino.

b) Istrani pridelajo tudi lepo sadje, vendar ga ne znajo mediti ter z njim trgovali. Rabijo ga za živinsko krmo.

c) V Istri rastejo tudi oljke. Ker pa nimajo oljčnih mlinov in se ne spoznajo na pridobivanje olja, ni tudi tu nobenih koristi.

d) V Istri skoraj ni poljskih in stranskih poti.

e) V Istri skoraj ni obrti.

f) Ker je razmeroma malo živine, tudi ne gnojijo. Ni krme in ni hlevske živinoreje. Primanjkuje jim tudi krmilnih rastlin (detelje, krompirja, stročnic). Iz vsega navedenega je razvidno, da je kmetijstvo popolnoma zanič.

Poznavanje vzrokov lakote in revščine nas privede do rešitve problema. Istrska državna cesta je prav gotovo prvo sredstvo za rešitev teh težav. Istra se bo povezala z drugimi kraji, razvili se bosta trgovina in obrt. Tako bo premagana osnova za istrsko apatijo. Obenem pa nam postaja tudi jasno, da je vse, kar je naslonjeno na državno pomoč, skoraj zagotovo izgubljeno. Pomen ima le tista vsota denarja, ki je namenjena za gradnjo ceste. Prispevki za podložnike, uradnike pa tudi za zemljiške gospode še podpirajo njihovo lenobo in neznanje. Redno so prejeli državne predujme, vendar pa le s pomočjo nacrtja še noben Istran ni prišel na delo na cesti. Istran je dovolj len, da ima delo za večje zlo kot pa smrt.

Odstranitev slabega beneškega sosesa lahko zagotovi le najvišja oblast. Za to bi bila potrebna arondacija celotnega polotoka. Odl uvedne konskribcijskega in mitniškega sistema pa bi imela koristi Istra, prav tako pa tudi nemške in madžarske province.

Postavitev glavne šole v Pazinu, ki je določena od Visoke dežele z odlokom 12. prejšnjega meseca, je prav gotovo najvažnejše sredstvo za vzgojo naroda. Šolanje mora biti povezano tudi s poučevanjem vinogradništva, vinarstva in poljedeljstva. Ob tem je ponovno treba poudariti izkušnje, da bo potreben nekajleten premor, v katerem bodo šolani: vsa zemljiška gospostva, gospodarski uradniki iz deželnega gospostva in političnih oblasti ter komisarji in okrožne oblasti. Kajti nemogoče je izkoreniniti neumnost ljudstva in njegove vraže, če so tudi uradniki in zemljiški gospodje prav tako vraževni.

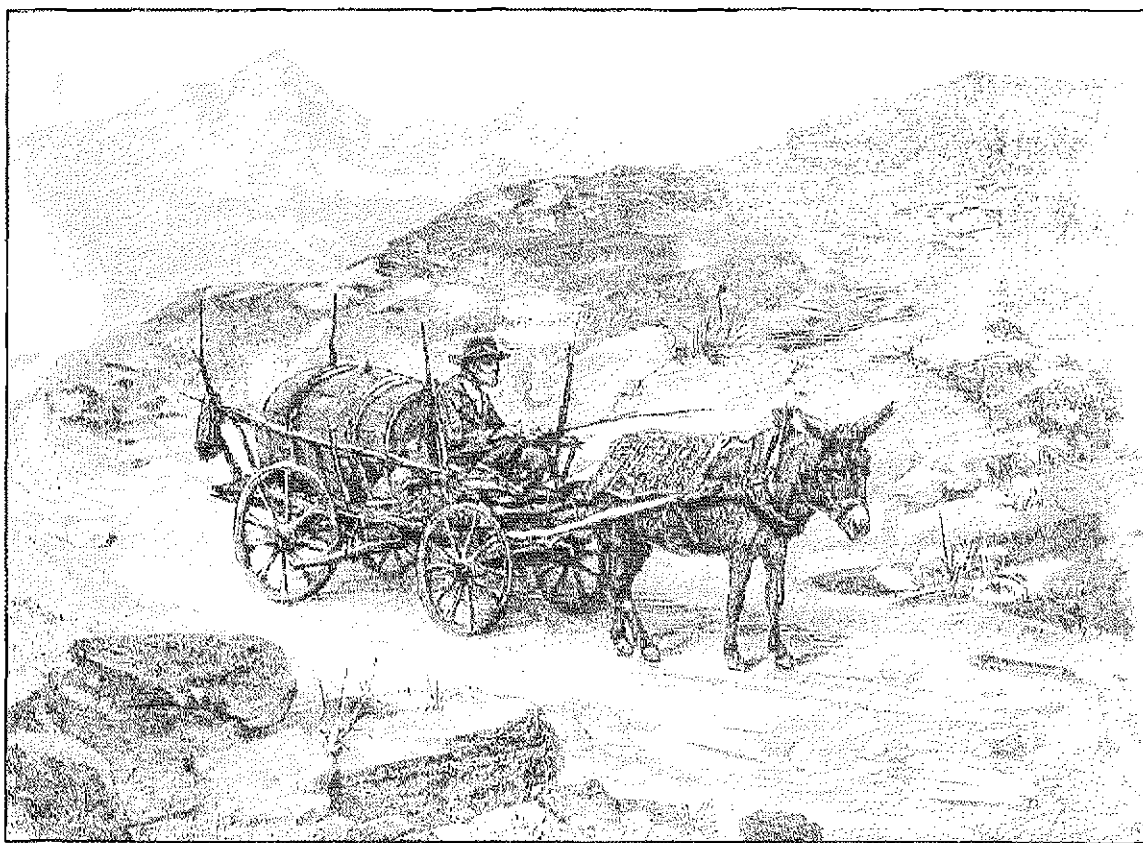
Pomanjkljivosti deželnega gospodarstva, ki so našteje v četrti točki, bi lahko v neki prebujeni provinci odpravili s premijami, ki bi spodbudile boljše gospodarjenje. V barbarski Istri pa morajo to opraviti šole, uradniki in zemljiški lastniki.

