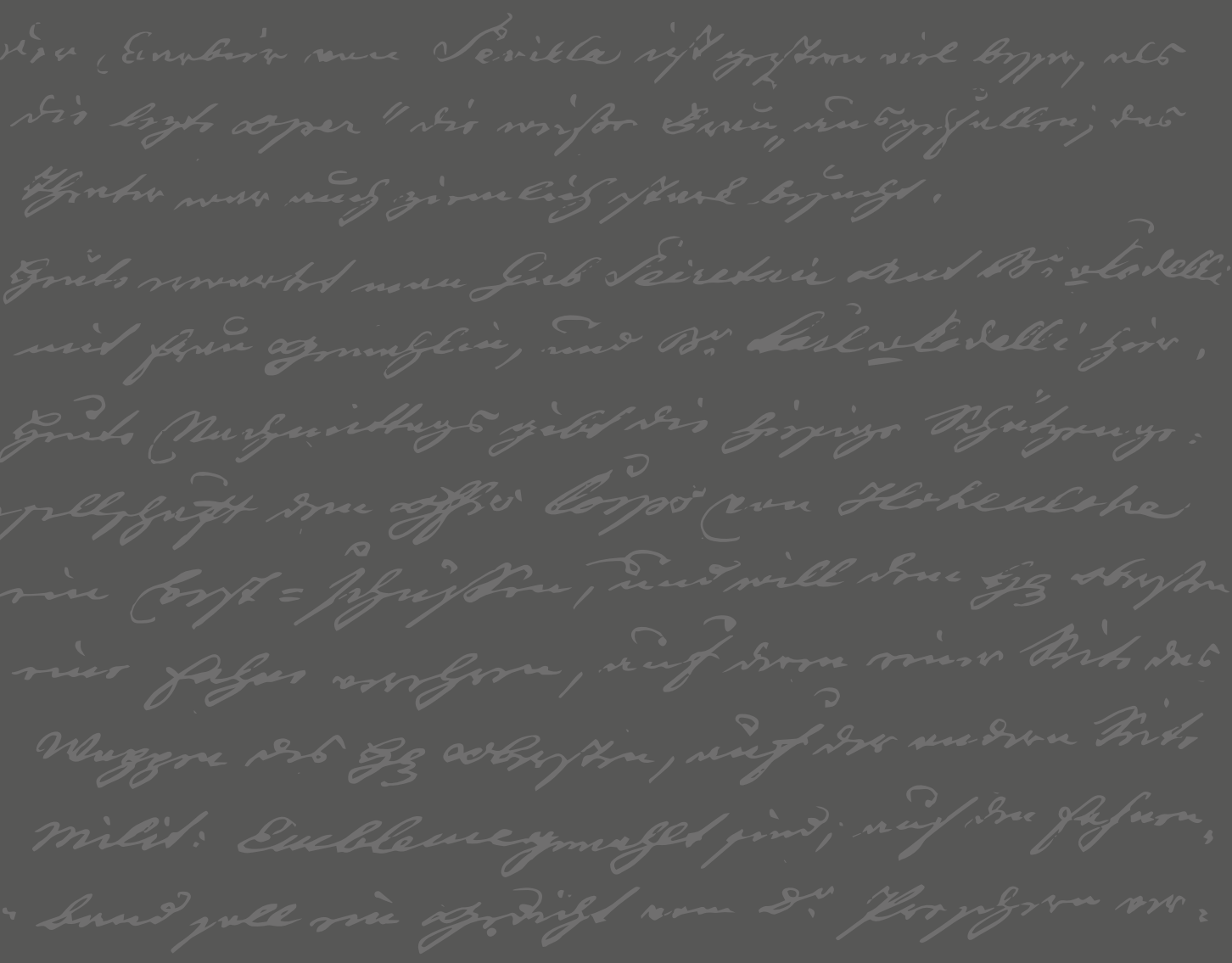

Potovanja kranjske visoke družbe v prvi polovici 19. stoletja

https://doi.org/10.3986/9789610508984_11
CC BY-NC-ND 4.0

Eva Holz

POTOVANJA KRANJSKE VISOKE DRUŽBE V PRVI POLOVICI 19. STOLETJA

Človeštvo je od nekdaj potovalo. Včasih so bili to posamezniki, včasih so se na pot odpravile večje skupine. Na to gibanje so vplivale naravne, gospodarske in družbene razmere. Ljudje so najprej hodili po stezah, ki so polagoma prerasle v poti in ceste. Te pa so tistim, ki so živeli ob njih, prinašale tako dobre kot slabe stvari. Z razvojem človeštva in človeškega znanja so se načini potovanja spreminjali od osnovnega pešačenja, prek jezdenja do prevažanja v kočiji ter končno do vlaka in avtomobila. S tem sta povezana razvoj cest in človekov odnos do njih.[1]

Potovanja, prihodi, odhodi, potovanja za zabavo, službena potovanja, študijska potovanja, bolj ali manj prisiljena potovanja. Za obdobje srednjega veka in prehoda v novi vek so bila značilna cesarska potovanja ter potovanja funkcionarjev in uradnikov, povezana z njihovo kariero. Potovala je duhovščina ne glede na stan, od prelatov do navadnih duhovnikov. Vojaški premiki so bili stalnica. Na poti so bili berači, vagabundi, igralci, muzikanti in trgovci.[2]

Potniki – če niso bili vladarji, za katere so podrobnosti na potovanju urejali drugi – so se morali na potovanje dobro pripraviti že doma. V 15. in 16. stoletju so bile te priprave nekoliko lažje, saj so imeli v tem času na razpolago že kar nekaj potopisov. Nekatere so napisali zdravniki. Ti potopisi naj bi bodoče popotnike pripravili na neprijetnosti na potovanju, jih opozarjali, na kaj naj bodo pozorni, spregovorili pa so tudi o tem, kako je treba opisovati obiskane dežele.[3] Potopisi so postajali vse pomembnejši, saj se je v drugi polovici 16. stoletja začela vzgoja mladih plemičev dopolnjevati s kavalirskimi potovanji po Evropi.[4] Potovanja mladih plemičev so bogatim in dobro izobraženim meščanom ponudila možnost, da so nastopili kot njihovi spremljevalci. Skrb spremljevalca je bila priprava poti, vzgoja na poti, finance in varnost varovancev, spremljevalci pa niso bili primerni, da bi jih mladi plemiči predstavili vladarjem na dvorih, ki so jih na poti obiskali. Meščanski spremljevalci so se lahko seznanjali z ministri in znanstveniki ter tako tkali svoje socialne mreže.[5]

