

1.02 Pregledni znanstveni članek

UDK 656(497.4-17)"17/20"

Prejeto: 15. 5. 2008

**Eva Holz**

dr. zgod., znanstvena svetnica v pokojju, Zgodovinski inštitut Milka Kosa, ZRC SAZU,  
Novi trg 2, SI-1000 Ljubljana

## Prometne razmere na Koroškem v obdobju od cesarja Karla VI. do 1. svetovne vojne

### IZVLEČEK

Čeprav je Koroška gorata kontinentalna dežela od antike dalje preko nje potekajo prometnice, ki povezujejo sever in jug ter zahod z vzhodom. Na prometne razmere in frekvenco prometa je vplivalo vsakokratno dogajanje v bližnji in daljni okolici. Od glavnih prometnih smeri je bila nekoliko odmaknjena Mežiška dolina z okolico. Razvoj današnje slovenske Koroške se je začel šele z okrepljenim razmahom rudarstva in fužinarstva, to pa je bilo tesno povezano z izboljšavo prometnih zvez. Uvedba železnice je tudi nekoliko omilila prometne težave tega dela Koroške.

### KLJUČNE BESEDE

*Koroška, promet na dolge razdalje, lokalni promet, ceste, železnica*

### SUMMARY

#### TRAFFIC CIRCUMSTANCES IN CARINTHIA IN THE PERIOD OF EMPEROR KARL VI TO WORLD WAR I

*Although Carinthia is a mountainous continental country, traffic connections run across it from antiquity on that connect the north and the south and the west with the east. Various events in nearby and distant surroundings influenced on traffic conditions and traffic frequency. Somewhat remote from major traffic directions was Mežiška dolina with its vicinity. The development of the present Slovene Carinthia began with the invigorated development of mining industry and ironworks, which was in tight connection with improvement of traffic connections. The introduction of the railway moderated to some extent the traffic difficulties of that part of Carinthia.*

### KEY WORDS

*Carinthia, long distance traffic, local traffic, railway*

### Koroške prometnice v srednjem in novem veku

Pogled na zemljevid pove, da je Koroška dokaj gorata kontinentalna dežela, vendar pa so čez to gorato območje že od nekdaj potekale steze, ki so se polagoma razvile v poti; nekatere od teh pa so kasneje postale ceste.<sup>1</sup> Prometnice so Koroško povezovala tako s severom kot tudi z jugom ter z zahodom in vzhodom. Kljub goratemu reliefu je bila dokaj dobro preprejena s cestno mrežo. Vsaj že v antiki je bila prehodno ozemlje, ozemlje z vsemi dobrimi in slabimi posledicami, ki jih deželi prinaša taka lega. Vloga in pomen cest sta se skozi stoletja spreminjali. Na njihov razvoj in propad so vplivale tako lokalne razmere kot tudi dogajanje v bližnji in daljni okolici: vdori različnih ljudstev v evropski prostor, turški vpadi, geografska odkritja in s tem povezane spremembe v smereh trgovanja, vojne v Evropi in njihove posledice. Ob cestah so nastajala urbana naselja, ki so svojo usodo marsikdaj tesno povezovala z vzponom ali propadom komunikacije, ob kateri so nastala.

Cestne povezave med severom in jugom so na Koroškem potekale preko prehodov Plöcken, Predel, Korensko sedlo, Ljubelj in Jezersko. Povezava med zahodom in vzhodom pa je bila po Dravski dolini.<sup>2</sup>

V keltsko-rimski dobi so bile povezave že intenzivnejše. Od antike so čez Koroško potekale trgovske poti, po katerih je potovalo blago na dolge razdalje, se pravi od morja v notranjost in obratno, ter poti, po katerih je potovalo trgovsko blago na krajše razdalje. Gorske prelaze so premagali že zgodaj, saj je bil prehod čez Ljubelj znan že v rimski dobi, obstajala je tudi pot po Dravski dolini, ki je povezovala zahod in vzhod ter nase vezala tudi ceste, ki so potekale od juga proti severu.<sup>3</sup> Pri gradnji cest so Rimljani najprej upoštevali naravne smeri, prevzemali keltske poti in jih še utrjevali. Po zasedbi Norika pa so se resneje lotili cestne gradnje. Treba je bilo zgraditi ceste, ki bi bile primerne za vojaške premike. Izhodišče vseh rimskih cest na Koroškem je bil Oglej.<sup>4</sup> V času preseljevanja narodov so ceste le-tim olajšale njihove premike in napredovanja.<sup>5</sup> Posledice so bile uničeno kultivirano okolje, stari način življenja in precej prizadeto trgovanje. Razmere so se začele izboljševati šele po 10. stoletju. V teh težavnih časih se je ohranil predvsem lokalni

promet, promet na dolge razdalje pa se je moral znova izoblikovati.<sup>6</sup>

V zgodnjem srednjem veku je bila Karantanija z ostalim svetom povezana s staro rimsko cesto, ki je potekala južno od Pohorja, skozi Vitanje in Mislinjsko dolino. Komunikacije so bile v tem času potrebne zaradi trgovine z vinom in soljo, zaradi pokristjanjevanja; misijonarske akcije so zahtevale razmerna dobro povezavo med cerkvenim sedežem in novimi pokrajinami, iz tega časa pa so znane tudi migracije prebivalstva.<sup>7</sup>

V visokem srednjem veku je med koroškimi mesti rastel zlasti pomen Beljaka.<sup>8</sup> Trgovsko in prometno je bil Beljak pomemben do 30-letne vojne. Tu so se križale trgovske poti, ki so prihajale od daleč s severa ali z vzhoda in poti trgovcev na kratke razdalje.<sup>9</sup> Prometna povezava med Dunajem in Benetkami je tekla čez Koroško na odseku Breže–Beljak–Kanalska dolina–Furlanija. Cerkevni in posvetni gospodarji Koroške so večinoma posedovali posestva tako na Koroškem kot tudi na Kranjskem, zato so bili zelo pomembni varni prehodi čez gore in tudi čez Dravo.<sup>10</sup> Da je ob koncu 13. stoletja postala trgovina že pomemben dejavnik, kažejo mitnice v Velikovcu, Pliberku, Železni Kapli, Guštanjju, Dravogradu, Celju in pa prizadevanja za lastništvo in nadzor nad gorskimi prehodi.<sup>11</sup> Ko so v 14. stoletju Habsburžani dobili Koroško in Kranjsko neposredno v upravljanje (leta 1335) in ko so pridobili še Trst (1382), so imeli pod nadzorom glavne prometne smeri od Dunaja preko Judenburga, Beljaka, po Kanalski dolini proti Benetkam.<sup>12</sup> Na prometno-geografsko ugodnih področjih so se začela krepiti urbana središča ali pa nastajati nova.<sup>13</sup> V 14. stoletju je postal Kranj pomembno središče za trgovino z železom, ki je s Koroške prihajalo čez Jezersko in Ljubelj ter potovalo naprej proti Benetkam. V tem stoletju se je okreplil tudi Maribor, ki je stal na križišču ljubljanske poti proti Gradcu in Dunaju ter obdravske poti iz Ogrske proti Koroški.<sup>14</sup> Na pomembnem prometnem območju med Koroško in Spodnjo Štajersko je v urbani center rasel Slovenj Gradec, ki je bil upravno in gospodarsko središče Mislinjske doline.<sup>15</sup> S Koroško je bila povezana tudi Goriška. Pomembna prometna povezava je tekla iz Koroške čez Predel proti morju. Ko sta ob koncu srednjega veka Goriška in Predel prišla v roke Habsburžanom, je to olajšalo in okre-

