

vanimi.¹⁴ Ta strateško domišljen sistem varovalnih zidov, stražarnic z vojaškimi posadkami in opazovalnicami z obveščevalno službo je na kraško-notranjskih višinah varoval prehode (predvsem »postojnska vrata«) v tržaški zaliv in v severnoitalijansko ravnino ter jih v primeru nevarnosti zaprl z večjimi vojaškimi enotami.

Najdbe iz rimskega časa v novomeškem grobišču kažejo na prevladujoč vpliv domorodnih prebivalcev ilirsko-keltskega porekla z globoko zakoreninjeno domačo tradicijo predvsem v lončarstvu in v pogrebem obredu z opaznim provincialnim okusom oblikovano modo posebno v noši in v nakitu, kot na primer: noriško-panonske oblike fibul in pasnih garnitur. Iz grobnih pridatkov je razvidna sorazmerna blaginja prebivalcev v Novem mestu, ki jim jo je omogočila pax Romana v 1. in 2. stoletju n. š. do vojne z Markomani. Koliko so to naselbino prizadeli vdori Markomanov, ne vemo, ker nam manjkajo naselbinske najdbe in najdiščne okoliščine. Najdbe iz 3. stoletja so vse bolj redke, iz 4. stoletja poznamo za zdaj samo dva groba. Najdbe, ki bi kazale na zgodnje-krščansko občestvo v Novem mestu, doslej še nismo odkrili. Okoli leta 400, najkasneje pa v 5. stoletju Novo mesto najbrž ni bilo več stalno naseljeno. V nevarnih časih preseljevanja ljudstev so se zadnji prebivalci, kolikor niso zbežali na zahod v zavetje utrjenih mest umaknili na oddaljene vrhove v zaledju doline Krke. Tam so v naglici zgradili in utrdili pribežališča-refugije, največkrat na zdavnaj opuščenih prazgodovinskih na-

selbinah, da bi tam z avtarkičnim gospodarstvom preživel čase stisk in nasilja.

Naša spoznanja in zaključki o keltsko-rimskem obdobju v Novem mestu temeljijo izključno na grobnih najdbah, ker nam dopolnilni rezultati iz naselbinskih izkopavanj še manjkajo. Tako je naša vednost o novomeški davnini oprta le na izpovednost zapuščine iz mesta mrtvih, ki posredno odseva življenje in verovanje davnih novomeških prebivalcev.

OPOMBE

1. T. Knez, Novo mesto I, halštatski grobovi. *Carniola archaeologica* 1 (Novo mesto 1986). — 2. T. Knez, Novo mesto v davnini (Maribor 1972). — 3. KELTOI (Razstavní katalog, Ljubljana 1983). — M. Guštin, *Jahrbuch des RGZM* 31, 1984, 305 ss. — 4. Keltski voz. Posavski muzej Brežice 6 (1984). — 5. T. Knez, Keltske najdbe iz Novega mesta (1977). — 6. T. Knez in M. Szabó, *Archaeologia Jugoslavica* 20—21, 1980—1981 (1983) 80 ss. — 7. G. Veith, *Die Feldzüge des C. Julius Caesar Octavianus in Illyrien in den Jahren 35—33 v. Chr.* (1914). — 8. T. Knez, Novo mesto v antiki (1974). — 9. T. Knez, La nécropole de Beletov vrt, Novo mesto. *Inventaria Archaeologica Jugoslavija*, fasc. 27 (1981). — 10. D. Breščak, *Dolenjski zbornik* 1985. — 11. P. Kos, Keltski novci Slovenije. *Situla* 18, 1977, 136. — 12. Živalske kosti je določil Ivan Turk, Inštitut za arheologijo ZRC SAZU, za kar se mu najlepše zahvaljujem. — 13. P. Petru, Hišaste žare Latobikov. *Situla* 11, 1971. — 14. S. Petru in P. Petru, *Nevoidunum*. Katalogi in monografije 15 (1978). — 15. CLAVSTRA ALPIMUM IVLIARVM I, fontes. Katalogi in monografije 5 (1971).

O CESTNEM OMREŽJU NA SLOVENSKEM ŠTAJERSKEM V 17. STOLETJU

JOŽE CURK

Slovensko štajersko cestno omrežje v srednjem veku je arhivsko slabo dokumentirano, vendar ga je mogoče s pomočjo posameznih podatkov, primerjav in sklepanj v glavnih potezah rekonstruirati. Večino srednjeveških prometnih zvez so predstavljale tovrne poti in le manjšino prevozne ceste, ki so bile slabo vzdrževane in ne posebno varne. Srednjeveških poročil o gradnjah ali obnovi cest je malo. Ve se za zgraditev zidanega mosta v istoimenskem kraju med leti 1221—1224, za

preboj ceste skozi Dravski gozd leta 1278 in za obnovo glavne ceste skozi Slovensko Bistrico okoli leta 1378. Ob podelitvi skladišnega prava Celju leta 1478 je govor o privilegiranih: glavni cesti Gradec—Ljubljana in deželni cesti Celje—Laško—Sevnica—Brestanica—Brežice—Zagreb, ki je zlasti pridobila na pomenu po letu 1526. Leta 1498 se omenjajo ceste: Vojnik—Strmec (Nova cerkev)—Lemberg—Velenje—Šalek—Graška gora—Slov. Gradec, Strmec oziroma Konjice—

Vitanje—Straže—Slovenj Gradec in Celje—Trnovlje—Blagovna—Ponikva—Zbelovo—Poljčane—Ptuj (promet z vinom in žitom) oziroma Blagovna—Hotunje—Šmarje—Rogatec—Džurmanec, zabranujeta pa trasi Strmec—Rožna dolina—Arja vas in Šentjur—Breze—Laško, ki sta bili leta 1524 sploh ukinjeni za tranzitni promet.