V 17. in 18. stoletju so pri načrtovanju kavalirskih in študijskih potovanj potopisi igrali vse pomembnejšo vlogo. V veliki meri so odločali o tem, kam je primerno in varno potovati.[6] Potopisi razsvetljenega obdobja so bili odsev svojega časa, obenem pa so se že želeli prilagajati okusu bralcev. Odvisni so bili od avtorjeve politične in verske opredelitve ter od tega, koliko je bil sposoben sprejemati različnost, kakšen je bil njegov odnos do življenja, kakšen je bil njegov socialni položaj,

1 Povzeto po knjigi Schreiber, *Simfonija cest*.
2 Kosi, *Potujoči srednji vek*, str. 67–135, 181–204; Helmedach, *Das Verkherssystem*, str. 298.
3 Stagl, Der wohl unterwiesene Passagier, str. 353–384.
4 Žvanut, *Od viteza*, str. 66 in 162.
5 Helmedach, *Das Verkherssystem,* str. 318–342.
6 Helmedach, *Das Verkherssystem*, str. 308.

raven izobrazbe in razgledanosti, pozabiti pa ne smemo tudi na to, koliko je prepisoval iz drugih potopisov. Vsak potopis je subjektiven, lahko je opisovanje določenega kraja ali dogodka, odvisno tudi od tega, ali je pisca slučajno bolel želodec, ker je pojedel nekaj slabega.[7] V začetku 19. stoletja pri posameznih potopisih že zaznamo nacionalistična stališča in nestrpnost.[8]

Potovanja za izobraževanje plemiških sinov so bila usmerjena v srednjo Evropo. Iberski polotok, Irska, Poljska, Rusija in evropski del Turčije so veljali za območja, ki jih ni vredno obiskati, včasih so jih potopisi označevali kot prenevarna.[9] Potovati je bilo mogoče s poštno kočijo ali z lastnim najetim vozom, odvisno od sredstev, s katerimi so potujoči razpolagali. Ježa na dolge razdalje ni bila več v navadi. Lastni prevoz je omogočal ustavljanje, kjer je popotnik želel in za toliko časa, kolikor je želel oziroma kolikor so mu dopuščala sredstva.[10] Razlike so bile med študijskimi potovanji plemičev ter potovanji znanstvenikov in strokovno podkovanih meščanov, ki so na takih potovanjih sklepali trgovske posle ali vsaj spletali socialna omrežja.[11]

V 18. stoletju so se v Evropi pojavile že prve popotnice (Angležinje plemenitega rodu), ki so potovale z vsem razkošjem in brez moškega spremstva. Na avstrijskih mejah so imele težave, ker se mejno osebje ni zmenilo zanje. Sicer pa so se tuji popotniki na splošno pritoževali, da se uporabniki cest v avstrijskem cesarstvu ne ozirajo na njihov plemiški naslov in se jim ne umikajo.[12]

Mobilnost prebivalstva je bila v 18. stoletju tudi v avstrijski monarhiji že tolikšna, da je začela vznemirjati oblast. K temu je precej prispevala razglasitev Trsta in Reke za svobodni pristanišči. Zaradi povečanega kopnega prometa, ki je prinesel vrsto novosti, je bilo treba med drugim popraviti ceste in sprejeti vsaj osnovne cestno-prometne predpise. Oblast, ki je hotela vse nadzorovati, je v času vlade Jožefa II. za vohune uporabljala kočijaže, ki so jih najemali bogati popotniki s kočijo vred. Svoja opažanja o potnikih, predvsem tujih, ki so jih prevažali več dni, so sporočali na pravi naslov. Tega so se mnogi tuji potniki, posebno tisti iz nemško govorečih dežel, še kako dobro zavedali.[13] Potovanj niso zaustavile niti napoleonske vojne, so jih pa omejile. Po teh vojnah je poskušala avstrijska oblast potovanja čim bolj ovirati z raznimi predpisi in strožjim odnosom do potnih listin, ki so bile že kar nekaj časa obvezne. Včasih je posameznim skupinam prebivalstva prepovedala odhod v tujino, v »sumljive države« ali pa je prepovedala vstop potnikom iz takšnih držav.[14]

Mnenje o nemobilnosti družbe, posebno vaške, je bilo produkt piscev 19. stoletja, predvsem duhovnikov, ki so se hoteli izogniti »modernosti« in so slavili domačijskost, saj je mobilnost po njihovem mnenju prinašala le slabe stvari.[15] Posledice razvoja prometa so bile tako pozitivne kot negativne. Ceste so pač omogočale mešanje in prepletanje različnih ljudi, bolezni, idej in vplivov.[16]

7 Myl'nikov, Die slawische Kulturen, str. 152, 159; Stagl, Der wohl unterwiesene Passagier, str. 353–384; Carmichael, Angleška gentlemana, str. 41–46.

8 Helmedach, *Das Verkherssystem*, str. 368–408.

9 Helmedach, *Das Verkherssystem*, str. 325, op. 196, str. 285–488.

10 Helmedach, *Das Verkherssystem*, str. 353.

11 Helmedach, *Das Verkherssystem*, str. 356–357.

12 Helmedach, *Das Verkherssystem*, str. 357–368.

13 Helmedach, *Das Verkherssystem*, str. 183.

14 Holz, Potovanje po slovenskih deželah, str. 49–52.

15 Helmedach, *Das Verkherssystem*, str. 300–301.

16 Kos, *Zgodovina morale*, 2, str. 280–281; Holz, Ceste, str. 49–53.

POTOVANJA PREKO SLOVENSKEGA OZEMLJA

Slovensko ozemlje je bilo že od nekdaj prehodno, pomembni so bili zlasti prehodi proti morju. Tu je šla jantarjeva pot, prav tako je bilo na tem ozemlju živahno v antiki in srednjem veku, pa tudi novi vek ni bil izjema.[17]

