

Vincenc Rajšp

## OBSOŠKA CESTA V PROMETNI POLITIKI AVSTRIJSKE DRŽAVE DO KONCA 18. STOLETJA

Večina slovenskega etničnega ozemlja je po letu 1564 spadalo v tako imenovano Notranjo Avstrijo, ki so jo sestavljale zgodovinske dežele Štajerska, Koroška in Kranjska z Istro, grofijo Goriško ter mestom Trst. Zunaj tega okvira so bili Slovenci v Prekmurju, ki je spadalo pod Ogrsko, in Slovenci na Beneškem.

Notranja Avstrija je predstavljala prehodno ozemlje med obrtno visoko razvitim zahodom in agrarnim vzhodom. Trgovino in promet pa so vzpodbujala še naravna bogastva notranje-avstrijskih dežel. Preko tega ozemlja sta vodili prometni smeri vzhod - zahod in sever - jug.

Po severozahodnem delu slovenskega ozemlja je tekla cesta, ki je povezovala beneško ozemlje z avstrijskimi in nemškimi deželami. Tekla je po Kanalski dolini, skozi Trbiž do Beljaka. V Beljaku se je razcepila na cesto, ki je peljala čez Katschberg na Salzburško in naprej v nemške dežele, ter na cesto, ki je vodila naprej skozi Št. Vid na Glini, Breže, in Judenburg na Dunaj. To je bila vse do 18. stoletja tudi najpomembnejša cesta skozi Notranjo Avstrijo.

Tudi preko osrednjega slovenskega ozemlja so tekle glavne prometnice z vzhoda proti zahodu in s severa proti jugu. Glavna je bila cesta iz Gradca čez Plač in skozi Maribor. Tej se je v Slovenski Bistrici pridružila cesta iz ogrskih dežel; le-ta je vodila preko Ptujja, Celja, čez Trojane, skozi Ljubljano, Vrhniko do Postojne. Iz Postojne je tekla ena cesta naprej v Trst, druga pa na Reko. Od severa so se na to osrednjo prometnico vezale ceste preko Jezerskega, Ljubelja in Korenskega sedla. Pomembna prometnica od severa proti jugu pa je vodila še iz Trbiža v Gorico in naprej do morja.

Notranjost Notranje Avstrije in oddaljeneje nemške dežele so bile z morjem povezane preko Kranjske. Tem povezavam pa je bila konkurenčna obsoška cesta po Kanalski dolini. Sredi 16. stoletja so njen pomen močno dvignile južnoitalijanske trgovske družbe, ki so dovažale železo, kupljeno na Koroškem in Gorenjskem

(Gorenjske so železo tovorili preko Ljubelja in Podkorena na Koroško), v beneška pristanišča.<sup>1</sup>

Prometni pomen različnih cest je bil odvisen od geografskih razmer, velikokrat pa še v večji meri od prometne politike vladarja in interesov posameznih dežel. Za slovensko ozemlje je bila v drugi polovici 16. stoletja pomembna prometna politika nadvojvode Karla. Nadvojvoda Karel se je ponovno odločil za Trst in Reko kot glavni pristanišči, kamor je usmerjal trgovski promet. Sama odločitev sicer ni bila nova, saj se je mesto Trst že v poznem srednjem veku s podporo Habsburžanov najuspešneje borilo za prvenstvo med istrskimi primorskimi mesti.<sup>2</sup> Nadvojvoda Karel je zato posvetil veliko skrb še infrastrukturi, ki je promet do pristanišč tudi omogočila. Dal je graditi in utrjevati ceste, da so bile primerne tudi za vozni promet.