Komisariat je po vseh opazovanjih, ki kažejo osnovne vzroke za lakoto in stisko v Istri, sklenil:

1. Da na vlogo cestne direkcije in na vlogo kresijskega komisariata odgovori z okrožnico in tako obvesti vse dominije o starem načinu cestne tlake, ki se bo začela v maju. K temu ga spodbujajo naslednji vzroki, ki jim ni mogoče ugovarjati:

a) Le tako bo po najvišji volji Visokega magistrata mogoče delovati. Ker bogati ne gredo na tlako, ostane revnemu nekaj več kot le dogovorjena dnina. Tako sta oba na dobičku.

b) Če se Istrani kljub tolikanj poudarjeni stiski ne bodo pojavili na delu, kot se je to zgodilo v času med 26. marcem in 15. aprilom,



Manjši voz na štiri kolesa, ki je bil primeren za istrske poti (Die Monarchie, 1891).
A small four-wheel cart suitable for Istrian cart-tracks.

c) bo osebje cestne direkcije po nepotrebnem in zaman plačevano od države.

d) Ali misli komisariat odgovarjati za svojo dolžnost in si bo zato izprosil še eno prilžnost?

2. Radi bi dobili odgovor na to, kje bo tekla cesta. Na to vprašanje lahko odgovorimo z drugimi vprašanji: kako bo cesta v splošnem speljana? Kako doseči, da bo vsaj del Istre deležen ugodnosti, ki jih prinaša državna komercialna cesta? Med seboj bo treba povezati že zgrajene ceste odseke. Neumen je tudi način dela, ki ga zagovarja pazinsko gospostvo, namreč, da delajo hkrati na štirih deloviščih. Prav tako pa je neprimerno tudi to, da bi dninarje plačevala gosposka, kajti:

a) zaradi štirih hkratnih gradbišč bo cestna gradnja počasnejša in Istrani bodo tako kasneje prišli do dobre komercialne ceste;

b) ubožne silijo na delo na gradbišča, ki so oddaljena tudi po 8 do 10 ur hoje; pri pazinskem gospostvu smo izvedeli, da so pošiljali podložnike graditi utrdbe v Trst; če je šel podložnik na delo, ki je bilo oddaljeno 15 ur hoje, bo prišel tudi na delo na Učko; temelj pazinskega predloga sta neznanje in nečimnost, kajti prave osnove za svoje odločitve nimajo;

c) ta predlog bo podprl istrsko lenobo in dokazoval

Istranom, da je zemljiško gospostvo prav tako leno in neumno kot njegovi podložniki;

d) uradnikom gospostva nikakor ne smejo prepustiti nadzora nad cestno direkcijo in njeno blagajno;

e) ker manjka popolna ponudba, cesta do Pazina ne bo tako kmalu zgrajena;

f) pazinska oblast nima nad svojimi podložniki nobene pravne moči, zato je nepomembna ponudba, da bi pazinsko gospostvo samo gradilo cesto s svojimi podložniki ali pa da hoče biti pazinski uradnik cesarsko-kraljevi uradnik; eno in drugo je popolnoma neumno.

3. Edino sredstvo za izboljšanje standarda istrskega prebivalstva je napredovanje cestne gradnje. Da bi ublažili pogoste lakote, so sklenili pogodbo o zaposlitvi 800 istrskih delavcev. Z njimi bodo delali do zaključka del, ne da bi jim država dajala predujme. Tako bosta Visoka vlada in Njegovo veličanstvo obveščena o tem, da je dobrobit Istranov odvisna predvsem od izgradnje te ceste, izdatki zanjo pa se bodo kmalu obrestovali. Državna podpora pa pomeni le podpiranje lahkomi-selnosti in lenobe prebivalstva. Cesar in vlada se bosta prav gotovo znala prav odločiti in podpreti to ponudbo.

4. Če pridobijo za delo 300 do 500 delavcev, je treba vedeti, kje bodo ti najprej delali. Jasen odgovor je,

da tam, kjer bo cestna gradnja najboljše speljana. Tako bo vsaj del Istre deležen ugodnosti, ki jih prinaša komercialna cesta. Zato je treba takoj, ko bo končana cesta od Boljuna do Kastva, uresničiti povezavo te ceste s Kranjsko. To bi moralo biti pri Lipi, kajti le tako bo večji del Istre deležen ugodnosti, ki jih nudi komercialna cesta. Visokemu kresijskemu uradu se uradno sporoči, da je reški kresijski urad glede te povezave istrske in reške ceste poslal noto, ki naj jo sprejme tudi visoki gubernij. Ta pa je odgovoril, da je treba počakati na višji ukaz. Ta nota je bila priložena sporočilu z opombo, da mora cestna direkcija upoštevati navedene koristi. Reška cesta bo povezana in Istrani bodo imeli dvojno prednost in več prehodov. O predlogu celine komisije, da naj bi smer od Boljuna do Lupoglava naredili pred smerjo od Boljuna proti Pazinu, morajo povedati svoje mnenje še dominiji. Pomembno je, po kateri smeri bi izvoz istrske hrane največ pridobil. Ko bo to znano, bo tudi odločeno, katero smer bodo najprej gradili.

5. Komisarjat se ne strinja s predlogom, da bi pri Pazinu lomili kamenje. To ni potrebno in je tudi proti službeni pragmatiki.

6. Ukinejo naj se vsi predjumi. Gospodvom in zemljiškim posestnikom pa je treba predložiti njihovo zane-marjenost in lahkomišelnost. Treba jih je prisiliti, da bodo izboljšali razmere, ki so nastete v četrti točki. Vse stranske ceste morajo biti prevozne in treba jih je tudi vzdrževati. Gospodstva in zemljiški posestniki morajo tudi boljše skrbeti za svoje podložnike, saj je eden od vzrokov revščine in lakote tudi njihova lahkomišelnost in lenoba.

7. V Istri je treba takoj uvesti predilnice in obrtne delavnice. Sedaj ni ne enega ne drugega, čeprav se Istrani brez tega ne morejo obdržati. V času, ko bodo končane te zgradbe, bo končana tudi državna cesta. Istra bo povezana z ostalimi deželami avstrijskega cesarstva in bo tako imela večje možnosti za razvoj.

Nekateri od teh predlogov bodo učinkovali takoj, drugi nekoliko kasneje, pri tem slabem stanju pa sredstva ne morejo biti drugače razporejena. Uporabljati je treba obojna, sicer se bo država naprezala brez potrebe, izdajala bo sredstva, podložnik pa bo še vedno prepuščen tuji pomoči. Obenem pa se bo tako še vedno podpirala premalo uvidevna zemljiška gospodstva.

Reka, 24. aprila 1788" (A.S. - GUB.ARH. 1787-1794, fasc. 258 - 1787-1790).

