

1.02 Pregledni znanstveni članek

UDK 694(497.4)"1809/1813"
656.125(44)"1809/1813"

Prejeto: 20. 5. 2013

**Irena Žmuc**magistrica zgodovinskih znanosti, muzejska svetnica, Muzeji in galerije mesta Ljubljane, Gosposka 15, SI-1000 Ljubljana
E-pošta: Irena.Zmuc@mgml.si

Popotovanje od Pariza do Ljubljane v obdobju Ilirskih provinc

IZVLEČEK

Potovanje Pariz–Ljubljana je v začetku 19. stoletja sestavljalo pet glavnih cestnih odsekov v Francoskem cesarstvu: odsek št. 8 Pariz–Dijon, odsek št. 44 Dijon–Dôle, odsek št. 70 Dôle–Ženeva in odsek št. 137 Ženeva–Milano. Zadnji odsek št. 107 je bila relacija Milano–Videm–Gorica–Postojna s ciljem v Ljubljani. Potnik se je iz glavnega mesta francoskega cesarstva Pariza do prestolnice Ilirskih provinc Ljubljane ustavil na 151 ¼ poštah, prevozil je 302 ¼ lig (francoskih milj). Pot je opisana v Itinéraire complet de l'empire français. Second édition, considérablement augmentée, comprenant la Hollande, une partie de l'Allemagne, l'Italie, et les Provinces Illyriennes. Itinéraire je ponujal poleg transportnih informacij tudi gospodarske in kulturno-zgodovinske orise krajev, skozi katere je vodila pot. Gospodarski interes je Francoze vodil na vzhod, zato so vzdrževali in popravljali ceste ter vodne poti.

KLJUČNE BESEDE

Potopis Pariz–Ljubljana, 1811, Ilirske province (1809–1813), ceste, poštne postaje

ABSTRACT

TRAVELLING FROM PARIS TO LJUBLJANA AT THE TIME OF THE ILLYRIAN PROVINCES

The route from Paris to Ljubljana in the early 19th century consisted of five main road sections in the French Empire: section no. 8 Paris–Dijon, section no. 44 Dijon–Dôle, section no. 70 Dôle–Geneva and section no. 137 Geneva–Milan. The fifth section, section no. 107, covered the route Milan–Udine–Gorizia–Postojna with the final destination in Ljubljana. A person travelling from Paris, the capital of the French Empire, to Ljubljana, the capital of the Illyrian Provinces, stopped at 151 ¼ coaching inns, covering up to 302 ¼ leagues (French miles). The route is described in Itinéraire complet de l'empire français. Second édition, considérablement augmentée, comprenant la Hollande, une partie de l'Allemagne, l'Italie, et les Provinces Illyriennes. Along with transport information, the Itinéraire also contained economic and cultural-historical descriptions of the places along the route. Pursuing economic interests in the east, the French maintained and repaired both roads and waterways.

KEY WORDS

Paris–Ljubljana itinerary, 1811, Illyrian Provinces (1809–1813), roads, coaching inns

Za kratek čas slovenske dežele niso bile del Habsburške monarhije, ki so ji pripadale od konca 13. stoletja: v letih 1809 do 1813 je nastala »samostojna« državna tvorba Ilirske province, ki je bila neuradno del francoskega cesarstva. Jeseni 2013 bo minilo 200 let, odkar je francoska armada zapustila slovenske dežele.

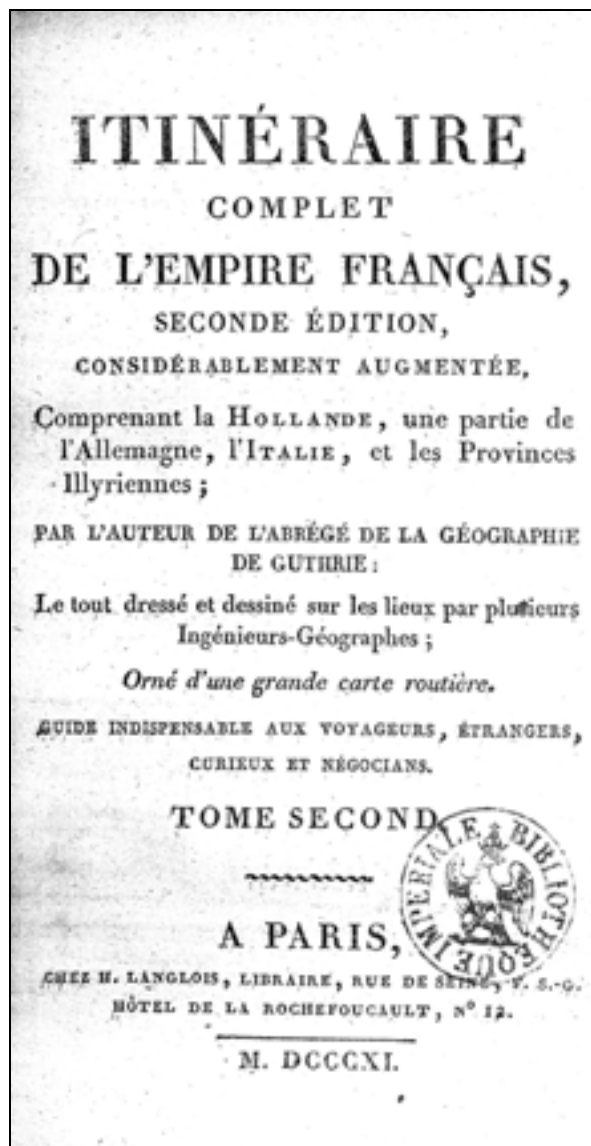
Francosko obdobje, četudi kratko, še bolj pa figura cesarja Napoleona, sta še stoletje pozneje burili duhove Slovencev v avstroogrski »ječi narodov«. Romantično so se spominjali »dobre« francoske nadvlade, saj naj bi bili Francozi prinašalci svobode. Sklicevali so se predvsem na jezikovne pravice, ki jih je delno dopustila francoska uprava, pozabili pa so, med drugim, na visoke davke, ki so jih uvedli Francozi, na izkoriščanje rudnika živega srebra v Idriji, na novačenje slovenskih fantov v Ilirski polk, ki je izginil v ruskih stepah leta 1812 itn. Več kot sto let po zaključku francoske dobe so Slovenci še pisali žalostinke: »Napoleon! Boginje stražijo,/ zaman Ilirijo tolažijo:/ nevesta, v rani čas ovdovela,/ brez upa pla-ka tu na pragu./ Ah, poleg tvojega pepela/ leži svoboda v sarkofagu!«¹ Francozi še danes živijo »med Slovenci« v ustnem izročilu, v slovstveni folklori in v ljudski umetnosti.² Razprodani katalog ob razstavi v Mestnem muzeju Ljubljana leta 2009 *Napoleon rezhe Iliria vstan* že mesec dni pred zaključkom razstave govori o velikem zanimanju obiskovalcev za temo, ki je bila v Ljubljani predstavljena prvič po letu 1964.³