Položaj Trsta kot morskega pristanišča, ki so ga favorizirali Habsburžani, pa je v veliki meri določal in spreminjal pomen cest preko slovenskega ozemlja. Vladar je razen glavnim prometnicam (cesti iz Notranje Avstrije proti Trstu čez Jezersko, Korensko sedlo in Ljubelj do Ljubljane ter osrednji cesti iz Gradca preko Maribora do Ljubljane in naprej do Trsta) namenjal svojo pozornost tudi obsoški cesti. Promet, ki je tekkel iz Beneške republike preko Tirolske v nemške dežele in obratno, je po njej želel speljati preko svojih notranjeavstrijskih ozemelj. Obsoška cesta je v tem načrtu igrala pomebno vlogo vso drugo polovico 16. stoletja. Odsek ceste od Kobarida do Trbiža je bil star. Povezava Gorice s Koroško ob Soči preko Tolmina pa je bila nova. Goriški deželni stanovni so jo začeli uveljavljati predvsem od šestnajstega stoletja naprej. Zunanjepolitični vzrok so bile vojne med Benečani in Habsburžani, zato so Habsburžani podpirali cesto, ki bi tekla le po avstrijskem teritoriju in se tako izognila beneškemu. To je bilo mogoče šele

1 Arhiv Republike Slovenije, Vicedomski arhiv, F. 137, mitniške pristojbine.

2 Ferdo GESTRIN, Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja. Ljubljana, 1965, 198.

potem, ko sta bovško in tolminsko ozemlje po beneških vojnah prišli pod oblast Habsburžanov.

Tolminu in Tolminskemu so ti politični dogodki prinesli dolgoročne prometne spremembe. V poznem srednjem veku je skozi Tolmin vodila pomembna prometna pot med Kranjsko in Čedadom,<sup>3</sup> ki je s političnimi spremembami 16. stoletja izgubila na pomenu. Tolmin in tolminsko območje sta bilo odtlej bolj odvisna od prometnice sever - jug, to je obsoške ceste.

V poznem srednjem veku je bil pomemben predvsem tisti del obsoške ceste, ki je preko Kobarida, in Predela povezoval Čedad s Koroško. To cesto omenjajo že leta 1326. Potem ko je prišla Koroška leta 1335 pod Habsburžane, se je njen pomen še povečal. Leta 1399 je začelo mesto Čedad z gradnjo ceste preko Predela, kjer je dotlej bila le tovorniška pot. V petnajstem stoletju je bil promet po tej cesti velik.<sup>4</sup>

Do 16. stoletja ob spodnji Soči ni bilo ceste, ampak so uporabljali kar pot preko Čedada. Obsoška cesta je služila predvsem lokalnemu prometu, medtem ko si v trgovini na srednje in velike razdalje vodilne vloge ni mogla zagotoviti.<sup>5</sup>

Prizadevanja za obsoško cestno povezavo med Trbižem in Trstom zasledimo že v prvi polovici 16. stoletja. Načrt, da bi zgradili prevozno cesto od Gorice do Trbiža, se je pri vladarju pojavil že leta 1521. Sestavili so komisijo goriškega deželnega odbora, ki je imel nalogo preučiti tehnično in finančno stran gradbenega projekta.<sup>6</sup> Za dobro stanje obsoške ceste so si vsekozi prizadevali goriški deželni stanovi.<sup>7</sup> Tudi Tržačani so leta 1536 prosili vlado, naj predelsko pot popravi in podaljša do Trsta.<sup>8</sup> Z deli so začeli

leta 1536.<sup>9</sup> Vendar dela niso žela uspeha. Načrt je padel v pozabo. Ko ga je hotel nadvojvoda Karel leta 1565 obnoviti, niti starih spisov o tej cesti niso več našli.<sup>10</sup> Leta 1565 je nadvojvoda Karel pozval briksenškega in freisinškega škofa na pogovore o gradnji obsoške ceste.<sup>11</sup>

V drugi polovici 16. stoletja so goriški deželni stanovi hoteli z izgradnjo obsoške ceste povezati Gorico s Trbižem. Temu so vseskozi nasprotovali kranjski deželni stanovi, ker so se bali, da bo konkurenčna cesti preko Ljubelja.<sup>12</sup> Obsoški poti so nasprotovali tudi trgovci in kmečki trgovci, ker jim je bila daljša kot stara preko beneškega ozemlja.<sup>13</sup>

