

Ljubljčan Adolf Steinhauser je deloval na Filipinih v enem od najbolj dramatičnih obdobjih kolonialne zgodovine, ko je upore domačega prebivalstva proti Špancem spremljalo rivalstvo velikih evropskih pomorskih sil. Otok so pretresali tudi izbruhi ognjenikov in katastrofalni potresi (1645 in 1646; prvi je porušil tretjino stavb v Manili).<sup>15</sup> Tedanja španska poročila govorijo o nazadovanju katolicizma na Filipinih.<sup>16</sup>

#### OPOMBE

1. Anton Huonder, *Deutsche Jesuitenmissionäre des 17. und 18. Jahrhunderts*. Freiburg im Breisgau 1899, str. 172.
2. »Indipetae«, seznam prošelj članov avstrijske jezuitske province za odhod v misijone, tipkopis, v rimskem državnem arhivu izpisal p. Alojzij Kröss.
3. Zmago Šmitek, *Klic daljnih svetov*. Slovenci in neevropske kulture, Ljubljana 1986, str. 106—107 (na str. 99 tudi kratko o A. Steinhauserju).
4. Matica župnije sv. Nikolaja, fasc. 1, 1607—1614, Nadškofijski arhiv v Ljubljani. V nekaterih virih je zapisana tudi letnica 1614 (gl. Pablo

Pastells, *Catalogo de los documentos relativos a las islas Filipinas, existentes en el Archivo de Indias de Sevilla IX.*, Barcelona 1934, str. 124).

4 a *Protocoll der fürstlichen Hauptstadt Laibach*, Cod. I/22, Zgodovinski arhiv Ljubljana.

4 b Vladislav Fabjančič, *Knjiga ljubljanskih hiš in njih stanovalcev II.*, str. 514, Zgodovinski arhiv Ljubljana.

5. Francisco Combés, *Historia de Mindanao y Joló*, Madrid 1667 (nova izdaja Pablo Pastells, Madrid 1847, str. 728).

6. »Indipetae«...

7. Prim. Welt-Bott, 26. del, Wien 1748, str. 39.

8. Pablo Pastells, *Catalogo de los documentos... IX.*, str. 75.

9. Pablo Pastells, *Catalogo de los documentos... IX.*, str. 76; Francisco Combés, op. cit., str. 436.

10. H(oracio) de la Costa, *The Jesuits in the Philippines*, Cambridge 1967, str. 443—444.

11. Francisco Combés, op. cit., str. 728.

12. Ibid., str. 511.

13. Ibid., str. 734 (tam še drugi podatki o Sanciniju).

14. Welt-Bott, 27. del, Wien 1748, str. 35.

15. Welt-Bott, 26. del, Wien 1748, str. 42.

16. Pablo Pastells, *Catalogo de los documentos... IX.*, str. 67—69.

## O CESTNEM OMREŽJU NA SLOVENSKEM ŠTAJERSKEM V 18. STOLETJU

JOZE CURK

V prejšnjem sestavku smo se seznanili s stanjem cestnega omrežja na slovenskem Štajerskem v 17. stoletju, v tem pa se bomo z njegovimi spremembami in izboljšavami v 18. To stoletje se je v zvezi z upravnimi in gospodarskimi reformami lotilo velikopoteznejše in celoviteje obnove cestnega omrežja kot prejšnja, kar pa so proti koncu stoletja upočasnile turške in francoske vojne. Z leti 1717 in 1719 so se za ceste začeli boljši časi, ki so predvsem stremeli po večji načrtnosti pri vzdrževanju cestnega omrežja. Posebna skrb je veljala cesti Dunaj—Trst z odcepoma proti Gorici in Reki, ki je postala glavna prometna žila Avstrije in že leta 1725 dejansko državna z 2/3 njenih mitnin vred. Leta 1715 so začeli s pripravo načrtov za njeno obnovo, leta 1717 pa z deli, ki so na Štajerskem trajala do leta 1729, na Kranjskem pa celo do leta 1753. O vseh teh delih je ohranjenega mnogo arhivskega gradiva, iz katerega se da razbrati njena gradbena zgodovina in s tem tudi zgodovina na-

stajanja našega baročnega cestnega omrežja, ki je še vedno (kljub avtocestam) hrbtnica našega prometnega sistema. Zaradi boljše preglednosti bomo najprej obravnavali uso do glavne komercialne ceste na odseku Ernovž—Plač—Košaki.

Zaradi specifičnosti zemljišča se je na plačkem cestnem odseku delalo vsako leto, tako tudi na začetku 18. stoletja, ko je dela vodil cestni inšpektor Jožef Anton Müller (1708—1718), pri njih pa sodeloval mariborski gradbeni mojster Janez Weiss. Poročilo iz leta 1712 pravi, da je cestni odsek od Ernovža do križa, ki ga je imel na skrbi trg Ernovž, razširjen in obnovljen, vendar še vedno blaten. Od križa preko lapornate in glinaste Plačke gore do Plača, skozi Pichl in vzdolž Pesnice do Lajtersperka pa je v boljšem stanju. Cesta čez Plač je tlakana, v dolini pa je blatna in jo vzdržujejo s polaganjem vejevja in kamenja. Na meji mariborskega pomirja stoji križ, ki ga vzdržuje mariborska mitnica.

Veliko dela se je na opisanem cestnem odseku opravilo zlasti v letih 1720—1723, ko je bil cestni inšpektor Danijel Mändl (1718 do 1725). Pri teh delih so sodelovali zidarski mojstri Andrej Sieger iz Strassa, Matija Verže iz Špilja in Anton Hein iz Maribora, ki je sezidal nosilca nekega mostu za 38 fl 2 kr. Iz leta 1720 je ohranjen zelo podroben opis ceste in kalkulacija njene obnove. Kamnita gradnja ceste med Ernovžem in mostičkom pri Bergschwaigerju v dolžini 3965 kl in širini 3 kl štajerske mere bi stala 7398 fl 25 kr, ker pa je bilo na razpolago precej starega kamnja in drugega gradbenega materiala, bi potrebovali za obnovo le 3963 fl 1 kr. Cesta od Bergschwaigerja do križišča ceste pod Lajteršperkom, dolga 5688 kl in široka 3 kl, pa bi stala 11.091 fl 36 kr. Ker pa v tem delu cesta dotlej še ni bila tlakana in torej ni bilo na voljo starega kamnja, bi bilo treba plačati za obnovo celotne trase kar 15.054 fl 37 kr.

Cestni odsek so obnavljali skozi vse 18. stoletje, vendar je po letu 1782 začel postajati bolj plazovit. Voda, ki je ob deževjih drla s pobočij na cesto, je namreč cestišče polagoma spremenila v zemeljski usad, ki je začel polzati. Zato so morali okoli leta 1790 regulirati vse vode v bližini prelaza, njega samega pa s pomočjo zaščitnega zidovja in novih kanalov učvrstiti. S tem so cesto ustalili, nato so jo modernizirali. To so bila že tehnično zahtevna inženirska dela, ki jih prejšnji cestni graditelji še niso obvladovali.