1 Schreiber, *Simfonija cest*, str. 16–17.

2 Paschinger, *Grundzüge*, str. 364.

3 Hassinger, *Die Handels und Verkehrsstellung Villachs*, str. 211–282.

4 Truhlar, *Struktura in razvoj cestnega omrežja*, str. 156–160; Šašel, *Slovanski prostor*, str. 61–68; Wutte, *Kärntens Wege*, str. 97; Curk, *Prometne razmere med 11. in 18. stoletjem*, str. 14–15; Curk, *Mislinjsko ozemlje*, str. 179; Curk, *Prometne razmere med 11. in 20. stoletjem*, str. 155; Medved, *Mežiška dolina*, str. 9.

5 Paschinger, *Grundzüge*, str. 368.

6 Paschinger, *Grundzüge*, str. 370–371.

7 Kosi, *Potujoči srednji vek*, str. 21–25.

8 Prav tam, str. 31–32.

9 Hassinger, *Die Handels und Verkehrsstellung Villachs*, str. 211–263.

10 Kosi, *Potujoči srednji vek*, str. 37–41.

11 Prav tam, str. 42.

12 Prav tam, str. 45.

13 Prav tam, str. 44.

14 Prav tam, str. 60–63.

15 Prav tam, str. 64.

pilo promet po tej poti.<sup>16</sup> Po tej poti je potovalo predvsem vino proti severu, s koroške strani pa je na jug potovalo različno blago.<sup>17</sup>

Ze od konca 14. stoletja so bili kot tovorniki na Koroškem znani "slovenski tovorniki" iz Ziljske doline. Poleg tovorništva so se ukvarjali tudi s prevozništvom, kolikor so to tedanje ceste seveda dopuščale. Delovali so v Kanalski dolini in z žitom in živili oskrbovali furlanska mesta. Podjetnejši tovorniki so se lotili tudi poti čez Visoke in Nizke Ture in tako tovorili blago iz Italije do Salzburga. Od juga proti severu so tovorili vino, nazaj pa kameno sol. Na teh poteh so v 16. in 17. stoletju prevladovali tovorniki iz spodnje Ziljske doline.<sup>18</sup>

V srednjem veku je sicer prevladoval tovarni promet, vendar pa se je na posameznih odsekih, kjer so bile ceste primerno ohranjene, razvil tudi vozni promet. Tak predel je bil del obdravske ceste med Mariborom in Koroško, kjer je bil že v 14. stoletju (1322) omenjen vozni promet. V 15. stoletju je carinska tarifa na Muti omenjala težke in lahke vozove. Vozni promet, verjetno na krajše razdalje, je poznala tudi osrednja Koroška. Od konca 13. stoletja dalje se vrstijo omembe voznega prometa v zvezi z mesti Št. Vid, Beljak, Velikovec, kjer je bilo meščanom prepovedano oviranje transporta z vozovi. Omemba voznega prometa iz 15. stoletja govori o transportu iz Pliberka skozi Celovec do Beljaka. Prav tako je omenjen vozni promet po Kanalski dolini.<sup>19</sup>

Če se je le dalo, pa je blago potovalo po rekah. Vodni promet je imel več prednosti pred kopnim: bil je hitrejši, prepeljati se je dalo večje količine, bil je cenejši. Na Koroškem je za promet prišla v poštev le Drava, kjer je potekal promet s splavi. Vodno mitnino so pobirali v Spittalu, Beljaku, Velikovcu, Dravogradu, na Muti in v Mariboru ter Varaždinu. V 14. stoletju so na Dravi med Koroško in Mariborom vozili tudi čolni. Plovba po Dravi je potekala v obe smeri.<sup>20</sup>

Spremembe prometnih poti, ki so se uveljavile v Evropi v 16. stoletju, so imele svoj odmev tudi na Koroškem. Vse bolj očitno je postajalo merjenje gospodarske moči med Beneško republiko in habsburško monarhijo. Slednji je končno uspelo priti do Jadranskega morja in se je poskušala oblikovati kot nekoliko trdneje organizirana država.<sup>21</sup> Po letu 1500 je Goriška postala del habsburške monarhije in goriška pristanišča del avstrijske obale. Najboljše med temi pristanišči je bil Devin. Po osvojitvi Bovškega je šla cestna povezava od Devina do Predela ves čas po avstrijskem ozemlju. Cesta pa je bila

precej slaba in zgodilo se je, da so morali tovari koroškega železa čakati v Tolminu na boljše razmere (leta 1568). Kljub vsem političnim težavam in napestim med Beneško republiko in habsburško monarhijo, se je tvorjenje železa in lesa iz Koroške po Kanalski dolini proti Italiji nadaljevalo. Težave so začele nastajati tudi ob vprašanju moči in vpliva Trbiža. V letu 1570 je bila kanalska cesta od Beljaka čez Št. Vid do sedla Neumarkt prikazana kot glavna cesta.<sup>22</sup>

Na Ljubeljskem prehodu so tovarno cesto v letu 1575 popravili in predelali v vozno. Ker je služila predvsem lokalnemu prometu, se pretresi, ki so bili očitni na cestah, ki so povezovala morje z notranjostjo, še niso odrazili. Po drugi strani pa je bila cesta čez Ljubelj tedaj pomembna kot vojaška cesta. Cesta čez Jezersko je bila težavna predvsem s kranjske strani, zaradi nevarne doline Kokre, zato je bil promet čez ta prehod še manjši kot promet čez Ljubelj.<sup>23</sup>

V 16. stoletju je na cestah še prevladovalo tovarništvo, vse bolj pa se je uveljavljalo tudi prevoznništvo. Čas je postajal vse pomembnejši, zato so bili zastoji, ki so se nabirali ob prekladanju blaga, vse bolj moteči. Začele so se uveljavljati direktne vožnje, to pa je zahtevalo novosti in organizacijske izboljšave. V prvi polovici 16. stoletja se je znova okrepilo delovanje pošte, ki je nazadovalo v času vladé cesarja Maksimilijana I. V drugi polovici 16. stoletja je čez Koroško tekla poštna smer Benetke–Dunaj.<sup>24</sup>