V novem veku so bile poti na slovenskem ozemlju bolj ali manj primerne za potovanja. Potniki so večinoma že potovali v kočijah, jezdili so le še na posameznih odsekih. Tudi skozi te kraje so potovale tako kronane glave kot tudi vsi ostali, ki so iz različnih razlogov morali potovati. Po cestah, ki so prečkale slovensko ozemlje, so se pomikale različne vojske, ki so s seboj prinašale vse, kar je tedanjim vojaškim premikom sledilo. Med tujimi popotniki so si Kras od 16. stoletja dalje vse bolj intenzivno ogledovali znanstveniki, ki so se deloma zanimali tudi za življenje tamkajšnjih prebivalcev. Število te vrste popotnikov se je v 17. in 18. stoletju še povečalo, pri marsikaterem popotniku pa v tem času že zaznamo nestrpnost in vzvišen odnos do domačinov. Njihovo življenje jih ne zanima, pač pa jih moti, da ne govorijo nemško ali italijansko. Nad cestami in cestnim režimom, mitnicami, carinami, potnimi listinami ter prijavljanjem v gostiščih in hotelih pa se razen Angležev in ogrskih magnatov ni nihče pritoževal. V času Jožefa II. so bili potniki na teh mestih podvrženi vprašanjem o zakonskem in socialnem stanu, namenu potovanja … Druga stvar, ki je šla potujočim plemičem zelo na živce, pa je bila, da so se morali na meji postaviti v vrsto z vsemi drugimi in čakati.[18]

V tem času in tudi kasneje je veljal zakon, da je moral gostilničar vse prispele goste prijaviti na policiji. V avstrijskem delu države je obstajal dvojezični nemško-italijanski formular (*Meldzettel*, *Biglietto di notificatione*), ki ga je moral popotnik kupiti in izpolniti naslednje postavke: k meni najemodajalcu …., v mestu …., na št. …., in hiši …., je prišel sam ali z …., se imenuje …., je star …. let, samski, poročen, vdovec …., veroizpovedi …., rojstni kraj in domovina …, posebnosti (značilnosti), delovanje …. Nemško govorečim popotnikom so bili ti postopki tako domači, da jih še opazili niso; pritoževali so se zgolj nad tem, da se domači vozniki na cestah ne umikajo njihovim kočijam.[19]

POTOVANJA NA KRANJSKEM V PREDMARČNI DOBI

Ob ustanovitvi Ilirskih provinc so bile prometne razmere na Kranjskem in v Ljubljani razgibane. Zaradi celinske zapore se je povečal promet v smeri vzhod–zahod, saj so bile province prehodno ozemlje za francosko trgovino z vzhodom. Promet se je povečal tudi v Ljubljani, glavnem mestu provinc.[20]

Ko so se razmere po ponovni avstrijski zasedbi nekoliko umirile, je bil v začetku leta 1821 v Ljubljani sklican kongres svete alianse. Kranjska in Ljubljana sta bili pol leta v središču dogajanja tedanje Evrope, posledično se je precej povečal tudi promet na Kranjskem in v Ljubljani. Tu so

[17] Schreiber, *Simfonija cest*, str.11–24; Kosi, *Potujoči srednji vek*, str. 205–264; Kosi, Boj za prehode, str. 379–444; Kosi, *Spopad za prehode*, str. 11–208.

[18] Helmedach, *Das Verkehrssystem,* str. 365, 406–408.

[19] Carmichael, Angleška gentlemana, str. 41–46; Shaw, *Foreign Travellers,* str. 11–27, Shaw, John Swinton, str. 81–98; Shaw, Tuji popotniki, str. 165–193; Juričić Čargo, Potovanje Franca Breckerfelda, str. 171–184; Gjorgjević, Putovanje Simona Klementa, str. 90–98; Helmedach, *Das Verkherssystem,* str. 285–481; Mal, *Zgodovina*, str. 333; Holz, Potovanje cesarja Leopolda, str. 301–312; Holz, Policijski predpisi, str. 557–596; Holz, Die Habsburger, str. 31–44.

[20] Holz, *Razvoj,* str. 17–20; Pivec-Stelè, *La vie,* str. 79–106.

se pomikale različne vojaške enote, ki so bile na poti proti Italiji, v Ljubljano pa so prihajali in iz nje odhajali različni odposlanci. Po maju 1821 so se razmere umirile,[21] vendar le za nekaj let. Leta 1830 se je v Evropi spet začelo revolucionarno vrenje, ki je oplazilo tudi avstrijsko monarhijo. Skozi Kranjsko in Ljubljano so znova potovale vojaške enote, ene v Grčijo, druge proti Italiji. Vse bolj pa se je krepil tudi »civilni« promet. Prometne razmere v Ljubljani je dokaj podrobno opisal stotnik Franc Franz v pismih, ki jih je v letih 1832–1840 pošiljal baronu Erbergu. Omenjal je potovanja plemstva na krajše in daljše razdalje, težave v prometu in nesreče. Kakor Henrik Costa v svojem dnevniku o ljubljanskem kongresu leta 1821 je poskušal biti tudi Franz v svojih pismih čim bolj neprizadet poročevalec. Navajal je dejstva, ki jih je moral včasih popravljati, svojega mnenja o prometnih razmerah pa ne.

Napetost predmarčnega časa je v avstrijskem cesarstvu vplivala tudi na potovanja. Vlada (dvor) si je v tem času prizadevala potovanja tako domačim kot tujim popotnikom čim bolj otežiti. Veljati je začela vrsta policijskih predpisov, ki sicer niso bili povsem novi, so jih pa začeli veliko strožje nadzorovati in izvajati. Za nenemško govoreče popotnike so bili ti pregledi in izpraševanja na mejah in pri vhodih v mesta večkrat predmet posmehovanja, a so se jim nazadnje le morali podrediti. V času vlade cesarja Franca I., predvsem po vseh vojnah, ki jih je Evropa doživela v tem času, so se tudi po naših krajih potikali vojaki iz različnih predelov monarhije, ki so želeli domov, berači, krošnjarji, vagabundi in »navadni« prebivalci, kot so bili obrtniški pomočniki, trgovci in furmani. Vso to množico je poskušala oblast nekako obvladati s poenotenjem potnih listin ter strožjim nadzorom ljudi in njihovih dokumentov.[22] Kljub vsemu prizadevanju oblasti pa nadzor nad potnimi listi, v katerih je moral biti popotnik natančno popisan, ni bil dosleden. Tako je denimo Karel Zois v letih 1830/31 zaradi trgovine z železom potoval po Italiji do neapeljskega kraljestva. Njegov opis v avstrijskem potnem listu se z opisom v neapeljskem potnem listu ni ujemal tako glede starosti kot glede barve oči.[23]