Ob novici, da se bodo dela na istrski cesti obnovila, se je oglašil tudi pazinski prokurator Josef Kaligarič s prošnjo za pomoč. Po njegovem mnenju problema ni mogoče rešiti z najetimi delavci, ki bi bili plačani po 9 krajcarjev na dan. Svoje mnenje je utemeljeval s tem, da je gradbišče na Učki zelo oddaljeno, da je hrana draga, tako da ljudje s tem denarjem komaj krijejo lastne stroške in jim ne ostane nič za družino. Po njegovem tudi kasneje, ko bo cesta zgrajena, ne bo nič boljše. De-

zeli bi pomagali tako, da bi na delo poklicali podložnike. Bil je tudi mnenja, da bodo mitnice ob istrski cesti še bolj osiromašile domače prebivalstvo, ki ima vse revnejšo zemljo in že kupuje hrano drugje. Zahteval je, da naj se prebivalstvu omogoči, da brez težav kupuje hrano v beneški Istri. Prav tako naj bi prebivalci imeli tudi možnost, da bi za letnih 600 florintov kupovali beneško sol. Menil je, da bodo dajatve, ki jih je bilo prebivalstvo dolžno gosposki, še povečale njegovo revščino. Na to mnenje je odgovorila oblast na Dunaju in prokuratorja opozorila, da je pri odločitvah treba osvetliti vse okoliščine, ne pa samo odklanjati nekaterih.

Maja leta 1788 so dela obnovili, saj je dvorni dekret odobril 6000 gld za nadaljevanje del. Najpomembnejše vprašanje je bila povezava med istrsko in reško cesto. O tej povezavi so govorili sicer že leta 1785, podrobneje pa leta 1786.

Pomena te povezave sta se dobro zavedala tako graški kot tudi reški gubernij. Leta 1788 so končno sklenili, da je to povezavo treba ohraniti. Idejne načrte sta pripravila dva inženirja. Za kranjsko stran inženir Lieber, za reško pa inženir Gnamb. Kompetenta komisija, ki so jo sestavljali okrožni komisar baron Bentl, inženir Lieber, tajnik Vuchler, predstavnik vlade grof Barkotzy, inženir Gnamb, si je ogledala predvideno traso in tudi okolico. Po ogledu terena je bil sprejet Lieberjev predlog, da naj bo križišče v Kastvu. Taka povezava med istrsko in reško cesto je pomenila večje gradbene stroške, ker se bo podaljšala cesta proti Lipi. Ugodnost je bila v tem, da je cesta takoj za Reko pridobila na višini, pomembno pa je tudi to, da bo cesta potekala skozi več večjih krajev. Ozirati so se morali tudi na želje kavalirja Thierija, ki je za reško cesto prispeval 2000 gld. Kastav je v tem času že imel povezavo z Voloskim.

Obnovile so se tudi razprave o tem, ali naj cesto gradijo s tlako ali z najeto delovno silo.

Za vse te načelne prepire so zapravili precej dragocenega časa, ki ga je bilo potem na trasi nemogoče nadomestiti. Lieberjeva poročila o delu so postala zelo podrobna in opremljena s skicami težavnega terena in zahtevnejših odsekov gradnje. Ko je oktobra 1789 Lieber dokončal svoj načrt o povezavi reške in istrske ceste, je bila mogoča primerjava obeh projektov. Oblasti so še enkrat pregledale oba načrta o križanju istrske in reške ceste.

Ko so v letu 1790 nadaljevali z gradnjo istrske državne ceste, so se nadaljevali tudi stari nesporazumi. Pazinske oblasti so se ponovno pritožile, da je cestna direkcija najela delavce na akord. Trdile so, da je to delo istrskih revežev, delavci na akord pa naj bodo le dopolnilo. Na Dunaju so bili že naveličani tega večnega prerekanja, zato je vlada naročila guberniju v Gradcu, da je sicer treba upoštevati revščino Istranov, da pa je tudi cesto treba že enkrat zgraditi. Marca leta 1790 je svoje mnenje o nadaljevanju cestne gradnje in o pri-

tožbah pazinskih oblasti povedala tudi postojnska kresija. Ob vprašanju gradnje državne ceste se je spomnila še na stranske ceste in ceste, ki so potrebne za povezavo. Pomembno je bilo, da so določeni deli državne ceste dosegljivi tudi po stranskih cestah. Ob popravilu teh cest je postojnska kresija zahtevala, da se denar ne porabi le za reševanje istrske revščine, pač pa naj bodo ceste popravljene tako, da bodo prevozne in da jih ne bo takoj uničila zima. Ko bo to narejeno, bo pomembna tudi gradnja cestnih odsekov med Boljunom in Pazinom ter med Vranjo in Lupoglavom. Cestna direkcija naj bi dela poverila posameznim občinam, ki bi bile odgovorne za delo na svojem odseku poti. Po mnenju postojnske kresije je bilo nadaljevanje gradnje istrske državne ceste nujno, če se hočejo Istrani izkoptati iz revščine. Vendar pa bi morali cestna direkcija in pazinska oblast končno sprevideti, da le hitrejša gradnja nekaterih ključnih odsekov poveča pomen celotne cestne gradnje. Tako naj se na akord naredijo odseki ceste od Zatke do Kukičev in prav tako tudi odseki med Boljunom in Pazinom in od Vranje do Lupoglava. Kresija je bila mnenja, da bi se za to delo morale povezati cestna direkcija, oblast v Pazinu in zemljiški posestniki. V razpravo o cestni smeri okrog Učke je posegel tudi gubernij v Gradcu. V marcu je prispel njegov predlog. Po tem predlogu naj bi šla cesta mimo potoka Boljunščica na tej strani Učke do Zatke pod Veprincem na drugi strani gore. Dobrih 22 km (tri milje) te ceste je bilo že povsem narejenih. Ta del, ki je bil končan, je bil sredina celotne ceste in je bil še povsem brez pomena, ker žal še niso bile zgrajene povezave na eni strani proti Pazinu in na drugi strani od Zatke do Lipe oziroma od Zatke do Kukičev, kjer bi se povezala s kastavsko privatno stransko cesto, ki je šla nato naprej proti Reki. Najnujnejši del povezave je bil dolg 3,79 km (2000 seznjev). To gradbišče je ležalo en dan hoda iz Istre in zato si cestni inženir ni upal pregovarjati Istranov, da bi ta odsek delali na akord. Skušal ga je delati v režiji, zaključke tostranskega konca ceste pa je dal na akord posameznim skupnostim. Šele ko bo ta gradnja dokončno narejena, se bo pokazalo, koliko se bo dalo narediti z denarjem, ki je bil določen za to cesto, za most pri Boljunu in za dokončanje obeh delov poti - pri Pazinu in pri Lipi. O tej gradnji je govoril tudi cestni inšpektor iz Pazina Martin Godina. On je poudarjal predvsem to, kako potrebna je cesta, da se bo zmanjšala revščina v Istri.