V 17. stoletju se je habsburška monarhija vse bolj povezovala v enotnejšo državo, to pa je dobro vplivalo na organizacijo prometa. V habsburških deželah se je začel čas merkantilistične miselnosti v gospodarstvu, kar je na področju organizacije prometa, prometnih povezav in prometnic prineslo prav fantastične zamisli: npr. Valvasorjevo idejo o predoru skozi Ljubelj, katere izvedba pa je bila seveda predraga, ali pa še bolj fantastične načrte izgradnje kanala med Donavo in Jadranskim morjem, ki naj bi tekkel čez Koroško, pa idejo o povezavi med Dravo in Sočo...<sup>25</sup> Iz aktov, ki govorijo o cestah v 17. stoletju, lahko razberemo potek takratnih glavnih cest in njihovih razdalj. Tako je bilo od Strmca (Krainberg) do Katschberga 12  $\frac{3}{4}$  milje ali 94,5 km, od prehoda Ljubelj do okolice Brež 8  $\frac{1}{2}$  milje ali 68,27 km, od Beljaka do Trbiža in Korena 6 milj ali 45,51 km, od Celovca do Beljaka pa 4 milje ali 30,34 km. Čez Beljak je šla cesta Katschberg–Strmec ter dalje proti Gorici in Benetkam, tudi od Trbiža proti Korenu in spet od Beljaka proti Celovcu ter čez Ljubelj. Kot glavna trgovska cesta je

16 Prav tam, str. 66.

17 Prav tam, str. 143.

18 Prav tam, str. 144.

19 Prav tam, str. 147.

20 Prav tam, str. 156.

21 Paschinger, Grundzüge, str. 376.

22 Prav tam, str. 377.

23 Prav tam, str. 377.

24 Prav tam, str. 379.

25 Paschinger, Grundzüge, str. 376; Kalmar, Načrti pomorske trgovine, str. 137–141.

tedaj veljala cesta čez Ljubelj pa tudi cesta čez Katschberg–Gmünd–Spittal–Beljak in od tu čez Strmec kot tudi skozi Kanalsko dolino. Za vozni promet je bilo treba temeljito popraviti vse te ceste.<sup>26</sup>

Rečni promet in promet po vodnih kanalih je v tem obdobju pomenil veliko olajšavo v prometu. Potrebne pa so bile tudi izboljšave varnosti in hitrosti cestnega prometa. Začele so se izboljšave prevoznih sredstev, s katerimi je bila povezana boljša cestna gradnja, razvijati se je začel poštni promet in omejevali so se začele nekatere srednjeveške pravice, ki so ovirale in zavirale promet, tako npr. pravica obvezne poti, skladiščna pravica nekaterih mest, mitninske pravice.<sup>27</sup> Spremembe prometnih tokov, ki se v 17. stoletju že čutijo tudi na Koroškem, so zahtevale preložitve nekaterih slabih cestnih odsekov na tistih prometnicah, po katerih se je povečala frekvenca prometa. Poskušali so urediti ceste čez višavja, ki so zahtevale preveč časa in priprege, pa tudi tiste ceste, ki so tekle čez močvirnate ali poplavne predele. Tako so npr. cesto Celovec–Št. Vid, ki je tekla po močvirni dolini reke Gline, preložili pri Sv. Donatu na vznožje Magdalenske gore. Cesta čez Ljubelj je šele v 17. stoletju postala pomembna kot komercialna cesta. Sredi 17. stoletja so popravljali tudi cesto čez Jezersko, vendar pa so bile še vedno težave na kranjski strani v dolini Kokre.<sup>28</sup>

### Koroški promet v znamenju merkantilizma

V začetku 18. stoletja je postajala merkantilistična vrednost cest vse pomembnejša. V tem času so prišle do veljave glavne prometne žile na Koroškem:

- cesta čez Pontebo kot prečna cesta;
- cesta čez Katschberg, ki je pomenila povezavo južne Nemčije s Salzburgom na eni in Italijo na drugi strani;
- vzdolžna cesta med Zgornjim Dravogradom in Dravogradom, ki je šele sedaj postajala res pomembna prometnica.<sup>29</sup>

Podrobneje so bile to naslednje glavne ceste na Koroškem: cesta Kanalska dolina–Beljak–Št. Vid–Neumarkt; Ljubelj–Celovec; Celovec–Velikovec–Labot–Maribor; Celovec–Beljak–Lienz; Plöcken–Gailberg; Podkoren–Beljak; Spittal–Katschberg. Tem cestam so v letu 1718 dodali še ceste Wolfsberg–sedlo Obdach in Packsattel ter cesto Podkloster (Arnoldstein)–Mauthen.<sup>30</sup> Med cestami samimi so bile sedaj večje pozornosti deležne tiste, ki so se nadaljevale v smeri proti Trstu.<sup>31</sup> Že v 17.

stoletju so bile zelo pogoste pritožbe zaradi slabih cest, v 18. stoletju pa je prvič govor o strogih predpisih glede gradnje cest in mostov, glede popravil in vzdrževanja, predvsem na obeh glavnih trgovskih cestah na Koroškem. Na prvi glavni cesti Katschberg–Strmec je bilo sedem pravih mostov, ki bi jih bilo treba pozidati, potrebno bi bilo tudi dvojno tlakovanje v nekaterih vaseh in trgih, na cesti pa naj bi zaposlili 12 cestarjev. Omeniti velja, da je bila cesta čez Katschberg tudi poštna cesta. Med Beljakom in Strmcem so morali cesto preložiti.<sup>32</sup>

Cesta čez Koren je bila takrat zgrajena kot vozna komercialna cesta, imela je že ovinke, sredi 17. stoletja pa je bila spet v slabem stanju. Korenska cesta je bila glavno nadaljevanje ceste, ki je prihajala iz južne Nemčije in Salzburga čez Katschberg ter šla nato proti Kranjski, Gorici in Benetkam. Poleg predelske ceste je bila glavna cesta, po kateri so uvažali goriška vina, že leta 1725 pa je bila na koroški strani spet v slabem stanju. Le s težavo so furmani z dvojno vprego premagovali zelo strme odseke. Potrebna so bila precejšnja zemeljska dela, da je bila cesta dobra za vozove, vendar se je le posrečilo, da je bil odsek od Strmca do urada Koren prevozen. Ostali predel je še čakal na popravilo, za ta dela so nameravali uporabiti cestno tlako.