Cesar je lahko posameznim poklicnim skupinam zelo otežil potovanje v tujino (najti so morali nadomeščanje) ali ga prepovedal. Oblast je dokaj natančno nadzorovala potne listine potnikov iz Benečije, Lombardije in Tirolske. Če so takšne potnike zalotili z neveljavnimi potnimi listinami ali celo brez njih, so jih lahko poslali k vojakom ali domov na račun njihove domovinske občine ali pokrajine. Tako kot ceste so nadzorovali tudi promet po rekah. Kljub vsem tem oviram je po slovenskih krajih potovalo vse več tujcev. Zato je postajalo vse pomembnejše jezikovno znanje tako oblasti, ki so se morale znajti ob branju tujih potnih listin, kot potujočih, npr. Madžarov, Turkov in prebivalcev Sedmograške.[24]

Na Kranjskem je bil promet živahen že pred uvedbo železnice Dunaj–Trst. V predmarčni dobi se plemiči in bogati meščani, ki so živeli na Kranjskem, praviloma niso podajali na daljša potovanja. Njihove poti so bila medsebojna obiskovanja, obiski zdravilišč, predvsem toplic, spomladanska potovanja, obvezno pa poleti iz mesta na podeželsko posestvo in na zimo vrnitev v mesto. Dokaj pogosto so potovali v Gradec, na Dunaj, v Trst in na Reko. Redni so bili premiki avstrijskih vojaških enot po notranjeavstrijskih deželah ali v Italijo (z njimi so bile povezane tudi

[21] Holz in Costa, *Ljubljanski kongres*, str.119–138.

[22] Holz, Policijski predpisi, str. 569–577

[23] Müllner, Die Zukunft, str. 155; Holz, Policijski predpisi, str. 557–596; Holz, Potovanje po slovenskih deželah, str. 48–57; Klasinc Škofljanec, Ljubljanska policija od konca 18. stoletja, str. 539–556; Klasinc Škofljanec, Ljubljanska policija v drugi polovici 18. stoletja, str. 291–300.

[24] Holz, *Razvoj*, str. 145–146.

selitve častnikov in njihovih družin), pa tudi marši bavarske vojske v Grčijo in leta 1833/34 skupine obsojenih poljskih upornikov, ki so se morali izseliti v Ameriko in so preko Kranjske potovali proti Trstu. V predmarčnem obdobju je preko slovenskega ozemlja potovalo kar nekaj visokih gostov, ki pa so večinoma želeli potovati inkognito. Ob vsem tem gibanju ni manjkalo prometnih nesreč, pa tudi na cestne razbojnike ne gre pozabiti.

OBNAŠANJE NA CESTI

Za varen in tekoč promet so bile potrebne dobre ceste. Njihova kvaliteta je bila v 18. stoletju in tudi kasneje zelo odvisna od vremenskih razmer, še bolj pa od njihovih uporabnikov. Furmani se niso kaj prida menili za predpise Marije Terezije o teži tovora na vozu in širini koles, ta brezbrižnost se je nadaljevala tudi v času njenih naslednikov.[25]

Z vse večjo gostoto prometa in zaradi bolj ali manj slabih cest so se množile prometne nesreče, zlasti od sredine 18. stoletja dalje, ko se je krepil promet proti Trstu in Reki. Marija Terezija je tako morala s posebnim patentom med drugim reševati problematiko prehitre vožnje in ježe v mestih ter čez mostove.[26] Očitno so bili predpisi eno, razmere na cestah pa nekaj povsem drugega, saj je v to problematiko s svojimi zakoni posegel tudi Jožef II. V njegovem času je veljalo za hudodelstvo, če je kdo povozil otroka ali odraslega, ki si ni mogel pomagati, in ga poškodoval ali celo povozil do smrti. Kazen za tako dejanje je bil zapor. Enako je veljalo za nesrečo zaradi prehitre vožnje.[27] Cesar Franc II. je leta 1803 znova urejal probleme zaradi prehitre vožnje. Če je kdo zaradi prehitre vožnje pomendral človeka na cesti, je bil obsojen na zaporno kazen od treh dni do treh mesecev, prepovedali pa so mu vožnjo in ježo. V naseljih sta bili hitra ježa in vožnja prepovedani, lastniki kočij pa so morali to dopovedati svojim kočijažem in hlapcem. Kazni za prehitro vožnjo so bile od 25 do 100 gld. Če sta kočijaž in hlapec ravnala po svoje in vozila prehitro, so ju kaznovali s 14-dnevnim zaporom, če se je prekršek ponovil, se je kazen podvojila.[28] O prehitri vožnji so znova govorili leta 1819, predvsem je bila poudarjena prepoved prehitre vožnje in ježe čez mostove.[29]

Po koncu napoleonskih vojn in propadu Ilirskih provinc so bile ceste spet potrebne popravil. Zato so leta 1816 mitničarji od postaje do postaje poročali o stanju komercialnih cest. Do leta 1818 so govorili le o popravilu glavnih cest. Glavna povezava v deželi pa je bila cesta Dunaj–Trst, sedaj imenovana glavna, poštna in komercialna cesta, kar pa ni pripomoglo k njenemu boljšemu vzdrževanju, ker za to spet ni bilo dovolj denarja. Ob vse gostejšem prometu so se vse bolj očitno kazale konstrukcijske napake. Od leta 1821 so bile ceste razdeljene na državne, deželne in tovorne poti. Ta delitev je odločala o tem, kdo je moral vzdrževati posamezno cestno kategorijo.[30] Za vzdrževanje cest je morala skrbeti cestna direkcija, ki ji je bilo podrejeno cestno osebje: cestni komisar, cestni mojster in cestarji. Vsak je imel predpisane obveznosti. Enak način dela, kot je bil določen za glavne ceste, naj bi veljal tudi za stranske.[31] Razdelitev glavne ceste na poštne

[25] Holz, Policijski predpisi, str. 561–563; Holz, *Razvoj*, str. 14–16.
[26] Holz, Policijski predpisi, str. 560.
[27] Holz, Policijski predpisi, str. 560.
[28] Holz, Ceste in ljudje, str. 147.
[29] Holz, Policijski predpisi, str. 150.
[30] Holz, *Razvoj*, str. 21.
[31] Holz, *Razvoj*, str. 126–131.

