

Ferdo Gestrin

KARTA OBSOŠKE POTI IZ 17. STOLETJA

Referat na 23. zborovanju slovenskih zgodovinarjev, Tolmin, 1.—3. oktobra 1986.

Sprva so bili na obsoški poti pomembnejši nekateri odseki kakor pa celotna pot. Skozi ves srednji vek in še prek njega je bil izredno važen severni del te poti, ki je povezoval Koroško prek Trbiža; Predela, Bovca in Kobarida po dolini Nadiže s Čedadom, Furlanijo in Italijo. Na to tako imenovano bovško pot so se sprva povezovale tudi prečne poti s sedanjega slovenskega ozemlja. Iz Škofje Loke je šla pot po Poljanski dolini na Cerkno in nato v dolino Bače blizu Grahovega, oziroma po Selški dolini čez Sorico in Petrovo brdo v dolino Bače. Sem je vodila tudi manj uporabljana pot čez Bohinj. Odtod je šla pot proti Tolminu in ob levem bregu Soče dosegla Kobarid, nato pa po bovški poti čez Staro selo v dolino Nadiže proti Čedadu. Ta stara mestna naselbina je bila še tja v 16. stoletje skozi ves srednji vek važno tržišče pa tudi središče proizvodnje, od 14. stoletja dalje še posebej za predelavo železa iz Koroške.¹

Ozemlje med Tolminom in Bovcem je bilo torej geografsko-prometno zelo važno za trgovino iz zaledja proti Čedadu. Zavaljo tega so si Čedadci proti koncu 70 let 14. stoletja (1377/9) pridobili od oglejskega patriarha v zakup celotno tolminsko gastaldijo in so poslej imeli svoje kapitane v Bovcu in Tolminu. S tem so povsem obvladovali poti in promet proti svojemu mestu. Leta 1396 si je Čedad kljub odporu Vidma (Udine) pri patriarhu zagotovil tudi pravico, da odpre pot od Beljaka čez Predel in Bovec na Čedad. V sporazumu s habsburškima vojvodama Viljemom in Albrehtom in z bamberskim škofom je mesto leta 1399 prešlo k popravilu poti na odseku Trbiž—Bovec, ki so ga zaključili 1404. leta. Ob tej poti so nato pobirali posebne prometne pristojbine po sistemu protivožnje, kar je najstarejša oblika tovrstnih mitnin na našem ozemlju, ki jo doslej poznamo.² Odslej dalje je bovška pot (strada di Plez) prevladovala v trgovskem prometu med Furlanijo in velikim delom Koroške (zlasti v trgovini z železom in drugimi kovinami v eno smer ter z vinom in italijanskimi pridelki in proizvodi v drugo smer) ter severozahodnim delom Kranjske skoraj dvoje stoletij.

Kmalu v visokem srednjem veku je postal bolj frekventiran najjužnejši del obsoškega območja od Gorice in iztoka Vipavske doline navzdol. Odtod so se ob prečni poti po Vipavski dolini čez Gorico v Italijo usmerjale poti proti morju čez Kras in po ravnici ob Soči proti obmorskim mestom in krajem. Ena teh poti je vodila po Doberdobskem dolu proti Štivanu ter Devinu in Trstu. Pri začetku te poti je kot ena izmed mitnic na poteh čez Kras proti morju nastala mitnica v Peči. Mitnico so imeli leta 1322 v zakupu ljubljanski Porgerji skupaj z mitnicami v Latisani v Furlaniji ter v Lokvi in Rupji, ki so jih nato imeli ljubljanski Židje oziroma njihova družba.³ Dokaz za povečan promet po tej poti so tudi številni obiskovalci in dosegljenci z Goriškega (de Goritiā) v Piranu že od okoli srede tega stoletja dalje.

Vendar vse to ne pomeni, da promet ni tekel že tedaj od Tolminskega navzdol po vsej obsoški poti do morja. Toda pot je bila mestoma težko prehodna — zlasti

¹ F. Gestrin, Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja, Ljubljana 1965, str. 209 sl.; P. Paschini, Le vie commerciali del Friuli nel Medio Evo, Memorie Storiche Forogiuliesi 20, 1924, str. 123 sl.; G. Grioni, Delle antiche vie commerciali per la Valle del Natosone, Udine 1897.