Cesta med Zgornjim in Spodnjim Trbižem in Belo Pečjo naj bi bila popravljena v letu 1724, saj je bila pomembna za blago, ki je potovalo proti Trstu in Reki. Čez Strmec bi bila cesta sicer za dve miljii krajša kot čez Trbiž, bila pa je težavnejša, ker se je skoraj ni dalo popraviti do te mere, da bi bil vozni promet možen po vsej dolžini. Na njej so bili zelo strmi odseki, ovinki pa so bili ponekod tako kratki, da se z dvema ali tremi pari konj ali volov, ki so bili vpreženi eden za drugim, ni bilo mogoče peljati brez priprege.<sup>33</sup> Čeprav je bila cesta čez Trbiž daljša, pa voznina ni bila višja. Od Trbiža do Bele Peči je bilo mogoče voziti z vozovi ali sanmi pozimi in poleti. V tem času so vozili težki vozovi v Beljak in obratno, to pomeni, da cesta ni bila slaba, je pa bila potrebna popravila. Tranzitni promet iz Trsta in Gorice je igral na tej cesti zelo pomembno vlogo.<sup>34</sup>

Druga pomembna pot proti jugu, proti Benetkam in v notranost Italije, je bila pot čez Pontebo. V 17. stoletju ni bila več označena kot glavna komercialna cesta, čeprav je bila še vedno zelo pomembna. V času Karla VI. so tudi to cesto temeljito popravili. Da je promet po njej upadal, naj bi bilo krivo to, da je bila v začetku 18. stoletja zelo slaba, in da so bile druge ceste v avstrijskih deželah boljše.<sup>35</sup>

26 Schluga, Die Waren- und Postverkehr, str. 666.

27 Paschinger, Grundzüge, str. 376.

28 Prav tam, str. 377.

29 Schluga, Die Waren- und Postverkehr, str. 666.

30 Paschinger, Grundzüge, str. 378.

31 Prav tam, str. 378.

32 Schluga, Die Waren- und Postverkehr, str. 667.

33 Prav tam, str. 667.

34 Prav tam, str. 668.

35 Prav tam, str. 668.

S cesarskim patentom leta 1727 sta bila cestna odseka Salzburg–Radstattske Ture–Katschberg–Beljak–Korensko sedlo in Dunaj–Neumarkt–Celovec–Ljubelj–Kranj razglašena za glavni komercialni cesti.<sup>36</sup> Leta 1731 so bile na Koroškem kot glavne ceste navedene ceste od Brež do Ljubelja, od Celovca do Beljaka in čez Koren, od Beljaka do tirolske meje, ceste čez Pontebo ni bila več med njimi. Cesta Beljak–Ločilo (Hart) v razdalji 1,25 milje ali 9,48 km je bila zgrajena 1725, med Ločilom in Podkloštrom v razdalji  $\frac{3}{4}$  velike milje ali 5,68 km pa je bilo treba urediti dva manjša mostova. Med Podkloštrom in Vratu (Thörl) je bilo 1 miljo ali 7,5859 km poti, na kateri je bilo treba še nekaj razstreliti in urediti močvaro. Tudi na cesti po savski dolini od Trbiža do mejnika Beli potok (1/2 milje ali 3,79 km) je bilo treba postaviti dva mostova, enega pred trgov Trbiž, drugega pa čez mejni potok. Za odsek od Beljaka do Vetrova (Föderaun) je bilo treba nastaviti cestarja, od Vetrova do Neuhausa tudi enega in od Neuhausa do Podkloštra še enega, prav tako enega od Podkloštra do Megvarji, pa še enega do Vrat, enega od Vrat do Kokovega (Goggau), ter od tu do Trbiža še enega. Ob tej priložnosti so tudi popravili mostove pri Vetrovem, Pečeh in Kokovem. Ob koncu 18. stoletja je znova zaživela cesta čez Pontebo, leta 1798 je bila označena kot poštna cesta, poleg tega pa še kot največja in najpomembnejša trgovska cesta Koroške, kot cesta, ki je na Koroškem najbolj obremenjena, čeprav ni bila prava komercialna cesta.

Naslednja pomembna povezava Koroške proti jugu je bila cesta čez Predel, ki je postajala v 17. stoletju vse pomembnejša, čeprav je bila zelo težavna. V letih 1680–1683 so zgradili novo, času primerno.

Na pomen ceste čez Plöcken kaže višji mitninski urad v kraju Mauth, ki tudi potrjuje pomen ceste po zgornji Ziljski dolini in prehod čez Gailbergsattel.<sup>37</sup>

Za odvoz svinčeve rude je bila v 16. stoletju urejena dobra vozna pot od Beljaka po vsej blajberski nižini v Ziljsko dolino do kraja Čajna–Čače. Po tej poti so gnali tudi živino v Ziljsko dolino in čez prehod Bartolo v Kanalsko dolino in naprej v italijanske kraje. Prav tako so vodile poti čez zahodne Karnijske Alpe v Italijo in na Tirolsko.<sup>38</sup>

Vzdolžna cesta je bila v 17. stoletju pomembna le na odseku Celovec–Beljak, leta 1798 pa je kot poštna cesta postala pomembna v vsej svoji dolžini od Zgornjega do Dolnjega Dravograda. Odsek Beljak–Zgornji Dravograd je bil že leta 1783 označen kot glavna in poštna cesta in kot pot od Dunaja do Italije, saj so morali potniki od leta 1783 plačevati mitnino v Brežah, Celovcu, Spittalu in Zgornjem

Dravogradu. Potoki, ki so pritekali iz skupine Kreuzeck, so to cesto poplavljali, tako da je bila na področju Greifenburga ob slabem vremenu neprevozna.<sup>39</sup> Cesta čez Spittal proti Tirolski ni bila edina komercialna cesta, poštna postaje na njej so uredili v 50-tih letih 18. stoletja, po njej pa so poštna kočije potovale iz Tirolske proti Trstu.<sup>40</sup>

V 18. stoletju so se v prometni zgodovini pojavile nove ceste, predvsem so bile to bivše stranske ceste.<sup>41</sup> Po glavni komercialni cesti Katschberg–Strmec, oziroma cesarstvo–Salzburg–Trst je potovalo trgovsko blago, železo in vino. Po cesti čez Korensko sedlo kot tudi po cesti čez Predel je potovalo vino z Goriške. Čez Korensko sedlo so se premikale tudi vojaške enote. Tako so leta 1748 tu korakali varždinski oddelki proti Nizozemski – šli so čez Strmec proti Beljaku. Cesta čez Koren je bila torej tudi pomembna vojaška cesta.<sup>42</sup>

"Po največji in najpomembnejši glavni cesti" Koroške, po cesti čez Pontebo je potovalo italijansko vino, olje, na drugo stran pa železo in drugo trgovsko blago. Po ostalih cestah čez Karnijske Alpe so gnali živino in prevažali vino. Med temi cestami je bila pomembna cesta čez Plöcken – po njej so potovali živina in žito v eno smer ter vino v drugo. Cesta skozi Ziljsko dolino in dolino Lesach je bila prav tako namenjena živini, živo srebro iz kraja Krajcen (Kreuzen) je potovalo večinoma proti severu, saj je jug oskrboval velik rudnik živega srebra v Idriji, ki je s svojo trgovino posegel tudi na sever čez Ljubelj. Po obrtno komunikacijski cesti od Spittala oziroma Sachsenburga skozi okolico Beljaka je potovala sol, vino, platno, žito, sadje, različno blago in kramarija. Po dolini Möll (Bela) sta potovala predvsem sol in živina, čez Mallniške ture žito, trgovsko blago, kože, med, sir in baker.<sup>43</sup>