Model poštne kočije diližanse z začetka 19. stoletja
(Tehniški muzej Slovenije; foto: Nada Žgank in Domen Pal).

postaje je bila pomembna, saj so tam menjali konje in poskrbeli za potnike.[32] Ko so bile ceste vsaj za silo popravljene, so se leta 1821 znova začeli premiki avstrijske vojske skozi naše kraje v Italijo, da so zatrli upor v Neaplju in Piemontu.[33]

Slabo stanje cest potrjujejo tudi pisma Franca Franza. Leta 1837 se je na poti med Planino in Ljubljano prevrnila kočija, v kateri se je peljal pruski princ Avgust (37/267, 37/269). Tudi nadvojvoda Janez se je pritoževal nad slabo cesto od Vrhnike do Ljubljane (37/274).

Ker je bilo potovanj vse več, so leta 1825 na poštnih cestah uvedli hitro pošto (*Eilpost*), ki je prevažala potnike, pisma in denar. Za to so bili potrebni novi poštni vozovi (*Eilwagen*), ki so lahko sprejeli 4, 6, 8, 10 ali 12 potnikov, konje pa so menjavali trikrat na dan. Od Dunaja do Trsta je potnik s tako pošto pripotoval v treh dneh. Na poti so prenočili le enkrat; na liniji od Dunaja do Trsta v Gradcu, v obratni smeri pa v Ilirski Bistrici. Vozili so torej tudi ponoči. Za prevoz blagovne pošte in denarnih pošiljk so uvedli nove vozove brancarde ali furgone, ki so bili zelo mikavni za cestne razbojnike.[34] Maja 1836 (v letu epidemije kolere) je tudi Ljubljana postala izhodišče za hitro pošto. Od tod je 15. maja ob 10. uri zjutraj odpeljala prva hitra pošta na progi Dunaj–Trst. Na njej so se peljali posestnik Terpinc z ženo, trgovec Aichholzer in urar Karinger proti Dunaju, žena trgovca Pesjaka s hčerko pa do Gradca (36/86).

Glede na to novo ureditev se je lahko iz Ljubljane proti Trstu ali Dunaju dvakrat na teden odpeljalo toliko oseb, kolikor se jih je želelo. Pripravljenih je moralo biti primerno število voz

[32] Holz, Ceste in ljudje, str. 150–151.
[33] Šenk, *Kongres svete alianse*, str. 130–147; Holz in Costa, *Ljubljanski kongres*, str. 161–188.
[34] Šemrov, *Ljubljanska pošta*, str. 57; Žontar, Razvoj poštnega prometa, str. 129–130.

in konj. Plačilo vožnje je bilo enako kot za običajno hitro vožnjo (*Eilwagen-Fahrt Taxe*) (36/86). Potovanje s hitro pošto je postajalo vse bolj popularno in zgodilo se je, da je morala pošta zagotoviti potovanje za 35 potnikov v enem dnevu (36/212), zato ni bilo čudno, da pošta včasih ni imela na razpolago ne dovolj voz ne dovolj konj (37/188).

NESREČE

Vožnja po Ljubljani je bila pogosto nevarna in dogajale so se nesreče. Tako je npr. 15. julija 1833 zgodaj zjutraj neki hlapec zapeljal voz v naraslo Ljubljanico; njega so rešili, konj in voz pa sta potonila (33/8). Plemenite gospe so ne le potovale same brez moškega spremstva, pač pa so tudi same kočijažile; včasih so se konji splašili in jih niso mogle obvladati, zato se je zgodila nesreča (35/198). Splašeni konji so lahko povzročili nesrečo v ozkih mestnih ulicah (36/262), pa tudi poklicni kočijaži niso bili vedno zanesljivi (38/150). V začetku avgusta 1838 se je v bližini Ljubljane zgodila prometna nesreča, ki so jo s prehitro vožnjo povzročili domišljavi in neizkušeni študentje, njene žrtve pa so bili oni sami. Zaradi divje vožnje in neizkušenosti niso prišli daleč iz Ljubljane, splašeni konji so pri Šmarju prevrnili in razbili voz, potniki pa so bili kar precej polomljeni (38/162). Prometne nesreče so se dogajale tudi zaradi slabo osvetljenih ali sploh neosvetljenih voz (39/127)[35] ali če je voznik zaspal na vozu (39/97), zaradi prehitre vožnje (39/88), pa tudi zaradi neprevidnega prehitevanja (40/42).

CESTNI ROPARJI

V 18. stoletju je bilo zaradi cestnih razbojnikov tako kot drugje po Evropi tudi po Kranjskem dokaj nevarno potovati. Trgovci so zaradi te nevarnosti večinoma potovali v karavanah. Pojem cestnega ropa in cestnega umora je leta 1769 opredelil terezijanski zakonik. Za cestni rop se je štelo, če je kdo koga napadel na cesti ali ulici in ga oropal, ni pa ga ubil. Če so pri kom našli naropano blago, so lahko osumljenca pri zaslišanju tudi mučili. Osumljene pa so bile osebe, ki so se zadrževale v bližini dogodka in so bile že tako ali tako sumljive (berači, klateži, cigani). Za rop je bila določena smrtna kazen. Obsojencu so odsekali glavo ali ga obesili. Za cestni umor se je štelo, če je kdo koga na cesti napadel, oropal in ubil. Kazen za cestni umor je bila obsodba na kolo, saj je bil cestni umor kvalificiran kot umor težje vrste.[36]

Po propadu Ilirskih provinc in do sredine 19. stoletja se je število cestnih ropov povečalo, zato je država zahtevala vojaško spremstvo za poštne kočije, kadar so prevažale večje vsote denarja ali dragocenosti. To pa cestnih razbojnikov ni prestrašilo. Leta 1824 je 17 cestnih roparjev napadlo poštno kočijo pri Podgradu. Oba vojaka so pretepli in pobegnili s skrinjo z denarjem. Ujeli so jih v Trstu.[37] Napadi so bili pogostejši na območju Krasa (34/17, 34/34), roparje pa so poskušali poloviti v Trstu. Ob preiskavah napadov je oblast ugotovila, da so bili med roparji tudi domači

[35] Gl. tudi 39/129 in 39/130.
[36] Holz, Ceste in ljudje, str. 147–148; Studen, *Rabljev zamah*, str. 9–123.
[37] Holz, Ceste in ljudje, str. 148; Holz, Nekoč, str. 87.

podložniki (34/81).[38] Sumljivi ljudje so v začetku leta 1837 potnike nadlegovali tudi na Gorenjskem okrog Trzina ter na ozemlju okrog Brda pri Lukovici (37/97). Večji napad na poštno kočijo se je zgodil leta 1838 na cesti med Logatcem in Planino. Ranjeni potniki in kočijaž so obležali v Planini, roparji pa so s plenom 8000 gld izginili (38/236, 38/237). Večina ropov se je zgodila na cesti proti Trstu (40/17), vendar tudi Štajerska ni bila povsem varna pred cestnimi roparji (39/125).