Leta 1735 je bil po volji kneginje vdove Marije Šarlotte Eggenberg zgrajen namesto broda most čez Muro v Ernovžu. Stal je na 5 kamnitih, z železjem povezanih pilotih, ki so nosili leseno konstrukcijo z deskastim, kamnito kockanim cestiščem, pokritim s streho in opremljenim s kamnitima portaloma, ki sta se ponoči zaklepala. Most je bil dolg 59 kl, obe zidani mostišči 39 kl, širok pa je bil 20,5 čv. Po obračunu z dne 17. 1. 1736 je stal 19.623 gld 15 kr 3 pf. Projektiral ga je znameniti deželni inženir podpolkovnik Matija Anton Weiss, sodelovali pa so domači kamnosek Hans Hoffer, lipniški kamnosek Jakob Puntchart in graški zidarski mojster Jožef Carlone. Potreben kamen so dobavili iz kamnolomov pri Aflenzu.

Leta 1749 so popravljali vzporedni stranski cesti, vodeči skozi Cirkniško in Jareninsko dolino.

Sledi oris glavne komercialne ceste na odseku Maribor—Celje—Trojane. Okoli leta 1700 je govor o slabi cesti med Bistrico in Konjicami z mostom čez Ložnico, leta 1703 pa se isto ugotavlja za odsek med Vranskim

in Trojanami, ki so ga tega leta začeli popravljati. V zvezi s pripravami za obnovo ceste pa tudi pozneje je bilo med leti 1716 in 1772 izdelanih več predlogov, da bi jo preložili z največjih klancev (plačkega, slovenjebistriškega, konjiškega in trojanskega) ter jo s tem usposobili za hitrejši in težji tovorni promet. Leta 1719 je bilo izdano navodilo o širitvi komercialne ceste skozi Štajersko, ki se sklicuje na cesarske patente iz let 1617 in 1684. Navodilo je zelo obsežno; iz njega pa je razvidno, da se je na obnovi ceste začelo delati že leto ali dve preje. To leto so namreč že jemali zemljo vzdolž ceste, ki so jo širili in deloma zravnali posebno na območju mariborske gosposčine ter med Konjicami in Celjem.

Iz leta 1715 je ohranjeno poročilo Simona Klementa, ki je potoval iz Ljubljane v Maribor. Govori o prevozu s čolnom preko Save v Črnučah (most je bil zgrajen šele v letih 1726—27), o revnem sprejemu v Podpeči in Ožboltu, o boljšem v Vranskem, o dobrem vtisu v Celju, kjer je opazil 3 vzdane rimske kamne in videl tovrstne čolne, ki so vozili po Savinji v Zidani most itd.

Posebno zanimivo je poročilo tajnika Glavne komisije za napravo komercialne ceste in svobodne plovbe, Wagnerja z dne 22. 6. 1720. Napisano je bilo v Gradcu in naslovljeno na cesarja Karla VI. Tam pravi, da je komisar za cestno obnovo grof Maks Anton Thurn predlagal deželi v nasprotju s cesarsko resolucijo, da naj se usposobi za promet s težkimi vozovi stranska ali poštna cesta preko Konjic, po kateri doslej taki vozi niso vozili, stara deželna cesta preko Sv. Duha (Loč) pa naj bi postala stranska cesta. Komisija se je strinjala s predlogom, da bi cesta čez Konjice postala deželna cesta:

1. ker v Konjicah stoji že velika poštna postaja, te pa stoji praviloma ob deželnih cestah,
2. ker je v Konjicah kameralno solno skladišče, ki bi ga morali sicer predstavljati,
3. ker ima cesta čez Konjice boljšo in trdnjšo podlago kot tista čez Sv. Duh, kjer je svet na več mestih ilovnat in močvirnat,
4. ker se je obnova in širitev ceste preko Konjic že začela, jo je lep kos že narejen in je dežela zanjo že odobrila potrebno tlako tudi za vnaprej in
5. ker bi s sočasno obnovo ceste čez Sv. Duh bili podložniki z raboto dvakrat obremenjeni, poleg tega pa bi bilo treba tudi vzdolž nje jemati zemljo zaradi njene razširitve.

Zaradi teh pomislekov se je komisija odločila za izgradnjo deželne ceste čez Konjice,

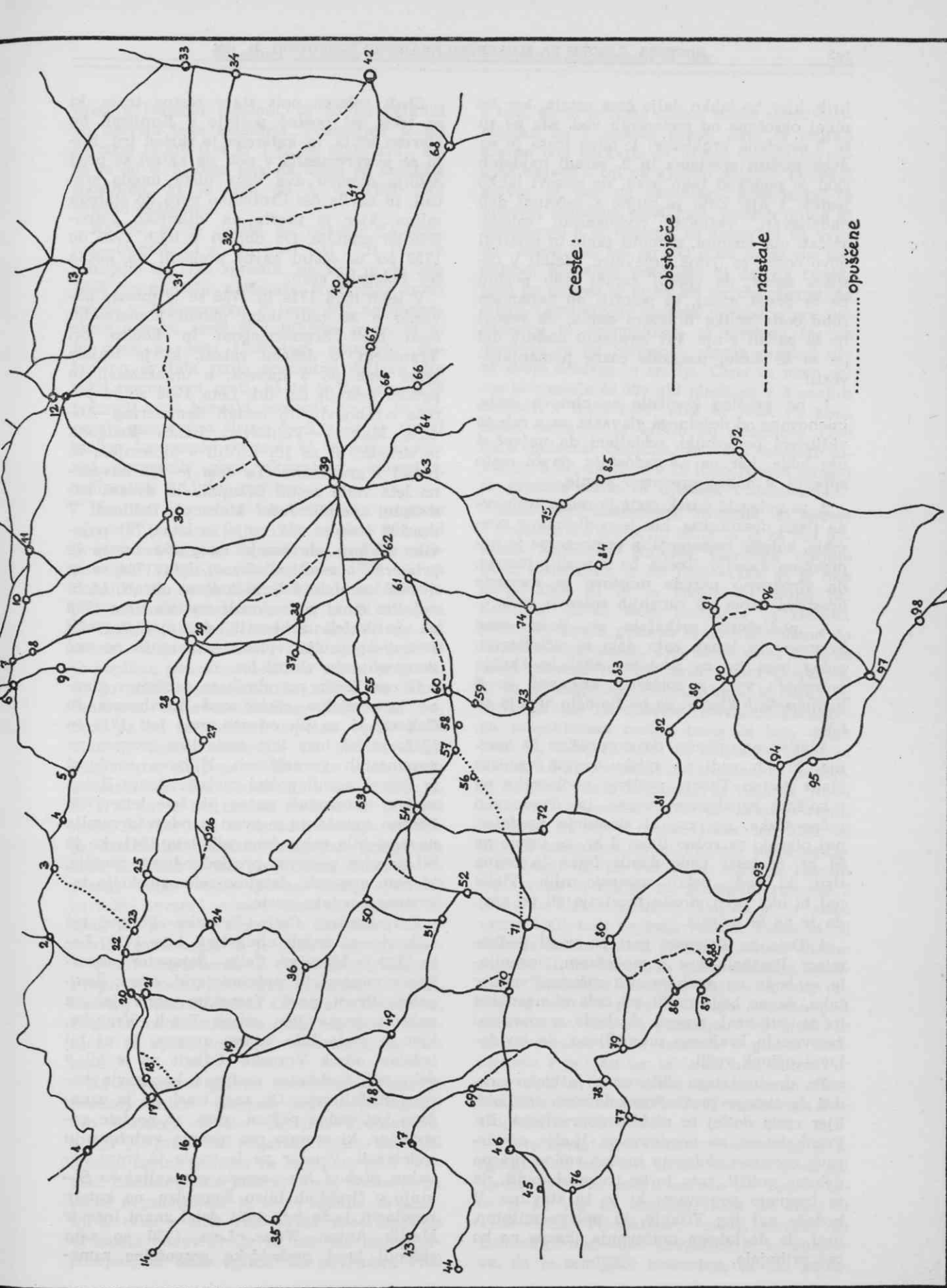
ne pa čez Sv. Duh v Celje. K temu jo je navedlo tudi dejstvo, da vojaštvo pri svojih premikih pogosteje uporablja cesto čez Konjice kot čez Sv. Duh, da pa se v trgu dalje zadržuje prav zaradi slabe ceste in temu primernih počasnejših premikov. Kar se tiče ocenjevanja odvzetih zemljišč, jih je treba razporediti vsaj v 3 kategorije. Tistim, ki so cesto namenoma zožili, jih je treba brezplačno odvzeti, sicer pa neobdelana zemljišča slabše, obdelana pa boljše plačati. Skupni stroški odkupa bi po kmečkih izračunih znašali 656 gld, po komisijских pa okoli 400. Kjer je zemlja dražja, bi cesto razširili samo mestoma, da bi uredili izogibaljšča vozov. Pri odvzemu zemlje je treba paziti, da se nobenemu kmetu ne odvzame cela njiva ali travnik, temveč le del v obliki pasu, da ne bi bili preveč prizadeti. Za nastalo škodo dobe odškodnino in določeno bonifikacijo pri dajatvah. Vladar naj odloči, kateri cestni odsek se bo izdelal, ali že začeti čez Konjice ali oni čez Sv. Duh v Celje, oba pa se morata obnoviti in razširiti. Kot vemo, se je vladar odločil za varianto čez Konjice in s tem za traso, ki je v glavnem obveljala do nastanka sedanje avtoceste.