Šele po letu 1570 so dela resnično napredovala, ko so se za gradnjo zedinili goriški, kranjski in koroški stanovi. Cesto so zgradili v letu 1587. Izrisana je bila tudi kolorirana karta te vozne ceste, ki pa še ni natančno datirana. Karta prikazuje vozno pot po dolini Soče od Trbiža, Kluž in Bovca vse do izliva Soče.<sup>14</sup> 1590 je deželni knez obsoško pot določil kot prisilno smer za promet z beneškim istrskim vinom na Koroško, pri čemer je v zvezi s prejšnjimi privilegiji izrecno poudaril, da mora vino iti le po poti iz Trsta ali Devina skozi Kobarid.<sup>15</sup> V devetdesetih letih je bila obsoška cesta že uveljavljena cesta za trgovino. To lahko razberemo tudi iz tožbe Avguština Rathheja zu Rathenhoffena leta 1598, ki je tožil, da je pri Kobaridu cesta slaba. Težava je bila tudi v tem, da ni bilo dovolj potrebnih pripre. Kot piše, prejšnji bovški glavar za cesto ni dosti skrbel, zato so trgovci ponovno začeli uporabljati ceste preko beneškega ozemlja. Računi za leta 1597, 1598 in 1599 nam pričajo, da so cesto v teh letih popravljali, saj so porabili 1489 fl. Opravili so težja dela v kamnitem terenu. Pozimi

3 Pavle BLAZNIK, Prometne zveze preko Poljanske doline v Freisinški dobi. Loški razgledi XIII, 1966, 37.

4 Karl DINKLAGE, Alfred WALKOLBINGER, Kärntens gewerbliche Wirtschaft von der Vorzeit bis zur Gegenwart. Herausgegeben von der Kammer der Gewerblichen Wirtschaft für Kärnten. Klagenfurt 1953, 52.

5 Herbert HASSINGER, Geschichte des Zollwesens, Handels und Verkehrs, 218. Mandat 1529 VII : HKA, GB 33, fol. 32; 1536 V 28: H-, H-, und Staats-archiv, Österr. Akten, Görz F. 14, fol 1ff; 52, 83-97.

6 Arhiv Republike Slovenije, Stanovski arhiv, F. 527, V komisiji so bili Žiga pl. Egg, Jakob pl. Attimis, glavar v Gradiški, furlanski gozdni mojster Nikolaj Arardi pl. Sonnewart, goriški dohodninar Peter Julian in drugi.

7 V. RAJŠP, Ceste na Goriškem v drugi polovici 18. stoletja. Zgodovinski časopis, 41, 1987, 103.

8 Ferdo GESTRIN, Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti, 103.

9 U. TUCCI, La strada alpina del Predil e Venezia, v: Erzeugung Verkehr und Handel in der Gesch. der Alpenländer. Tiroler Wirtschaftsstudien 33, Innsbruck 1977, 351-371; Martin WUTTE, Kärntens Wege zum Meer in alter und neuer Zeit. Carinthia, 133, 1943, 97-105.

10 Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Dunaj, Österr. Akten, Görz F. 14, fol 55.

11 Steiermärkisches Landesarchiv, Graz, HK Sachabt., Kart. 130, Heft 1.

12 Arhiv Republike Slovenije, Stanovski arhiv, F. 527, 22. december 1571, Graz.

13 Steiermärkisches Landesarchiv, Graz, Meiler Akten, IVn, folio 1-25.

14 Ferdo GESTRIN, Karta obsoške poti, Zgodovinski časopis, 1987, 97-101.

15 Ferdo GESTRIN, Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja, 103.

pa so imeli veliko dela s čiščenjem snega s ceste med Kobaridom in Trbižem.<sup>16</sup>

Poleg železa so kot prometno blago posebej poudarjali izvoz vina. Stroške za izgradnjo nove ceste so preračunali na 8000 goldinarjev.<sup>17</sup> V Volčah je bila mitnica s sorazmerno visokimi dohodki,<sup>18</sup> mitnica v Kobaridu je fungirala kot pomožna k bovški, zadnja proti Gorici pa je bila v Kanalu. Promet po tej cesti je bil, po podatku mitniškega reda v Trbižu, živahen.<sup>19</sup>

Cesta je bila prevozna le za majhne vozove, ne pa za večje štirivprežne. Vino so še naprej tovorili, čeprav se v mitninski tarifi za bovško mitnico pojavlja postavka za vinski voz, kar dokazuje, da so vino tudi prevažali. Vendar se v 17. stoletju nadaljujejo tožbe, da je bila cesta slaba.