Obmejne carinske postaje so za 17. stoletje pokazale, da je bil promet čez prehod Plöcken gostejši kot pa čez prehode Pontebo, Predel in Koren. Nepomemben ni bil niti promet skozi dolino Lesach, Ziljsko dolino in Iselberg ter čez Dripole.<sup>44</sup> Med Koroško in Kranjsko so bile na teh odsekih pomembne razlike. Korensko sedlo je bilo na severni strani prestrmo za vozni promet, na kranjski strani se je zapletalo na odseku te ceste med Trbižem in Ratečami. Kranjski stanovi so se bali, da blago, ki je pripotovalo do Trbiža, ne bi potovalo na Gorenjsko, ampak naravnost v Italijo. Obe cesti sta posredovali promet proti Dunaju in proti Salzburgu, poleg tega sta bili tudi dobri povezavi na ceste zgornje in spodnje Koroške.<sup>45</sup>

<sup>36</sup> Paschinger, Grundzüge, str. 378.

<sup>37</sup> Schluga, Die Waren- und Postverkehr, str. 669–670.

<sup>38</sup> Prav tam, str. 671.

<sup>39</sup> Prav tam, str. 671.

<sup>40</sup> Prav tam, str. 672.

<sup>41</sup> Prav tam, str. 672–673.

<sup>42</sup> Prav tam, str. 673.

<sup>43</sup> Prav tam, str. 673.

<sup>44</sup> Prav tam, str. 674.

<sup>45</sup> Paschinger, Grundzüge, str. 378.



*Konj vleče voziček po tirih iz leškega premogovnika (vhod Franciscus), v obdobju med obema svetovnima vojnama (Družinski arhiv Berte Pavlinec, Leše).*

Poleg merkantilističnega zanimanja za ceste, sta postala cestno omrežje in njegova kakovost zanimiva tudi za vojsko. Sredi 18. stoletja so tako izvedli popis cestnega omrežja v tedanji habsburški monarhiji. Iz njega lahko črpamo marsikatero podatke o tedanjih cestah pa tudi življenjskih razmerah, saj je popis pisan zelo objektivno, predvsem pa s stališča vojske, ki jo zanimata napad in obramba ter ozemeljski pogoji, ki so s tem povezani.<sup>46</sup>

Jugovzhodni del Koroške, predvsem pa Mežiška dolina je bila že v antiki povezana s Celovško kotlino in z Mislinjsko dolino.<sup>47</sup> Na osnovi rimskih poti in smeri so se ohranile prometne povezave tudi v srednjem veku. Ker pa je v tem času prevladovalo tovarništvo, so ceste, kot jih je poznala rimska doba, izginjale. Uničevali so jih naravni pojavi (zime, deževja, poplave), nihče jih ni temeljito popravljaj, okoliški prebivalci so materiale, iz katerih so bile zgrajene, porabili pri popravljanju lastnih domov. Seveda so tudi v tem času morale obstajati povezave med posameznimi kraji, vendar pa so bili nekateri predeli dokaj odmaknjeni od dogajanja in v oskrbi precej samozadostni. Spremembe so se tudi v teh krajih začele v 18. stoletju, ko je zavlada nova gospodarska miselnost, ko so novosti na področju tehnike začele omogočati bolj donosno rudarjenje in fužinarstvo in so se začele večati zahteve tako po železu kot po svincu in končno tudi po premogu. Vse to je vplivalo tudi na dogajanje v Mežiški dolini

in njeni okolici. Za prodajo železa, svinca in premoga so bile potrebne vsaj znosne prometne povezave.

Na oblikovanje prometa po Mežiški dolini je vplivalo dejstvo, da je bila ozka dolina med Črno in Mežico do začetka 19. stoletja nenaseljena; šele razmah fužinarstva je to spremenil.<sup>48</sup> V 18. stoletju je bila Mežiška dolina dokaj dobro povezana s Celovško kotlino čez prehod Reht, dobra je bila tudi povezava proti Dravogradu. Povezava z Mislinjsko dolino se je naslanjala na staro rimsko cesto čez Kotle in Sele. Na poti med Črno in Šoštanjem, ki je bila slaba, je prevladoval tovorni promet.<sup>49</sup>

### **Koroška na vojaških zemljevidih druge polovice 18. stoletja**

Kot je bilo že omenjeno, so v drugi polovici 18. stoletja za vojaške potrebe izvedli popis ozemlja avstrijske monarhije. V ta popis je bila zajeta tudi Mežiška dolina z okolico in na osnovi teh, vojski namenjenih podatkov, lahko vsaj delno prikažemo prometne razmere, ki so vladale na tem ozemlju sredi 18. stoletja.

Cesta, ki je prihajala s Štajerske, od Šoštanja po dolini ob Javorskem potoku (ki ga je kartograf imenoval potok Meža) na Koroško proti Črni, je bila glavna cesta. Na odseku od deželne meje do Črne je bilo na njej šest lesenih mostov. Imela je trdno podlago in bila je dovolj široka in dobro vzdrževana, da so se na nje lahko srečevali tudi težki vozovi. Pozimi je bila težje prevozna. Druge vozne in peš

<sup>46</sup> *Slovenija na vojskem zemljevidu 1763–1787*. Koroška je v 4. zvezku (Ljubljana 1998), 5. zvezku (Ljubljana 1999) in 6. zvezku (Ljubljana 2000).

<sup>47</sup> Medved, *Mežiška dolina*, str. 9.

<sup>48</sup> Prav tam, str. 36–37.

<sup>49</sup> Prav tam, str. 35, 36.