O dogajanju v letu 1789 na državni istrski cesti je postojnska kresija poslala poročilo guberniju v Gradec. V tem poročilu je po točkah pojasnila nekatere dogodke.

1. Kako je bilo z odločitvijo kastavskega gospostva, da naj njegovi podložniki ne hodijo na cestno tlako v Istro in o škodi 44 florintov in 11 krajcarjev, ki jo je zato utrpel cestni fond, bo dokončno odločila preiskava.

2. Zakaj ljudje niso prišli na tlako? Zato ker so jih

klicali v času trgatve in v času, ko se je pripravljala reorganizacija davkov, zato je razumljivo, da ljudi ni bilo na tlako.

3. Manjkajočih 3,79 km (2000 seznjev) ceste, ki bi omogočala povezavo, da bo istrska državna cesta sploh dobila svoj pravi pomen in se bo ta del Istre lahko povezal s Kastvom in Reko, tudi ni tak hud problem. Cestna direkcija je zaračunala ceno gradnje 1,896 m (enega seznja) na 3 florinte, kar zneso 6000 florintov za ves odsek. Del tega denarja tako že imajo, drugega pa bodo tudi pridobili.

4. Pomembnejše se jim zdi vprašanje, kdo bo vzel v zakup celotno cesto, ki je dolga 24,65 km (13.000 seznjev). Nasprotovanja med cestno direkcijo in občinami so namreč zelo huda, kljub temu pa bodo cesto morali odpreti za promet. Spore bodo morali rešiti na najvišjem mestu.

Poletj leta 1790 so v postojnski kresiji kar naenkrat začeli dvomiti o tem, če je stranska povezava od Kukičev proti reški cesti pri Sv. Matiji res primerna. Predvidevali so, da bo cestna povezava med Boljunom in Kukiči zgrajena že v letu 1790.

Graški gubernij je svoje pomisleke poslal leta 1791 v vednost reškemu guberniju, ki pa je še vedno zagovarjal načrt inženirja Gnamba. Primerjava obeh načrtov je pokazala, da zahteva Gnambov načrt za del ceste od Reke do križišča z istrsko cesto, ki pa ni obsegal niti polovice poti proti Lipi, 20.389 gld in 18 kr. Lieber je za pot od Reke do Lipe preračunal stroške na 37.225 gld in 18 kr. Gnambov načrt je uničeval tudi precej plodne zemlje in cesta je bila občutno daljša. Dražje vzdrževanje njegove smeri bi padlo v breme Kranjske. Cesta bi bila lahko krajša, najslabše pa je bilo, da je po načrtu izgubljala že pridobljeno višino. Sporni del ceste je bil po mnenju graškega gubernija nepotreben, ker že obstoja ceste, ki vodi z obale v notranjost, ob obali pa se ljudje in tovari prevajajo s čolni in ladjami.

Od inženirja Lieberja je gradnjo leta 1792 prevzel inženir Schemerl, ki je najprej zahteval denar, da bi lahko nadaljeval z deli. Vlada pa je v tem času prepovedala vsakršna nakazila državnega denarja. Inženir Schemerl se je najprej potegoval za to, da bi mu izplačali vsaj ostanek iz prejšnjega obračunskega leta. Z delom je bil pripravljen začeti takrat, ko bo dobil potreben denar, 3646 gld in 6 1/4 krajcarja iz preteklega leta in 6000 gld predjuma. Zaradi prevzema del je potoval v Istro, potem pa predložil podroben načrt za celotno delo. Maja leta 1792 je prišlo z Dunaja sporočilo, da smejo inženirju Schemerlu iz državne blagajne izplačati denar, ki je ostal iz prejšnjega leta, hkrati pa so ga opozorili na težke razmere v državi. Denar iz prejšnjega leta je inženir Schemerl dobil v juniju, glede predjuma 6000 goldinarjev pa je dvorni dekret dovolil le izplačilo 3000 gld. Septembra je Schemerl zaprosil še za 4000 gld, ker so bila dela na cesti težja, kot je pričakoval. Potreboval je še 170 mož, ki so morali biti

izučeni minerji in zidarji. Ti so zahtevali za klesanje skal in zidanje podpornih zidov za 7.584 m široko cesto 1 gld in 25 kr več, kot je bila dogovorjena vsota. Stroški so naraščali tudi zaradi zidave podpornih in opornih zidov, zaradi predelov, kjer je bilo treba cesto klesati v skalo. Del ceste so gradili s tlako, del pa s pogodbenimi delavci. Gradnja se je vlekla že osmo leto. Poleti 1792 so dela na istrski cesti tekla po načrtu.

Ob koncu julija je ostalo za delo še 29,79 km (15.711 sežnjev), od dogovorjenega denarja pa so razpolagali še z 28.404 gld in 14 1/2 kr.

Razmere so bile take: čez travnik pod Pazom so ob potoku naredili 201 m (106 sežnjev) dolgo obojestransko ograjo, ki je bila visoka 0,5 m (1 1/2 čevlja).

Čez polja ob potoku so postavili 0,5 m (1 1/2 čevlja) visoko ograjo ter izkope, ki so segli 0,5 m (1 1/2 čevlja) v globino in bili dolgi 72 m (38 sežnjev).

Na drugi strani potoka so postavili navadno ograjo, ki je bila dolga 169 m (89 sežnjev).

Čez polje so potekala tudi običajna dela v dolžini 142 m (75 sežnjev).

Pred lesenim mostičkom so zgradili obojestransko ograjo, ki je bila dolga 9,5 m (5 sežnjev).

Mostiček je bil na zidanih stebrih, ki so bili visoki 1,89 m (6 čevljev), na njem je bila obojestransko ograja, ki je bila dolga 2,8 m (1 1/2 sežnja).

Na drugi strani mostu bodo morali zgraditi 2,3 m (2 1/2 čevlja) visok zid, ki bo dolg 28,4 m (15 sežnjev).

Delavci so v juliju naredili tudi odsek, dolg 161,3 m (180 sežnjev).