Temeljite obnove ceste so se ponovno lotili leta 1678. Stroške so nosili deželnoknežja komora ter Koroška in Goriška v enakih delih. Delo so končali leta 1684, stalo pa je 17.500 goldinarjev.<sup>20</sup> Cesto so popravili in razširili predvsem v tistem delu, ki iz Rablja vodi preko prelaza, tako da so jo usposobili za vozove, ki so prevažali vinske sode do okoli 1100 l. To je povečalo promet preko Predela. V letih 1500-1680 predelska cesta ni igrala posebne vloge v trgovini na daljavo. Pomembna je bila predvsem za koroško izvozno trgovino. Nihanje trgovine z železom je bilo odvisno od stanja ceste. 98% transportov proti severu je predstavljalo vino. Že od srede 17. stoletja je prišlo 50% uvoženega vina na Koroško po tej cesti. Sicer pa je po tej cesti potovalo večinoma beneško blago, namenjeno na Koroško in Zgornje Štajersko.

V 17. stoletju je še prevladovalo kmečko tovarništvo. Sodi so do prenove ceste v poznem

sedemnajstem stoletju merili le do 650 l, šele po tem času so prevažali tudi sode do 1100 l. Večina transportov je potekala od oktobra do decembra. Posamezno zapisani plačevalci mitnin običajno niso prevažali več kot po tri sode na vozu. Veliko so še tovorili. V sedemnajstem stoletju so prevažali večinoma domače vino, medtem ko so bila do leta 1500 vsa vina, razen tržaških, tuja.<sup>21</sup> Sicer pa je iz tarif cestnih mitnic v Bovcu in Rablju razvidno, da je po tej cesti tekel raznovrsten promet. Naštete so namreč dajatve od enovprežnih vozov, večvprežnih vozov, vinskih vozov in tovornih konj.<sup>22</sup>

### Obsoška cesta v 18. stoletju

V osemnajstem stoletju je obsoška cesta začela pritegovati pozornost osrednjih oblasti na Dunaju. Šlo je pač za najkrajšo povezavo med nemškimi in nekaterimi avstrijskimi deželami in tržaškim pristaniščem. Čeprav je bila ideja podobna tisti iz šestnajstega stoletja, je bila njena izvedba v marsičem drugačna. Interes vladarja in njegov pogled proti morju nista bila več usmerjena kot v 16. stoletju, torej iz Gradca, temveč z Dunaja. Vladar celotne avstrijske države na Dunaju ni imel le drugačnih finančnih potreb in možnosti pobiranja denarja, temveč tudi drugačne možnosti vplivanja na trgovske tokove. Vladarjevi ukazi v 18. stoletju tudi niso bili več le sad nazorov vladarjeve pisarne, ampak so temeljili na ekonomskih študijah, katerih glavni cilj je bil dvig nacionalnega gospodarstva, ki je pomenil tudi gospodarski dvig države.

Prometu in trgovini je pripadla zelo pomembna vloga. Zato je bilo na najvišji ravni potrebno reševati predvsem dve vprašanji: konkurenčnost stroškov prevozov, za kar je bila zelo važna višina mitnin, ter cestne povezave in stanje cest.

Ko je bil Trst razglašen za svobodno pristanišče, je Orientalna družba leta 1722 planirala gradnjo ceste preko Predela.<sup>23</sup> Vendar se po letu 1724 sledi o tem izgubijo. Ta načrt ni zmagal,

16 Steiermärkisches Landesarchiv, Sachabt., Kart. 130, Heft 1.

17 Arhiv Republike Slovenije, Stanovski arhiv, F. 527, mnenje goriškega glavarja Jurija grofa Thurna okoli leta 1571.

18 Arhiv Republike Slovenije, Vicedomski arhiv, F. 88, 7. april 1574, Graz; F. 81, mitniški dohodki mitnic, ki so bile podrejene ljubljanskemu višjemu dohodninskemu uradu od 1564-1570. Leta 1564 je imela mitnica v Volčah 1375 goldinarjev dohodkov in je bila s tem na tretjem mestu med tam navedenimi šestnajstimi mitnicami, ki so imele vse skupaj 22.524 goldinarjev dohodkov na leto.