POTOVANJA IN VREME

Na bolj ali manj ugodno potovanje, pa naj bo na daljše ali krajše razdalje, je vplivalo tudi vreme. Potovanje so pogosto ovirale poplave. Tudi hitra pošta je morala obstati in počakati, da se narasle vode umaknejo (33/46, 37/107). Ovire, ki jih je povzročalo slabo vreme, so bile vzrok za napetosti ob poroki gospodične Serafine Zois. Njen zaročenec Gotfrid Welsersheimb namreč zaradi viharjev na morju ni mogel pravočasno pripluti iz Ancone. Zato je bila poroka z nekajdnevno zamudo (39/71, 39/72).[39] Zime so bile v 19. stoletju še kar upoštevanja vredne, prevozno sredstvo tako v mestu kot na podeželju so bile sani. Globok sneg je oviral potovanja (38/9, 38/12), pa naj so bile to kratke poti z dežele v zimsko stanovanje v Ljubljano (39/19) ali daljša potovanja, kjer je bilo treba prečkati Ljubelj in so bili popotniki včasih v Tržiču obsojeni na čakanje tudi po nekaj dni, da je bila pot očiščena in varna (39/21).

NEKATERE POMEMBNE OSEBNOSTI NA POTI SKOZI LJUBLJANO V PREDMARČNI DOBI

Po francoskih vojnah, ko so se razmere nekoliko umirile, je v prvi polovici 19. stoletja v avstrijskem cesarstvu veljala vrsta predpisov, ki so si prizadevali čim bolj omejiti potovanja. Vendar pa je bil promet čez slovensko ozemlje kljub vsemu vse gostejši.[40] Na potovanjih so imele kronane glave in drugi imenitniki nekaj manj težav kot ostali popotniki, saj so zanje uradne sitnosti urejali drugi. So pa morali za te popotnike primerno poskrbeti domačini v krajih, skozi katere so potovali ali se v njih za nekaj časa ustavili. V Ljubljani se je v času kongresa svete alianse leta 1821 zbrala ugledna družba pomembnežev, ki so skušali Evropo urediti po svojem okusu.[41] Marsikdaj je bila za vse udeležene ugodna odločitev take visoke osebe, da bo potovala inkognito. Seveda so vsi vedeli, kdo je popotnik, saj ni bilo mogoče prezreti velikega števila voz. Tako je junija 1832 »inkognito« na Dunaj potovala parmska vojvodinja Marija Luiza. Potovala je s sedmimi vozovi, od tega je bila ena šesterovprega, ena četverovprega in pet dvovpreg. Ker pa je potovala inkognito, ji v Ljubljani ni bilo treba pripraviti slovesnega sprejema (32/1). Če so se pomembne osebnosti v Ljubljani ustavile, so običajno prenočile pri Maliču, v gostišču *Zur Stadt Wien*. Kot je bila navada, je kuhinjski voz prišel tri ure pred drugimi, da so uredili vse potrebno (33/15).[42]

[38] Gl. tudi 34/83, 34/84.
[39] Gl. tudi 39/69, 39/70.
[40] Budna Kodrič, Popotništvo, str. 259–276.
[41] Holz in Costa, *Ljubljanski kongres*, str. 161–188
[42] Gl. tudi 33/34, 33/61; Pešak Mikec in Budna Kodrič, Ljubljanski hoteli, str. 343–362.

Precej bolj razkošno je bilo potovanje španske infantinje septembra 1835. Ker ni pripotovala inkognito, so ji v mestu izkazali vse primerne časti razen vojaških. S spremstvom, ki je štelo 70 oseb, se je nastanila pri Maliču. Pošta je morala priskrbeti primerno število konj (35/159).[43] V začetku leta 1837 so se v Ljubljani pripravljali na prihod nadvojvode Karla. Po sporočilih iz Trsta je policija pri Maliču rezervirala sedem sob. Nato je bilo sporočeno, da bo nadvojvoda pripotoval ob šestih zvečer, nekaj ur prej bo kot kurir pripotoval njegov osebni sluga in sporočil dokončne zahteve. Niti višji poštni urad niti poštni hlev nista premogla dovolj konj. Če bo nadvojvoda prenočil v Ljubljani, bodo lahko priskrbeli primerno število konj. Tudi častniški zbor je moral biti v pripravljenosti (37/14). Ko je nadvojvoda pripotoval s šestimi vozovi, je bilo vse urejeno. Takoj je sprejel guvernerja, škofa in dvornega svetnika Welsperga, nato je sledila večerja, na katero pa niso bili povabljeni. Zjutraj je škof pri uršulinkah bral mašo, okrog pol osmih pa je nadvojvoda odpotoval, potem ko je še enkrat sprejel vse prej omenjene gospode in častniški zbor (37/15). Bolj ali manj pompozna potovanja uglednih osebnosti s primernim spremstvom so sledila tudi v naslednjih letih, npr. nadvojvoda Janez (37/44, 37/52), njeno veličanstvo neapeljska kraljica mati, ki je pripotovala s sedmimi vozovi (37/144, 37/145), in drugi.