V juliju je bil popolnoma končan 947,7 m (509 1/2 sežnja) dolg odsek. Za vsa dela so plačali 788 gld in 42 kr. Tako je ob koncu julija ostalo za izdelavo še 28,9 km (15.201 1/2 sežnja), od odobrenega denarja je ostalo še 27.615 gld in 35 1/4 kr.

Sredi septembra je vlada na Dunaju sporočila, da odobri še zahtevanih 4000 gld za nadaljevanje gradnje. Denar bo pritekal postopoma. Oktobra je to potrdila tudi ljubljanska oblast. Inženir Schemerl pa se je ob vseh teh težavah odločil še za en način dela z domačim prebivalstvom. Ker se je z deli že zelo mudilo, je proti Juriju Ambrosoviću (Ambrosovich) iz vasi Selo predal delo na akord. Pogodbo o tem je poslal vladi v vednost.

"Pogodba o tem, da je cestni in gradbeni direktor Kranjske dežele inženir Joseph Schemerl predal gradbeno dela na akord proti Juriju Ambrosoviću iz vasi Selo:

1. Prota Ambrosović prevzema na akord dela na odseku ceste med Gologorico in Pazinom.

2. Obvezuje se, da bo ta del ceste gradil tako, kot je sklenjeno in predpisano. Da bo cesta pravilno speljana v klancih kot tudi v ravnini, da bo pravilno gradil podporna zidove in za ta dela uporabljal največje kamne, ki jih najde. Širina ceste mora biti v ravnini najmanj 4,74 m, v hribovitih predelih in na izogibalščih pa 5,68 m, na ovinkih 6,32 m do 7,58 m. Poskrbeti mora za močne obcestne kamne. Cesta mora biti pri-

memo napeta, vsaj en čevelj (0,316 m) na debelo tlakovana s kamenjem. Zgornja plast mora biti dobro potolčena in posip ne sme biti brez mešanice peska in zemlje, dokler osebje cestne direkcije ne pregleda ceste in ugotovi, da je primerna. Kjer je potrebno, naj zgradi tudi stranske jarke.

3. Obvezuje se, da bo poleg štirih velikih mostov naredil tudi vse manjše mostove in tlakovane obcestne kanale.

4. Direkcija mu prizna stroške za dovoz kamenja, če bo to nujno potrebno.

5. Za vsak tekoči seženj (1,896 m), ki bo zgrajen tako, kot je zgoraj opisano, pripada proti 1 gld in 30 kr.

6. Delo bodo nadzorovali vsak teden in bo tedensko tudi plačano. Prota mora položiti 60 ducatov varščine.

7. Prota se obveže, da bo vsa dela izvajal čim bolj natančno. Od marca 1793 dalje bo vse dokončal v šestih mesecih.

8. Če dela ne bodo opravljena tako, kot je sklenjeno v pogodbi, se prota obveže, da bodo popravila opravljena v njegovo breme.

9. Če bo delo dobro opravil in to prej kot v šestih mesecih, bo dobil še delo na cesti proti Lupoglavu. Če tega ne bo izpolnil, bo dela dobil nekdo drug, kajti cesta mora biti gotova v enem letu.

10. Sto ducatov bodo proti nakazali takoj, ko bo lahko dokazal, da je intabuliran pri svojem zemljiškem gospodstvu.

11. Proti Juriju Ambrosoviću bodo nakazali pravičen in pravičen znesek za njegovo delo.

Vse zvesto in brez pritiskov podpisano. Narejeni sta dve popolnoma enaki pogodbi. Ena pripada proti Juriju Ambrosoviću, druga pa direkciji.

Belaj, 8. novembra 1792."

Pogodbo je podpisal lastnoročno inženir Joseph Schemerl, prota Jurij Ambrosović se je podkrižal, zanj se je podpisal uradnik.

V januarju 1793 je Schemerl dvakrat pisal deželni oblasti zaradi ceste v Istri. Denar je bil še vedno najvažnejše vprašanje, kajti potrebovali so ga več, kot je bilo predvideno v načrtu. Inženir se je upiral zamisli, da bi dela na cesti ponovno ustavili. S pomočjo zgoraj omenjene pogodbe so se dela nadaljevala. Vzdrževati je bilo treba že narejene predele. Za vse skupaj bi potrebovali 10.000 gld, vendar pa je bila v letu 1793 na celotnem Kranjskem za cestna dela na razpolago le polovica te vsote (AS. - GUB.ARH. 1787-1794, fasc. 255 1/2).

V januarju 1793 se je postojnska kresija pritožila kranjskim deželnim stanovom v Ljubljani, da pazinska oblast ne plača inšpektorja, ki je nadzoroval in pregledoval istrsko cesto. Cestni inšpektor je bil takrat Alois Krail. Še v aprilu mu niso poplačali vsega dolga. Dolžni pa so mu bili že 525 gld. Vprašanje plačevanja inšpektorja se je vleкло skozi leta, leta 1800 pa je inšpektor Krail umrl.



*Istrski tovornik (Die Monarchie, 1891).
An Istrian carrier.*

V letih od 1793 do 1800 je postojnska kresija vsako leto dobila neko manjšo vsoto za popravila cest v Istri. Tako so v letu 1794 odobrili vsoto 50 gld, ki jo je cestni inšpektor smel porabiti po lastni presoji. V začetku tega leta se je oglasil tudi inženir Joseph Schemerl, ki je opozoril kranjske stanovne, da cestni inšpektor že dve leti opozarja, da je treba nekatere predele na istrski cesti temeljito popraviti. Stanovi naj zato pazinskemu komisariatu nakažejo predujem, ta pa ho odobreno vsoto razdelil med gospostva Lupoglav, Belaj in Pazin. Pazinski komisariat naj bi izplačeval delavce po seznamih, ki bi jih pripravili omenjeni trije dominiji. Tudi leta 1795 so bile potrebe po denarju precej večje, kot je bilo odobrenega predujma. Za popravila bi morali tokrat prispevati v distriktih gospostva Pazin, Kastav, Kozljak, Lupoglav. Tudi to leto so dobili le 50 gld predujma. Leta 1796 je postojnska kresija odobrila 100 gld predujma, naslednje leto pa kljub elementarnim nesrečam spet le 50 gld. Na zemljevidu iz leta 1797 je jasno zarisana cestna povezava od Pazina do Lipe. Šla je skozi Novake, Paz, čez Učko do Veprinca in od tu naravnost proti severu proti Lipi. Tu se je priključila na poštno cesto Trst - Materija - Podgrad - Lipa - Reka. Lipa je postala pomembno križišče. Med istrsko in reško cesto je bila cestna povezava, ki je vodila skozi kraj Kastav (Lago-Rossit, 1981, 265-266).