19 Arhiv Republike Slovenije, Vicedomski arhiv, F. 88, 1523, Mitniški red mitnice v Trbižu.

20 Martin WUTTE, Zur Geschichte der Predilstraße, Alpenländ. Rundschau 1, 1923, 1. Folge, S. 4; 2 Folge, S. 4.

21 Herbert HASSINGER, Geschichte des Zollwesens, Handels und Verkehrs, 237.

22 A. HILDEBRANDT, Das kurfürstlich-bayrisch verwaltete Mautoberamt Tarvis., 425.

23 Herbert HASSINGER, Geschichte des Zollwesens, Handels und Verkehrs, 220; A. LUSCHIN, Ein Zusammenstoß der Landstände von Krain mit der Orient. Kompagnie, Carniola 1917, 192-202.



ker je bila leta 1734 zgrajena cesta preko Korenskega sedla, ki je prevzela tudi ta promet.

Na nekonkurenčnost obsoške ceste sta vplivali predvsem dve stvari: previsoke mitnine in slaba cesta. Državna komisija, ki je leta 1733 želela dobiti vpogled v narodno-gospodarske razmere v Notranji Avstriji in je s tega stališča opazovala tudi ceste, ni opazila na cesti med Lienzom in Trstom, sem je spadala tudi obsoška cesta, nič vzpodbudnega. Komisija je opozorila predvsem na neurejene mitniške zadeve. Dogažalo se je namreč, da so mitničarji pobirali mitnino svojevoljno, ne da bi se držali predpisanih mitninskih tarif. Predlagali so, naj odpravijo vse notranje mitnine za tranzitno trgovino, tako da bi jo trgovci plačevali le enkrat, pri vstopu ali izstopu iz Notranje Avstrije, medtem ko bi ostale odpravili.<sup>24</sup> Vprašanje mitnin je bilo generalno vprašanje, kako trgovino, ki je stoletja tekla iz notranjosti preko Tirolske v beneška pristanišča, preusmeriti v Trst. Dovolj jasno je bilo, da samo vladarjevi odloki in ukazi ne zadoščajo, temveč je potrebno to trgovino tudi stroškovno napraviti konkurenčno, ker je bila pot že sama po sebi daljša. Zato pa je bilo potrebno znižati mitnine, kar ni bilo enostavno. Obstajalo je namreč veliko število najrazličnejših mitnic še iz preteklosti, med njimi je bilo nekaj tudi privatnih.

Mesto Trst se je zavzemalo za znižanje mitnin pri tranzitni trgovini, ker je upalo, da bi tako pritegnilo Italiji namenjeno trgovsko blago iz nemških dežel, predvsem z Bavarske ter mest Augsburga in Nürnberga, v svoje pristanišče.<sup>25</sup>

Cesta je veljala za slabo, kljub občasnim popravilom. V prvi polovici 18. stoletja je bila slaba celo v spodnjem delu, med Trstom in Gorico. Cesto Trst - Gorica so temeljito obnavljali leta 1737, dela je vodil grof Filip Thurn, ki je bil zanj kot imetnik gospostva Devin tudi odgovoren. Sporen je bil most preko reke Vipave, ki bi moral biti primeren za komercialne vožnje, vendar se niso mogli zediniti, kje naj ga zgradijo.<sup>26</sup> Mostu tudi še v začetku šestdesetih let ni bilo, čeprav naj bi to postala glavna državna cesta med pristaniščem Trstom ter avstrijskimi in nemškimi deželami. Most naj bi zgradili pri Rupi. Od tod naj bi zgradili preko sv. Andreja

novi cesti, ki bi tekla bolj naravnost. Slaba je bila tudi cesta med Prosekom in Trstom, kjer je bilo zanj dolžno skrbeti mesto Trst. Ponekod ni bila niti tako široka, da bi po njej brez težav peljal voz. Poročevalec se temu čudi, ker je, kot je menil, "materiala povsod na pretek". Krivdo je pripisal predvsem Tržačanom, ki so pretrgali pogodbo za vzdrževanje z grofom Lambergom, sami pa za vzdrževanje tudi niso ničesar storili.<sup>27</sup> Vendar so v naslednjih letih cesto popravili, tako da je bila v sedemdesetih letih dobra.