Tudi v 16. stoletju se za ceste ni mnogo storilo, čeprav so naraščajoče potrebe zahtevale njihovo izboljšavo. Za ceste naj bi skrbeli deželni stanovi, deželnoknežja komora oziroma vicedomski uradi, tržne naselbine in gosposčine, vendar je bilo na voljo le malo sredstev, zato so morali glavno breme slej ko prej prenašati tlačani z ročno in vozno tlako. Glavni tranzitni cesti sta bili tista iz Legrada na sotočju Drave in Mure preko Varaždina in Zavrča oziroma iz Velike Kaniže preko Čakovca in Ormoža na Ptuj ter dalje v Slovensko Bistrico—Celje—Trojane—Ljubljano ter ona iz Gradca preko Plača, Maribora in Celja v Ljubljano, ki so jo od 14. stoletja dalje protežirali deželni knezi. To cesto so v 1. pol. 16. stoletja obnovili do Ljubljane, potem ko so promet iz Tuhinjske doline preusmerili čez Trojane, zaradi česar je Kamnik že leta 1534 obubožal. Za traso onkraj Vranskega je do okoli leta 1515 skrbel mitničar iz Vranskega, nato pa oni iz Podpeči. Sicer pa so leta 1567 imenovali cestne komisarje, po letu 1580 pa cestne mojstre s predvidenimi skladišči orodja za oskrbo podložnikov, vendar ta institucija takrat še ni zaživela, ker zanjo ni bilo dovolj sredstev. Vpogled v stanje cest nam dajejo poleg patentov iz let 1550, 1617, 1639, 1679 in 1684 predvsem popisi cest iz let 1589, 1640 in 1651. Posebno zanimiv je drugi, ki opisuje ceste na Štajerskem in nam predstavlja tudi njihovo pravno stanje.

Takrat je že obstajala deželna cestna uprava z deželnim komisarjem in cestnim mojstrom ter četrtna (celjska, mariborska) s po 2 četrtnima komisarjema, 2 cestnima mojstroma in 20 hlapci-cestarji. Četrtna komisarje in mojstre je imenovala deželna cestna uprava z vednostjo deželnega glavarja in vicedoma. Ceste so se delile v glavne, deželne ali kameradne, stanovske in gosposčinske, vendar ne v vsej dolžini, temveč po posameznih odsekih. Najbolj so za svoje odseke skrbeli stanovi, najmanj pa gosposčine, ki so za to uporabljale tlačane. Za mostove je načeloma skrbel vicedomski urad, za brodove lastniki, za brodišča pa nobeden. Nerešeno je namreč ostalo pravno vprašanje, v čigavi oskrbi so pravzaprav ceste. Dokler so bile vladarski regal, so bile svobodne in oprem-

ljene s posebnim pravom. Ko pa so prešle v lastništvo zemljiških gospodov, se je skrb zanje prepustila njim. Ti pa zanje niso skrbeli. Ker torej ni bil urejen njihov pravni status in ker jih ni zmogla prevzeti država, so bila vsa njena priporočila za njih vzdrževanje brez večjega uspeha.

Medtem ko se leta 1589 govori o glavni poštni cesti Dunaj—Trst in o nekaterih deželnih cestah, leta 1651 pa o deželnih cestah v celjski četrti, se leta 1640 našteva vrsta cest, ki kaže sestavo takratne cestne mreže. Po njej se je razvijal skozi vse 16. stoletje živahen promet, ki je nekoliko upadel v 1. pol. 17. stoletja, a v 2. polovici zopet narasel. Poleg poklicne meščanske trgovine je uspevala kmečka, ki je po količini, a ne po vrednosti blaga presegala meščansko. Velika in tranzitna trgovina je bila večinoma v rokah tujih podjetnikov, ki so pogosto monopolno obvladovali posamezne trgovinske zvrsti in krepko posegali na tržišča, ki so bila zunaj dosega meščanske trgovine. Zato se je gospodarsko stanje trgov in mest v 1. pol. 17. stoletja poslabšalo. Zaradi razmaha trgovine se je tovorjenje že v 15. stoletju spremenilo v donosno dejavnost. Pojavili so se celo sponsovalci tovarne živine in pogodbeno najeti tovarniki, večinoma iz kmečkih vrst. Tovornina se je plačevala po razdalji transporta in vrednosti blaga. Tovori so znašali do 170 kg na žival in do 50 kg na človeka. Pod klanci so se pojavili pripregarji, ki so pomagali pri premagovanju strmin. Vozni promet je bil redkejši, ker so bile ceste v preslabem stanju, da bi omogočile rentabilno razmerje med tovorom in vpregom. Ob cestah so se množile gostilne s prenočišči in hlevi, ki so bili večinoma donosni, a se o njih sorazmerno malo ve. Tržne in cestne mitnine ter druge dajatve so posebno v 16. stoletju stalno rastle ter zaradi pretiranega fiskalizma pripomogle k stagnaciji trgovine po letu 1590, kar je veljalo v precejšnji meri tudi za 17. stoletje, kljub leta 1617 sklenjenemu komerčnemu traktatu med cesarjem in sultanom, s katerim je bila sproščena trgovina med obema državama.

Ceste so od 16. stoletja dalje služile tudi poštnemu prometu. Cesar Maksimilijan I. je uvedel leta 1504 poštne promet med Dunajem in Gradcem ter ga dal v zakup rodbini Thurn-Taxis. To zvezo je nadvojvoda Karel leta 1573 podaljšal do Ljubljane, leta 1588 pa je že segala do Trsta in celo do Benetk, kjer je delovala poštna postaja, ki je bila podrejena graškemu guberniju. Med Gradcem in Ljubljano je bila leta 1573 vpeljana najprej selska, leta 1584 jezdna in že pred

letom 1651 po potrebi tudi vozna pošta, ki je postala šele leta 1730 redna. Leta 1640 so bile ob glavni cesti poštne postaje v Mariboru, Slov. Bistrici, Konjicah, Celju, Šempetru, Vranskem, Ožbaltu in Podpeči pri Lukovici ter mitnice v Mariboru, Slov. Bistrici, Konjicah, Vojniku, Celju, Žalcu (v Celju glavna, v Vojniku in Žalcu podružni), Vranskem in Podpeči.