Zanimivo je tudi poročilo predsednika komisije za izgradnjo komercialne ceste, grofa Žige Rudolfa Wagensperga vladarju, napisano dne 4. 9. 1722 v Celju. Poročilo je le nadaljevanje teden dni starejšega pisma z dne 29. 8. 1722, ki pa je zgubljeno. Grof govori o cestnem odseku med Slovensko Bistrico in Vojnikom. Med Slovensko Bistrico in lesenim Rapanovim mostom je cesta ravno v delu, vendar jo bo treba še posuti z gramozom in zravnati, ker ponekod temeljno kamenje ni dobro pokrito. Od Rapanovega mostu čez prve vzpetine in do Grobel jo je dež tako spral, da se težki vozovi vanjo vgrezajo in s tem kvarijo, pozimi pa se bo v kolesnicah nabral led, ki bo skoraj onemogočil vožnjo. Zato jo bo treba popraviti in zravnati do jeseni, vsekakor pa pred nastopom zimske zmrzali. Od Grobel do Konjic je poleg plotov treba napraviti ob cesti tudi jarke, že obstoječe pa je treba očistiti, da bo voda lahko odtekala s cestišča, če ne, jo bo treba kmalu zopet popravljati.

Iz konjic zavije cesta desno čez Polensko goro, kjer je narejena nova cestna trasa, stara pa zaradi neudobnosti opuščena. Nova trasa je položena čisto na desno in višje v

#### CESTNO OMREŽJE NA SLOVENJEM ŠTAJERSKEM V 18. STOLETJU:

1. Labot	34. Mursko Središče	67. Zavrč
2. Ivnik	35. Črna	68. Varaždin
3. Osek	36. Mislinja	69. Braslovče
4. Arvež	37. Fram	70. Žalec
5. Lučane	38. Rače	71. Celje
6. Ernovž	39. Ptuj	72. Šentjur
7. Strass	40. Ormož	73. Mestinje
8. Špilje	41. Središče	74. Rogatec
9. Plač	42. Čakovec	75. Džurmanec
10. Weitersfeld	43. Ljubno	76. Trojane
11. Cmurek	44. Gornji grad	77. Zagorje
12. Radgona	45. Motnik	78. Trbovlje
13. Murska Sobota	46. Vransko	79. Hrastnik
14. Pliberk	47. Mozirje	80. Laško
15. Prevalje	48. Šoštanj	81. Planina
16. Ravne	49. Velenje	82. Pilštanj
17. Dravograd	50. Vitanje	83. Podčetrtek
18. Bukovje	51. Strmec	84. Pregrada
19. Slovenj Gradec	52. Vojnik	85. Krapina
20. Muta	53. Oplotnica	86. Zidani most
21. Vuzenica	54. Konjice	87. Radeče
22. Radlje	55. Slovenska Bistrica	88. Loka
23. Spodnja Vižinga	56. Tičevo	89. Kozje
24. Ribnica	57. Loče	90. Podsreda
25. Brezno	58. Zbelovo	91. Kunšperk
26. Lovrenc na Pohorju	59. Pečica	92. Zabok
27. Ruše	60. Poljčane	93. Sevnica
28. Viltuš	61. Majšperk	94. Brestanica
29. Maribor	62. Ptujška gora	95. Krško
30. Lenart v Slov. gor.	63. Podlehnik	96. Bizeljsko
31. Veržej	64. Leskovec	97. Brežice
32. Ljutomer	65. Borl	98. Mokrice
33. Lendava	66. Bela	



Ceste:

— obstoječe

- - - - - nastale

..... opuščene

hrib, kjer bo lahko dalje časa ostala, ker bo manj ogrožena od meteornih vod. Sta pa tu še 2 nerešena problema: 1. nova trasa je na dveh mestih prestrma in 2. zaradi najdenih skal je ponekod tako ozka, da vozovi lahko padejo z nje. Zato je nujno z začetimi deli nadaljevati, vključiti podložniško raboto, znižati obe strmini, zdrobiti skale in razširiti novo cesto, za odtok deževnice vdlati v cestišče debela, da vozovi zaradi ledu pozimi ne bi drseli nazaj, in položiti ob zunanjem robu ceste velika hrastova debela, da vozovi ne bi padali z nje. Pri izvajanju cestnih del pa so se dotlej pokazale razne pomanjkljivosti:

1. na predlog komisije za obnovo ceste, imenovane od deželnega glavarja, so v raboto vključeni podložniki, oddaljeni do največ 4 ure hoda, kar pa ne zadostuje, da bi cesto spravili v dobro prevozno stanje,

2. za polenski odsek ceste je redna tridnevna tlaka nezadostna, ker je podložnikov premalo, vojaški transporti in priprege pa jo ne prestando kvarijo. Treba bo zaposliti tesarje, da strokovno naredo mostove in nameste hrastova debela ob zunanjih robovih ceste,

3. podložniki prihajajo na tlako brez krampov in lopat, zato delo ni učinkovito, poleg tega bo za drobitev skal in škrlilja potrebnih vsaj 8 špičastih krampov in 6 kamnoseških kladiv, da bo šlo delo hitreje od rok.