V letu 1800 je morala provincialna stavbna direkcija dovoliti 600 gld predujma, da so lahko popravili most na istrski državni cesti pri Boljunu. V Ljubljani so tega leta nakazali 50 gld za popravilo istrskih cest, ki so jih prizadele naravne nesreče.

Zdi se, da so se v novem stoletju zavedli, da tako ne bo šlo več naprej. Leta 1801 so kranjski stanovni nakazali stavbni direkciji 300 gld za gradnjo pazinskega mostu

ter dovolili 700 gld za vzdrževanje istrske ceste. Leta 1802 je postal nadzornik istrske državne ceste Joseph Potay (Battal), pripadala mu je letna plača 300 gld. Leta 1805 so za popravila istrskih cest, ki so jih prizadele naravne nesreče dovolili 200 gld. Še v avgustu tega leta inšpektor ni dobil niti svoje plače niti denarja za popravilo cest (AS.-Stan III. Reg. III, fasc. 40/ 1793-1808, s. 156).

V nadaljevanje cestne gradnje v Istri pa so s svojimi načrti že posegli Francozi.

Razen z dvema velikima cestama so bili kraji v avstrijskem delu Istre med seboj povezani le s potmi in stezami.

V severnem delu avstrijske Istre, ki je spadal v drugi polovici 18. stoletja v postojnsko kresijo, so bile cestne povezave še kar ugodne. Težave so povzročala predvsem zelo kamnita tla. Kraji, ki so ležali v bližini poštne ceste, so bili z njo povezani s potmi, ki so bile bolj ali manj primerne za ježo, vedno pa so bile primerne za pešačenje. Iz vasi Klana je do poštne ceste vodila pot, po kateri so lahko celo vozili z lahkimimi vozovi. Ostale poti, ki so ta kraj povezoval z veliko cesto, pa so bile večinoma pešpoti, po nekaterih se je dalo s težavo tudi jezdit. V okolici vasi Lisac so bile ceste nekoliko boljše, saj so bile primerne tudi za ježo. Domačini so po teh poteh vozili z voli. Vasi Klana in Studeno je povezovala kar dobra pot, ki je bila skoraj v celoti prevozna. Poleg te poti je bilo še nekaj slabših, ki so bile primerne le za pešačenje.

Iz vasi Sušak so vodile poti, ki so bile vse primerne za ježo, domačini so po njih vozili z volovsko vprego. Po poti, ki je vodila do vasi Drenovica, so tudi vozili. Drenovico in Studeno je povezovala pešpot, po kateri je bilo mogoče jezdit.

V kraju Sv. Matija je bila mitnica, skozenj je peljala poštna cesta. Z drugimi kraji je bil kraj povezan še s pešpotmi, po katerih pa se je dalo tudi jezdit. S trgov Kastav ga je vezala cesta, ki je bila primerna za vožnjo. Ker pa je bilo na njej kar nekaj strmih vzponov, je bila precej težavna za težke tovorne vozove. Trg Kastav je bil s cestami povezan z Brgudom, Rukavcem in Voloskim. Te ceste so bile prevozne z lahkimimi vozovi, so se pa zelo hitro kvarile. Za težke vozove so bile neprevozne, ker je bilo na njih preveč kamenja in ker so bile preozke. V samem Kastvu je bila cesta ponekod široka le 3 do 4 korake, na obeh straneh ceste pa so strnjeno stale kamnite hiše, tako da se težki tovorni vozovi niso mogli srečevati. Do hiš, ki so stale izven obzidja, so vodile le pešpoti, po katerih so domačini tudi jezдили.

Do vasi Rukovac je vodila le pešpot, po kateri se je sicer dalo tudi jezdit, vendar pa je bila tako kamnita, da je bila za konje skrajno neugodna. Pot, ki je povezovala vas Brgud z vasjo Žejane, je bila še za pešce težko prehodna. Ker je bilo ozemlje med Brgudom in Žejanami zelo kamnito, so bile tudi druge poti in steze bolj primerne za pešačenje kot za ježo.



*Z volovsko vprego so vozili tudi nevestino halo (Die Monarchie, 1891).
Bride's dowry was also carried by the yoke of oxen.*

S podobnimi cestnimi težavami se je spopadalo tudi ozemlje pazinske grofije. Tem težavam pa je treba pristeti še to, da sam Pazin skoraj do konca 18. stoletja ni imel dobre cestne povezave z notranjostjo. Kako so gradili istrsko državno cesto, ki bi morala povezovati Kranjsko s Pazinom, smo že videli. Vasi in kraji v grofiji so bili med seboj povezani s pešpotmi, po nekaterih se je dalo tudi jezdit. Take so bile povezave med vasema Kašcerga in Zamašk, podobno je bilo tudi v okolici trga Gračišče. Tu so poti prečkale še grape, ki so že tako slabe povezave še oteževale. Prav tako so bile slabe tudi poti do vasi Novake. Ob deževnem vremenu so bile poplavljenе in popolnoma neprehodne. Poplavljal je potok Novaščica. Ko se je umaknil v strugo, pa je pušcal za seboj močvarjo. Samostan Sv. Peter v gozdu je bil z okolico povezan s potmi, ki so bile primerne tudi za lahke vozove. Poti so bile precej kamnite, kar je oteževalo vožnjo. Razmeroma dobre so bile poti v okolici vasi Kinga in Tinjan. Z malimi popravili bi jih lahko usposobili za vsakršna vozila. Čeprav so bile zaradi kamenja težko prevozne, so domačini po njih vozili. Vse so bile široke 4 do 5 korakov. V okolici vasi Trviž so bile ceste ozje, široke le 3 do 4 korake, bile so tudi precej strme, vendar pa je bilo po njih mogoče voziti z lahkimi vozovi. Vse te poti so imele kamnita tla.