Najboljši vpogled v stanje prometnega režima v 1. pol. 17. stoletja nam dajejo kot že rečeno, pregledi cest in mitnic iz 2. četrtine tega stoletja. Seznam mitnic iz leta 1639 naštevava naslednje ceste in mitnice ob njih:

— *cesta Gradec—Remšnik—Dravograd—Slovenj Gradec*: Wildon (mitnica knezov Eggenbergov), Lipnica (mestna mitnica na mostu preko Mure v Lanči), Haag ob Sekavi (mitnica grofa Julija Mörsperga), Radlje (mitnica tukajšnjega cerkvenega ključarja-cehprošta), Muta (mitnica bukovske gosposčine, ki sega do koroške meje), Slovenj Gradec (mitnica dvorne komore),

— *cesta Gradec—Maribor—Vransko*: Wildon (mitnica kneza Eggenberga), Lanča (mostnina mesta Lipnice), Ernovž (brodnina gosposčine Ernovž), Plač (mitnica Dezele), Maribor (mitnica navadnega mesta Maribora), Bistrica (mitnica navadnega mesta Bistrice), Konjice (—), Celje (mitnica navadnega mesta Celja, nato dvorne komore), Vransko (mitnica dvorne komore) in ob cesti na Zagreb Brežice (mitnica gosposčine),

— *cesta Celje—Mokrice*: Laško (—), Sevnica, Krško, Mokrice (mitnice v vseh treh krajih od Jošta Jožefa Moscona),

— *cesta Celje—Poljčane*: Poljčane, Zbelovo, Loče, Tičovo (mitnice v vseh 4 krajih od pokojnega grofa Hansa Ludvika Thurna),

— *cesta Maribor—Dravograd*: Viltuš (mitnica barona Vida Žige Herbersteina), Brezno (mitnica radeljskega cerkvenega ključarja-cehprošta),

— *cesta Maribor—Macelj*: Ptuj (mitnica grofa Tannhausna, skladiščna pravica in mostnina od navadnega mesta Ptuja), Podlehnik (podoružna mitnica grofa Tannhausna, ki skrbi za vso cesto do Maclja),

— *cesta Ptuj—Hrvatsko Zagorje*: Borl (brod), Leskovec in Bela (mitnici, vse od gosposčine Borl),

— *cesta Ptuj—Varaždin*: Zavrč (brod in mitnica od pokojnega Matije Quallandra),

— *cesta Ptuj—Otok grofov Zrinjskih* (Čakovec, Medžimurje): Ormož (mitnica od navadnega mesta Ormoža), Središče (—),

— *cesta Gradec—Radgona—Ljutomer*: Lanča (mostnina mesta Lipnice), Weitersfeld (mitnica knezov Egoenbergov), Cmurek (brod

od Wolfa Stubenberga, cestnina in splavari- na od trga), Radgona mitnica, skladiščna pravica in mostnina od navadnega mesta Radgone), Ljutomer (mitnica grofa Draškovića).

Mnogo podrobnejši je seznam cest, ki nam ga razgrinja poročilo neimenovanega poslanškega načelnika in komisarja z dne 27. 4. 1640 v zvezi z njihovim vzdrževanjem, naslovljeno na cesarja Ferdinanda III. kot deželnega kneza.

Cesta Gradec—Stainz—Landsberg—Schwanberg—Wies—Ivnik, oziroma *Gradec—Preding—Gleinstätten—Wies—Ivnik—Radelj—Črni križ—mejnik* (konfin) bukovske gosposčine: cestni odsek *Radelj—Črni križ—konfin* bukovske gosposčine vzdržujeta priorica radeljskih dominikank in gospod Gottfried Stübich.

Cesta Gradec—Wildon—Remšnik—Slovenj Gradec: cestni odsek od Haaga preko Remšnika do radeljskega deželskosodnega konfina pri Spodnji Vižingi vzdržujeta mitnici, stoječi v Haagu in Ehegartnu. Odsek od konfina pri Ehegartnu pri Spodnji Vižingi skozi Radlje do bukovskega deželskosodnega konfina na Cesarskem potoku vzdržujejo s pomočjo mitnine cerkveni ključarji-cehprošti iz Radelj. Odsek od Cesarskega potoka skozi Muto do dravograjskega konfina na potoku Velki je na skrbi lastnika Bukovja. Pri Vuzenici sta dva broda in mitnica za cesto, ki vodi južno od Drave do meje bukovskega deželskega sodišča pri Trbonjah. Odsek ceste med tem konfinom in onim od deželskega sodišča Gradišče pri Slovenj Gradcu je tudi na skrbi lastnika bukovske posesti, ki zato pobira cestno mitnino. Za cestni odsek na območju deželskega sodišča Gradišče skrbi imetnik komorne mitnice Hans Vokalič.

Cesta Slovenj Gradec—Vitanje: Ceste in poti v obsegu mestnega pomirja (ogradja) vzdržujejo slovenjegraški meščani. Za cestni odsek od slovenjegraškega pomirja do konfina vitanjskega deželskega sodišča, kar je dobro miljo poti, skrbe cestni mejaši. Vitanjčani popravljajo odsek skozi njihovo deželsko sodišče, a je različno vzdrževan (trška mitnica muta fori v Vitanju se omenja že leta 1326, cestna pa mu je bila dana od deželnega kneza šele leta 1620). Od konfina vitanjskega deželskega sodišča proti Konjicam skrbe za cesto sosedje in lastniki mitnice, za odsek od Vitanja preko Strmca (Nove cerkve) do glavne ceste, ki vodi proti Vojniku, pa tudi skrbe sosedje.

Cesta Slovenj Gradec—Celje: Odsek od Slovenj Gradca do Hartensteina (Strenerjeve graščine) pri Podgorju je prehoden, od tam

preko Slovenjegraške gore do trga Velenja pri Šaleku pa zelo slab. Sosednje gosposčine jo bodo morale popraviti. Od Velenja skozi Sotesko (Helfenberg) je 3 milje poti do Celja. Tudi ta odsek ceste vzdržujejo mejaši.