Obsoški cesti je bila v 18. stoletju konkurenčna predvsem cesta preko Korenskega sedla. Kot konkurenčna se sicer omenja tudi ljubljanska cesta, ki je uživala prednost kot najkrajša povezava s Celovcem, medtem ko je po korenski tekla večina prometa proti Beljaku ter naprej proti Salzburgu ter Lienzu na Tirolsko. Čeprav je bila cesta preko Korenskega sedla daljša od obsoške, je uživala prednost. Na Gorenjskem se je namreč združila z ljubeljsko, v Ljubljani pa z glavno komercialno cesto, ki je vodila z Dunaja ter ogrskih dežel, nakar je bila potem do Trsta skupna.

V tem času je že prevladoval promet s težkimi tovornimi vozovi, čemur je morala ustrezati tudi kakovost cest. Kot prednost korenske ceste so navajali ugodnejše vremenske razmere. Obsoška cesta je bila težje obvladljiva pozimi, v snegu, poleti pa so jo ogrožali nalivi.<sup>28</sup>

Ob vprašanju, katera od treh cest (preko Ljubelja, preko Korena ali Gorice, Tolmina, Bovca in Trbiža) naj postane glavna povezava med Trstom in Beljakom, so koroške deželne oblasti v celoti odklonile misel na ljubeljsko cesto. Ugotovili so pač, da je to najdaljša pot, tako da sta ostali le slednji.<sup>29</sup>

Ko je leta 1764 grof Rudolf Chotek poročal cesarici Mariji Tereziji o obsoški cesti, je zapisal, da je sicer predvidena kot komercialna, vendar je ne vzdržujejo kot take. Poročal je tudi, da s strani Bancale, v čigar pristojnosti je bila ta cesta in ki je bil odgovoren tudi za njeno vzdrževanje, še ni bila izvršena podrobna vizitacija. Dodal je, da pričakuje, da bo to v kratkem storjeno.<sup>30</sup>

27 Hofkammerarchiv, Iö Kommerz, rote Nr 387.

28 Poročilo 18. 4. 1763, Hofkammerarchiv, Wien, Kommerz, rote Nr 387, f. 205-207.

29 Hofkammerarchiv, Wien, Kommerz, rote Nr 387, f. 428, 10.1.1762.

30 "jedoch nicht förmlich construirte Strasse". Poročilo 11. 2. 1764, Hofkammerarchiv, Wien, Kommerz, rote Nr 387, f. 229.

24 Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Wien, Franzensakten, 160/4, fol. 20, 1733.

25 Hofkammerarchiv, Wien, Kommerz, rote Nr 387, f. 436, 10.1.1762.

26 Arhiv Republike Slovenije, Stanovski arhiv, F. 527 m, 1737.

Glavno vprašanje, ki so si ga državne oblasti v zadevi obsoške ceste zastavljale, se je glasilo, kako bi bilo mogoče promet, ki je tekkel do morja preko beneškega ozemlja, preusmeriti v Trst, k tamkajšnjim etabliranim trgovcem. Zadevo so proučevali s stališča politike, gospodarstva in financ (in linea politica, Camerali und respective Bancali).<sup>31</sup>

Leta 1765 je bila obsoška cesta še v zelo slabem stanju. Z najvišjim ukazom z Dunaja so že leta 1762 Ignaciju Langerju naložili, da temeljito pregleda cesto in izdela poročilo s predlogi; takega poročila dotlej na Dunaju namreč še niso prejeli.<sup>32</sup> Leto kasneje se je za izgradnjo obsoške ceste posebej zavzelo deželno glavarstvo v Celovcu. Le-to je predlagalo, da naj ne bi skrbeli in gradili cest le preko Ljubljane, kjer prevoznike ogrožajo roparski napadi, temveč bi končno zgradili že dolgo načrtovano cesto iz Trsta čez Gorico, Kanal, Volče, Kobarid, Bovec do Trbiža, potem pa čez Podklošter na Koroško. Ceste ne le da ne bodo ogrožali cestni roparji in huda burja, temveč bo tudi najkrajša povezava med Tirolsko ter nemškimi deželami in Trstom. Glavarstvo je menilo, da bi stroški izgradnje v primerjavi s koristmi ne bili previsoki.