² Prim. Arch. Tr. 15, str. 88; Arch. Tr. 17, str. 31 in 308; AS, vic. a. F/1 88 — 1569 s. d.; S. Rutar, Beneška Slovenija, 1899, str. 147; M. Kos, Urbarji 2, str. 44 sl.; Relazioni dei rettori veneti in terraferma V, Provveditorato di Cividale del Friuli. Provveditorato di Marano, A cura dell'Istituto di Storia Economica dell'Università di Trieste, Milano 1976, str. XXVII sl.; F. Gestrin, o. c., str. 211.

³ J. Zontar, Banke in bankirji v mestih srednjeveške Slovenije, GMS 13, 1932, str. 26.

po soteski blizu Ročinja (Canale Ronzina) blizu Kanala — in je dopuščala le tovarni (peš, konj) promet. Že omenjene povezave s primorskimi mesti kažejo na promet po tej poti. Leta 1377 pa so na mišninskih postajah v Cerknem in Koritnici pobirali po en denarič za vsak tovor blaga, ki je šel proti Gorici in Brdom ali je od tam prihajal.⁴ Še več prometa je pot ob Soči navzdol pritegnila zopet potem, ko je leta 1398 Gorica postala mesto. Bistveno se je nato spremenilo stanje obsoški poti v korist tedaj, ko so Habsburžani leta 1500 podedovali Goriško in so nato v Maksimilijanovi beneški vojni pridobili še Tolminsko. S tem so Habsburžani postali gospodarji celotnega ozemlja vzdolž obsoške poti in razmere so se začele odločneje spreminjati v korist prometu po tej poti.

Z izgubo Tolmina, ki so se mu Benečani dokončno odrekli šele s pogodbo v Trentu (1535), se je začelo za razvoj Čedad in bovške poti novo obdobje. Prekinila se je politična zveza med Soško in Nadiško dolino in Čedad ni mogel več uveljavljati prisile glede bovške poti kakor doslej. Zavaljo tega so se začele trgati tudi trgovske povezave Čedad s Koroško. Poleg tega so začele beneške oblasti pospeševati promet po Kanalski dolini (Canal del Ferro) na Videm in dalje v Portogruaro, torej po t. i. pontabeljski poti (strada di Pontebba). Benečani so dopuščali okoli srede 16. stoletja Čedadu le toliko prometa z železom iz Koroške, kolikor ga je potreboval za svoje fužine, od katerih pa, so živeli mnogi prebivalci mesta.⁵ Hkrati so začeli tudi Habsburžani usmerjati promet v svoja pristanišča, ne samo v Trst proti beneškim istrskim mestom, zlasti proti Kopru, marveč tudi v Štivan in Devin; s tem pa so favorizirali seveda tudi poti v teh smereh. Zato jim je postajala ne glede na nasprotja do Benetk obsoška pot vse pomembnejša. Okoli srede stoletja so tudi v Čedadu že razbrali težnjo na habsburški strani po izgradnji vozne poti od Tolminskega, po Soči navzdol, ki so se je Čedadci silno bali; vendar do tega tedaj še ni prišlo.⁶

Čedad je vendar pravilno presojal situacijo, kajti na popravljeno, oziroma na novo zgrajeno obsoško pot ni bilo treba prav dolgo čakati: Prvo pobudo za zgraditev nove poti po dolini Soče so dali deželnemu knezu goriški deželni stanovi že leta 1549. Je pa naletela še na gluha ušesa, čeprav so predlagatelji opozarjali na fiskalne koristi tako za kneza, kakor deželo in habsburška pristanišča.⁷ Z nastankom Notranje Avstrije pa so vendar zmagali fiskalni interesi novega deželnega kneza, in nadvojvoda Karel se je leta 1576 odločil zgraditi obsoško pot. Proti koncu 80. let je bila cesta že zgrajena. Leta 1585 so po poročilu furlanskega rektorja Petra Grittija beneški vladi cesto še gradili,⁸ a že pred sredo leta 1587 je bila dograjena.⁹ Pot, ki je bila poprej le običajna tovarna pešpot, je postala sedaj vozna pot in je šla od Kobarida na Volče, Sela, sotesko Ročinj, Kanal, Solkan, Gorica in dalje do morja pri Štivanu in Devinu.¹⁰

⁴ F. Gestrin, o. c., str. 211.

⁵ Relazioni dei rettori V, o. c., str. XLVIII, str. XLIX: ... non ostante la parte del ferro pubblicata de, qui in Cividale ... senza che la Magnifica comunità habbi questo disturbo di andar a Venetia, che se possi condur per la strada de Plezzo che vien per canal de Nadison tanto ferro che faccia per uso de la Città et territorio solamente e non altramente.