Cesta Gradec—Maribor—Vransko: cestni odsek od ernovške graščinske posesti dalje pripada Deželi in vodi preko Plača do Stubbenvollovega dvora pod Lajteršperkom. Mitnina, ki se pobira na Plaču, nanese letno 200—250 fl, medtem ko znašajo vzdrževalni stroški okoli 1.000 fl. Od konfina pod Lajteršperkom vodi preko klanca v Maribor cestni odsek, za katerega skrbi navadno mesto Maribor, ki skrbi tudi za most preko Drave. Za cestni odsek med dravskim mostom in Slovensko Bistrico ni točno določeno, kdo zanj skrbi. Za odsek pri vasi Bohovi naj bi skrbel grof Tattenbach s Hompoša, pri Hočah vaška skupnost, pri gradu Slivnici gosposčina in župnik, med gradom Slivnico in framskim križem gosposčini Slivnica in Fram s svojimi podložniki, od križa do Polskave sosednji tlačani (odsek je v dobrem stanju), od Polskave do potoka Devine sosednji tlačani, od potoka Devine skozi Bistrico do vasi in potoka Ložnice pa bistriški meščani. Za cestni odsek med Ložnico in Konjicami skrbijo grof Tattenbach, samostan Žiče, župnik iz Polskave in drugi sosedje. Med Konjicami in celjskim konfinom pri Šmarjeti skrbe za cesto imetniki mitnine in sosednji podložniki. Celjski meščani skrbe zanj v obsegu mestnega pomirja, ki sega v smeri Vranskega do mostu preko Ložnice pri Živalskem vrtu. Od tu skozi Žalec, žovneško deželno sodišče, preko Savinje (brod v Grobljah) do kamnitega mostu čez Bolsko pri Heberjevem mlinu blizu Kaple skrbe za cesto sosednji podložniki. Od kamnitega mostu skozi Vransko do kranjskega deželne konfina v Zajasovniku pod Trojanami pa glavna mitnica v Vranskem.

Cesta Celje—Laško—Sevnica—Brestanica—Brežice je na skrbi podložnikov sosednjih gosposčin.

Navadna deželna cesta Celje—Poljčane—Ptuj: za odsek Celje—Koštomaj skrbe v okviru mestnega pomirja celjski meščani, dalje pa vicedomski urad. Med Koštomajem, Grozdom, Cerovcem in Trnovcem je cesta v obsegu deželskega sodišča Blagovna/Anderburg, ki je v lasti vdove Schrottenbach, vzdržujejo pa jo sosedje. Od Trnovca do Razbora pod Dramljami spada pod jurisdikcijo samostana Žiče, od Razbora preko Tičove do Sv. Duha (Loč), Pogleda, Zbelovega in Poljčan pa pod zbelovsko deželno sodišče, v katerem zbelovska gosposčina, ki ima 3 mitni-

ce, skrbi za vzdrževanje ceste. Od Poljčan skozi Studenice, Majšperk in Ptujsko goro (Novo Štifo) do reke Polskave skrbe za cesto vaše skupnosti. Podrti most preko Polskave je treba nujno obnoviti, za kar naj poskrbe gosposčina Ravno polje kot lastnica lamberske posesti in oba ptujski samostana, les pa naj da gosposčina Majšperk. Od tega mostu do Ptuja skrbe za cesto vaše skupnosti.

Cesta Celje—Podčetrtek—Brežice: Za Celjem gre cesta najprej skozi pomirje teharških svobodnikov, nato skozi blagovniško sedaj Rindtsmaulovo deželno sodišče in skozi podčetrško do Podčetrška, kjer je mitnica. Med Podčetrškom in Kunšperkom skrbe zanj grofje Erdödi, med Kunšperkom in Bizeljskim grofje Tattenbachi in dalje do kranjske deželne meje vaše skupnosti.

Cesta Maribor—Ptuj—Rogatec: Med Mariborom in Ptujem se razprostira ravno pešeno polje, zato tu cestna popravila niso potrebna. Ptuj je navadno mesto, a ima skladiščno pravico in pravico do mostnine ter skrbi za cesto v okviru svojega pomirja. Od Ptuja vodi stranska pot na Podlehnik, ki leži v obsegu deželskega sodišča in mitniškega območja ptujске gosposčine. Pot vzdržujejo sosedje in imetniki mitnice, kot je to že od davna določeno. Od Podlehnika proti Rogatcu in proti hrvaški meji na Maclju skrbe za pot sosedje in imetniki mitnice.

Cesta Ptuj—Varaždin: Ptujski meščani skrbe za cesto v smeri Spuhlje do meje svojega pomirja. Od tu dalje pa do broda v Zavrču pripadata gosposčini Gornji Ptuj tako deželno sodišče kot mitnina, zato skrbi ona za cesto od Spuhlje skozi Ptujsko polje do broda, popravljajo pa jo sosedje in imetniki mitnice. Brod in mitnica v Zavrču pripadata potomcem Matije Quallandra, ki vzdržujejo tudi cesto onkraj Drave do hrvaške meje v smeri Vinice.

Cesta Ptuj—Otok grofov Zrinjskih (Čakovec, Medžimurje): Od meje pomirja navadnega mesta Ptuja do Pesnice vzdržuje cesto gosposčina Gornji Ptuj, ki ji pripada deželno sodišče in mitnina pa tudi skrb za cesto. Od Pesnice do Ormoža in Središča ter medžimurske meje pripadajo deželno sodišče, mitnica, brod v Ormožu in skrb za cesto gosposčine Ormož.

Cesta Ptuj—Radgona: Cesto vzdržuje v okviru mestnega pomirja navadno mesto Ptuj, v okviru deželskega sodišča, ki sega 1,5 milje daleč do cerkve sv. Andreja v Vitomarcih, pa gosposčina Gornji Ptuj. Zanj skrbe neposredni sosedje in imetniki mitnine. Od Andrejeve cerkve dalje se širi dežel-

sko sodišče Gornja Radgona, ki sega do Ščavnice pri vasi Ivanjci. V njem skrbe za cesto sosede in lastniki mitnine. Od Ivanjcev do mesta vzdržuje cesto navadno mesto Radgona.

Cesta Maribor—Dravograd: Cesto od navadnega mesta Maribora do Viltuša, Selnice in kamnitega mostu v Ožbaltu v dolžini 4 milj popravljajo Mariborčani. Od kamnitega mostu v Ožbaltu do Breznega oziroma Brezniškega potoka jo vzdržujejo cerkveni ključarji (Zechleute) iz Breznega, od Brezniškega potoka do bukovskega konfina, imenovanega Cesarski potok, pa ključarji iz Radelj.

