

pomembni politični dejavniki (Benetke, Normani, Franki ali papež) v dogajanje iz praznine. Četudi avtor v uvodu poudarja, da je hotel prikazati predvsem organski razvoj posameznega naroda in je pri tem upošteval vse tisto, kar je te narode povezovalo in razdvajalo, bralcu ni olajšal razumevanja s kratkim sinhronim uvodom v poglavja o srednjem veku. V bračevih očeh utegneta zamegliti pravilno predstavo organskega razvoja narodov tudi odsotnost etnogeneze ter razlage pojmovanja imen modernih nacij v konkretnem zgodovinskem kontekstu, je pa v knjigi denimo obširno predstavljena etnogeneza Albancev. V zvezi s povezovalnimi in ločevalnimi elementi pri posameznih narodih zahtevnejšemu bralcu gotovo manjka vsaj lapidaren pregled kulturnega razvoja. Tako je svetovnozgodovinski problem pokristjanjenja Slovanov in z njim v zvezi oblikovanje knjižnega jezika precej skrit znotraj političnega dogajanja. Podobno velja za delitev Balkana na katoliški in pravoslavni del ali na primer za islamizacijo, ki je kot širši balkanski pojav osvetljena le parcialno. Nasprotno kot pri srednjem veku bo bračev vpogled v osmanski novi vek olajšal temeljit pregled struktur osmanske družbe, smiselno pa zaključile migracije z nakazanimi posledicami pri oblikovanju modernih nacij.

Boris Golec

**Eva Holz, Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v začetku 19. stoletja.** Ljubljana, Znanstvenoraziskovalni center SAZU 1994. 157 strani. (Zbirka ZRC; 2)

Predelana doktorska disertacija Eve Holz o razvoju cestnega omrežja pri nas ob koncu 18. in v 19. stoletju obravnava zelo široko problematiko. Govori ne samo o razvoju cestnega omrežja, kot je to razvidno iz naslova, ampak še o vrsti spremljajočih problemov v zvezi z zgodovino cest kot so mitnice, problematika vzdrževanja in finansiranja cest, tehnika gradnje cest, zelo razvejana zakonodaja, težave na potovanjih v 18. in 19. stoletju in še marsičem. Obravnavana tematika doslej pri nas še ni bila sistematično obdelana, zlasti smo malo vedeli o razvoju cestnega omrežja na Kranjskem, obstaja pa nekaj študij za Štajersko in Koroško. Predvsem je velika vrednost dela Eve Holz v tem, da je njena raziskava nastala na osnovi študija arhivskega gradiva, ki je ohranjeno v Arhivu Slovenije in ga raziskovalci doslej niso uporabljali ali vsaj zelo malo. Omenjeno gradivo je zbrano v t.i. Gubernijskem arhivu in je zelo obsežno, saj ga je preko 20 tekočih metrov. Zato smo res lahko veseli, da se je nekdo lotil njegove obdelave in je tako tudi s pomočjo tega gradiva nastal sintetični prikaz problematike cestnega omrežja, ki bo lahko služil kot osnova za že dolgo pričakovani 3. zvezek Gospodarske in družbene zgodovine Slovencev, ki naj bi obravnaval promet na Slovenskem.

Poleg omenjenih arhivskih virov je avtorica pregledala še vrsto drugih virov kot npr. Bericht der Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Krain zu Laibach an das hohe k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten (za različna leta), razna poročila avstrijskega statističnega urada, deželno zakonodajo in obravnave kranjskega deželnega zbora ter pisanje tedanjega časopisja.

Zaradi nemščine, ki je jezik starejših virov, se je pri svojem delu srečevala s številnimi problemi, še posebej ob branju rokopisnega gradiva, saj je branje pisane govice včasih veliko večji problem, kakor samo povzemanje vsebine. Poleg uvodnega poglavja, ki govori o virih in literaturi, ima delo še sedem krajših ali daljših poglavij.

V poglavju Ceste v 18. stoletju je avtorica prikazala najprej cestno omrežje v slovenskih deželah do nastanka Ilirskih provinc, pri čemer je opozorila na vrsto konkretnih problemov npr. tudi na vprašanje konkurenčnih cest (tuhinjska cesta in cesta čez Trojane), na vprašanje odkupa od cestne tlake, ki je tedaj že bil mogoč, na dejstvo, da so ob gradnji posameznih cestnih odsekov na določeno območje pripeljali večje število tujcev, ki so s svojo prisotnostjo imeli tudi večji ali manjši vpliv na okolico. Tako navaja, da je ob gradnji cestnega odseka med Vrhniko in Planino sem prišlo 400–500 delavcev (vojakov) in še okrog 100 zidarjev.