Leta 1797 je v naše kraje prvič prodirla *Grande Armée* po poti, po kateri je popotnike vodil tudi *Itinéraire complet de l'empire français. Second édition, considérablement augmentée, comprenant la Hollande, une partie de l'Allemagne, l'Italie, et les Provinces Illyriennes; par l'auteur de l'Abbrégé de la géographie de Guthrie: Le tout dressé et dessiné sur les lieux par plusieurs Ingénieurs-Géographes; Orné d'une grande carte routière. Guide indispensable aux voyageurs, étrangers, curieux et négociants. Tome second. A Paris (M.DCCCXI).*⁴

Gre za razširjen potopis v drugi izdaji, ki so mu dodane Nizozemska, del Nemčije, Italija in Ilirske province. Pričujoči potopis je bil vpisan v cesarski knjižnici, *Bibliothèque Impériale*, na notranji strani naslovnice je žigosan z Napoleonovim cesarskim žigom. Potopisu je bil priložen zemljevid. Celoten oris poti je slonel na delu škotskega kartografa Williama Guthrieja (1708–1770), dopolnili in obogatili so ga francoski kartografi in državljani, *citoyens*, Edme Mentelle in Lalande, člana L'Institut

National de France, Jacques-Henri Tardieu, François de Pagès in Claude Perroud.⁵

Fotokopija, ki sem jo prejela iz Nacionalne knjižnice Francije, ni celoten opis poti št. 107, manjka že topografski izvleček poti, kot so ga navadno zapisali po uvodnih popisih poštarnih postaj in številu lig (in ga poznamo po opisu poti št. 109 pod naslovom *Topographie détaillée de la route*).⁶ Sledimo lahko zaključnemu delu poti od opisa Trevisa dalje.



Itinéraire complet de l'empire français, naslovnica (MGML).

¹ Polajnar, Ilirske province, str. 39.

² Ferle, Še sedaj vedo ljudje o Francozih, str. 63.

³ Narodni muzej, Ljubljana, 1964.

⁴ Na potopis me je ob pripravi razstave *Napoleon rezhe Iliria vstan*: ob 200-letnici ustanovitve Ilirskih provinc, Mestni muzej Ljubljana, 2009, ljubeznivo opozoril dr. Peter Vodopivec. Gospod Jean-Dominique Mellot, *conservateur en chef* v *Bibliothèque nationale de France*, je publikacijo kljub pomankljivemu naslovu našel in mi poslal fotokopije. Obema se lepo zahvaljujem.

⁵ *Itinéraire*, naslovnica; <http://www.worldcat.org/title/abrege-de-la-geographie-universelle-de-william-guthrie-la-seule-complete-qui-existe-corrigee-augmentee-par-le-traducteur-et-enrichie-dadditions-par-les-citoyens-lalande-et-mentelle-membres-de-linstitut-national-de-france-traduction-nouvelle-sur-la-dix-huitieme-edition-anglaise-de-1799-par-francois-pages/oclc/492644491>.

⁶ *Itinéraire*, str. 357.

V Itinerariju Pariz–Ljubljana so uvodoma opisane glavne poštne postaje, navedena je dolžina poti med začetno in končno destinacijo ter razdalje med posameznimi postajami. V besedilnem delu so opisani najpomembnejši kraji ob poti, informacijo dopolnjujejo pomembnejši transportni napotki, gospodarski orisi ter kulturno zgodovinske opazke. Ključna orientacijska križišča *Route de Paris à Ljubljana* so bila *Dijon, Dôle, Genève, le Simplon, Milan, Venise et Udine*.⁷

Razdalje so merjene v ligah, francoskih miljah,⁸ za katero imamo tri pretvornike z manjšimi razlikami: 1 liga je približno 4,444 kilometra, 4,288 kilometra, po zadnji literaturi pa je pretvornik za *lieu commune* 4,452 km.⁹ Tako je dolžina celotne poti 302 ¼ lige od približno 1296 in največ do 1345,6 kilometra (razlika približno 49 km).¹⁰ Vseh poštних postaj na poti je bilo 151 in četrtnina. Ključna križišča za dosego cilja v Ljubljani od Trevisa naprej so si sledila na dve do štiri lige, to je na približno 9 do 18 kilometrov.

Pot je vodila iz Pariza, prestolnice Francoskega cesarstva, v Ljubljano, prestolnico Ilirskih provinc, državno tvorbo, ki je imela status med samostojno državno enoto, pridruženo francoskemu cesarstvu, in med zasedenim »privatnim« ozemljem cesarja Napoleona, ki je bil tedaj na vrhuncu svoje moči. Politični status provinc je z duhovito besedno igro ocenil Jernej Kopitar v pismu Žigi Zoisu, da so bile Ilirske province »na poli(on)«¹¹ država: priključene so bile francoskemu cesarstvu, niso pa bile njegov konstitutivni del. Uporabljali so Napoleonov cesarski grb in zastavo, hkrati pa izdajali ilirske potne liste. Eden od osrednjih časopisov francoskega cesarstva *Gazette national* ali *Le moniteur universel* je poročila o dogajanjih v Ilirskih provincah dosledno uvrščala med zunanjepolitične novice.¹²

Zanimanje Francozov za trgovino z Levantom se je izrazilo v njihovih naporih za urejanje cestnega omrežja na Balkanu in za vzpostavitev poštних postaj, še posebej, ker je bila Ljubljana geografsko središče in križišče poti proti vzhodu, proti Dubrovniku in na sever proti Dunaju. »Ceste in plovnost rek v deželi so bile podrejene glavni ideji povezovanja z