Vladar naj ukaže, da gosposčine in imenja, ki jih vodi na spisku cestni komisar Maks Anton Thurn, pošljejo podložnike na takojšnjo enodnevno vozno in dvodnevno ročno tlako, oni pa, ki stanujejo predaleč, naj plačajo za ročno tlako 6 kr, za vozno pa 51 kr, iz česar bodo dobili dnino in hrano tisti, ki bodo delali namesto njih. Tlaka naj bi bila pred vinsko trgatvijo ali po njej, da je ne bi ovirala.

4. Dela na Polenski gori bo vodil podkomisar Bartholotti s pomočnikom, opravljala se bodo na dveh mestih sočasno, vendar tako, da ne bodo prišli vsi delavci naenkrat in na isti kraj, ampak da bodo razporejeni časovno in krajevno premišljeno, da bo delovni učinek večji.

Po ureditvi tega dela ceste je treba urediti še tistega proti Frankolovemu in Loki, kjer cesta dotlej še ni bila popravljena. Pri Frankolovem so neodgovorni ljudje od države zgrajeno, dolgo in močno vodno škarpo deloma uničili, zato jo bo treba obnoviti, da se izognejo poplavam, ki so tu številne. V bodoče naj trg Vitanje, ki pobira mitnino, pazi, da do takega uničevanja škarpe ne bo več prihajalo.

Sledi sočasen opis stare cestne trase, ki je tekla od poštna postaje v Konjicah do starega križa, za katerega je skrbel trg. Nato se je spremenila v pot, na kateri se pred zadnjo obnovo dva voza nista mogla srečati, in zavila čez Čretveško goro do starega mlina, kjer je prešla na vitanjsko gosposčinsko ozemlje. Ob obnovi v letih 1720 do 1723 so ta cestni zavoj preložili na desno čez Polensko goro.

V letih med 1724 in 1736 se je mnogo govorilo o 35 milj dolgi glavni komercialni cesti med Semmeringom in Ločico pri Vranskem, o deželni raboti, ki je trajala letno tudi po 3 mesece, o organizaciji in poteku cestnih del itd. Leta 1736 se že poroča o obnovljenih cestah Semmering—Ločica, Maribor—Velikovec, Lanča—Radgona in drugih, ki so jih utrdili s kamenjem in posuli z gramozom. Ta dela je vsa navedena leta vodil cestni zakupnik in dvorni katedralni svetnik Jožef Maks pl. Pellican. V zvezi z obnovo cest se je že leta 1721 pojavila zahteva, da smejo na glavne ceste le primerno opremljeni vozovi, leta 1744 so se uvedli leseni in železni kolesni obroči, ki bi naj čim manj poškodovali cestišča, leta 1776 pa so začeli zahtevati, da morajo težji vozovi uporabljati ploske zavore in ne več verig ali celo vlačiti les.

O zemljiščih, potrebnih za razširitev glavne komercialne ceste med Mariborom in Celjem, ki so jih odvezli med leti 1718 in 1733, je bil tega leta sestavljen seznam po posameznih gosposčinah. Njihovo vrednost je takrat ocenil poštni mojster Janez Rohrmayer, obračunali pa so jih šele leta 1738. Sporna vprašanja v zvezi z odvzeto zemljo pa niso bila zaključena niti leta 1741, ko je bil narejen ponovni pregled odvzete zemlje, ki nam omogoča detajlno rekonstrukcijo takratnega poteka ceste.

Cestni odsek Celje—Vransko—Podpeč pri Lukovici so začeli obnavljati leta 1720. Leta 1722 je bil odsek Celje—Šempeter opremljen z mostovi in vodnimi jarki, odsek Šempeter—Brodi pred Vranskim obnovljen, a večkrat poplavljen, odsek Brodi—Vransko, kjer je stala hiša cestne uprave, še ni bil izdelan, odsek Vransko—Ožbalt pa je bil v delu pod vodstvom cestnega komisarja barona Apfaltrerja. Ob vsej trasi, ki je označena kot redna poštna cesta, so našete gosposčine, ki morajo pri njenem vzdrževanju sodelovati. Vendar pa je imela ta trasa nevaren prehod čez pogosto poplavljavajočo Savinjo v Grobljah blizu Šempetra, na katero regulaciji je že leta 1721 delal znani inženir Matija Anton Weiss. Leta 1730 so zato sklenili brod preboldske gosposčine zame-

njati z lesenim mostom, ki so ga zgradili po načrtih tega inženirja. Postavljen je bil za ceno 14.318 fl 4 kr 1 pf do maja 1731, saj se je od 6. 6. tega leta na njem že pobirala mostnina, ki je bila od 1. 4. 1732 tudi uradno določena.

Največ se je delalo na odseku Zajasovnik—Ožbalt, ki so ga med leti 1721 (odkup zemljišč) in 1728 zgradili, na kar je do leta 1845 spominjala piramida iz črnega marmorja v Zajasovniku. S temi deli na trojanskem odseku ceste je tuhinjska smer, ki so jo sicer po letu 1730 tudi popravili, dokončno zgubila svojo prometno veljavo. Na tako obnovljeni cesti, ki jo je že leta 1725 pohvalil tudi beneški poslanik in ki je dosegala povprečno širino 5—6 m, se je razvil močan furmanski promet, ki je pogojil razvoj spremnih obrti (kovaštva, kolarstva, sedlarstva itd.) in gostiln.

Ker so promet v okolici Celja pogosto ogrožale poplave (leta 1749 so dali 800 gld iz cestne blagajne za napravo vodnih nasipov pri Vrbju in Celju, leta 1776 so za Ložnico, ki se je dotlej izlivala v Savinjo pod mestnim gradom, potem ko je sprejela še Sušnico, skopali novo strugo, ki je od mlina vodila naravnost v Savinjo, leta 1788 je poplava ponovno blokirala cestni promet), so jo mislili prestaviti iz mesta na traso Šmarjeta—Golovec—Medlog—Arja vas, čemur pa so se Celjani uspešno uprli. Leta 1750 je dežela zahtevala od mariborskega magistrata, da popravi Dravsko ulico, ki je predstavljala del komercialne ceste. Dne 2. 3. 1775 pa je led močno poškodoval dravski most. Še isto leto so zgradili novega, za kar je stanovska deželna blagajna prispevala 6000 fl. Most je bil projektiran tako, da so čezenj lahko vozile poštno kočije (kaleše) in težki tovorni vozovi. Omembe vredno je tudi, da so sredi stoletja v Mariboru ustanovili cestni urad, ki je pobiral cestne takse v svojih izpostavaš v Mariboru, Radgoni, Ptuju, Ormožu, Slovenski Bistrici, Ožbaltu, Slovenj Gradcu, Celju, Grobljah, Vranskem, Rogatcu in Sevnici. Te takse so bile namenjene za upravljanje in vzdrževanje glavnih cest.