⁶ Relazioni dei rettori V, o. c., str. XLVI: ... ma quello che più importa, Dio non voglia, che a loro venga in mente di asiciar quella strada che va da Volzana per il canal Ronzina a Gorizia, perchè poi tutti li carri grandi e di vino e d'altro potreberbo con facilità andarvi. Et già li protti di Sua Maestà sono stati a vederla e hanno fatto il disegno.

⁷ Relazioni dei rettori V, o. c., str. XLIX.

⁸ Relazioni dei rettori veneti in terraferma I, Patria del Friuli (Luogotenenza di Udine), Milano 1973, str. 105: ... oltre che (et ciò molto importa) deviarla la strada, che con diligenza; et studio grande tuttavia si va facendo dall Arciduca, Carlo; ... — Pietro Gritti — 1585 julij.

⁹ Relazioni dei rettori V, o. c.; str. 5 sl. Francesco Soranzo — 1587 jul. 2.

¹⁰ Relazioni dei rettori I, o. c., str. 108: ... principalmente per la strada di Plez novamente fatta dal Serenissimo Arciduca Carlo in quei confini del suo Stato per la quale transitano molte merci, et vittuarij schivando di passar per i luochi sottoposti a i datij di Vostra Serenità ... — Carlo Corner, 1587 okt. 12; str. 125 sl.: ... L'altra (strada) continuando il camino più longo a canto al Lisonzo sbocca a Goritia, e questa è quella strada nominata del Plez fabricata già pochi anni dai arciducali, et fatta rotabile, che prima era poeca per li pedoni, e con molto studio da quella natione vien mantenuta per il frutto, che ne cavano nella condotta delle loro merci al mare di Trieste ... — Tommaso Morosini, 1601 jun. 14; Relazioni dei rettori V, o. c., str. 52: ... perchè essi hanno trovato modo, se bene con molta spesa; et molta difficoltà di fare una strada in loco, che dove prima potevano a pena andar li pedoni, et cavalli, hora caminano con gran frequenza li carri, et carrettoni, la quale principiando a Caporetto viene a Volzana, poi a Sela, a Ronzina, a Canale, a Solcano, et a Goritia, et di là alle rive della marina di Duino, et di San Zuanne, tutti luochi arciducali, correndo di continuo essa strada con ferramenti di più sorte ... — Francesco Baldù, 1602 sept. 9; prim. še ibidem Andrea Pisani, 1610 avg. 18.

« Posledice novozgrajene poti so bile takoj vidne in za Čedad neprijetne. Močno sta upadla trgovina in promet proti Čedadu, kajer je bila prizadeta še posebej fužinarska dejavnost, znižali pa so se tudi beneški dohodki od mitnin. Nasprotno pa je zavoljo nove poti močno napredovala Gorica, kamor so sedaj prihajali po nakupih železa celo Čedadci, in se je povečal pomorski promet v Štivanu in Devinu. Se sredi leta 1587 je čedadski providur Francesco Soranzo poročal beneški vladi, da je promet v Čedad upadel, obogatela pa je Gorica, kamor se usmerja vsa korist nove ceste. Podobno poročajo še vrsto let tudi drugi providurji iz Čedada.¹¹ Seveda je promet po soški poti deloma napajal tudi Trst, ki je v tem času ob podpori delželnih knežov pritegnil večji del prometa iz svojega zaledja v škodo beneških istrskih pristanišč.¹² »

Novo vozno pot po dolini Soče od Trbiža do Tržaškega zaliva prikazuje karta, ki jo bomo skušali tu prikazati.¹³ Karta je kolorirana in narisana bolj v tehniški skicé; dolga je okoli 3,5 m. Po vsebinski plati je precej bogata, po kartografski strani pa ne najbolj natančna. Ker je karta nedatirana, je pred nami vprašanje, kdaj je nastala? Zato jo poskušajmo časovno opredeliti. Spodnja časovna meja karte je nedvomno leto 1587, ko je bila vozna soška pot zgrajena. Malo je verjetno, da bi nastala okoli srede 16. stoletja ob prvih pobudah za gradnjo poti (glej op. 6). Toda glede na vsebino bi mogli vendar zaključiti, da je karta nastala nekoliko pozneje, torej po zgraditvi nove poti. Postavljamo jo v 17. stoletje. Bolj natančno opredelitev nastanka karte nam omogoča dejstvo, da karto hranijo v dunajskem Haus-, Hof- und Staatsarchivu, kar kaže, da je nastala po letu 1619, ker bi sicer verjetno bila v odgovorjajočem arhivu v Gradcu. Zgornjo časovno mejo nastanka karte pa verjetno določa podatek, da so obsosko pot v letu 1680 temeljito popravili in jo napravili zopet bolj prehodno za trgovino.¹⁴ Ker na karti, kljub raznim drugim pripombam, ni nikjer nič povedano ne o obnovi poti ne o eventualnih novih objektih na njej, sodimo, da je karta nastala pred tem letom. Postavljamo jo v čas okoli srede 17. stoletja, ko je promet po poti že močno porasel.