Vzhodom, prav tako poštne postaje in brodovi. Tudi Francozi so vzdrževali vlečno plovno pot po Savi,¹³ ki pa je že bila v veljavi kot pomembna prometna pot proti vzhodu: plovno pot je za trgovanje uporabljal častnik, podjetnik in jakobinec Janez Siegfried Heribert baron Tauffere, ki je imel široko humanistično in matematično-tehnično znanje. Snoval je različne tehnične in gospodarske načrte v okviru avstrijske orientalske politike. V devetdesetih letih 18. stoletja je v gozdovih okoli Jasenovca sekal les za gradnjo ladij in pridobivanje pepelike. V letu 1782 je začel za Francoze izvažati les z lastno rečno ladjo. Tovoril je po Kolpi, Savi in Donavi ter po Črnem morju v Carigrad!¹⁴ Ljubljana je bila plovna, na Kranjskem pa Sava od Zaloga proti vzhodu. Nadležno je bilo, da so morali po obrežni cesti ljudje s konji večkrat ladje vleči po reki. Ker je bila plovna pot zanimiva za trgovanje z Levantom, so se Francozi zelo trudili za ureditev plovne poti, samo leta 1811 so za ureditev notranje plovbe namenili 77.200 frankov. Blanchard je poročal o floti petdesetih ladij, ki so redno plule na relaciji Zalog–Sisak, vsaka petdo šestkrat na leto, v času premirja pa tudi večkrat. Generalni guverner Bertrand je v Ljubljani julija 1811 ustanovil Zavarovalno družbo za plovbo od Siska do Zaloga, *Compagnie d'assurances pour la navigation depuis Sisak jusqu'à Zalog*.¹⁵

Kranjska je bila s cestami dobro prepređeno območje, a je bilo to ob nastanku Ilirskih provinc uničeno zaradi vojnih spopadov. Od aprila 1810 je inženir Jean Louis Blanchard, ki ga je oktobra istega leta maršal Auguste Marmont, prvi generalni guverner Ilirskih provinc, imenoval za glavnega inženirja, nadzoroval urejanje mostov in tlakovanih cest. Teh so na Kranjskem vzdrževali 140 lig (od približno 600 km 320 m do največ 623 km in 280 metrov), 23 velikih lesenih mostov in 70 manjših. Tedaj so obnovili cestne povezave v deželi, uredili pristanišča in začeli čistiti kanale.¹⁶

Cesta, ki se je v Gorici odcepila na Postojno–Vrhniko–Ljubljano, je bila cesta II. razreda, kar jo je uvrščalo med ceste nacionalnega pomena, ki so povezovala glavna mesta poddelegacij. V prvi razred je spadala cesta, ki je bila posebej pomembna za

⁷ Prav tam, str. 337.

⁸ Thibaut, *Dictionnaire*, str. 417: *lieue*, f. (französische) Meile (= 4 km).

⁹ *Nouveau petit Larousse illustré*, str. 581: *lieue de terre* je 4,444 km; po Pivec Stelè, *La vie économique*, str. 101 meri liga 4,288 km; Gašperič, Orožen Adamič, Šumrada, *Zemljevid Ilirskih provinc iz leta 1812*, str. 54 pa 4,452 km pri merilu 1: 647.122. Zahvaljujem se dr. Evi Holz za razgovor in komentar ob zemljevidih, ki sva jih pregledali.

¹⁰ Danes je izmerjena razdalja Ljubljana–Pariz 1255 kilometrov.

¹¹ NUK, MS 1448: Jernej Kopitar je v cenzuriranem pismu 18. septembra 1809 z Dunaja Žigi Zoisu v Ljubljano imenitno skril ime Napoleon »Tistimo, ki je na poli on neki Slovenci po glavi rojijo.«

¹² Žmuc, Napoleon rezhe Ilirija vstan, str. 14.

¹³ Holz, *Razvoj cestnega omrežja*, str. 17–20, 79.

¹⁴ Janez Siegfried Heribert Tauffere (1750–1796); SBL, 1980, str. 21–22; Vodopivec, *Liberté Égalité – Prostost Enakost: odsevi francoske revolucije*. Mestni muzej Ljubljana, zložena, 1989: baron Tauffere se je že kot častnik v Vojni krajini pridružil prostozidarjem ter se povezal z avstrijskimi in madžarskimi jakobinci. Leta 1794 je pobegnil v Italijo, navezal stike s francoskimi diplomati in stopil v francosko službo. Med drugim je pripravil načrt za revolucijo v habsburških deželah. Avstrijci so ga leta 1795 ujeli in ga na Dunaju leto kasneje usmrtili.

¹⁵ Pivec Stelè, *La vie économique*, str. 92ss.

¹⁶ Holz, *Razvoj cestnega omrežja*, str. 17.

daleč naokoli, je *Jean-Baptiste Cima*,¹⁹ imenovan Conegliano, slikal svoje *charmans* pejzaže. V mestecu velja omeniti tudi cerkev sv. Leonarda.»

Križišče Conegliano je vodilo v mnoge kraje in vasi (Godega, Sacile, Pordenone, Cusano, Saint Vido itn.), v kraju Valvasone je bilo potrebno zaviti na desno po poti, ki je vodila do Vidma in do Gorice.

»Videm je staro mesto, ki leži na sredini prostrane ravnice med rekama Tagliamento in Sočo. To je razsežna ravnina, kjer vlada milo podnebje, tako da lahko pridelajo vina, sadja in žit v obilju, kar ljudem zagotavlja prijazno življenje. V bližnjih gorah so rudniki in kamnolomi marmorja. Cerkev, nekateri palače in izvrstne slike si zaslužijo pozornost ljubiteljev lepih umetnosti. Stolnica in dominikanska cerkev sv. Petra Mučenika sta precej stari. Videm je dobro poseljeno mesto in je pomembno središče trgovine s svilo. Tu sta se rodila slikarja *Léonard Mattei* in *Jean d' Udine*.²⁰ Leta 1751, po ukinitvi oglejskega patriarhata, je mesto postalo sedež nadškofije.

Iz Vidma se po prečkanju reke na levo lahko odpravimo v Čedad, na desno vodi pot čez most proti Palmanovi do Gorice, *Goritz*, ki je pomembno mesto, saj v njem živi veliko število starih plemiških družin. Po ukinitvi oglejskega patriarhata je mesto postalo sedež škofije. V katedrali hranijo več dragocenih relikvij, tu stoji jezuitska cerkev in razsežen jezuitski kolegij zgrajen v lepi arhitekturi. V središču mesta je zelo obiskana cerkev *Camaldules*,²¹ kjer hranijo znamenito podobo Device. V mestu živi 11 tisoč prebivalcev.