Bistveno bolj skromno je skozi naše kraje potoval saški kralj Friderik Avgust II. Iz Italije je pripotoval 25. julija 1837 v spremstvu adjutanta in dveh služabnikov v enem vozu (četverovpregi) (37/162). Ker je kralj zbolel in obležal pri Maliču, je k njemu najprej pripotoval osebni zdravnik (37/174), nato pa še žena, saška kraljica s spremstvom (37/176). Ko se je kraljevo zdravje izboljšalo, so se avgusta vsi odpravili domov. Pot do Dresdna so nameravali prevoziti v 11 dneh (37/182). Saški kralj se je na Kranjsko vrnil še leta 1838, se srečal s kustosom Freyerjem in grofom Blagajem, botaniziral v okolici Polhovega Gradca ter se odpravil proti Gorici, od tu v Trst in s parnikom v Dalmacijo (38/91, 38/92). Na Kranjsko je pripotoval še leta 1841.[44]

Leta 1837 je skozi Ljubljano potovalo še nekaj zanimivih ljudi. Pruski princ Avgust je imel to smolo, da se mu je na poti med Planino in Ljubljano prevrnila kočija, tako da so morali potovanje prilagoditi novim razmeram. Sitnosti pri tem je imela pošta (37/267, 37/269). Novembra je s šestimi vozovi pripotoval nadvojvoda Janez, ki se je pritoževal zaradi slabe ceste od Vrhnike do Ljubljane (37/274).

Zanimiv popotnik, ki je pripotoval inkognito, je bil ruski prestolonaslednik Aleksander. Pripotoval je z dvema četverovpregama, pred njim pa je pripotoval kurir, ki je uredil vse potrebno. S spremstvom se je v Ljubljani za nekaj ur ustavil pri Maliču (38/149). Leta 1838 so skozi Ljubljano potovali še nadvojvoda Friderik (38/220, 38/257), grof Esterhazy, tašča kneza Metternicha (38/220) ...

Marca 1839 je skozi Ljubljano potoval nadvojvoda Karel (39/49, 39/54). Aprila se je vračal, si ob tem ogledal izsuševanje barja in obiskal muzej v Ljubljani (39/72), septembra pa je prišel v Ljubljano na poti iz Gradca proti Trstu (39/138).[45] Parmska vojvodinja Marija Luiza je oktobra 1839 z devetimi vozovi na poti v Italijo pripotovala v Ljubljano (39/160), junija 1840 pa je iz Parme na Dunaj potovala z osmimi velikimi vozovi in se ustavila v Ljubljani; en del spremstva je vedno potoval naprej, da je urejal vse potrebno (40/72).

[43] Gl. tudi 35/160, 35/161, 35/162, 35/163, 35/164.
[44] Costa, *Reiseerinnerungen*, str. 253–266; Holz, Grof Rihard Ursini Blagaj, str. 105–113.
[45] Gl. tudi 39/139, 39/140, 39/141.

Saški kralj Friderik Avgust II. (1797–1854)
(Österreichische Nationalbibliothek, Wien, PORT_00066622_01).

POTOVANJE POLJSKIH OBSOJENIH UPORNIKOV V AMERIKO TER VOJAŠKI PREMIKI V GRČIJO IN ITALIJO

Leta 1830 so nemiri znova zajeli nekatere evropske države in posredno odmevali tudi na Kranjskem. Tako so si lahko Kranjci nekatere posledice tega burnega dogajanja ogledali v letih 1833 in 1834. Takrat so namreč čez Kranjsko in skozi Ljubljano potovale enote poraženih poljskih upornikov iz ponesrečene novembrske vstaje leta 1830.[46] Potovali so v Trst, od tu pa naj bi jih prepeljali v Ameriko. Ljubljana je bila ena od vmesnih postaj na tej poti. Avgusta 1833 so prišle prve skupine, večinoma mlajših častnikov. Premožnejši so se pripeljali v vozovih, ostali so pešačili. Stanovali so v vojašnicah, premožnejši tudi zasebno (33/22).[47] Organizacija tega izgnanstva v Ameriko je nekoliko šepala, saj v Trstu ni bilo ladij za prevoz, prav tako ni bilo niti v Trstu niti v Ljubljani dovolj prostora za namestitev vseh teh ljudi (33/28). Zato so se iz Trsta vračali v Ljubljano, kamor so hkrati prihajali novi oddelki obsojencev (33/29). V nekaterih oddelkih so bile s poraženimi uporniki tudi njihove žene in otroci (33/37). Septembra naj bi se vkrcavanje nekako uredilo in Poljaki, ki so čakali v Ljubljani, so se začeli spet pomikati proti Trstu (33/39).[48] Prevoz iz Trsta do Amerike pa še vedno ni potekal tako, kot so pričakovali. Poljaki so začeli uhajati iz Trsta, štiri take dezerterje so ujeli v Ljubljani (33/95), nekaterim pa je uspelo priti do Innsbrucka (33/106). Šele decembra se je začelo postopno vkrcavanje Poljakov na ladje za Ameriko. Ladje je na njihovi plovbi spremljala c. kr. vojna mornarica. Decembra so v Ljubljano pripeljali pobegle Poljake, ki so jih ujeli na Tirolskem (33/117, 33/119). Leta 1834 so skozi Ljubljano proti Trstu potovale še tri skupine Poljakov, in sicer aprila (34/72), julija (34/143) in decembra (34/295).

V Grčiji je vrelo že v času ljubljanskega kongresa svete alianse (1821), leta 1829 je Turčija Grčiji priznala samostojnost in ta je leta 1830 postala kraljevina. Kralj je postal bavarski princ Oto Wittelsbach.[49] Čez Kranjsko so se tako v predmarčni dobi različni rodovi bavarske vojske pomikali v Grčijo in od tam domov. Potovali so po kopnem do Trsta ter nato naprej z ladjami do Grčije in obratno. Septembra 1833 Franz omenja, da gredo v Grčijo z vojaki tudi žene z otroki (33/34).[50] Po njegovih podatkih je šlo novembra s četami več kot sto žena in otrok; pri tem je namignil, da se mogoče pripravlja naselitev teh ljudi v Grčiji (33/83, 33/106). Čete, ki so decembra prihajale iz Grčije, so morale v Trstu v karanteno (33/134).[51] Februarja 1834 se je iz Grčije vračal bataljon, ki je prejšnje leto korakal tja. Po pripovedovanju naj bi imel srečo, saj je izgubil le 60 mož. Vojaki so pripovedovali o veliki revščini, ki vlada v Grčiji (34/26, 34/35). Med vojaki, ki so marca in aprila korakali proti Grčiji, je bilo v eni koloni poleg 460 mož še 27 žena in 14 otrok, v drugi pa 764 mož, 47 žena in 34 otrok (34/49). Premiki tja in nazaj so se nadaljevali tudi v naslednjih letih.