Zanimivi so podatki o številu prepeljanih tovornih voz, za leto 1787 je ohranjen podatek, da je šlo skozi Vrhniko letno 5700 tovornih voz proti Trstu, v nasprotni smeri pa še več. K temu je treba prišteti še okrog 12000 majhnih voz (z dvema konjema). Za ta čas so ohranjeni tudi podatki o številu gostiln. Beremo, da je od Podkorena do Ljubljane bilo 22 gostiln, od Ljubelja do Ljubljane pa 15. Čas Napoleonovih vojn je cestam napravil precej škode, tako da je ob nastanku Ilirskih provinc bilo veliko dela na eni strani s popravili, na drugi zaradi novih povezav, ker naj bi province bile prehodno ozemlje za francosko trgovino z Vzhodom (morska pot zaradi celinske zapore ni bila mogoča).

Zelo obsežno je poglavje o cestah v 19. stoletju, kjer so najprej podrobno obravnavane državne ceste, zlasti cesta Dunaj–Trst, ki je bila najbolj obremenjena in je pomenila hrbtnico cestnega omrežja na Slovenskem. V Razdrtem se je od nje odcepila državna cesta preko težko premagljivega hriba Rebernice proti Vipavski dolini in Gorici, nekoliko kasneje je bila zgrajena še cesta preko Hrušice, ki pa pri furmanih zaradi raznih vzrokov (teren brez vode, dolgo zadrževanje snega, preozko cestišče, samotna in za roparje primerna pot) ni bila priljubljena. V Postojni se je od ceste Dunaj–Trst odcepila državna

cesta proti Reki. V to kategorijo državnih (komercialnih) cest so spadale še podkoroška, ljubeljska, kokrška in predilska cesta ter erarska dravska (koroška), zagrebška komercialna in poštna cesta, karlovska glavna in poštna cesta ter zaloška cesta. Poštne ceste so se večinoma ujemale z državnimi, ni pa to bil predpis.

Obravnavi državnih sledijo prikazi o stanju neerarskih cest na Štajerskem, Kranjskem, Goriškem in Koroškem. To so bile stanovske ceste, kasneje deželne, okrajne in občinske ceste in občinske poti, ki so povezovala odročne kraje z večjimi naselji ali s cesto višje kategorije.

Z razvojem železniškega prometa se je pojavila vrsta novosti, predvsem je bilo treba uskladiti cestno in železniško omrežje. Avtorica je prav zato posvetila precej pozornosti tudi problematiki železniških dovoznih cest. Te ceste so bile nujne za razmah prometa po železnici in za razvoj industrije v posameznih območjih. Do državnih železnic je te ceste gradila država in jih tudi vzdrževala, ko pa so se pojavile nekatere železnice, ki so bile v privatnih rokah, je nastala vrsta problemov, država teh cest ni hotela prevzeti, občine niso kazale posebnega nagnenja do njih in šele 1872 je zadevo pričel reševati poseben zakon o gradnji in vzdrževanju železniških dovoznih cest, ki je veljal za vso Kranjsko.

Prav tako zelo obsežno je poglavje, ki govori o vprašanju mitnic in načinu plačevanja mitnine. Ta je bila namreč glavni vir vzdrževanja cest. Iz podatkov o plačevanju mitnine je mogoče dobiti tudi podatke o frekvenci prometa v določenem času in na določenem področju. Kot drugo možnost za vzdrževanje cest omenja avtorica njihov zakup in kot tretjo še cestno tlako.

Mitnice so v času svojega razvoja prešle skozi različna obdobja, okrog njih je bilo včasih veliko prepirrov med vladarjem, mesti in lokalnimi velikaši. Poleg državnih so se ob koncu 18. stoletja pri nas pojavile še privatne mitnice, poznali smo pa tudi t.i. stanovske mitnice (predvsem na Dolenjskem). Določanje mitnine za blago in živali se je spremenilo. Najprej je bilo treba plačevati mitnino od posameznega kosa blaga ali od posamezne živali, v začetku 19. stoletja pa so prešli na določanje mitnine po teži, kasneje pa celo po prevozeni razdalji. Sčasoma so mitnine postale ovira za trgovino in promet in zahteve po njihovi ukinitvi so bile vedno glasnejše. V razpravi je mogoče najti med drugim mnogo konkretnih podatkov o tem, za kakšne tovore so plačevali mitnino in kolikokrat so se mitnine plačevale na posameznih trgovskih poteh širom slovenskega ozemlja.