poti v tej okolici so bile slabe in le za silo uporabne. Na pobočjih ob cesti je rasel visok smrekov gozd.<sup>50</sup> V Črni so bile trdno zgrajene farna cerkev z župniščem, mitnica in še dve drugi hiši. Zidane so bile kapele (sedaj cerkve) sv. Jakoba, sv. Jošta, sv. Magdalene in sv. Helene. Pred Črno so se stekali Meža in Bistra ter Javorski potok. Prav tako sta se tu glavni cesti, ki je prišla ob Javorskem potoku, pridružili še stranski poti, ki sta tekli ob potoku Bistrici in Meži; sem se je stekalo tudi več peš poti. Malo pred Črno je bil na cesti, ki je tekla ob Meži, lesen most. Dejstvo, da je kraj imel zidano mitnico, govori o tem, da je bilo na tem področju nekaj prometa. Cesta, ki je iz Črne vodila proti Mežici, je označena kot glavna cesta. Imela je deloma trdno deloma ilovnato podlago. Opremljena je bila z dobrimi lesenimi mostovi, na odseku med Črno in Mežico jih je bilo 11. Po vsem povedanem bi lahko sklepali, da je bila ta komunikacija pomembna, saj so premostili vse potoke in hudournike, ki so izlivali v Mežo, res pa je tudi, da bi bila pot po dolini brez teh mostov skoraj neuporabna. Cesta je bila primerne širaka, da sta se lahko srečala dva tovorna voza. Pozimi ob velikem snegu pa je bila težje prevozna. Na odseku od Črne do Mežice je bilo na Meži sedem mlinov (ali žag) od tega pet na področju, kjer je kasneje nastalo naselje Žerjav. Meža je bila na tem področju široka 20 do 25 korakov, globoka pa 1 do 1,5 čevlja (od 31,6 do 47,4 cm), in bila je deroča. Ostale hribovske poti so bile delno peš poti delno slabe vozne poti. Bile so strme, na njih je bil prod, kamenje in skale. Večina poti je imela mehko podlago, pozimi so bile vse neuporabne. Deloma so jih vzdrževali kmetje sami, da so lahko do svojih domov pripeljali potrebna živila. Dolino so obdajali izključno smrekovi gozdovi.<sup>51</sup>

V Mežici so bile trdno zidane stavbe župnijska cerkev, župnišče ter kapele sv. Janeza, sv. Volbenka, sv. Ane. Meža je bila tu široka 18 do 25 korakov, globoka pa 1,5 do 2 čevlja (47,4 cm do 63,2 cm), in imela je zelo hiter tok. Je tudi poplavljalna, vendar pa ni naredila večje škode. V Mežici je glavna cesta zavila proti Pliberku. Bila je dobro vzdrževana in prevozna v vseh letnih časih. Poti v hribe so bile slabe.<sup>52</sup> Že nekoliko pred Poljano je cesta označena kot stranska, na Poljani, kjer se tudi odcepi glavna cesta proti Pliberku, je cesta ob Meži označena kot stranska cesta. Nadaljevala se je naprej proti Prevaljam in Ravnam na Koroškem. Ob lepem vremenu je bila dobra, ob dežju pa zaradi mehkih tal težje prevozna.<sup>53</sup>

Prevalje (Farna vas) so imele trdno zidano župnijsko cerkev in župnišče. Iz kraja je vodila naprej

stranska cesta, ki je bila ob lepem vremenu dobra, hribovske peš poti in vozne poti pa so bile vedno slabe.<sup>54</sup> Od Črne do Mežice je glavna cesta tekla enkrat po levem, drugič po desnem bregu Meže, že precej pred Mežico je prešla na levo stran in potem ostala na tej strani do znamenja pri Sv. Barbari nekaj pred Ravnami, kjer je čez lesen most prešla na desno stran Meže. Na odseku med Mežico in Poljano ni bilo nobenega mostu, na predelu od Poljane do Raven pa so bili trije.

Trg Ravne na Koroškem (Guštanj) je imel nekaj trdno zidanih meščanskih hiš, podružnično cerkev in kapelico sv. Antona. Meža je bila tu široka 25 do 30 korakov in globoka 1 do 2 čevlja (31,6 cm do 63,2 cm), dno je bilo kamnito, tudi poplavljalna je rada. Vzrok za poplave naj bi bil jez pri fužinah. Do Raven je vodila stranska cesta. Iz trga so šle stranske ceste ob Meži proti Dravogradu, proti Dobji vasi in ob Hotulji proti Kotljam. Te poti so imele mehka tla, prevozne so bile z malimi kmečkimi vozovi, ob suhem vremenu so bile zelo dobre. Hribovske poti pa so bile v vseh letnih časih slabe. Gozdovi na bližnjih vzpetinah so bili večinoma smrekovi visoki gozdovi.<sup>55</sup>

Iz Raven je vodila stranska cesta proti jugu do Kotelj. Bila je nezravnana, kamnita, zelo strma in za silo prehodna le ob lepem vremenu z lesenimi vozički. Možna je bila tudi peš pot po dolini globeli. Iz Kotelj je vodilo več stranskih poti, ki so bile večinoma prehodne le ob lepem vremenu, nekatere so vodile naprej proti jugovzhodu na Štajersko, kjer so se povezale z mrežo poti, ki so bile usmerjene proti Slovenj Gradcu, tudi na zahod je vodilo več stranskih poti. V Kotljah sta bili trdni zgradbi farna cerkev in župnišče.<sup>56</sup>

Iz Raven je proti Dravogradu vodila stranska cesta. Mežo je prečkala čez lesen most in se po njenem levem bregu nadaljevala proti Dravogradu. V Dravogradu je bila zidana stavba župnijska cerkev z župniščem, grad na griču ter nekatere hiše v trgu. Zidani sta bili tudi podružnični cerkvi sv. Janeza Krstnika in sv. Treh kraljev (Sv. Duh) ter cerkev sv. Boštjana ob cesti in cerkev sv. Magdalene na meji ter krčma Murenhof. V Dravogradu se je odcepila glavna cesta v Labotsko dolino, prav tako je glavna cesta nadaljevala svojo smer po levem bregu Drave proti vzhodu. Meja med Koroško in Štajersko je potekala po desnem bregu Drave do krčme Murenhof, kjer je prečkala Dravo, glavno cesto in zavila proti severu. Glavna cesta pa se je po levem bregu Drave vila dalje na Štajersko.<sup>57</sup>

50 *Slovenija*, 5. zvezek, sekcija 148, str. 2.

51 Prav tam, sekcija 149, str. 14.

52 *Slovenija*, 4. zvezek, sekcija 138, str. 61.

53 Prav tam.

54 *Slovenija*, 6. zvezek, sekcija 139, str. 8.

55 Prav tam, str. 7.

56 *Slovenija*, 5. zvezek, sekcija 148, str. 11.

57 *Slovenija*, 6. zvezek, sekcija 139, str. 4.

### Prometne razmere na Koroškem v 19. in začetku 20. stoletja

V začetku 19. stoletja razmere na koroških cestah niso bile več času primerne.<sup>58</sup> Napoleonske vojne niso bistveno spremenile prometa na Koroškem. Za trgovanje na dolge razdalje je še vedno veljala smer Trst–Ljubljana–Beljak–Pustriška dolina–Brenner. Od te smeri sta bila dva odcepa in sicer cesta čez Ture proti Salzburgu in cesta proti Karnalski dolini. Za celotno Koroško je bila pomembna smer proti Mariboru saj so po njej izvažali železo in železne izdelke.<sup>59</sup> Za poštni promet sta bili v začetku 19. stoletja že uveljavljeni cesti Spittal–Greifenburg ter smer Beljak–Celovec–Velikovec–Led (Eis)–Dravograd. Brez poštne povezave so bili še vedno kraji v Ziljski dolini, v Rožu, v dolini Krke in Gline, v Labotski dolini pa na področju proti Jezerskem in Podjuni. Poštne in glavne ceste niso bile identične.