Ko zapustimo Gorico, naš pot vodi ob reki Vipavi, nato prispemo do vasi Črniče, *Czernizza*, in še nekaterih manjših vasi. Iz Vipave vodi pot do Razdrtega, *Praewald*, od tu gremo lahko na desno v Trst, če prekoračimo gore, pa pridemo v Postojno, *Adelsberg*, kjer je dobro gostišče z imenom *Osteria grande*. V mestu izdelujejo kordovansko usnje in kuhinjsko posodje, *batterie de cuisine*. Tu je tudi žrebčarna, *un haras*,²² kjer vzgajajo žrebce in kobile. Znamenita pokrajina Kras ni nič manj slavna kot Postojnska jama. V jami sv. Magdalene, *Ste. Madeleine*, ki je oddaljena četrto lige od trga, so stalaktiti

izjemne lepote. Grad Predjama, *Lueg*, je druga znamenitost: zgrajen je v veliki jami ali v kaverni (gl. natisnjen 3. zvezek *Voyages de M. Küttner*). Cerkniško jezero, *Le lac de Cirknitz*, ni oddaljeno več kot 4 milje od Postojne.

Približno ligo od Postojne, ob vznožju gore,²³ je most čez reko. Iz vasi Laze, *Lasse*, vodi pot na desno v Bistrio, *Freudenthal*, če zavijemo na levo po zelo strmi poti,²⁴ pa pridemo na Vrhniko, *Oberlaybach*. Pred mestom izpod razpoke v skali izvira reka Ljubljane. Z Vrhnike lahko naredimo izlet v 5 lig oddaljeno Idrijo, kjer je slavn rudnik živega srebra: tu nakopljejo več kot 16 tisoč kvintalov²⁵ rude. Nihče od popotnikov ne bi smel zamuditi tega potovanja, ki je vreden vse pozornosti. Tudi cesta, ki pelje do Idrije, je nadvse romantična, ni težko prehodna ali nevarna, le ob vstopu v dolino²⁶ boste morali pokazati potni list. Po udobni kamniti poti se je mogoče spustiti v Antonijev rov. Po rudarski šegi se je potrebno zakrinkati, za kar je potrebno plačati manjši znesek. V Idriji si morate nujno ogledati zbirko mineralov M. de Humbert.²⁷ V mestu je veliko in zelo dobro gostišče.

Ko zapustite Vrhniko, se znajdete med reko in gorami, na desno sta *Ebenpforten*, Podpeč,²⁸ ter *Mostall*, graščina Zablate ali Kušlanov grad v Podplešivici, kjer je most čez reko; po dveh ligah pridete na cilj poti št. 107, v **Ljubljano**, prestolnico celotnih Ilirskih provinc, ki leži ob reki z istim imenom in se izliva v Savo. Opazite lepo katedralo sv. Nikolaja, katere notranjost nekoliko spominja na cerkev sv. Petra v Rimu: povsem je okrašena s freskami; v preteklosti je v mestu stal jezuitski kolegij, na katerega spominja le še kip Device Marije. Mestna hiša je lepo poslopje, tu je še orožarna, дворец kneza Auersperga, v kateri sta knjižnica in kabinet čudes; v predmestju je cerkev sv. Petra, vojaška bolnišnica, normalka ter šola za kirurge in kemike. V mestu je kanal, ki ga je gradil *Joseph*,²⁹ da bi izsušil močvirje. V mestu je živahno, tu se dogajajo predstave, maškarade itn. Sprehodi v vrtovih Auerspergov in Eggenbergov so zelo prijetni, z vrha gradu na griču pa

¹⁹ Giovanni Battista Cima, Cima da Conegliano (1459–1517), slikar beneške šole.

²⁰ Leonardo Mattei, dominikanski teolog; Giovanni Nanni, bolj poznan kot Giovanni da Udine (1487–1564), slikar in arhitekt.

²¹ http://www.google.si/#hl=sl&q=kamaldolci&spell=1&sa=X&ei=zK9iUez2I4uSswaXhoHABA&ved=0CCUQywUoAA&bav=on.2,or.r_qf.&fp=3ad01595a0c2a4be&biw=1680&bih=932: kamaldolci, menihi puščavniki, so bili veja benediktinskega reda; ustanovil jih je sv. Romuald iz Ravenne v zgornji doline reke Arno v Toskani v kraju Camaldoli.

²² Najverjetneje kobilarna Lipica, čeprav je omemba nejasna, saj opisuje širši Kras; lahko bi bil mišljen Prestranek, po Sapač, *Grajske stavbe v osrednji Sloveniji*, III, str. 118: Prestranek je bil del kobilarne Lipice.

²³ Nanos.

²⁴ Čez Planino.

²⁵ Pretnar, Kotnik, *Francosko slovenski slovar*, str. 645: *quintal* stot, cent, pred metričnim sistemom pomeni 100 funtov oziroma 56 kg.

²⁶ Dolina reke Zale.

²⁷ Ni znano, na koga se avtor potopisa sklicuje.

²⁸ <http://exonyme.bplaced.net/Board/Thread-Deutsche-Ortsnamen-in-Krain>, Ljubljansko okrožje: Ebenpforten prevede kot Podpeč (tudi ime za graščino Brest pri Igu, a bi bila predaleč od poti); Mostall/ Moosthal prevede kot Blatna Brezovica.

²⁹ Gruberjev prekop, ki je bil končan v letih 1780–1782 v času *Josepha*, cesarja Jožefa II. Habsburško Lotarinškega. Opazna je nevljudna omemba avstrijskega cesarja. Prekop, tudi kanal, je pomenil veliko tehnično in urbano pridobitev Ljubljane, saj je ublažil poplavljanje Ljubljanskega barja in je bil vreden omembe tudi v tem potopisu.

je lep pogled na okolico. *Au Sauvveur*³⁰ je dobro gostišče. V mestu živi 20 tisoč ljudi.«

O potopisu

»Ko imam te dežele, sem z eno nogo v Rimu in z drugo v Carigradu«,³¹ je strateški položaj zasedenih slovenskih dežel opisal cesar Napoleon. Obvladal je celinsko pot z zahoda na vzhod, obvladoval je Jadransko morje, ko je s t. i. kontinentalno zaporo prekinil povezavo Habsburške monarhije z Anglijo. Odprta mu je bila pot na vzhod.