Za izgradnjo se je leta 1762 že zavzela dvorna pisarna. Nato je inženir Langer izdelal poročilo s karto, predlogi in finančno konstrukcijo. Pod Bancale so namreč spadale cestne mitnice na tej cesti, zato pač naj bi prevzela tudi stroške. Pri delu so predlagali tudi delovno in vprežno tlako, kar naj bi znižalo stroške gradnje.<sup>33</sup>

Ohranjena sta Langerjeva finančna konstrukcija in njegov opis ceste, medtem ko karta ni znana. Finančni stroški bi po njegovem izračunu znašali 13.188 goldinarjev, pri čemer je upošteval, da je cesta med Gorico in Solkanom dobra.

Po tem poročilu je bil zelo izpostavljen odsek ceste med Ajbo in Dobljarjem ob Soči, ker je bila cesta nizka in jo je reka ob deževju poplavljal. Cesto je bilo potrebno dvigniti. Ponekod je bila tako ozka, da se dva voza nista mogla srečati, zaradi česar jo je bilo potrebno tudi razširiti. Plazenje zemlje je bilo potrebno preprečiti z zidovi. Naprej je tekla cesta skozi Volče in Idrsko v Kobarid. Tudi tu je bila cesta deloma zelo ozka.

Marsikje jo je bilo potrebno dvigniti. Pri Volčah jo je ogrožal peščen hrib, s katerega so cesto večkrat zaprli plazovi. Zato je bilo potrebno zgraditi približno dva sežnja visok zid.<sup>34</sup>

Ker so se bankalnemu uradu zdeli stroški za obnovo ceste daleč prenizki, je dal izdelati natančno poročilo o cesti in naročil novo karto, ki jo je izdelal inženir Capellary.<sup>35</sup>

Vendar do obnove in načrtovane izgradnje ceste ni prišlo. V vojaškem popisu iz druge polovice 18. stoletja<sup>36</sup> beremo, da ima cesta sicer trdno kamnito podlago, vendar je v vseh letnih časih težko prehodna. Večkrat je bila cesta tako uničena, da ni bila prehodna niti za vozove niti za jezdece. V slabem stanju je bila cesta tudi med Logom pod Mangartom in Klužami. V dobrem stanju in vedno prevozna za težko naložene vozove je bila naprej do Žage in v glavnem v dobrem stanju tudi naprej do Gorice. Med Kobaridom in Volčami je bila cesta izpostavljena nevarnosti nalivov, ko je voda prinašala kamenje s hribov in jo celo trgala. Potoki s hribov so ob dežju vožnjo popolnoma zaustavili, tako da so bili prevozniki prisiljeni počakati lepega vremena. V Kanalu je bil čez Sočo zidan most v enem loku, ki je bil takrat eden najbolj umetelnih mostov na Soči.

Na zemljevidu J. K. Kindermanna iz leta 1797<sup>37</sup> so bile označene glavne komercialne ceste, ostale komercialne ceste in stranske ceste. Na Goriškem ni bilo nobene ceste, ki bi spadala v kategorijo glavnih komercialnih cest. V kategorijo ostalih komercialnih cest so spadale: cesta proti Trstu, cesta proti zahodu v Palmanovo, cesta na vzhod proti Ajdovščini in Vipavi ter cesta proti severu do Solkana. Obsoška cesta iz Solkana skozi Kobarid in Bovec, čez Predel v Trbiž, je spadala v kategorijo stranskih cest.