Cesta Maribor—Radgona: Od mesta preko Lajteršperka do kamnitega mostu pri Pesniškem dvoru jo vzdržuje navadno mesto Maribor, od kamnitega mostu pri Pesniškem dvoru do lesenega mostu pri Pernici okoliški podložniki. Ker se tu začena deželno sodišče Hrastovec, vzdržuje cesto hrastovška gosposčina s podložniki do meje deželskega sodišča Gornja Radgona v dolini Velke. Ta jo vzdržuje na svojem ozemlju do reke Ščavnice, od tam naprej do mesta pa skrbi zanjo in za mostove navadno mesto Radgona.

Cesta Lanča—Ljutomer: ima dva kraka. Prvi vodi od mostu v Lanči skozi Sv. Vid na Vogavi in Seibersdorf do konca weitersfeldskega polja, drugi pa od mostu v Lanči skozi Strass in Weitersfeld do Geringerjevega postajališča (Halt) pred Cmurekom. Oba kraka sta na območju deželskega sodišča Strass, zato zanju skrbi gosposčina Strass. Sledi območje deželskega sodišča Cmurek, zato skrb zanju pripada gosposčini Gornji Cmurek. Kraka se združita v cesto, ki teče skozi trg na brod preko Mure in dalje proti Radgoni do meje gornjeradgonskega deželskega sodišča pri Stogovcih pa tudi proti Ptujju in proti Mariboru do meja njunih deželskih sodišč. Poti, mostove in brod preko Mure vzdržuje gosposčina Gornji Cmurek oziroma gospodje Stubenbergi. Od meje cmureškega deželskega sodišča do Radgone in eno miljo dalje do vasi Rihtarovci oziroma Turjanci skrbi za cesto navadno mesto Radgona. Od Turjancev do Vučje vasi, kjer končuje radgonsko deželno sodišče, skrbi za cesto gosposčina Gornja Radgona. Od Vučje vasi skozi Žikovce, Novo vas, Staro vas, Iljaševce, Križevce in Noršince do pomirja trga Ljutomera skrbe za cesto in poti bližnje vaške soseske, v ljutomerskem pomirju pa skrbi zanjo navadni trg sam. Od meje trškega pomirja do Stročje vasi in do hrvaške meje skrbi za cesto gosposčina Ljutomer.

Iz Strassa se odcepi pot, ki vodi preko Gersdorfa in broda preko Mure v Špilje—Šentilj—Jarenino—Vosek—Pernico. Pot je zanič, a se po njej prepelje vsako leto mnogo vina, zato jo naj popravijo okoliški podložniki tudi deželno sodišče, segajoče od leta 1626 do Pesnice od njenega izvira do Pernice.

Zelo zanimiv je tudi opis ceste iz Gradca čez Remšnik v Celjsko četrt in opis glavnih poti v njej, ki ga je pripravil grof Karel Sauer leta 1651. Cestni odsek Gradec—Wildon—Hengspurg—Sv. Marjeta—Lipniško polje—Khrottenhofen je od Hengspurga dalje zelo slab. Od Krottenhofna vzolž Solbe do Nestldorfa je cesta tako slaba, da se dostikrat ne da priti naprej. Isto velja za cestni odsek od Nestldorfa do Haaga pod Remšnikom. Za prevoz odseka od Haaga preko Remšnika se plačuje cestnina grofu Mörspergu takoj za Arvežem, vendar pa kljub temu cesta med Haagom in Ehegartnom pri Spodnji Vižingi ni najbolje vzdrževana. Od Ehegartna do Mute vzdržujejo deželno cesto ključarji iz Radelj, ki tudi pobirajo cestnino. Ta cesta pa je deloma kamnita deloma blatna in na mnogih mestih tako ozka, da se karoce (kočije) in nekoliko večji tovorni vozovi težko premikajo in še težje izogibajo. Kljub zapregi dveh konj se promet le počasi odvija. Zato je treba cesto redneje vzdrževati, zboljševati in tudi širiti. Nič boljša ni cesta od Mute do soteske pred Dravogradom, ki je tudi ozka in blatna. Ker so ključarji iz Radelj dolžni skrbeti le za cesto do Mute, naj se z njimi dogovori, da poskrbe tudi za pol milje ceste do soteske pred Dravogradom. Od soteske do Dravograda, kjer se zliva Meža v Dravo, teče cesta po koroških tleh. Tu naj bi zgradili most čez Mežo, polovico stroškov naj bi nosila gosposčina Pliberk, polovico pa gosposčina Gradišče, ki tu pobira mostnino. Most je namreč tako slabo vzdrževan, da se večkrat ne da preko njega in da je treba reko z veliko nevarnostjo prebresti. Ker je bil most obnovljen od gosposčine Gradišče, je bil tudi njej dodeljen. Od tega mostu do Slovenj Gradca je cesta na mnogih krajih slaba ter zlasti spomladi in jeseni neprevozna, kar velja tudi za odsek Slovenj Gradec—Vitanje do Lošperka. Ker vse naštetu leži na območju gradiškega deželskega sodišča, kjer pobira Muhl Vokalič deželnoknežno mitnino, ki pa jo ne uporablja za popravilo te velike deželne ceste, ga je treba na to dolžnost opozoriti. Od Lošperka vodi velika deželna cesta v Vitanje in od tam skozi Socko v Vojnik. Ker opisano cesto v precejšnji meri uporabljajo koroški tovarniki in vozniki, je tre-

ba misliti na njeno stalno obnovo in vzdrževanje. Ker so mitnine v teh krajih neznanne, jih bo treba uvesti.

Druga cesta vodi iz Slovenj Gradca čez Slovenjegraško goro v Šaleško dolino in dalje v Celje. Ta je večidel zelo slaba, preko Slovenjegraške gore pa skoraj neprevozna. Ker se po njej prevažata mnogo vina v Ravne in dalje na Koroško, cesta pa sploh ni vzdrževana, čeprav je ob njej več mitnic, bi vozniki in tovorniki rade volje plačali za živino ali konja 1 ali 2 krajcarja več mitnine, če bi bila cesta izboljšana in prometno urejena. Zato naj bi na njej uvedli določeno cestnino, s katero bi krili stroške cestnih popravil.