Slabše kakovosti so bile ceste v okolici vasi Kršikla, Butonilja in Crdoselo. Bile so pešpoti, po katerih se je dalo tudi jezdit, nekatere so prečkale globoke grape, ki so onemogočale ježo in ovirale pešačenje. Samo mesto Pazin je bilo skoraj do konca 18. stoletja povezano z

okolico le s pešpotmi. Čez hudourniški potok Novaščico so zgradili 30 korakov dolg most. Poti v okolici Pazina so bile primerne tudi za ježo, vendar pa so jezdeca ovirale številne grape, ki so prečkale poti. Med Pazinom in Beramom je peljala še kar dobra pot, po kateri se je dalo tudi voziti z lahkimi vozovi. Oba kraja so povezovala še druge poti, ki so bile primerne za pešačenje ali za ježo. Z lahkim vozom se je bilo mogoče pripeljati do vasi Gračišče, do vasi Lindar so ljudje prišli le peš ali na konju. Pešpoti, ki so bile primerne tudi za ježo, so vodile tudi do vasi Cerovlje in Previž ter do vasi Borut, Lesičine, Gorenja vas, do gradu Lupoglav, do vasi Brest, Vranja, Boljun, do gradu Belaj, pa do vasi Paz, Gradinje, Grobnik-Stupica, Gologorica, Skopljak, Draga, Sušnjevica, Nova vas. Nekateri odseki teh poti so bili še posebno težavni ali pa nevarni, ker so poti prečkale groboke grape. Vse te poti so bile zelo kamnite. Te vasi so si precej obetale od novic, da bo proti Pazinu zgrajena državna cesta, ki naj bi šla tudi mimo vasi Vranje in Paz. Državna cesta bi morala biti zgrajena po predpisih, ki so veljali v vsem avstrijskem cesarstvu. Široka bi morala biti 3,7 do 4 m (12 do 13 čevljev), na obeh straneh bi morala imeti ograjo, prav tako tudi občestne järke. Zgrajena bi morala biti zelo trdno in čez grape bi morali zgraditi mostove in mostičke.

Vasi Sv. Ivanac, Cerje in Žminj so imele nekoliko boljše povezave. Domačini so tu vozili tudi s težjimi vozovi, čeprav je bilo to zaradi kamnitih tal včasih tvegano. Ceste v okolici vasi Sv. Ivanac bi lahko z manjšimi popravili usposobili, da bi bile primerne za vožnje

z vsemi vrstami voz, saj so bile široke 3 do 4 korake, ceste v okolici vasi Cerje pa so bile široke celo 4 do 5 korakov. Še najslabše so bile ceste v okolici vasi Žminj.

V okolici vasi Tuljak so bile le pešpoti. Na vzpetini so bile zgrajene deloma zaradi preveč kamnitih tal, deloma zaradi zamočvirjene doline. Domačini so po teh poteh tudi vozili. Do trga Moščenice so vodile pešpoti, po katerih se je dalo jezditi in tovoriti le na mulah. Take so bile tudi poti proti gradu Berseč. Poti proti gradu Kozljak so bile že v Valvasorjevem času še najbolj primerne za koze in tudi sto let kasneje ni bilo nič bolje. Do gradu Kršani je peljala vozna pot, druge poti proti vasi Kroska so bile zelo slabe, med gradom Kršani in vasjo Tuljak pa je bil zgrajen tako dober most, da ga je lahko prečkal tudi težji voz.

Proti trgu Picen je bila povezava slabša. Pot je sicer bila prevozna, vendar pa kar precej nevarna. Številne grape, ki so jo sekale, so premagovali z zidanimi mostički, ki jih je že precej načel čas in niso bili več varni. Ob poplavih je bila pot nevarna in včasih tudi neprehodna. Domačini so po teh poteh vozili z volovsko vprego, ceste so bile široke 5 do 6 korakov. Z nekaj popravili bi bile lahko povsem prevozne. Vendar pa je bil na teh poteh trden le most, ki je bil zgrajen čez hudournik pod trgom. Proti Grašiču je vodila pešpot, po njej se je dalo tudi jezditi, široka je bila 4 do 5 korakov, vendar bi jo morali za vožnje temeljito popraviti. Druge poti so bile strme, prehodne so bile le ob lepem suhem vremenu in še to samo za pešce. Ob deževju in pozimi so bile zaradi deročih potokov neprehodne. Do gradu Šumberk se je dalo priti le po pešpotih, ki so bile

primerne tudi za jezo. Imele so kamnita tla in bile so tudi precej ozke, široke le 2 do 3 korake.

Trg Lovran so z okolico povezovale le pešpoti. Za jezo na konjih so bile prenevarne, po njih so jezdili in tovorili le na mulah. Podobno je bilo s potmi v okolici Opatije in Voloskega. To so bile pešpoti, po njih so jezdili le v skrajni sili. Zato je bil promet usmerjen proti morju (Josephinische Landesaufnahme, 1763-1787).

Varnost na istrskih cestah je bila v 18. stoletju podobna kot drugje v avstrijskem cesarstvu in v ostali Evropi. Ob poštni cesti so na potnike ali na zanimiv tovor prežali cestni razbojniki. Varnost potnikov in blaga v poštni kočiji je morala zagotoviti država, ker je bila cesta njena last, pošta se je tej obveznosti izognila. Ob koncu 18. stoletja je bilo eno od pomembnejših vprašanj vprašanje, kako pošiljati večje vsote denarja. Ker je zlata primanjkovalo, so pošiljali srebrni denar. Oblasti so bile v večnem strahu, da bodo na cestnem odseku med Pazinom in Trstom pošiljko denarja napadli cestni roparji. Zelo so bili zaskrbljeni za poti okoli Pazina, po katerih so se potikali "Benečani". To je bil tudi eden od izgovorov za zavlačevanje plačila cestnemu inšpektorju Kraillu. Iz postojnske kresije pa so odgovarjali, da o kakšnih cestnih razbojnikih niso slišali in so zavlačevanja plačila neopravičljiva (AS. - Stan. III, Reg. III., fasc. 40/1793-1808, s. 156).

Propad beneške republike in nastanek Ilirskih provinc sta tudi v Istri odprla novo poglavje, tako pri gradnji cest kot tudi v odnosu do cestnih razbojnikov in v razmerju do domačega gospodarstva.

SOME INTERESTING POINTS ABOUT TRAFFIC CONNECTIONS IN AUSTRIAN ISTRIA IN THE 18TH CENTURY

Eva HOLZ

Historical Institute Milko Kos of ZRC SAZU, SI-1000 Ljubljana, Novi trg 4
ZRS Koper, SI-6000 Koper, Garibaldijska 18

SUMMARY

Good traffic connections are of great importance for the economy and general development of a region. In this article I have tried to present traffic conditions in the Austrian part of Istria in the 18th century and for comparison I have used Valvasor's description of the same territory in the 17th century.