Od srede 19. stoletja je bilo o cestah na Koroškem slišati le pritožbe. Čeprav so še vedno pobirali mitnino, so bile ceste slabe, predvsem ceste nižjih kategorij. Boljše so bile ceste v bližini večjih mest in pa v bližini večjih industrijskih obratov, ki so sami vzdrževali del cestne trase. Mreža državnih cest na Koroškem pa se je v 70. letih 19. stoletja prilagajala železniški mreži.<sup>60</sup> Tako je med Št. Vidom in Beljakom vodila le ena deželna cesta, državne ceste so potekale vzdolžno, od Beljaka do Pontebe, prečno čez Korensko sedlo, od Neumarkta do Celovca in naprej čez Ljubelj, od Velikovca čez Jezersko in na drugi strani v Labotsko dolino. V 80. letih 19. stoletja so nekatere ceste le nekoliko izboljšali, jih preložili ali zgradili na novo. Izboljšali so tudi poštno zvezo med železnico in deželnimi ter okrajnimi cestami. Prva železniška zveza podolžne doline vzhodnih Alp Enns–Salzachtal–Dravska dolina je omilila prometno napetost med severom in jugom, je pa odvzela nekaj prometa cestam. Prizadevanje za priključek Koroške na tržaško železnico v Ljubljani kaže to, da so tri državne ceste prečkale južno mejo Koroške in se usmerjale proti Ljubljani. To je postalo nujno potem, ko so propadli tako načrti o regulaciji Drave kot načrti o železniški povezavi proti Mariboru.<sup>61</sup>

Pomen Koroške je porasel po letu 1866, ko je postala mejna dežela proti Italiji, še vedno pa je ostala tudi prehodna dežela. Te spremembe so se odražale tudi v političnem in trgovskem smislu.<sup>62</sup>

Pri in ob določanju cestnih popravil in cestnih tras kot tudi pri odločanju o železniških povezavah in trasah je imela precejšno besedo vojska. Tako so

ob pogajanjih za cestne trase in železniške povezave prišla na dan mnenja, da bi bilo nastopanje proti Italiji v letu 1848/49 učinkovitejše, če bi vojaštvo lažje potovalo skozi Koroško. Ta opozorila so spodbudila še bolj zagreto prizadevanje za izgradnjo železniške mreže. Leta 1864 je bila dokončana že dolgo pričakovana povezava Beljak–Maribor, vendar se je šele leta 1871 povezala s brenersko progo, kar je bilo seveda prepozno za vojno leta 1866; proga je bila namreč dokončana 1867. Sledila je diagonalna povezava Bruck na Muri–Št. Vid–Beljak (1868)–Trbiž (1873)–Ponteba (1879). Ko so odprli še progo Celovec–Št. Vid, je bil koroški prometni trikotnik oblikovan. Linija Launsdorf–Hüttenberg (1868), ki je bila povezava s tamkajšnjim gospodarstvom in linija Dravograd–Wolfsberg (1879), sta se navezali na najpomembnejša rudarska področja.<sup>63</sup>

Z zakonom iz leta 1880 so bile izboljšane možnosti za gradnjo lokalnih železniških prog. Te so bile v mnogih koroških dolinah zelo potrebne. Nastajati so začele proge: Podkloster–Šmohor (1894), ozkotirna proga Treibach–Klein Glödnitz (proga po krški dolini 1898) in Kühnsdorf–Železna Kapla (1902), poleg tega še povezava železnice po labotski dolini in čez Obdaško sedlo do navezave na Rudolfovo železnico v Zeltwegu (1909). Spet so govorili tudi o načrtu železnice preko Ljubelja, saj se je italijanski promet čez Trst izredno povečal.<sup>64</sup>

Zahodnoalpske dežele so že kar nekaj časa zahtevale boljše povezavo s Trstom. Tudi mesto samo si je prizadevalo za direktno povezavo z južno in srednjo Nemčijo. Tako so se pojavljali trije načrti: Radstattske Ture–Katschberg, Mallniške Ture in Felberške Ture. V letu 1909 je bila odprta turska železnica Schwarzbach–Št. Vid–Mallnitz–Beljak–Področca (Rosenbach), tri leta pred tem pa je bila dokončana povezava med Celovcem in Področco (Karavanska proga). S to linijo, ki je bila povezala z bohinjsko progo, je bila omogočena povezava z Gorico in Trstom. Koroška mesta so se tako približala morju: Celovec za 32%, Beljak za 26%. Dežela je bila tako povezana z mednarodnim prometom med Nemčijo in Balkanskim polotokom. Z dograditvijo železnice po dolini Mure se je priključila tudi štajerska železniška mreža (1900).<sup>65</sup>

V začetku 20. stoletja so se ceste na Koroškem, kot tudi v drugih pokrajinah avstrijskega dela monarhije, delile na državne, deželne, okrajne in občinske. Dolžina vseh cest na Koroškem je bila 1749,784 km. Dolžina državnih cest je bila 596,284 km, leta 1900 je njihovo vzdrževanje zahtevalo 520.000 kron. Državne ceste so bile dobro ohranjene in vzdrževane. Med državne ceste so spadale naslednje ceste: Celovec–Št. Vid–Breže–Puščava;

<sup>58</sup> Paschinger, Grundzüge, str. 379.

<sup>59</sup> Holz, Razvoj cestnega omrežja, str. 47.

<sup>60</sup> Paschinger, Grundzüge, str. 380–381.

<sup>61</sup> Prav tam, str. 381.

<sup>62</sup> Potočnik, Vojvodina Koroška, str. 3.

<sup>63</sup> Paschinger, Grundzüge, str. 382.

<sup>64</sup> Prav tam, str. 382.

<sup>65</sup> Prav tam.





Železniška postaja na Prevaljah (foto: Franc Sečnjak; Družinski arhiv Tilke Sekol, Prevalje).