Za zgodovino glavne komercialne ceste je posebej zanimiv sinopsis pogojev za izgradnjo cestnega odseka Konjice—Frankolovo, ki ga je predložil štajerski deželi kranjski deželni cestni komisar in zakupnik grof Leopold Lamberg leta 1767. V njem opozarja na razne nepravilnosti, ki so se zgodile ob gradnji te ceste v letih 1720—1728 in se topot ne bi smele ponoviti. Če bi bili vsi pogoji izpolnjeni, bi cesto zgradil do novembra 1769

s tem, da bi jo težki vozovi lahko začeli uporabljati že 4 mesece prej. Zato bi morali klanec pod cerkvijo sv. Križa znižati do nagiba največ 2 col na klaftro dolžine. Okrožni glavar bi dal na razpolago podložnike za vnaprej določeno število ur, katerih dnina bi znašala po 9 kr dnevno, za konja pa 18, vendar nikoli več kot po 150 ljudi in 50 voz nankrat. Potrebna zemljišča bi dal na razpolago po največ 10 kr za kl<sup>2</sup> ter dovoljenje, da lahko Lamberg po potrebi povsod odpre peskokepe in kamnolome, si priskrbi les za mostove in na odbranih mestih postavi ute za svoje delavce in orodje. Cena za novo cesto bi znašala 40.000 gld plačljiva v 3 enakih obrokih v letih 1767, 1768 in 1769. Po končanih delih bi se začelo od decembra 1769 dalje pobirati cestnino, za vsak konjski tovor po 6 kr, da bi se v 10 letih pokrili stroški za gradnjo ceste in njenega vzdrževanja.

Nato sledi kalkulacija stroškov, ki govori o posameznih sektorjih ceste in je za nas posebej zanimiva. Najprej Lamberg opisuje traso stare ceste iz let 1720—1723, ki je bila dolga 2900 kl in je vodila od mlina pri Konjicah mimo stop, steklarne in ribnika preko Polenske gore in skozi vas Polene do Krečunovega mostu, kjer bi se stara in nova cesta združili (zidani most preko Grabljice, ki so ga dolgo imeli za rimskega, je dejansko iz 1. četrtine 18. stoletja). Nova, od Lamberga projektirana cestna trasa bi bila dolga 3960 kl, torej za 1090 kl daljša od stare in široka 3.5 kl. Premeril in izračunal jo je cestni komisar Maks Rossmann iz Vojnika. Nova cesta bi uporabila 1179 kl nekultiviranih zemljišč in stare cestne trase ter 2781 kl njiv in travnikov, ki bi jih bilo treba odkupiti. Imela bi 18 večjih in manjših lesenih mostov in bi nikjer ne presegala strmine 2 colov na klaftro dolžine, tako da bi jo lahko uporabljali tudi najtežji vozovi. Tekla bi od žičkega mlina mimo steklarne, skozi skalno sotesko Huda luknja in mimo kmetije Spodnjega Šmelcnika do trase stare vitanjske ceste, od tod čez prvo in drugo strmino pod cerkvijo sv. Križa s pomočjo dveh globokih usekov, nakar bi se spustila v globel, imenovano V potoku ter tekla po njej mimo Popzepove hiše in konjiške opekarne do stare konjiške deželne ceste niže Krečunovega mostu, kjer bi se končala.

Ceste takrat niso obnovili, temveč se je to zgodilo šele med leti 1802—1805, ko so zaradi njene izpeljave podrli cerkev sv. Križa, zato je še vse 18. stoletje tekla po trasi iz 1720—1723. Projektirani cestni stroški se Lambergu niso zdeli previsoki, če se upošteva, da je zemljišče mokrotno, za kar potre-

buje cesta posebno utrditev. Izkop useka pod cerkvijo sv. Križa bi znašal 12.000 kl<sup>3</sup>, enako izkop ceste skozi Hudo luknjo. Deželnemu knjigovodji pa se je zdel predračun pretiran, stroškovna kalkulacija previsoka pri izplačilih dnin in odkupu zemlje, predvsem pa bi bili preveč prizadeti kmetje in gospodje, ki bi zgubili dosti zemlje, zato manj pridelali, a imeli enake dajatve, obenem pa še velike rabotne dolžnosti. Lamberg se je proti temu pomisleku branil s protiargumentom, da bi pa zato odpadle priprege, kar bi transportne stroške v bodoče močno znižalo in s tem pospešilo prometna gibanja.

Poročila o stanju cest zahodno in severno od glavne komercialne ceste:

Leta 1720/22 je opisana glavna stranska cesta Vojnik—Vitanje—Gornji Dolič—Slovenj Gradec—Dravograd—Radlje, ki je tekla skozi 4 deželska sodišča: Vitanje, Slovenj Gradec, Bukovje in Radlje. Zanja so morale skrbeti gosposčine Vitanje, Vodriž in Slovenj Gradec ter mitnica na Muti. Po njej so največ prevažali žito in vino na Koroško.

Leta 1723 so obnavljali cesto Maribor—Dravograd na odseku okoli Ožbalta, leta 1746 pa v okolici Maribora pri Vinarskem potoku (Gankersbahu), ki je večkrat poplavljal cesto in prekinjal promet. Zato je bilo treba nje-no tamkajšnjo traso dvigniti in podzidati ter napraviti lesen most čez potokovo strugo.

Poročilo iz leta 1734 ugotavlja, da je stranska cesta Šent Rupert—Gornji grad—Črni-vec v dobrem stanju, kar velja tudi za mostova pri Letušu, ki ga vzdržuje žovneška gosposčina, in v Radmirju, ki ga vzdržuje ljubljanska škofija, slaba pa je cesta pri Vrbovcu, kar velja tudi za tamkajšnji most preko Savinje. Poročilo iz leta 1750 pa govori, da je cesta od Letuša do Gornjega grada slaba, kar posebno velja za mostova v Letušu in Ljubiji. Obračun del iz leta 1759 govori o novem letuškem mostu, na katerem se je plačevala mostnina, saj je pri njegovi obnovi sodelovala s svojimi sredstvi žovneška gosposčina z upravnikom Francem Marjašičem na čelu.

Poročila o stanju cest vzhodno in južno od glavne komercialne ceste: Po letu 1699 so postale ceste, ki so vodile proti vzhodu in jugovzhodu, zopet zanimive zaradi velikih vojaških premikov pa tudi zaradi trgovine in prometa z osvobojeno Madžarsko in Slavonijo. Isto velja za ceste in poti, ki so Savinjsko dolino in Kozjansko povezovala z dolino Save zaradi naraščajočega vodnega prometa po njej. Zato so že v prvih dveh desetletjih popravljali ceste: Radgona—Ljutomer—Mursko Središče oziroma Štrigova—Čakovec,

Maribor—Ptuj—Ormož—Čakovec, Ptuj—Zavrč—Varaždin in Ormož—Varaždin, v naslednjih dveh pa tudi one v Zasavju in Posavju.

Tako se leta 1720 omenja, da je bila glavna cesta Maribor—Ptuj pred nekaj leti popolnoma obnovljena in da je dobil Ptuj nov most (1711—1717) popravljene pa sta bili tudi glavni stranski cesti Fram oziroma Slovenska Bistrica—Spodnja Hajdina—Ptuj.