Iz Celja vodijo različne deželne ceste, ki so vse močno uporabljane. Najpomembnejša teče v Vojnik, Konjice, Bistrice in Maribor. Višina mitnine na njej mu ni znana. Druga, tudi velika deželna cesta, vodi v Ptuj. Ta je posebno frekventirana s konji in vozovi iz Kranjske. Iz Celja teče najprej v smeri proti Šmarju, nato preko Tičeva in pod Zbelovim v Poljčane. Mitnino pobirata navadno mesto Celje in Thurnov upravnik Zbelovega, ki tudi skrbita zanjo v obsegu njunih deželskih sodišč. Iz Poljčan teče cesta skozi Studenice in Majšperk do Nove Štifte (Ptujске gore). Cesta je mnogokje slaba in potrebna popravila. Mitnina se pobira le v Novi Štifti. Večji del ceste teče skozi štatemberško deželsko sodišče in le manjši del skozi majšperško, zato bi se bilo treba glede njenega vzdrževanja dogovoriti. Iz Nove Štifte vodijo ceste v Maribor, Ptuj, Rogatec in še v druge kraje. Kdor bo tu pobiral mitnino, bo dobil od njega pismeno napotilo, kako naj jo uporabi. Gre posebno za vzdrževanje mostov preko Polskave, ki teče pod Novo Štiftjo, in preko Dravinje pod Majšperkom, ki sta zlasti potrebna popravila.

Poleg opisanih pregledov nam marsikaj povedo o cestnih razmerah v 2. pol. 16. in 17. stoletju tudi drugi arhivski podatki, ki jih bomo nekaj naštel v zvezi s posameznimi prometnimi smermi oziroma pomembnejšimi cestami.

Cesta Gradec—Ernovž—Maribor: O tej cesti je ohranjenih precej podatkov, zlasti mnogo pa jih je za njen odsek med Ernovžem in Lajtersperkom, ki je bil v oskrbi Dežele. Obračuni za dela od sredine 16. stoletja dalje dokazujejo, kako drago je bilo vzdrževanje tega odseka ceste, ki je zaradi glinastega zemljišča zahtevalo vsakoletna popravila in izboljšave. Ta dela so vodili cestni mojstri Krištof Lerch 1551—1555, Lovrenc Prandstetter 1577—1594, Franc Langer 1594—1621, Mihael Possauner von

Ehrntall 1676—1689 idr., kontroliral pa jih je leta 1555 celo sam Domenico de Lallo. Dne 19. in 20. 11. 1584 so ta cestni odsek uradno objezdili Franc Langer, Mihael Naglič in Filip Sengertrein. Iz Ernovža se je stara cesta, ki je bila tlakovana, vendar potrebna gramoza in deloma novega tlaka, povzpela do Kristana na vrhu Plača, se od tam spustila ob vinogradu do Straussa, kjer so ravno delali novo cesto, in tekla dalje mimo Malega Plača, mostu preko Pesnice in Vizjakovega dvora proti Lajtersperku. Obnovitvena dela so se opravljala med leti 1585 in 1597. Delalo se je na lajtersperškem odseku, širilo cestišče med Lajtersperkom in Vizjakovim dvorom, v katerega bližini so odprli nov kamnolom in ustvarili veliko deponijo kamenja. Cestni odsek med Vizjakovim dvorom in dvorom pokojnega Davida Paulija je bil tlakovan, enako tudi oni od Paulijevega dvora do Straussa pod vrhom Plača. Ta odsek so obnavljali tako, da so odstranili plast glin, položili kamenje in nato cestišče tlakovali. Pri tem so naredili 3 manjše mostove pri posestvih Martina Šmirmaula in Urbana Suhiča, opremili cesto z odvodnim jarkom, tlakovali teme klanca v dolžini 225 kl in prav tam obnovili vodnjak. Dela je vodil cestni mojster Vid Schitmann s 3 cestarji. Mitniški postaji sta bili takrat na Plaču dve: zgornja na vrhu prelaza in spodnja pri Pergerju.

Cesta Maribor—Celje—Vransko: Leta 1588 so popravljali cestni odsek Konjice—Celje, zlasti mostove, leta 1647 pa odsek Maribor—Bistrica. Šlo je za mlaki pri Bohovi in za cerkvijo v Hočah ter za veliko mlako med vasjo in graščino Slivnica. Zanj naj bi poskrbele ustrezne gosposčine: Hompoš, Slivnica, Fram, Račje, Zgornja Polskava in Frajštajn.

Ceste zahodno od prometne osi Maribor—Celje—Trojane: Ohranjen je obračun stroškov iz let 1547—1550 za popravilo ceste Maribor—Dravograd na odseku skozi Dravski gozd. Iz leta 1585 obstaja obsežno poročilo o stanju ceste čez Radelj v Ivnik, napisano od trškega sodnika v Dravogradu, iz leta 1590 pa predračun za obnovo te ceste v dolžini 1530 kl v znesku 1000 do 1200 fl. Iz leta 1647 je poročilo o cestni trasi Slovenj Gradec—Dobrovo (Hartenstein)—Sv. Miklavž (Vodriž)—Slovenjegraška gora—Šaleška dolina, o slabši zvezi le-te s Celjem preko Šoštanja—Šmartnega—Polzele in boljši preko Velenja—Soteske—Žalca oziroma Velenja—Lemberga—Vojnika ter o poti iz Šoštanja preko Slemenca v Črno, ki je bila uporabna samo za tovrne konje. Cestni odsek Slovenj Gra-

dec—Hartenstein (Dobrovski grad ali Šternerjeva graščina) je bil prevozen, zanj so skrbele gospoščine Gradišče, Legen, Zavlar (Feldenhofen) in Dobrova (Hartenstein), cestni odsek preko Slovenjegraške gore do Šaleka in Velenja pa je bil komaj prehodan, čeprav so zanj skrbele gospoščine Valdek, Turn in Šalek. Zanimiv je tudi opis te prometne smeri iz leta 1697, ko je pot tekla čez Slovenjegraško goro mimo Vodriža in Forhteneka v Šoštanj, zanj je skrbeli gospoščina Fotrhenek (Forchtenstein). Iz arhivskih podatkov torej izhaja, da je Mislinjsko dolino s Šaleško povezovalo preko Slovenjegraške gore več poti: Dobrova (Hartenstein)—Miklavž (Vodriž)—Graška gora—Forhtenek—Ravne oziroma Gabrke—Šoštanj, Graška gora—Plešivec—Škale—Velenje oziroma Plešivec—Škalske Cirkovce—Šalek—Velenje ter Graška gora—Završe—Valdek—Gornji Dolič—Srednji Dolič, ki je vodila v dolino Pake.