Težje je vsaj približno določiti avtorja karte. Ker karta po vsebini sodeč ni bila namenjena zgolj prikazu prometne poti in vsebuje še marsikaj drugega, celo približne orografske elemente pokrajine z gozdom, je bil avtor karte verjetno kak deželno knežji uslužbenec, odgovoren za ceste. Po poklicu bi vsekakor mogel biti gradbenik oziroma arhitekt. Karta je v celoti vendar dovolj strokovno narisana. Avtor bi mogel biti tudi italijanskega porekla, ki pa je obvladal tudi nemščino. Takih strokovnjakov tedaj v habsburških deželah ni manjkalo, zlasti ne v deželno knežjih službah. Da gre verjetno za italijanskega avtorja, nas potrjuje tudi dejstvo, da je večina krajev in pripomb na karti napisana v italijanščini.

Karta prikazuje vozno pot po dolini Soče od Trbiža, Kljuž in Bovca vse do izliva Soče oziroma do morske obale. Hkrati je zajela še Tržaški zaliv s Trstom na njegovi vzhodni ter z Gradežem in Maranom na severozahodni obali. Pot je zgolj s črto in

¹¹ Relazioni dei rettori V, o. c., str. 5 sl. — Francesco Soranzo, 1587 jul. 2; ibidem str. 15 — Vincenzo Bollani, 1588 okt. 29; ibidem str. 25 — Fantin Lippomano, 1592 dec. 10; ibidem str. 42 — Alvise Marcello, 1599 jul. 5; ibidem str. 88: «... vi è Goritia luogo nuovamente fatto, molto ricco per una strada rotabile data novamente alla mercantia del ferro, che viene di Carintia, et capitando per la via di Goritia con diverse altre merci passa a San Giovanni di Duino, et indi sotto vento di contrabando con grandissimo pregiudicio dell'entrate publiche, et della Città di Cividale, che tratteneva 2000 anime nell'essercitio delle fucine per via di questo negotio... » — Vincenzo Querini, 1613 okt. 25; ibidem str. 94: «... anzi che di ricchezze et d'habitationi ella /Cedad/ si tiene in gran parte scemata, da che fu chiusa la strada per la quale dalla Carinthia a Cividale un million e mezzo di ferro si conduceva l'anno, et ne fu aperta un'altra co' scalpelli da Caporetto a Goritia terra arciducuale, che per tal commercio è divenuta ricca et abondante facendo ella quei cambij di vini et altre merci, che prima faceva Cividale, et la Patria con utilità, et guadagni emergenti... » — Girolamo Soranzo, 1615 marec 21.

¹² Relazioni dei rettori V, o. c., str. 41 sl.: «... si sono risolti fabricar una strada sul mezzo della montagna per condur esse merci a Goritia et d'indi a Trieste sotto vento... », Alvise Marcello, 1599 jul. 5; ibidem I, str. 185 sl. — Giovanni Morosini, 1628 april 14.

¹³ Karto hrani Haus-, Hof- und Staatsarchiv: Oesterreichische Akten, Görz, fasc. 14 fol. 134 (Kolorierte Karte von Triest bis Flitsch).