31 Hofkammerarchiv, Wien, Kommerz, rote Nr. 388, fol. 312.

32 Hofkammerarchiv, Wien, Kommerz, rote Nr. 387, fol. 545, 14.6.1765.

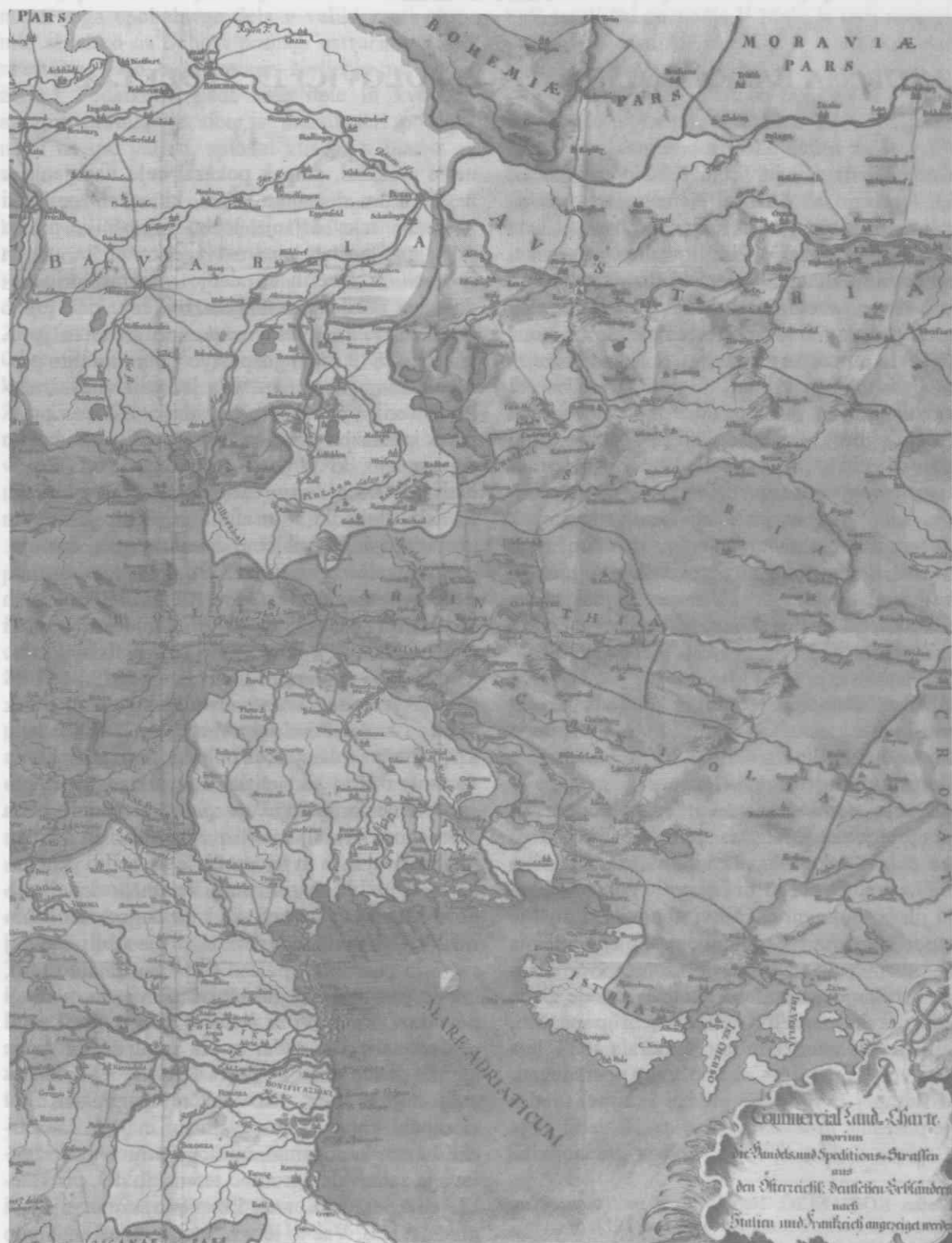
33 Hofkammerarchiv, Wien, Kommerz, r. Nr. 387, fol. 628, 13.9.1766.

34 Hofkammerarchiv, Langerjevo poročilo, fote 164.

35 Hofkammerarchiv, Wien, Kommerz rote Nr. 387.

36 Militärische Aufnahmen, Innerösterreich, Kriegsarchiv Wien.

37 Kriegsarchiv Wien, Görz und Gradisca B IXa 323.



Kommercialne ceste iz avstrijskih dednih dežel v Italijo in Francijo (tudi Obsoška cesta)