Ceste vzhodno od prometne osi Maribor—Celje—Trojane: Sočasno z že omenjenimi deli na plačkem odseku ceste, ki jih je vodil Krištof Lerch med leti 1551—1555, se je delalo tudi na odseku stranske ceste Špilje—Šentilj—dolina Cirknice—Košaki (Keutschach), za kar so odprli 4 kamnolome, med njimi enega pri Šentilju. Iz obračunov sledi, da je že sredi 16. stoletja obstajala trasa Špilje—Maribor, ki pa je po pomenu šele ok. leta 1830 zamenjala ono preko Plača. Leta 1584 se omenjajo ceste Lanča—Cmurek—Apače—Gornja Radgona—Ljutomer, Fürstenfeld—Radgona—Ptuj, Radgona—Maribor in Ptuj—Slov. Bistrica, leta 1593—94 so popravljali pot Ptuj—Podlehnik—Macelj oziroma Žetale—Rogatec, leta 1595 je govor o jezdnosti pošti med Mariborom, Ptujem in Ormožem, leta 1592 pa se omenjata slabi cesti Cmurek—Radgona in Radgona—Ptuj v zvezi z vojaškimi transporti tik pred izbruhom tkim. Dolge vojne (1593 do 1606) s Turki. Zadnje naj bi obnovili pod vodstvom cestnega komisarja Viljema Ratmannsdorferja in zgradili most čez Pesnico med Vitomarci in Ločičem, ki je nekoč že obstajal. Leta 1634 so popravljali cesto Radgona—Turjanci—Ljutomer, leta 1687 pa se omenja na sicer dobri cesti Pesniški dvor—Gornja Radgona zelo težak prevoz preko hriba tik pred prihodom v mesto.

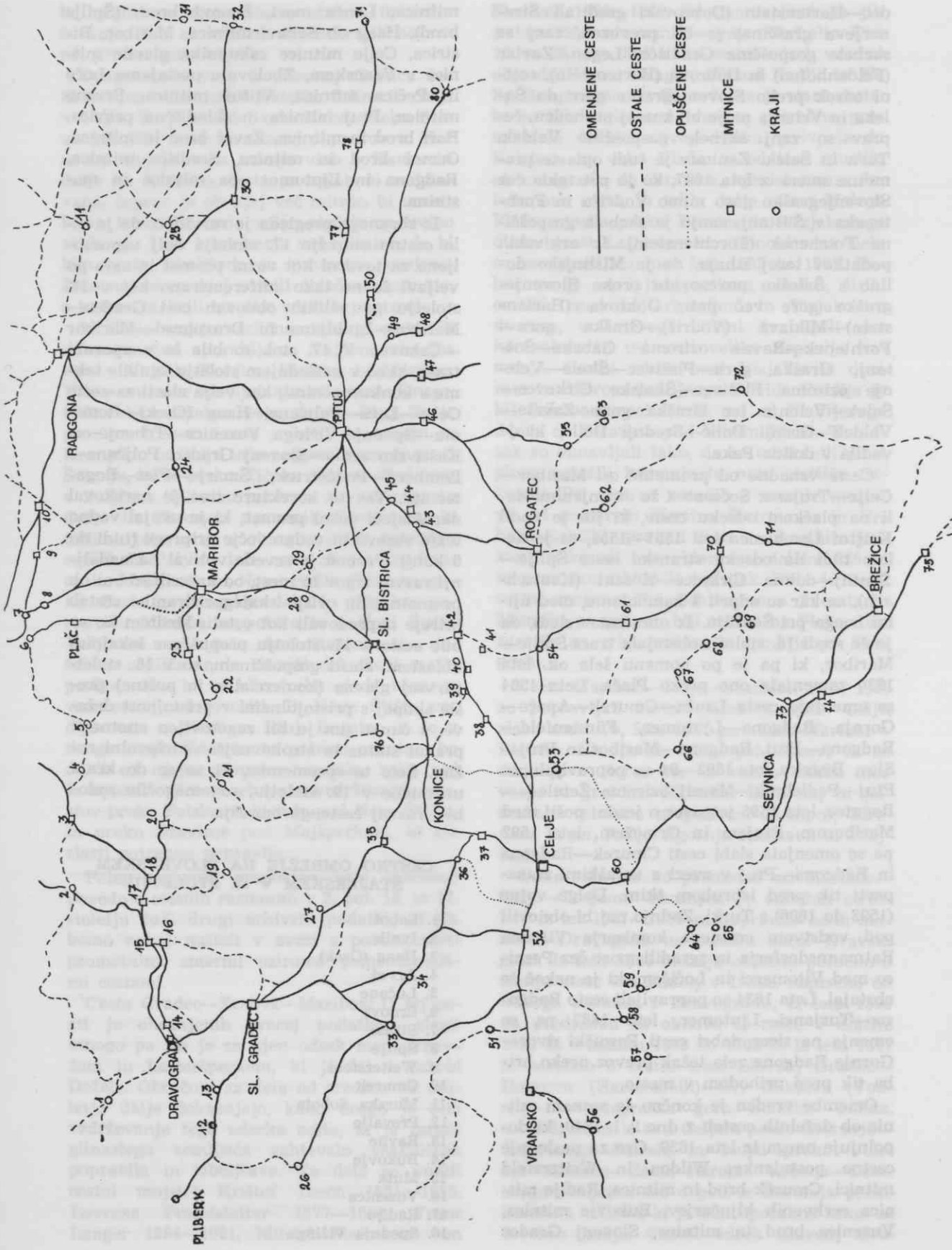
Omembe vreden je končno še seznam mitnic ob deželnih cestah z dne 9. 1. 1640, ki dopolnjuje onega iz leta 1639. Gre za naslednje cestne postojanke: Wildon in Weitersfeld mitnici, Cmurek brod in mitnica, Radlje mitnica cerkvenih ključarjev, Bukovje mitnica, Vuzenica brod in mitnica, Slovenj Gradec

mitnica, Lanča most, Ernovž brod, (Špilje brod), Haag ob Sekavi mitnica, Maribor, Bistrica, Celje mitnice zakupnika glavne mitnice v Vranskem, Zbelovo s postajama Loče in Pečica mitnica, Viltuš mitnica, Brezno mitnica, Ptuj mitnica in skladiščna pravica, Borl brod in mitnica, Zavrč brod in mitnica, Ormož brod in mitnica, Središče mitnica, Radgona in Ljutomer oba mitnica in mostnina.