Celovec–Beljak–Oberdrauburg; Celovec–Velikovec–Dravograd; Celovec–Ljubelj; Beljak–Pontafel (Pontabelj); Trbiž–Predel; Rikarja vas–Koren; Spittal–Katschberg; Velikovec–Jezerško; Velikovec–Grebini–Volsperg–Št. Lenart; Wolfsberg–Labot. Deželne ceste so bile dolge 716 km, okrajne 296 km, občinske pa 141,4 km. Tako deželne kot okrajne ceste so bile večkrat izpostavljene naravnim katastrofom, pogosto so bili prizadeti kraji v Ziljski dolini, Kanalski dolini in v Rožu.<sup>66</sup>

Novo širitev prometne mreže je prinesla prva svetovna vojna. Koroška je postala etapno področje, leta 1915 so odprli progo Šmohor–Kötschach–Mauthen, gradili so vojaške ceste proti prehodom v karnijskih Alpah, v Celovcu so uredili poštno in telegrafsko direkcijo ter hitro zgradili tudi potrebno omrežje, kajti šele leta 1901 je bila vzpostavljena telefonska zveza med Celovcem in Beljakom.<sup>67</sup>

St. Germainski mir je zelo prizadel promet na Koroškem. Ceste in železnice, ki so vodile proti Italiji, so izgubile svoje vozlišče v Trbižu, prav tako tudi linije, ki so vodile v Kanalsko dolino, čez Predel, linija vzhod–zahod je bila omejena s carinsko mejo, proga v Labotsko dolino je izgubila povezavo s štajersko železniško mrežo. Le obe poprečni liniji sta ohranili svoj pomen,<sup>68</sup> Mežiška dolina pa se je po prvi svetovni vojni znašla na robu države, daleč od važnejših prometnih poti.<sup>69</sup>

#### LITERATURA IN OBJAVLJENI VIRI

- Curk, Jože: Prometne razmere med 11. in 18. stoletjem na nekdanjem koroškem ozemlju. *Časopis za zgodovino in narodopisje*, 65, n.v. 30, 1994, št.1, str. 13–18.
- Curk, Jože: Mislinjsko ozemlje – kulturna pokrajina. *Slovenj Gradec in Mislinjska dolina I.* (ur. Jože Potočnik in ostali). Slovenj Gradec : Mestna občina Slovenj Gradec in Občina Mislinja, 1995, str. 179–207.
- Curk, Jože: Prometne razmere med 11. in 20. stoletjem na širšem območju Mislinjske doline. *Slovenj Gradec in Mislinjska dolina II.* (ur. Jože Potočnik in ostali). Slovenj Gradec : Mestna občina Slovenj Gradec in Občina Mislinja, 1999, str. 155–162.
- Hassinger, Herbert: Die Handels-und Verkehrsstellung Villachs bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. *Carinthia I.*, 166, 1976, str. 211–282.
- Holz, Eva: *Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju.* Ljubljana : Založba ZRC, 1994.
- Kalmar, Janos: Načrti pomorske trgovine preko Trsta iz časa vlade Karla VI. *Kronika*, 33, 1985, št. 1–2, str. 137–141.
- Kosi, Miha: *Potujoči srednji vek. Cesta, popotnik in promet na Slovenskem med antiko in 16. stoletjem.* Ljubljana : Založba ZRC, 1998.
- Medved, Jakob: *Mežiška dolina. Socialnogeografski razvoj zadnjih sto let.* Ljubljana : Mladinska knjiga, 1967.
- Paschinger, Viktor: Grundzüge der Verkehrsgeschichte Kärntens. *Carinthia I.*, 143, 1953, 1–2, str. 355–384.

<sup>66</sup> Potočnik, *Vojvodina Koroška*, str. 140–141.

<sup>67</sup> Paschinger, *Grundzüge*, str. 382–383.

<sup>68</sup> Prav tam, str. 383.

<sup>69</sup> Medved, *Mežiška dolina*, str. 43.

- Potočnik, Matko: *Vojvodina Koroška I. Prirodnoznan-ski, političen in kulturen opis*. Ljubljana : Matica Slovenska, 1909.
- Schluga, Albert: Der Waren- und Postverkehr in Oberkärnten im 17. und 18. Jahrhundert. *Carinthia I.*, 145, 1955, 4, str. 665–679.
- Schreiber, Hermann: *Simfonija cest. Človek in njegova pota, od karavanskih steza do modernih cest*. Ljubljana : Cankarjeva založba, 1961.
- Slovenija na vojaškem zemljevidu 1763–1787. Opisi. 4., 5. in 6. zvezek, karte* (ur. Vincenc Rajšp). Ljubljana : ZRC SAZU, Arhiv Republike Slovenije, 1998, 1999, 2000.
- Šašel, Jaroslav: Slovanski prostor od Keltov do Slovanov. *Kronika*, 26, 1978, št. 2, str. 61–68.
- Truhlar, Franc: Struktura in razvoj cestnega omrežja od halštatskega do slovanskega obdobja. *Kronika*, 22, 1974, št. 3, str. 156–160.
- Wutte, Martin: Kärntens Wege zum Meer in alter und neuer Zeit. *Carinthia I.*, 133, 1943, 2–3, str. 97–105.




---

## ZUSAMMENFASSUNG

---

### Die Verkehrsverhältnisse in Kärnten von der Regierungszeit Kaiser Karls VI. bis zum Ersten Weltkrieg

Trotz seiner Gebirgslage war Kärnten nie ein abgelegener Landstrich. Ganz im Gegenteil: es handelte sich um ein Land, durch welches bedeutende Verkehrsverbindungen zwischen dem Norden, d.h. Süddeutschland, und den Häfen im Golf von Triest verliefen. Die wichtigsten Fernhandelswege liefen aber in Venedig zusammen. In Richtung

Süden mussten Reisende, Säumer und später die Fuhrleute den Plöcken-, Predil-, Wurzen-, Loibl- und Seebergpass überwinden. An der Drau verlief die Längsverkehrsachse, die die oben erwähnten nach Süden gerichteten Wege verband und dem Verkehr in Richtung Osten, Steiermark, diente. Es geht dabei um Verkehrsrichtungen, die schon seit dem Altertum bekannt sind, die alle Schwierigkeiten des Mittelalters überlebten und sich Verhältnissen und Veränderungen anpassen mussten, die die Neuzeit mit neuen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Forderungen mit sich brachte. Straßen wurden verbessert, an den technologischen Fortschritt angepasst. Mit der Einführung der Eisenbahn verloren sie vorübergehend an Bedeutung. Ihre zu- oder abnehmende Bedeutung schlug sich in der Entwicklung von urbanen Siedlungen sowie in der Entwicklung der nichtagrarischen Wirtschaft nieder.

Der Teil Kärntens, der nach dem Ersten Weltkrieg Jugoslawien zufiel und heute Bestandteil der Republik Slowenien ist, lag bereits zur Zeit der Habsburgermonarchie abseits von den bedeutenden Verkehrswegen, die in Richtung Adria verliefen. Eine bedeutende Verkehrslage nahm Dravograd (Unterdrauburg) ein, es lag an der Schnittstelle der Wege, die ins Lavanttal im Norden, an der Drau weiter nach Steiermark, an der Mislinja (Mießling) nach Süden, auch nach Steiermark, und an der Meža (Mieß) nach Westen, also Kärnten, verliefen. Durch den Ausbau der Eisenbahn wurde Dravograd zu einem bedeutenden Binnenhafen. Dieser Teil Kärntens begann sich erst recht mit dem Aufschwung des Bergwerks und des Eisenhüttenwesens zu entwickeln, eine Entwicklung, die eng mit der Verbesserung der Verkehrsverbindungen zusammenhing. Den Verkehrsschwierigkeiten wurde auch durch den Ausbau der Eisenbahn ein wenig abgeholfen.