Itinerar prinaša različne opise in podrobnosti krajev na poti. Usmerjanje je enostavno. Kraji na

poti so različno predstavljeni: za nekatere kraje je opisano gospodarsko zaledje, pomen kraja kot prometnega križišča, omenja kulturno zgodovinske znamenitosti, lepo katedralo, rojstni kraj znamenitega slikarja, jezuitski kolegij itn.

Ljubljana, prestolnica celotnih Ilirskih provinc, je omenjena predvsem kot prestolnica. Poudarjene so njene mestne funkcije, brez omembe gospodarskega zaledja in brez klišejskega opisa, da je mesto pomembnejše prometno križišče, čeprav je bila Ljubljana pod Francozi izhodišče Napoleonove ceste, t. j. ceste 1. razreda št. 5 *Route de Ljubljana en Albanie par Rijeka, Dubrovnik et Kotor, ou route Napoléon*, ki je potekala iz Kranjske, preko civilne Hrvaške, Vo-

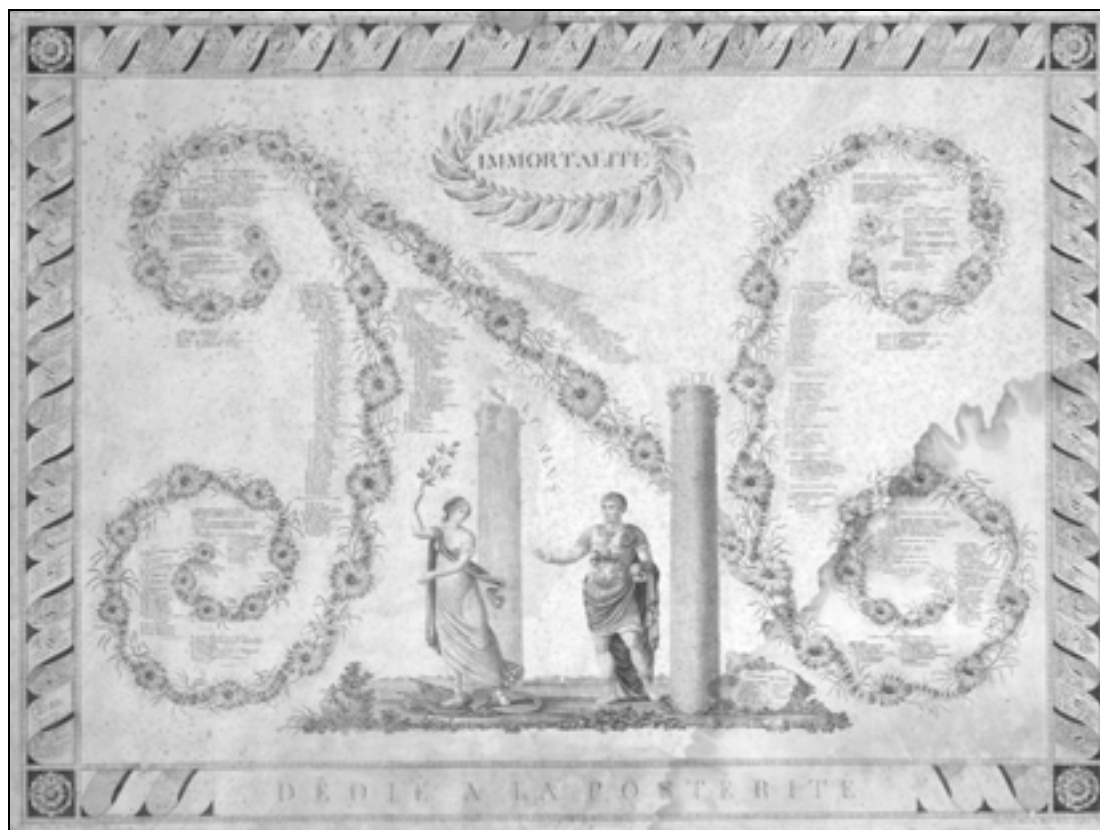


J. Fischbach, Pogled na vzhodni del Ljubljane, okoli 1821 (MGML, foto Matevž Paternoster).

³⁰ Kljub vloženemu trudu nisem našla gostišča ali poštne postaje s tem imenom. Se je pa število gostišč (in vinotočev) v času Ilirskih provinc v Ljubljani precej povečalo. To sodim po vloženih dokumentih za obrtna dovoljenja, ZAL LJU 489, REG. I, f. 131–136. Morda je obstajalo gostišče le kratek čas oziroma se vodi pod drugim imenom. Fabjancič v daljšem besedilu Procvit pivovarništva v Ljubljani – 18. in 19. stoletje, edini podrobneje omenja gostilne v obdobju 1797 do 1813, a pod tem imenom gostišča ne omenja; Vrhovnik, *Gostilne v stari Ljubljani*, omenja le nekaj gostišč iz francoskega obdobja Ljubljane: na str. 11 omeni gostilno Pri hajduku, na str. 28 »na meji Zgornjih in Spodnjih Poljan je

bila neimenovana gostilna, kjer je *birtna* Neža plesala s francoskimi častniki»; na str. 29 omenja gostilno Pri Svetku, »kjer bog roko ven moli«, kar bi morda lahko povezali z rešiteljem; na str. 45 omeni gostilno na Tržaški cesti, kjer je bila včasih mitnica, nato pošta, Pri postiljonu. *Au Sauvveur* pomeni rešitelj, lahko bi bil celo Napoleon; morda gre tudi za tiskovno napako, *sauveur*, slast, toda tudi pod tem imenom ne najdemo gostišča. Potopis v vsakem kraju omenja le eno gostišče, najverjetneje uradno pošno postajo.

³¹ Žmuc, Napoleon rezhe Iliria vstan, str. 13.