Istega leta je govor o glavni stranski cesti (Rogaški ali Krapinski), ki se je pri Hrvškem (Majdičevem) mlinu v Gabrju odcepila od glavne komercialne ceste in vodila čez Trnoveljsko gmajno mimo kmeta Planinška in Blagovne v Šmarje, Rogatec in Krapino. Ker je na začetku slaba, naj za njo poskrbi lastnik Tabora kot zemljiški gospod Trnovlja, saj je peska v Hudinji dovolj. Za vlade Marije Terezije so se jo lotili obnavljati ter so njen začetek leta 1778 speljali iz mesta skozi Zavodno v Teharje in Blagovno ter po stari trasi dalje v Rogatec.

Leta 1727 je govor o cesti Celje—Laško, ki so jo deloma popravili celjski meščani sami, a je slaba, kar velja zlasti za njeno nadaljevanje Laško—Loka, ki jo baron Karel Jožef Wintershoffen sploh ni vzdrževal. Ker pa je po njej potekal promet zlasti s soljo, jo je bilo treba nujno ohranjati vsaj kot tovarno pot. Šlo je za traso Laško—Paražuh—Loka-vec—Žerovnica—Loka.

Iz leta 1730 je ohranjen seznam cest v Posotlju in po Kozjanskem. Naštete so ceste: Brežice—Mostec—Dobova, Brežice—Župelevec—Golobinjek—Podčetrtek—Šmarje z odcepoma Podčetrtek—Podplat—gora Gabrnik—Pečica—potok Velen—Poljčane in Podčetrtek—Ceste (Chamine)—Rogatec, Brežice—Brestanica—Sevnica—dolina Sevnične—Podgorje—dolina Gračnice—Vrh nad Laškim—Laško. Zanimiva je specifikacija mesta Radgona iz leta 1730, ki govori o cestah in mostovih v njeni okolici: na cesti proti Ljutomeru do potoka pri vasi Rihtarovci je bilo 14 mostov, na cesti proti Ptujju do Ščavnice pri Ivanjcih 18 mostov, na cesti proti Cmurku do Stogovcev 11 mostov in na cesti proti Mariboru do Ščavnice 12 mostov. V samem mestu je bil čez Muro most na 9 jarmih. Ta most je 4. 2. 1769 tako poškodoval led, da so morali postaviti novega, ki je ustrezal prometu s težkimi vozovi. Iz blagajne deželnih stanov so zato prispevali k njegovi postavitvi 3800 fl. Podobno usodo je doživel tudi dravski most v Ptujju iz leta 1717. Dne 29. 5. 1758 poroča mesto, da je most odnesla Drava, ki je ob poplavi poškodovala tudi druge ceste in njih mostove v mestni okolici. Ker

mesto in gosposčina ne zmoreta sama stroškov za novega, ki ga uporabljajo tudi drugi, zlasti vojska, naj jima pomaga dežela, kar se je gotovo zgodilo, saj mesto ni moglo dolgo ostati brez njega.

Leta 1731 so v zvezi z vojaškimi premiki popravljali cesto Celje—Brežice—hrvaška meja, leta 1745 pa cesto Pristava—Bistrica ob Sotli—Brežice. Leta 1746 se omenjata stranski cesti: Pesniški dvor—Lenart—Radgona in brod pri Weitersfeldu—Jurovski dol—Lenart, leta 1763 pa cesti Gornja Radgona—Cerkvenjak (Sv. Anton)—Ptuj in križ pri Framu—Ptuj—Ormož—Središče. Leta 1750 so izdelali načrte za obnovo ceste od framskega križa mimo Rač do Spodnje Hajdine in od Slovenske Bistrice do Spodnje Hajdine. Obe cesti sta bili važni zaradi vojaškega in tranzitnega prometa proti Varaždinu. Obe sta bili ob deževju hitro zamočvirjeni in takrat skoraj neuporabni. Dela so se opravila s pomočjo deželne rabote v obliki tri-dnevne ročne in enodnevne vozne tlake ter deželnega prispevka v višini 100 fl.

Leta 1762 so s patentom prekategorižirali nekatere ceste, s čimer se je spremenil njihov statusni režim. Šlo je za cesto Brežice—Bistrica ob Sotli—Pristava—Poljčane—Slovenska Bistrica, ki je postala glavna poštna cesta, ter za ceste Brežice—Videm—Brestanica—Sevnica, Planina oziroma Šmarje pri Jelšah—Celje ter Jurklošter—Vrh—Laško—Celje, ki so postale glavne stranske ceste.

Vojaški krogi so posebno v času turške vojne (1737—1739) predlagali modernizacijo ceste Celje—Brežice, ker se jim je zdela ona preko Dolenjske preveč odročna, ona preko Varaždina pa preslaba, vendar se predlogi niso uresničili, kot se tudi ni oni od inženirja Holzbauerja, ki je leta 1787 predlagal usposobitev ceste Celje—Laško—Toplice—Radeče—Šentjanž—Mokronog—Novo mesto, ki bi bila tudi velikega gospodarskega pomena. Istega 1778. leta kot Rogaško so začeli modernizirati tudi Laško cesto. Pri delih, ki so trajala do leta 1780, so morali sodelovati tudi celjski meščani. Dalje je bila cesta slaba, saj je imela 3 strme vzpone: čez Gramen s cerkvijo sv. Krištofa, čez obronek Hrastovja pod Kozjice in čez Grmado nad skalnim rebrom, ki se je spuščalo prav do Savinje. Ti klanci so dopuščali vozni tovor le do 10 centov teže. Sledil je prevoz z brodom preko Save v Zidanem mostu in zopet vrnitev čez reko v Hotemežu/Loči ali Boštanj/Sevnici ter nadaljevanje po cesti v Brestanico, Videm in Brežice. Ta prevoz je postal posebno neroden v času francoskih Ilirskih provinc, saj je državna meja tekla med leti 1809 do

1814 po Savi, ki jo je bilo treba dvakrat prečkati. Kljub temu pa je ta cesta nastajala sila počasi. Med leti 1815—1816 je po načrtih inženirja Franca Münzla nastal 3800 sežnjev dolg odsek Toplice—Zidani most za ceno 32.821 gld dv, katerega tehnično najbolj zahtevni del je predstavljala viseča skala Opihovec, kjer so tudi vzdali spominsko ploščo z letnico 1816. Leta 1823 so zgradili cesto Zidani most—Loka, dolgo 2620 sežnjev leta 1824—1825 most preko Savinje v Zidanem mostu za 11.000 gld (inženir Friderik Byloff, gradbenika Antonio Tessitori in Giovanni Dellamea). Most je imel na desnem bregu kupolasto kapelo z litoželeznim kipom nadvojvode Janeza in latinskim napisom, na levem pa kapelo Janeza Nepomuka z nemškimi napisom. Cestni odsek med Toplicami in Laškimi pa so zgradili šele leta 1834 in s tem ustvarili neposredno vozno povezavo med celjsko kotlino in Posavjem. Z izgradnjo te ceste so izgubile na veljavi tiste poti, ki so povezovale Laško z Loko, Bregom in Sevnico preko Kozjega in Lisce.