Janez Vajkard Valvasor, our renowned polymath, wrote extensively on the economic and traffic conditions in the Austrian part of Istria in the 17th century. In his book "Slava vojvodine Kranjske" he presented the Austrian part of Istria as the fifth part of the Kranjska duchy. He described geographical characteristics of this part of Istria, its flora and fauna, its inhabitants and their characteristics. Special emphasis in his description of flora was laid to large chestnut and hazelwoods. Chestnuts and hazelnuts were at that time exported to other parts of the Austrian empire. He spoke about important places, towns, squares and monasteries and stressed that he would not write about the villages because their appearance as well as the way of life in them were so similar to each other.

According to his writing, Istria seemed like a fairy country. Its inhabitants were hard-working and inventive, skillful craftsmen, brave sailors and able farmers, especially wine growers.

He praised Istrian wine and Istrian maroni chestnuts. Judging from his description, the inhabitants of this part of Istria did not have any special problems in trading and linking with other parts of the Austrian empire and Venetian Istria.

In the 17th century the problems with traffic were the same for all the inhabitants of the Austrian empire. The Europeans of that time knew the so-called main roads and roads for mail-coaches or letter-carriers, state roads and roads of various lower categories.

They were all badly maintained and travelling along them was dangerous. Common people walked on foot, noblemen rode their horses or had themselves carried in stretchers which could be afforded also by wealthy townspeople. When Valvasor speaks about riding along Istrian pathways he mentions horses suitable for such rides. The Karst horse is quiet, patient and used to walking on difficult rocky paths, whereas the German horse is too big and clumsy for that. It also gets tired too quickly. A mule is also mentioned for riding and carrying loads. Despite his enthusiastic description of Istria, Valvasor remained very objective. He did not forget to mention some deserted and devastated regions.

In the 18th century the conditions in Istria changed drastically. The connection of Istria with the rest of the Austrian empire by post roads did not suffice any more. In the second half of the 18th century a state road was built in order to make a better connection between Pazin, the capital of the Pazin county, with the Austrian part of Istria and the Postojna administrative district to which the Pazin county was subordinated.

It was built according to the current rules and regulations of the Austrian empire.

The road with moderate inclinations had to be wide enough for two heavy waggons to meet. All the necessary additions, such as verges, fences and ditches to carry off rainwater, had to be built. The construction of the Istrian state road went on for several years due to disputes between road experts who could not agree on whether to hire workers for the construction or to use the serfs. Experts such as miners who were mainly soldiers, carpenters and builders had to be hired already. There was also a social issue present.

The authorities in Pazin believed that the road under construction saved people from hunger and poverty. Such an attitude was an obstruction to a smooth advancement of the road construction. Eventually the authorities in Vienna got tired of delays and the never ending requests for help. A resolution was passed that poverty in Istria had to be taken into consideration and that the road had to be completed. Unfinished road would certainly not save Istrian economic problems. The people of Istria would overcome poverty only by good road connections with the rest of the empire, where the crops, fruit, wine, chestnuts and spices would be exported, and by establishing a big workshop where craftsmen would be employed. The development of its own economy would make the Istrians more confident.

The slow construction of the Istrian state road was also caused by disputes between the Pazin authorities and the Postojna administrative district and disagreements between the administration of Postojna and Gradec. They disagreed on the nomination of a new road supervisor in Istria and where the link-up of the state roads of Istria and Rijeka should be. They could not agree on how to build the road: in different places simultaneously or in one, which are the most appropriate places to start work and which are the poorest to employ people. The authorities in Pazin spoke in favour of sending the serfs away to remote places but many of them did not even come to work. Due to the slow progress of the road construction, time-work was introduced towards the end of 1792 on the mayor parts of the road. Another reason for the disputes was the shortage of money which was scarce also in the 19th century.

In the period of the French Wars the administration in Istria changed and the conditions of the road construction with it. The French sovereignty was too short to bring any serious changes.

Towns, squares and villages of the Austrian Istria were connected with paths of lower categories. Those were paths along which people walked on foot, on some it was even possible to ride a horse or with yoked oxen. The designers of the state road emphasized the importance of maintaining the side roads, but despite their efforts the maintenance was neglected due to the lack of money. The side roads were dangerous and impassable after storms.

In the middle of the 18th century (1763-1787) the country of the empress Mary Teresa was topographically registered and measured. The register of towns, places and roads in Istria was made by her soldiers, of course from a military point of view, focusing on the settlements, buildings, water supply, territory and its diversity, roads and chances of defence or attack. As the roads were treated as something to be massively used by infantry, riders and artillery, the registers were very accurate and severe.

A precise description of the border with Venetian Istria was given, as well as of rocky and stony ground which was very unpleasant for horses, riders and for dragging heavy artillery. Difficulties with water were described, its shortage and torrents which destroyed the roads and made traffic difficult. Despite those problems the places in Austrian Istria were connected regardless of their size. Most of the traffic was on foot.

Key words: roads, traffic connections, Austrian Istria

ARHIVSKI VIRI

Arhiv Slovenije - Gubernijski arhiv (A.S. - GUB.ARH.), Ceste.
 Arhiv Slovenije - Stanovski arhiv, Istrske ceste.
 Josephinische Landesaufnahme (1763-1787). Kopije hrani Zgodovinski inštitut ZRC SAZU.

LITERATURA

Acta Histriae (1993), Koper - Milje, I.
 Acta Histriae (1994), Koper, III.
 Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild. Das Küstenland (Görz, Gradisca, Triest und Istrien) (1891). Wien.
 Holz, E. (1994): Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju. Zbirka ZRC 2. Ljubljana.

Holz, E. (1990): Kako so živeli v avstrijskem delu Istre ob koncu 18. stoletja. V: Jadranski koledar 1990. Trst, 109-112.
 Holz, E. (1989): Istrske zdrahe ob koncu 18. stoletja. Kronika, časopis za slovensko krajevno zgodovino, Ljubljana, 37, 52-58.
 Jurišević, F. (1967): Primorska pošta skozi zgodovino. Koper.
 Jurišević, F. (1981): S pošto skozi preteklost Slovenskega Primorja in Istre. Koper.
 Lago, L., Rossit, C. (1983): Descriptio Histriae. La penisola istriana in alcuni momenti significativi della sua tradizione cartografica sino a tutto il secolo XVIII. Collana degli atti del Centro di ricerche storiche Rovigno N. 5. Trieste.
 Rutar, S. (1896): Samosvoje mesto Trst in mejna grofija Istra. Ljubljana.
 Valvasor, J.V. (1689): Die Ehre des Herzogthums Crain. Buch XI. Laybach.