H. Maina, *Napoleonov rodovnik z zmagami*, 1812 (MGML, foto Damjana Šalehar).

jaške Hrvaške, Dalmacije in do Dubrovnika. Tudi cesta št. 4, ki je povezovala Kranjsko z Istro, je bila ena pomembnejših povezav, ki je iz Ljubljane vodila preko Pule do Trsta, po odsekih Ljubljana–Postojna–Razdrto–Trst–Sv. Anton ali Buzet–Pazin–Žminj–Sv. Vinčenat–Vodnjan–Galinjan–Pula.³²

Ljubljana je opisana kot precej radoživo in za popotnika vabljivo središče. Avtorju se je zdelo pomembno omeniti vznemirljivi mestni vsakdanjik in poudariti mestne značilnosti: reko, stolnico in še cerkev sv. Petra, mestno hišo, parka, grad na griču, Auerspergovo palačo z znamenito knjižnico in s kabinetom čudes ter tudi nekaj šol. Prav francoski vpliv naj bi Ljubljano prelevil v »svetovljansko« središče. V *Corriere Illyrico*³³ so leta 1810 zapisali, da »kdor je videl to mesto pred dvema letoma, ga bo težko prepoznal. Ko vidi človek toliko ljudi v mestu, toliko kočij, toliko zvonečega denarja, misli skoraj, da je v Milanu ali na Dunaju...«

Francozi so smelo načrtovali preureditev mesta. Po ukazu župana Codellija moremo sklepati, da je bil pripravljen načrt urejanja, saj hišni lastniki niso smeli prenavljati, ne da bi pridobili dovoljenja od

mestnih oblasti. Za prenovo je skrbel arhitekt Fabulet, ki je avgusta 1812 najel *maître-maçon*, stavebenika Lovrenca Pragerja. Ta je skrbel za prenovo v času njegove odsotnosti, njegovo delo je vodil glavni inženir Blanchard. Februarja 1813 je Fabulet poslal Codelliju približen predračun, *les devis approximatifs*, komunalne prenove v višini 17.000 frankov. Načrt je zajemal ureditev pločnikov, cestne razsvetljave, gasilnih brizgaln, bolnišnic, mostov, vodovoda in vodnjakov ter obnovo cerkva.³⁴ Slednje preseneti glede na to, da je francoska uprava zaostila odnos do katoliške cerkve. Blanchard je imel še več idej, z županom Codellijem sta načrtovala gradnjo sejmišča in sprehajališča,³⁵ ki so ga pozneje pod avstrijsko nadvlado zgradili v času civilnega in vojaškega guvernerja Kristofa Lattermanna, zato tudi Lattermannov drevored.

Največ navdušenja je avtor potopisa pokazal za živosrebrni rudnik v Idriji: avtor nameni opisu Ljubljane 17,5 vrstice, Idriji pa 14 vrstic. Cesto Vrhnika–Idrija je opisal kot prelepo panoramsko pot vzdolž doline reke Zale. Omeni poseben status Idrije, saj je bil zaradi gospodarskega pomena živosrebrnega rudnika dostop posebej nadzorovan in je moral potnik pokazati potni list. Zanimivo je, da

³² Pivec Stelè, *La vie économique*, str. 86.

³³ Žmuc, *Napoleon rezhe Iliria vstan*, str. 15: časnik *Corriere Illyrico* je dvakrat tedensko izhajal v Trstu v italijanskem in nemškem jeziku.

³⁴ Pivec Stelè, *La vie économique*, str. 104.

³⁵ Prav tam, str. 104.

avtor ne nameniti pozornosti slovitemu presihajočemu Cerknškemu jezeru ali Postojnski jami. V potopisu niso omenjene nikakršne nevarnosti na poti, v opisu poti Vrhnika–Idrija je izrecno zapisano, da potovanje ni ne težko in ne nevarno, *nullement difficile ou périlleux*.

Pot od Pariza do Ljubljane, dolga skoraj 1300 kilometrov, je bila dobro oskrbovana, Francozi so hitro vzpostavili poštno povezavo. Če je Žiga Zois 3. julija 1809 v svoj dnevnik zapisal, da »die Posten sind gesperrt«, je moral že konec istega meseca omeniti, da je poštna povezava s Trstom in z Milanom ponovno stekla.³⁶ Ze novembra 1809 je generalni guverner Marmont ukazal, da so pismonoše in postiljoni nosili našitke v francoskih barvah, na rokavih pa našite bakrene ploščice s slovenskim napisom »Pisemska pošta Ilirskih dežel«, pri postiljonih pa »Vozna pošta Ilirskih dežel«.³⁷ Nato so generalni guvernerji izdali več odredb, ki so se nanašale na organizacijo poštne povezave. Poštne zveze so bile tako dobro postavljene, da so jih avstrijske oblasti pozneje obdržale.³⁸

V Ljubljano je prihajala pošta iz Francije, Italije in Gorice ob ponedeljkih, četrtek in sobotah med 8. in 9. uro dopoldne, v isto smer je odhajala iz Ljubljane ob sredah, petkih in nedeljah.³⁹ V itinerarju ni omenjena časovna dolžina potovanja, ne med začetno in končno postajo, niti ne med posameznimi poštnimi postajami. Če so bili predpisi podobni kot v monarhiji, da je poštna kočija vozila s hitrostjo 10 kilometrov na uro, lahko približno izračunamo dolžino potovanja: če je dnevno vozila 10 ur (del časa so uporabili za postanke in menjavanje vprege), je relacijo Pariz–Ljubljana prevozila v približno 13 dneh.⁴⁰ Kar je primerljivo z navedkom, da je poštna povezava Pariz–Dubrovnik v letnem obdobju trajala okoli 20 dni, pozimi pa se je čas za isto razdaljo podvojil.⁴¹ Hitra pošta je za isto razdaljo potrebovala osem dni, saj je generalni guverner »svojo« dnevno pošto iz Pariza dobival po *štafeti*, a so bile novice stare že osem dni! Celo novica o smrti Napoleona na sv. Heleni je šele po dveh polnih mesecih »dosegla« Trst.⁴² Skoraj tri tedne je trajala »hitra« povezava Ljubljane s Carigradom. Da bi olajšal trgovinski promet skozi Ilirske province, je Napoleon ukazal s poštnimi zvezami povezati Ljubljano preko Kostajnice s Carigradom. Prvi hitri sel je šel iz Carigrada na pot 4. maja 1812 in preko Kostajnice prispel v Ljubljano 24. maja.⁴³



Strelna tarča, Odhod Francozov 5. oktober 1813, 1814 (MGML, foto Marko Zaplatil).

Poštna povezava znotraj Ilirskih provinc je bila hitrejša. Generalni guverner je dvakrat na teden dobival novice iz »države«, tudi iz najbolj oddaljenih krajev, iz Dubrovnika. Iz Dalmacije, Dubrovnika in Albanije je pošta prihajala v mesto ob sredah in nedeljah med 10. in 12. uro, v isto smer je odhajala ob četrtek in nedeljah. Dnevno je tekla poštna zveza s Trstom, v Ljubljano je pošta prihajala med 8. in 10. uro zvečer, iz Ljubljane se je zbrana pošta takoj vračala v Trst ob 10. uri zvečer.⁴⁴

Poštne pristojbine so računali na dolžino poti: za pismo do 6 gramov je znašala tarifa 0,20 franka do 100 kilometrov, med 1200 in 1300 kilometri, t.j. tudi iz Pariza v Ljubljano, je bila pristojbina 1,4 franka na 100 kilometrov, tako da lahko ocenimo poštino Pariz–Ljubljana na okoli 17,8 frankov ali 3,3 goldinarje.⁴⁵ Težje pošiljke so bile še dražje.