¹⁴ Relazioni dei rettori I, o. c., str. 302 — Pietro Venier, 1680 okt. 2: «... ma perchè sul mio partir d'Udine, mi fu riferito che gl'imperiali habbino comandati 200 huomini per lavorare nella strada di Plez, a fine di riddarla (come tante volte hanno procurato) in stato transitabile, e farvi passar per quella le mercancie;... »

zelo približno zarisana glede na potek. Gre od Trbiža prek neimenovanega, le orografsko nakazanega prelaza (Predel) po velikem ovinku mimo Ključ v Bovec. Južno od Bovca, morda že pri Kobaridu, ki ni označen, je prešla na levi breg Soče in je zarisana po tem bregu, večkrat precej oddaljena od reke, vse do Gorice, kamor je pripeljala pod Sveto goro (danes Skalnica) in skozi Solkan. Iz Gorice je šel nato en krak poti v širšem loku po levem bregu Soče, nato prešel prek reke, verjetno z brodom ali so jo prebrodili, ker mostu na karti ni, blizu Manize na desni breg in je nato prek Fare pripeljal v Gradiško. Drug krak poti je vodil prek mostu pri Gorici, šel po desnem bregu Soče ter se blizu Fare priključil prvemu kraku poti za Gradiško. Od tod pa je zarisana ena pot prek Tržiča v Štivan in Devin, druga pa v Oglej.

Razdaljo poti od morske obale (kraja sicer ni označil, a verjetno gre za izliv Soče v morje) do izvira Soče, ki pa na karti ni točno zarisan, je avtor ocenil na 14 leg in 1 italijansko miljo, kar bi skupaj zneslo 43 milj ali približno sprejemljivih 96 km. S posebnimi pripombami je nato označil samo razdalje na relaciji Gorica—Bovec. Od Gorice do Kanala, pa od Kanala do Tolmina, dalje od Tolmina do mostu blizu Kobarida ? (ponte di chiauare) in od tega mostu do Bovca je po karti vsakokrat po dve legi ali šest milj. Pri teh razdaljah pridemo v nasprotje z drugimi v virih označenimi razdaljami. Po naši karti bi bilo od Gorice do Tolmina vsega skupaj štiri lege ali 12 milj (slabih 27 km), a po nekem sočasnem podatku naj bi bila razdalja od Volč blizu Tolmina do Gorice kar okoli 22 milj (ali 49 km), od Čedadada do Gorice pa 16 milj (35,7 km).¹⁵ Ker je po avtorju karte znesla celotna razdalja od Gorice do Bovca 8 leg ali 24 milj, potem naj bi bilo od morja do Gorice vsaj 3 lege in pol in več, a od Bovca do izvira Soče približno 2 legi in pol, kar pa ne bi bilo v pravem razmerju. Kako je avtor karte prišel do teh izmer, bi trenutno ne mogli razložiti.

Cez Sočo so po karti tedaj vodili štirje mostovi. Še v zgornjem toku reke je bil most (morda blizu Kobarida?), ki ga je izdelovalec karte označil kot »ponte di chiauare«. Sledil je nato most v današnjem Mostu na Soči, ki je bil zidan in se na karti označuje v nemščini kot »maur pruk«. Izredno jasno in dimenzionalno prevelik je označen most v Kanalu, speljan z dvema lokoma prek reke. Zadnji, četrti most je bil na karti blizu Gorice; na desnem bregu ga je čuval velik okrogel stolp (la tor del ponte). Po Soči navzdol od tod ni bilo nobenega mostu več. Pač pa sta bila na Vipavi dva mosta, prvi blizu Scubia (?) (prukh vber die Wipach), drugi nekoliko nad izlivom reke v Sočo.

Poleg teh prometnih objektov so bili ob reki in na njej na karti označeni mlini, žaga in jez (la rosta). Za mline in žago so bili iz Soče speljani posebni vodni tokovi. Najsevernejši mlini na karti so bili južno od Gorice na obeh straneh Soče blizu Podgore. Kmalu pod Gorico je Sočo v obliki razpotegnjene črke S od desnega do levega brega zajezil jez in po posebnem rečnem koritu je bila soška voda speljana k mlinom, najprej k skupini mlinov in niže korita še na mlin s štirimi kolesi (molini... molino de graia). Na desnem bregu reke sta bila podgoriški mlin in zopet ob posebni mlinščici mlin s štirimi kolesi. V bližini Fare sta bila ob (iz Soče speljani) mlinščici velik mlin s štirimi kolesi in nekoliko niže še žaga kot edini tovrsten objekt na Soči. Nekoliko nad Fiumiselo je bil iz Soče proti soškemu pritoku Mondini speljan vodni kanal, po katerem pa v tem času ni več tekla soška voda. Tik pred izlivom rečice Mondine v Sočo je bil v strugi poseben greben (hächl — hechel). Poleg Soče so na karti zarisane in označene Tolminka (Tolmina, fiume), il fiume Rošne, Vipava (Vipau fiume) in Mondina. Posebej je označena Sdobbba, eden izmed dveh rokavov, v katera se Soča deli pred izlivom v morje.