Naslednje poglavje, ki prinaša mnogo statističnih podatkov, govori o vzdrževanju in finansiranju cest ob koncu 18. in v 19. stoletju. Zanimiva je ugotovitev, da je cestna mreža na Slovenskem v tem času bila dobra in dokaj urejena in da tožbe o slabi povezanosti, ki so pogoste v nekaterih virih in literaturi, pravzaprav niso bile upravičene.

Posebno poglavje se ukvarja s tehniko gradnje cest. Glavni sovražnik cest je bilo vreme, ki je mnogokrat napravilo ogromno škode na že zgrajenih cestah. Druga nadloga so bili neprimerni in preobloženi vozovi, ki so imeli velikokrat preozka platišča in so na ta način rezali cesto. Državne ceste so bile trdneje grajene, zanje je bila predpisana širina, opremljene so bile z odtočnimi kanali, bankinami, cestnimi jarki itd. Velike težave so pomenili prestrmi vzponi in spusti in v teh primerih so težave reševali s priprego, kar pa seveda ni moglo biti dokončna rešitev. Poseben problem je bil odkup zemljišč; cene za odkupljeno zemljo po ugotovitvah avtorice niso bile v vseh deželah enake. Sprotno vzdrževanje cest je bilo neobhodno potrebno in vloga cestarjev je tedaj bila še kako pomembna. Cestarji so bili državni in deželni uslužbenci, živeli so v posebnih hišici, ki je bila last cestne direkcije. Morali so nositi posebno uniformo. Posebej so predstavljene še dolžnosti cestnega komisarja in cestnega mojstra.

Država 18. stoletja je nedvomno kazala veliko smisla za ureditev cestne zakonodaje, ki se je v 19. stoletju še bolj izpopolnila. Zato ni slučaj, da je posebno poglavje v knjigi namenjeno prav vprašanjem cestne zakonodaje. Naglašena je glavna razlika med državnimi in deželnimi cestami, prve so sodile v kompetenco državnega sveta, druge pa so spadale pod upravo dežele, okraja, občine, posestva. V ta namen so bili ustanovljeni posebni cestni odbori. Poleg cestne zakonodaje, ki je urejala predvsem gradnjo in vzdrževanje cest, so bili pomembni še policijski redi, ki so urejali življenje in gibanje po cestah, obnašanje in obveznosti uporabnikov cest.

Delo zaključuje poglavje o težavah na potovanjih v 18. in 19. stoletju, ki jih ni bilo malo. Izvemo marsikaj o tem, kdo je sploh smel potovati, kako je bilo s potnimi listinami in kako je bilo urejeno gibanje po deželi oz. državi, kakšne so bile cene potovanja s pošno kočijo za odrasle in otroke, kako je bilo s količino prtljage, krošnjarskimi potnimi listinami ipd. Marsikaj izvemo o nevarnostih na cestah, ki so prežale na vsakem koraku, saj so potnike ogrožali na eni strani številni berači, na drugi pa pravi roparji in rokovnjači. Najbolj ogrožena je bila glavna cesta med Ljubljano in Trstom, najpogostejši napadi pa okrog Postojne. Čeprav so bile kazni za cestne roparje še posebej hude, na posamezne roparje so bile včasih razpisane celo denarne nagrade, pa o kakšni posebni varnosti potovanj v tem času ni mogoče govoriti.

Nekoliko obširnejši povzetek v nemščini, ki je dodan ob koncu knjige, bo vsekakor zanimiva informacija o zgodovini naših cest za tujega bralca.

Zaključim naj z ugotovitvijo, da knjiga Eve Holz pomeni nov in dragocen doprinos k slovenski gospodarski zgodovini, saj obravnava čas, ko je gospodarski napredek v večjem obsegu zajel tudi naše dežele in prav cestni promet je pri tem napredku (še zlasti do zgraditve železnice) odigral pomembno vlogo.