Zgolj ocenimo lahko potne stroške potnika v poštnem vozu na naši relaciji: 1,50 franka je bila pristojbina za konja na poštno postajo (vpreženih je bilo toliko konj, kot je bilo potnikov v vozu) in za poštno postajo; 0,75 franka je bilo potrebno dodati za postiljona na poštno postajo; cena sedeža na odprtem vozu je bila 0,75 franka na poštno postajo, v zaprtem vozu pa 1,50 franka; prtljago so plačevali posebej, dodatno je moral potnik plačati vprego volov, če so morali pomagati konjski vpregi na strmih delih poti. K stroškom je potrebno prišteti še pristojbine za carino, cestnino, mostnino in zapor-nice. Tudi netočnost je potnika lahko drago stala –

³⁶ Radics, *Die k.k. Post in Krain*, str. 61, 62.

³⁷ Radics, *Die k.k. Post in Krain*, str. 63; tudi Mal, *Zgodovina slovenskega naroda*, str. 128.

³⁸ Radics, *Die k.k. Post in Krain*, str. 77.

³⁹ Prav tam, str. 72.

⁴⁰ Holz, Peklar, *S kočijo od Alp do morja*, str. 30.

⁴¹ Pivec Stelè, *La vie économique*, str. 113.

⁴² Mal, *Zgodovina slovenskega naroda*, str. 128.

⁴³ Radics, *Die k.k. Post in Krain*, str. 75.

⁴⁴ Prav tam, str. 64, 72s.

⁴⁵ Prav tam, str. 70.

za vsako uro zamude so prišteli polovico cene vozovnice za eno poštno postajo.⁴⁶ Tako je bila osnovna cena potovanja potnika v odprtem vozu Pariz–Ljubljana po 151 in 1/4 poštne postaje okoli 354 frankov (v pokritem okoli 467,7 franka). Če preračunamo v goldinarje, so bili goli potni stroški okoli 137 goldinarjev v odprtem vozu, v zaprtem pa okoli 181 goldinarjev.⁴⁷ Pot iz Trsta v Ljubljano je stala 8 goldinarjev oziroma 20 frankov in 68 centimov ter še dodatnih za postiljona za vsako postajo 6 krajcarjev ali 26 centimov. Od Ljubljane do Kostajnice je pot stala 14 goldinarjev 8 krajcarjev ali 36 frankov 55 centimov ter še dodatnih 26 centimov za postiljona na postajo.⁴⁸

Avtor potopisa je precej natančno popisal kraje. Potopisu smo lahko natančno sledili po vojaški specialki iz začetka 20. stoletja.⁴⁹ Opazimo, da so razdalje med mesti nekoliko netočne,⁵⁰ najbolj odstopa zapisana razdalja 5 lig med Vrhniko in Idrijo, kar je pomenilo le nekaj več kot 22 kilometrov. Primerljiva trasa preko križišča Kalce in skozi dolino Zale je danes 57,7 kilometrov.

Posebna družba je skrbela za gradnjo gostišč ob glavnih cestah, les zanje so sekali tudi v *forêts impériales*.⁵¹ V Itinererju avtor omenja gostišča v Trevisu, Postojni, Idriji in Ljubljani, ne pa tudi v Vidmu in Gorici. Morda zato, ker je relacija Treviso–Postojna dolga 29 lig ali okoli 129 kilometrov in bi jo poštna kočija lahko, zaradi ugodnega terena, prevozila v enem dnevu; Postojna–Laze–Vrhnik–Ljubljana je 8 lig oziroma dobrih 35 kilometrov, vendar so opisane gore in strmine, ki so nekoliko podaljšale potovanje. Opisana gostišča so bila na podobni kakovostni ravni, v Trevisu je bilo prenočišče *à la Poste* brez posebne ocene, v Postojni je bila *Osteria grande bonne auberge*, v Idriji je bilo gostišče celo *grande auberge très-bonne*, gostišče *au Sauveur* v Ljubljani je omenjeno kot dobro, *bonne auberge*.

Nato so Francozi konec leta 1813 morali zapustiti zasedena avstrijska ozemlja. V muzeju hranimo topovsko kroglo iz bitke za Ljubljano, na kateri je vrezan datum boja 29. 8. 1813. Valentin Vodnik je lahko zapisal: »Odrešen je svet železnih nadlog, smo Francovi spet, zahvalen si bog!«

VIRI IN LITERATURA

NEOBJAVLJENI VIRI

Bibliothèque nationale de la France

Itinéraire complet de l'empire français. Second édition, considérablement augmentée, comprenant la Hollande, une partie de l'Allemagne, l'Italie, et les Provinces Illyriennes: par l'auteur de l'Abrégé de la géographie de Guthrie: Le tout dressé et dessiné sur les lieux par plusieurs Ingénieurs-Géographes; Orné d'une grande carte routière. Guide indispensable aux voyageurs, étrangers, curieux et négociants. Tome second. A Paris 1811 (M.DCCCXI).

NŠAL – Nadškofijski arhiv Ljubljana

Podatki iz francoske okupacije 1812–1814, IV, fasc. 179, Tableau de conversion des Florins d'Autriche en Francs sur la proposition de 99 florins pour 256 francs.

NUK – Narodna in univerzitetna knjižnica

Rokopisni oddelek, MS 1448, pismo Jerneja Kopitarja Žigi Zoisu v Ljubljano (Dunaj 18. 9. 1809).

ČASOPISI

Gazette nationale ali *Le moniteur universel*, 1810–1813, več števil.

LITERATURA

Fabjančič, Vladislav: Procvit pivovarništva v Ljubljani – 18. in 19. stoletje. *Kronika slovenskih mest*, V, št. 1 (37–42), št. 2 (95–98), št. 3 (133–139), št. 4 (209–221), 1938.

Ferle, Mojca: Še sedaj vedo ljudje o Francozih. *Napoleon rezhe Ilirja ustan.* Katalog, Mestni muzej Ljubljana, 2009, str. 63–85.