Številni so kraji, ki jih je naš kartograf vključil v karto. Naštejmo jih po vrstnem redu, kakor slede na karti od severa proti jugu: Bela peč (Weisnfelss), Trbiž (La Taruisa), Kljuže (La Chiusa de Plez), Bovec (Plez), Chiauare, Tolmin (Castello de Tulmino), Kanal (Canale), Idrija (Ydria), Vipava (Wipach), Sveta gora, danes Skalnica (S. Maria in sul monte), Solkan (Salcan), Sv. Valentin (S. Ualentin), Gorica

¹⁵ Relazioni dei rettori V, o. c., str. XLVI in LI.

Izsek poti ob Soči

(Karto hrani Haus-Hof- und Staatsarchiv. Österreichische Akten, Görz, fasc. 14 fol. 134)



(Goritia), Križ v Vipavski dolini (Creuz), Podgora (Podgore), Luzinis, Maniza, Fara (Farra), Gradiška (Gradischa), Viles, S. Maria de Sfoian, Tržič (Monte Falcon), Ava, Škocjan (S. Cancian), Starancan, Štivan (S. Zuane de Duino), Devin (Castelo de Duino), Trst (Trieste), Oglej (Aquilea), Barbano (S. Maria de Barbana), Gradež (Grado) in Marano.

Niso pa na karti nikjer označene mitninske postaje, čeprav jih je že v 16. stoletju bilo dovolj. Poleg mitnice v Trbižu, kjer so že v tem stoletju z nižjimi-prometnimi pristojbinami usmerjali promet iz Koroške na obsoško pot, so tedaj obstajale še mitnice v Rablju, v Ključah, Bovcu, Kobaridu, Kanalu in Gorici.¹⁶

Karta je prvi doslej znani specialni prikaz celotne Soške doline in poti v njej ter je zavoljo tega že sama po sebi tudi pomemben zgodovinski vir.

Zusammenfassung

EINE KARTE DER ISONZO-STRASSE AUS DEM 17. JAHRHUNDERT

Ferdo Gestrin

Der nördliche — die sogenannte »strada di Plez« — und der südliche Abschnitt der Isonzo-Straße wurden bereits im frühen Mittelalter zu zwei bedeutenden Verkehrsadern. Insbesondere gilt das für die »strada di Plez«, über die Handel und Verkehr über Kobarid durch das Natisone (Nadiža)-Tal nach Cividale, Friaul und Italien geleitet wurden. Cividale fiel dabei eine wichtige Rolle zu. Der südliche Teil der Straße (mit mehreren Nebenwegen) versorgte verschiedene Hafenorte in der Triester Bucht. Erst am Ende des Mittelalters fiel dem mittleren Teil der Isonzo (Soča)-Straße — und damit der gesamten Straße — eine größere Rolle zu. Eine wahre Wende in Umfang und Richtung des Verkehrs auf der Isonzo-Straße bedeutete der Ausbau eines Fahrweges, der aus der Tolminer Gegend bis nach Görz führte und in den Jahren 1576/87 gebaut wurde; dieser Teil des Weges bestand früher nur aus einem Saumweg. Die Isonzo-Straße wurde dadurch auf der ganzen Strecke befahrbar und der Verkehr darauf wickelte sich von da an in Richtung der Habsburger Häfen S. Giovanni (Štivan), Duino (Devin) und Trieste ab. Nach dieser Zeit muß — der Meinung des Verfassers zufolge — die undatierte, 3,5 m lange kolorierte Karte entstanden sein, die im Wiener Haus-, Hof- und Staatsarchiv aufbewahrt wird. Aufgrund einer Analyse von Berichten venezianischer provveditori jener Zeit in Friaul und in Cividale, und natürlich aufgrund einer Analyse der Karte selbst vertritt der Verfasser die Meinung, daß die Karte Mitte des 17. Jahrhunderts entstanden ist. Außer einer Aufzeichnung der Isonzo-Straße und der Verkehrsobjekte daran liefert die Karte noch eine Reihe verschiedener (orthographischer, hydrographischer, topographischer und anderer) Angaben für das Isonzo-Tal und stellt dadurch eine wertvolle historische Quelle dar.

¹⁶ F. Gestrin, Trgovina slovenskega zaledja, o. c., str. 211.