Zaradi začetih francoskih vojn je država že leta 1798 prevaila bremena za vzdrževanje komercialnih cest Semmering—Trojana in Dravograd—Varaždin zopet na ramena podložnikov, živečih v razdalji 3/4 milje na vsaki strani cest, saj je bilo treba na njih opraviti letno po 5 dni vozne oziroma ekvivalentno število dni ročne tlake.

Za študij cest v 18. stoletju je poleg arhivskega važno že tudi kartografsko gradivo:

— G. M. Vischer: Karta vojvodine Štajerske iz leta 1678 kaže le mostove čez Dravo v Mariboru in Ptuj, čez Savo nobenega, na Muri v Lanči in Radgoni, na Savinji v Celju in Laškem, na Sotli nobenega, na Hudinji pri Trnovljah in Višnji vasi, na Dravinji pri Poljčanah, Makolah in Majšperku, čez Polskavo pri Pragerskem in čez Pesnico pri Pesniškem dvoru,

— karta J. K. Homanna iz leta 1740 nam kaže mostove v Labotu, Mariboru, Ptuj, Radgoni, Celju in Laškem ter ceste Ernovž—Maribor—Celje—Zagorje (!) in Ptuj—Tržec—Krapina,

— poštna karta iz leta 1750 kaže ceste Maribor—Ljubljana, Maribor—Ptuj—Zavrč—Varaždin in Ptuj—Podlehnik—Macelj,

— karta okrožja Maribor iz o. 1760 kaže le mostove na Muri v Vildonu, Lipnici, Ernovžu, Cmureku in Radgoni, medtem ko jih na Dravi ne kaže,

— karta Zasavja iz leta 1770 kaže cesto Laško—Log—Prapretno—Trbovlje—Zagorje, brode v Zidanem mostu, Hrastniku in Trbovljah ter deželno mitnico v Trbovljah,



— carinska karta iz leta 1774 kaže mostove v Cmureku, Radgoni in Ptuju, brode v Hrastju in Veržehu čez Muro, v Borlu, Zavrču in Ormožu čez Dravo in v Brežicah čez Savo,

— karta Štajerske (Liesgang—J. V. Kauerperz) iz leta 1779 kaže ceste: Ernovž—Plač—Maribor—Bistrica—Konjice—Konjiška gora—Vojnik—Celje, Maribor—Dravograd, Maribor—Ptuj—Ormož—Vinica, Ivnik—Radl—Radlje—Vuzenica—Kremžarjev vrh (Kaštivsko sedlo)—Gradišče—Slovenj Gradec, Bistrica—Poljčane—Podčetrtek—Brežice, Lanča—Cmurek—Radgona—Veržej—Ljutomer,

— karta četrta Maribor in Celje iz leta 1791 kaže cesti Ernovž—Plač—Maribor—Bistrica—Konjice—Ljubečno—Blagovna—Celje in Maribor—Dravograd,

— karta mariborskega in celjskega okrožja (J. K. Kindermann—F. Ks. Miller) iz let 1792 in 1793 kaže zelo nazorno cestno omrežje ob koncu 18. stoletja. Ceste: Ernovž—Plač—Maribor, Maribor—Lenart—Gradišče—Benedikt—Radgona, odcep za Ptuj, Strass—Cmurek—Radgona—Veržej—Ljutomer—Ormož, Maribor—Ptuj—Ormož—Gredišče, odcep Ptuj—Zavrč—Hrvaška, Miklavž—Lovrenc na D. p.—Ptujška gora—Stoperce—Rogatec. Ptuj—Lovrenc, Lenart—Ptuj Radlje—Ivnik, Pesnica—Lučane—Arvež—Ivnik,

Maribor—Bistrica—Konjice—Polena—Frankolovo—Vojnik—Celje—Vransko, Celje—Laško—Planina—Pilštanj—Podsreda—Brežice, Poljčane—Podplat—Podčetrtek—Bizeljsko—Brežice, Zidani most—Sevnica—Brežice, Celje—Šentjur—Lemberg—Kostrivnica—Rogatec—Hrvaška, Vojnik—Vitanje, Vojnik—Velenje—Vid pri Valdeku—Slovenj Gradec—Meža—Ravne, Meža—Bukovje—Vuzenica, Slovenj Gradec—Danijel (!)—Koroška, Klein (!)—Mozirje—Rečica—Gornji grad oziroma—Ljubno, Ločica—Motnik (ki je bil do leta 1816 štajerski), Konjice—Poljčane—Studenice—Makole, Poljčane—Slovenska Bistrica, Slovenska Bistrica—Ptuj,

— poštna karta vojvodine Štajerske iz okoli leta 1800 kaže poštne ceste: Ernovž—Plač—Maribor—Konjice—Celje—Vransko, Maribor—Dravograd, Maribor—Ptuj—Zavrč—Varaždin, Ernovž—Strass—Cmurek—Radgona.

Važnejše ceste so se gradile v povprečni širini 5—6 m, da sta se lahko srečala dva voza. Boljša cestna struktura je olajšala promet za tretjino, vendar pa so se ceste še vedno močno uničevale. Kvarili so jih zlasti enoosni vozovi z ozkimi platišči, zaviranje z lesom, cokol ali verigo namesto s ploskimi

zavorami, odlaganje poljskega kamenja, zasajanje drevja, mašenje vodnih odtokov itd. Da bi to preprečili, so začeli izdajati predpise, ki so poskušali odnos do cest izboljšati s tem, da so priporočali zlasti dvoosne vozove s širšimi platišči in ploskimi zavorami.

Za gradnjo in vzdrževanje komercialnih ter glavnih in poštних cest je torej začela skrbeti država, medtem ko je skrb za ostale prepustila stanovom, mestom in gosposčinam. Tako je ostalo prav do konca fevdalne dobe leta 1848, deloma pa celo do izdaje cestnega zakona leta 1866, ki je šele dokončno nadomestil občasno cestno tlako (kuluk) s primerno cestno doklado. Zaradi naraščanja prometa (uvedba parizarjev z vprego do 8 konj) je štajerski deželni gubernij leta 1812 priporočil široka kolesna platišča, predpis iz leta 1840 pa jih je uzakonil. Govor je o platiščih do 6 palcev širine in preko, dvo-kolesne vozove smejo vleči največ 4, štirikolesne do 8 konj, pri čemer sme teža prvih znašati do 30 dunajskih centov, teža drugih pa do 60. Glede zavor je že deželni cestni patent iz leta 1776 zahteval pri težjih vozovih široke ploske zavore, leta 1825 pa se je prepovedala uporaba verig tudi pri lažjih vozovih. Predpis iz leta 1834 je zahteval odmik novogradenj za najmanj 2 sežnja od cestnih jarkov, da ne bi motle cestnega prometa, kar je veljalo tudi za gostilniška dvorišča.