Iz zbranega pregleda je razvidno, da je bilo cestno omrežje 17. stoletja bolj usposobljeno za tovorni kot vozni promet in zato po veljavi še ne tako zdiferencirano kot v 18. stoletju po velikih obnovah cest Gradec—Maribor—Ljubljana in Dravograd—Maribor—Čakovec. V 17. stol. so bile še v uporabi trase, ki so v naslednjem stoletju zgubile tekme s konkurenčnimi, kar velja zlasti za ceste Celje—Loče—Poljčane, Haag (Osek)—Remšnik—Spodnja Vižinga, Vuzenica—Trbonje oz. Kaštivsko sedlo—Slovenj Gradec, Poljčane—Lemberg—Podčetrtek, Šmarje—Plat—Rogatec itd. Vse te korekture tras je narekoval naraščajoči vozni promet, ki je uvajal vedno težje vozove in vedno večje priprege (tudi do 8 konj). Promet je seveda vplival na nadaljnji razvoj trgov in mest, od katerih so oni ob prometnejših, višje kategoriziranih cestah hitreje napredovali kot ostali. Medtem ko so bile ceste v 17. stoletju prepuščene lokalnim oblastem, zlasti gospoščinam, so v 18. stoletju vsaj glavne (komercialne in poštno) prešle skupaj s pristojbinami v pristojnost države, s čimer jim je bil zagotovljen enotnejši pravni status in strokovnejši vzdrževalni režim. Šele te spremembe, ki so se do kraja uresničile v 19. stoletju, so omogočile sodoben razvoj cestnega omrežja.

CESTNO OMREŽJE NA SLOVENSKEM ŠTAJERSKEM V 17. STOLETJU

1. Labot
2. Ivnik
3. Haag (Osek)
4. Arvež
5. Lučane
6. Ernovž
7. Strass
8. Špilje
9. Weitersfeld
10. Cmurek
11. Murska Sobota
12. Prevalje
13. Ravne
14. Bukovje
15. Muta
16. Vuzenica
17. Radlje
18. Spodnja Vižinga



19. Ribnica
20. Brezno
21. Lovrenc
22. Ruše
23. Viltuš
24. Lenart
25. Veržej
26. Črna
27. Mislinja
28. Fram
29. Rače
30. Ljutomer
31. Lendava
32. Mursko Središče
33. Šoštanj
34. Velenje
35. Vitanje
36. Strmec
37. Vojnik
38. Tičevo
39. Loče
40. Zbelovo
41. Pečica
42. Poljčane
43. Majšperk
44. Ptujška gora
45. Lovrenc
46. Podlehnik
47. Leskovec
48. Bela
49. Borl
50. Zavrč
51. Braslovče
52. Žalec
53. Šentjur
54. Mestinje
55. Džurmanec
56. Trojane

57. Zagorje
58. Trbovlje
59. Hrastnik
60. Laško
61. Podčetrtek
62. Pregrada
63. Krapina
64. Zidani most
65. Radeče
66. Planina
67. Pilštanj
68. Kozje
69. Podsreda
70. Kunšperk
71. Bizeljsko
72. Zabok
73. Brestanica
74. Krško
75. Mokrice
76. Oplotnica
77. Ormož
78. Središče
79. Čakovec
80. Varaždin

OPOMBE

ŠDA Gradec: oddelek 13, pododdelek E, sektor 1: Ceste, fascikli 162—202, zlasti prvih pet. — ŠDA Gradec: Priključene zbirke A: zbirka zemljevidov: karte do št. 52 in načrti od št. 35 do št. 63. — Josip Likovič: Zgodovina cest na Slovenskem. Ljubljana 1972. — Janko Orožen: Zgodovina Celja in okolice I. Celje 1971, p. 569—578. — Jože Curk: Razvoj prometnih zvez na Slovenskem Štajerskem. Modinci 9. Maribor 1977, p. 199—224.

KNJIŽNICA GRADU SMLEDNIK PO KATALOGU IZ LETA 1771

ANJA DULAR

Najnovejše delo o zgodovini gradu Smlednik je pred nedavnim napisal dr. Branko Reisp.¹ V njem je združil tako pregled starejšega zgodovinopisja o omenjeni problematiki kot tudi svoja nova dognanja. Zato naj na tem mestu le v grobih obrisih povzamem zgodovino gradu od prvih omemb pa do konca 18. stoletja.

Posestvo je nekoč pripadalo visokoplemiški rodbini kranjskih in istrskih mejnih grofov Weimar-Orlamünde, ki je imela na Kranjskem ozemlje od Kokre, Kranja in Smlednika na zahodu pa prek središča v Kamniku do Motnika in Trojan na vzhodu. Vendar je rod ostal brez moških potomcev

in tako so že v 12. stoletju podedovali oziroma priženili te kraje grofje iz Andechs. Iz tega časa, natančneje iz leta 1136, imamo tudi prvo omembo v zvezi s smledniškim gradom, ko je tam prebival ministerial Ulrik iz Smlednika, ali kakor je zapisano v listini Wdalricus de Fledinich. Rodbina Andechsov je bila lastnik obširnih posesti na slovenskih tleh vse do prehoda med 13. in 14. stoletjem. V tem obdobju pa iz različnih razlogov — izumiranje visokih plemiških rodbin, politična dogajanja — pridobivajo ministeriali od svojih gospodov vedno večje lastniške, dedne in druge pravice za svoje fevde. Oblikuje se novo deželno plemstvo.