Gspan, Alfonz: Taufferer Janez Heribert. *Slovenski biografski leksikon*, 12, (ur. A. Gspan, F. Petre), Ljubljana, 1980.

Holz, Eva, Peklar, Andreja: *S kočijo od Alp do morja.* Ljubljana: Založba Mladika, 1997.

Holz, Eva: *Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju: predelana doktorska disertacija.* Ljubljana: Znanstvenoraziskovalni center SAZU, 1994.

Mal, Josip: *Zgodovina slovenskega naroda. Najnovejša doba.* Celje Družba sv. Mohorja, 1928, str. 124–129.

Nouveau petit Larousse illustré: dictionnaire encyclopédique (C. Auge et P. Auge), Paris: Larousse, 1949.

Pivec Stelè, Melita: *La vie économique des Provinces Illyriennes (1809–1813): suivie d'une bibliographie critique.* Paris, 1930.

⁴⁶ Prav tam, str. 67.

⁴⁷ NŠAL, Podatki iz francoske okupacije 1812–1814, IV, fasc. 179, Tableau de conversion.

⁴⁸ Radics, *Die k.k. Post in Krain*, str. 74.

⁴⁹ *Ravensteins Kriegskarte Nr. 17.*

⁵⁰ Današnje trase cest niso enake tedanjim.

⁵¹ Pivec Stelè, *La vie économique*, str. 90.

- Polajnar, Janez: Ilirske province, Francozi in mit narodne osvoboditve. *Napoleon rezhe Iliria vstan.* Katalog, Mestni muzej Ljubljana, 2009, str. 27–62.
- Pretnar, Janko, in Janko Kotnik: *Francosko slovenski slovar.* Ljubljana: Državna založba Slovenije, 1969.
- Radics, Peter von: *Die k.k. Post in Krain und ihre geschitliche Entwicklung.* Laibach: Kleinmayr, 1896.
- Sapač, Igor: *Grajske stavbe v osrednji Sloveniji : III, Notranjska : Med Planino, Postojno in Senožečami (1).* Viharnik : Ljubljana, 2005.
- Staroslav (Vrhovnik, Ivan): *Gostilne v stari Ljubljani.* Ljubljana: Jutro, 1926.
- Thibaut, W. A.: *Dictionnaire françois-allemand et allemand-français: Wörterbuch der französischen und deutschen Sprachen.* Braunschweig: G. Westerman, 1901.
- Vodopivec, Peter: *Liberté Égalité – Prostost Enakost: odsevi francoske revoucije.* Mestni muzej Ljubljana, zloženska, 1989.
- Žmuc, Irena: »Napoleon rezhe Iliria vstan«. *Napoleon rezhe Iliria vstan.* Katalog, Mestni muzej Ljubljana, 2009, str. 11–26.

SPLETNA LITERATURA

- http://www.google.si/#hl=sl&q=kamaldolci&spell=1&sa=X&ei=zK9iUez2I4uSswaXhoHABAA&ved=0CCUQywUoAA&bav=on.2,or.r_qf.&fp=3ad01595a0c2a4be&biw=1680&bih=932.
- [http://exonyme.bplaced.net/Board/Thread-Deutsche-Ortsnamen-in-Krain.](http://exonyme.bplaced.net/Board/Thread-Deutsche-Ortsnamen-in-Krain)
(Laibacher Kreis)

ZEMLJEVIDI

- Gašperič, Primož, Orožen Adamič, Milan, Šumrada, Janez: *Zemljevid Ilirskih provinc iz leta 1812.* Ljubljana: Založba ZRC, ZRC SAZU, 2012.
- Ravensteins Kriegskarte Nr. 17. Westl. Dolomiten, Karnischen- und Julische Alpen, Görz, Küstenland, Friaul und oberitalienische Venezianische Ebene.* Verlag der geographischen Anstalt von L. Ravenstein im Frankfurt a. Main.



S U M M A R Y

Travelling from Paris to Ljubljana at the time of the Illyrian provinces

Apart from controlling both land routes and,

after introducing the Continental Blockade, the Adriatic Sea, the French considered the Illyrian Provinces (1809–1813) as a springboard for their trading with the Levant. Mainly so as to secure their economic interests, they promptly established a postal service connecting Paris with Ljubljana, the capital town of the »napoli on«* state.

A description of the Paris–Ljubljana route features in the *Itinéraire complet de l'empire français. Second édition, considérablement augmentée, comprenant la Hollande, une partie de l'Allemagne, l'Italie, et les Provinces Illyriennes* (Paris, M.DCCCXI), route N. 107, pp. 337–357. The *Bibliothèque nationale de France* provided photocopies of the Itinerary relating to the last section of the route from Treviso to Ljubljana, pp. 337, 354–357 and the cover page.

The distance from Paris, the capital of the French Empire, to Ljubljana comprised 302 ¼ leagues or something between 1,296 and 1,345.6 kilometres. To promote trade, the French maintained the road network in the Balkans and established a postal service, with Ljubljana being a crossing of 1st class significant routes leading to the east, i.e. to Dubrovnik, and to the north, i.e. to Vienna.

The said towns and crossings were easy to follow on an Austrian military special map from the early 20th century. It was noticed, however, that the distances between towns were somewhat imprecise (although the former route alignments do not correspond to the present ones). The most deviating was the distance of 5 leagues between Vrhnika and Idrija, which would mean only slightly more than 22 kilometres. Ljubljana is described as a hustling centre of interest to a traveller: of significance was the town's exciting everyday life, including the sights such as the river, the cathedral, the church of St. Peter, the town hall, two parks, a canal, the castle on the hill, the Auersperg Palace together with a renowned library and the cabinet of curiosities as well as a couple of schools. Given the strong economic interests, most of the attention, and enthusiasm, is paid to the mercury mine in Idrija.

The length of the journey can be assessed: if a mail coach drove at a speed of 10 kilometres per hour (as regulated in the Habsburg Monarchy) and was on its way for 10 hours per day (some of this time was used for stops and rehitching horses), the Paris–Ljubljana distance was covered in approximately 13 days. The express postal service took eight days for the same distance. The Governor-General thus received 'his' daily post from Paris by *relay*, with the 'news' being already eight days old!

* The letter this term is taken from was censored. Therefore, while denoting a state with an unclear status (»napoli« meaning »half«), the term also wittingly refers to Napoleon.