Pojavila se je torej vrsta predpisov, ki kaže na povečano upravno skrb za rednejše vzdrževanje cest. To se kaže tudi v uveljavitvi enotnejšega cestnega režima, ki se je lahko uveljavil šele po letu 1775 s poenotenjem carine za vse habsburške dedne dežele in po letu 1786 z odpravo vseh privatnih mitnin in mostnin. Prvi cestni patent za vzdrževanje cest na Štajerskem je bil izdan leta 1776, torej dve leti prej kot splošni, ki je ostal v veljavi do leta 1835. S tem patentom so prevzeli skrb za državne ceste okrožni uradi, pojavili so se prvi cestni inženirji, tehniki in nadzorniki. Vzporedno z njimi so začeli deželni odbori skrbeti za deželne ceste, ter tudi oni zaposlovati vedno več cestnih strokovnjakov.

Dohodke za popravilo komercialnih (državnih) cest so načelno prinašale cestne mitnine, ki so se v letih 1784—1786 na novo uredile ter se pobirale vse do leta 1902 (vodne do leta 1892). Mitnica v Vranskem je med leti 1809—1814 služila kot glavna carinarna na meji med Avstrijo in francoskimi Ilirskimi provincami, 17 mitnic ob madžarski meji med Muro in Savo pa kot carinske postojanke vse do poenotenja avstro-ogrske carine leta 1850. Zaradi boljših cest se je iz-

boljšal tudi poštni promet. Cesar Karel VI. je leta 1722 kupnim potom poddržal pošto, ki je bila dotlej v dednem zakupu družine Pear. Leta 1730 se je uvedla tedenska poštna zveza med Dunajem in Trstom (dotlej privatne med Gradcem in Ljubljano) in redna paketna služba, ki jo je opravljala firma San Nicolo. Državna pošta je šele leta 1789 začela sprejemati tudi potnike.

To torej pomeni začetek javnega potniškega prometa, ki se je na ostalih cestah razvil šele po francoskih vojnah in v mnogo manjšem obsegu. Uvedli so se postiljonski poštni vozovi med Dunajem in Trstom, na poštah postajah pa so se odprle gostilne s prenočišči, navadno imenovane »pri pošti«. Ko je bila leta 1802 uvedena redna poštna zveza med Gradcem in Ljubljano, so nastale velike poštne postaje s hlevi za konje v Mariboru, Slovenski Bistrici, Konjicah, Celju, Šempetru in Vranskem.

Priključitev Madžarske po končanih turških vojnah leta 1718 je močno vplivala na prometne tokove pri nas. H glavni prometni smeri Dunaj—Trst se je ponovno priključila smer, ki je vodila iz Madžarske v Trst in Reko. Ta smer, ki se je po letu 1725 opirala predvsem na trgovino z žitom, opremljeno od leta 1731 z določenimi tranzitnimi ugodnostmi, je zaradi velikih količin blaga iskala cenejše vodne poti. Pomen rečnega prometa, ki sicer ni bil nikoli zanemarljiv, je močno pridobil na veljavi. To velja posebno za savsko vodno pot, važni pa sta bili tudi dravska in murska. V žitno trgovino se je že leta 1762 najmočneje vključil Ptuj, kjer je delovala med leti 1776 in 1841 oziroma 1859 glavna carinarna, nameščena v poslopju Spodnjega dvora in s skladišči v leta 1789 za to prirejenih hlevih bližnjega minoritskega samostana. Brodarjenje na Savi je cvetelo med leti 1735 in 1853, ko je zamrlo najprej na relaciji Zalog—Zidani most in 10 let pozneje na relaciji Zidani most—Sisak. Vodni promet na Dravi se je v glavnem opravljal nizvodno s pomočjo splavov in šajk. Nakladalne postaje so bile v Dravogradu, Vuzenici, Vuhredu in Rutji, vodne mitnice pa v Mariboru, Ptujju, Borlu in Zavrču. Šajkarstvo se je opustilo kmalu po letu 1863, splavarstvo pa je zamrlo šele okoli leta 1946. Tudi brodarjenje na Muri, ki je bilo enako živahno kot na Dravi, je zamrlo po letu 1860, ko je stekla t. i. Vzhodna železnica Pragersko—Velika Kaniža. Z opustitvijo brodarjenja sta bila najbolj prizadeta Ptuj in Varazdin, ki sta se nenadoma znašla zunaj glavnih prometnih tokov, ki jih je takrat zagotavljala predvsem železnica. Ta je med

leti 1844 in 1864 zasnovala svoje osnovno omrežje, katerega težišče je bilo na progah Dunaj—Trst in Zidani most—Sisak, medtem ko je bila proga Pragersko—Budimpešta po otvoritvi proge Budimpešta Reka leta 1873 vendarle manj pomembna.

Tradicionalno povezavo Podonavja in Panonije z gornjim Jadranom so med leti 1809 do 1814 prekinile Ilirske province, zaradi česar je omrtvela trgovina in upadla proizvodnja. Po letu 1814 so se stare prometne poti zopet vzpostavile, vendar so se v njih že začele nakazovati spremembe, ki jih je povzročala pojavljajoča se industrializacija. Masovni vojni premiki so močno prizadeli glavne ceste, prizanesli pa tudi niso stranskim, ki so bile večinoma brez trdnejšega spodnjega ustroja. Zato so jih začeli intenzivno obnavljati, vendar po sredini 19. stoletja že z vidika potreb nastajajočega železniškega omrežja, ki je protežiralo predvsem ceste, ki so ga dopolnjevale. V tem oziru ni cestnemu prometu mnogo koristila niti opustitev rečnega prometa, saj je večino njegovega tovora prevzela železnica.

#### OPOMBE

Landesarchiv Graz: Oddelek XIII: Wirtschaft, pododdelek E: Verkehrswesen, sektor 1: Strassenwesen: šuberji 162—202.

Landesarchiv Graz: Priključene zbirke A: Landkartensammlung: karte do št. 52, načrti od št. 35 do 63.

Kartografske zbirke, ki jih hranijo: Arhiv Slovenije, Zgodovinski arhiv Ljubljana, Pokrajinski arhiv Maribor, Zgodovinski arhiv Ptuj, Narodna in univerzitetna knjižnica Ljubljana, Univerzitetna knjižnica Maribor, Študijska knjižnica Ptuj.

Ivan Mlinar: Zidani most v zgodovini. Kronika 4/1956, p. 67—76.

Janko Orožen: Ceste in zidani most na Zidanem mostu. CZ 1964 p. 115—129.

isti: Zgodovina Celja in okolice I. Celje 1971, p. 569—578.

Ema Umek: Trgovski promet po Savi v 18. stoletju. Kronika 12/1964, p. 194—200 in Plovba po Savi v 18. stoletju. ZČ 40/1986 p. 233—268.

Josip Likovič: Zgodovina cest na Slovenskem. Ljubljana 1972.

Jože Curk: Razvoj prometnih zvez na slovenskem Štajerskem. Mednarodni kulturno-zgodovinski simpozij Medinci 9. Maribor 1977, p. 199—224.

Jože Curk: Cestno omrežje na slovenskem Štajerskem v 1. polovici 19. stoletja. ČZN NV 14/1978, p. 238—268.

Otmar Pickl: Die Verkehrswege nach dem Südosten vom Ausgang des Mittelalters bis ins 18. Jahrhundert. Südostdeutsches Archiv 15/16 Band. München 1972/73, p. 101—114.

Krajevni leksikon Slovenije III. in IV. Ljubljana 1976 in 1980.