V letih 1830–1840 so se začele vstaje v Italiji, in sicer na Siciliji, v Piemontu in Papeški državi.[52] Avstrijska oblast je skušala obdržati staro stanje, kar ji je nekaj časa uspevalo. Nemiri v Italiji so tudi na Slovenskem povzročili nekaj več negotovosti. S premiki avstrijske vojske so bila povezana

46 Gieysztor et al., *Zgodovina Poljske*, str. 341–370.
47 Gl. tudi 33/24, 33/26.
48 Gl. tudi 33/40, 33/43.
49 *Svetovna zgodovina*, str. 486–487.
50 Gl. tudi 33/50, 33/78, 33/81.
51 Gl. tudi 33/134, 33/135.
52 *Svetovna zgodovina*, str. 481–497.

pogosta potovanja različnih poveljnikov skozi naše kraje, pa tudi premiki domačih enot in njihove vojaške vaje (32/1).[53]

Ljubljana pa je doživela tudi prijetnejše obiske. Septembra 1834 je pripotovalo 19 plemiških otrok, gojencev bavarskega kraljevega inštituta v Münchnu. S profesorjem so bili na poti preko Trsta in Benetk v Italijo. V Ljubljani so prenočili in se nato odpravili naprej (34/200). Nekaj zanimanja je med Ljubljančani zbudil prihod 12 mladih Turkov, ki so potovali na šolanje na Dunaj. Prenočevali so pri Maliču in zaradi svojega posebnega obnašanja pri gostih zbudili kar precej govoric (39/63).

O POTOVANJIH PLEMSTVA IN NEKATERIH BOGATIH MEŠČANOV V PREDMARČNI DOBI

V predmarčni dobi so pogosto potovale kranjske gospe (plemkinje in nekatere bogate meščanke) same brez moškega spremstva. To so bila tako potovanja na krajše razdalje s podeželskega posestva v Ljubljano in nazaj kakor tudi daljše poti, npr. v Trst, na Reko, v Gradec ali na Dunaj. To se nikomur ni zdelo nič posebnega ali obsojanja vrednega. Tako je iz Polhovega Gradca v Ljubljano pripotovala baronica Lichtenberg in ob vračanju vzela s seboj še obe hčeri kontesi (33/10). Na Dunaj sta se odpravili baronica Zois in žena policijskega direktorja Sicarda. Baronica je šla po sinova, ki sta se šolala v Teresianumu, gospa Sicard pa je potovala za zabavo (33/12). Mlajše gospe so se na daljša potovanja praviloma odpravljale v spremstvu starejših dam, mater ali kake znane in zanesljive gospe (33/48).[54] Žene častnikov so večkrat potovale same tudi na večje razdalje (33/53).[55] Na daljše potovanje se je npr. odpravila višja dvorna dama, grofica Thurn. Iz Ljubljane je potovala v Devin, Trst in Benetke (34/150, 34/155). Gospe pa so tudi same kupovale in preizkušale konje. Grofica Stubenberg je v Murecku kupila par konj in jih vpregla v voz. Ko so se splašili, so prevrnili voz, njena sopotnica je padla z voza v koprive, voznica pa si je izpahnila ključnico. Lokalni zdravnik ji ni mogel pomagati, pomagal je šele zdravnik iz Radgone (36/224). Več sreče s kupovanjem konj je imela kneginja Baciocchi, ki je v Ljubljani kupila čredo rjavih konj. Konje so ji morali predstaviti, sama se je pogajala za ceno in jih tudi preizkusila (38/204).

Kako so se plemkinje same brez moškega spremstva odpravile na daljša potovanja, prikaže opis potovanja v Italijo grofice Festetics, vdove po Rajmundu grofu Auerspergu (40/31). V Ljubljani si je za 14 dni najela zasebno stanovanje s šestimi sobami, hlevom za štiri konje in kolnico za tri vozove. Z njo so potovale še prijateljica in dve pastorki. S seboj so imeli kuharja in služabnike, vsega skupaj je potovalo 10 oseb. Naselila se je pri Maliču (40/19, 40/22). Nekaj obrvi pa se je v Ljubljani dvignilo, ko sta se grofica Leiningen in gospa Sicard sami odpravili v opero v Trst (37/52). Iz Ljubljane sta se odpravili v petek zgodaj zjutraj, vrnili pa sta se v nedeljo ob pol enih ponoči (37/53).

Prevažanje po Ljubljani ni bilo preprosto, tuji kočijaži so se v mestu težko znašli in so morali voziti korakoma, da so stranko pripeljali na pravi naslov (35/235). Po mestu so ljudi prevažali mestni najemni kočijaži (*Lohnkutscher*), ki so lahko stranko peljali tudi na večje razdalje, nekateri (13 oseb)

[53] Gl. tudi 34/71, 34/93, 34/196, 35/175, 37/169.
[54] Gl. tudi 34/128, 34/134, 34/147, 36/103, 40/58.
[55] Gl. tudi 33/126, 39/115, 39/134.

so se pri tukajšnji policijski direkciji prijavili za izvoščke (*Fiacker*), ki bi v dneh javnih prireditev in slavnosti prevažali prebivalce. V teh dneh so bile njihove kočije označene s številkami od 1 do 13. Plačilo za prevoz je bilo običajno: iz vsakega predmestja 32 kr, iz mesta 24 kr. (34/14). Zgodilo se je, da so bila ob velikih praznikih vsa vozila zasedena (39/118).

Plemiči, ki so živeli v Ljubljani, so se radi odpravljali na daljše in krajše izlete. Priljubljena izletna točka je bila Šmarna gora. Sem se je maja 1834 na izlet odpeljala skupina 28 izletnikov, ki so se peljali v sedmih vozovih. Obedovali so v Tacnu. Za organizacijo enega od takih izletov je bilo kar nekaj priprav. Že ob petih zjutraj sta se s kuhinjskim vozom odpeljali kuharici grofice Welsersheimb in gospe Sicard, krožnike, pribor, kozarce in vino pa so gostje pripeljali s seboj (34/98). Primeren kraj za piknik so bile tudi Fužine (34/139). Praznovanje godov, če so bili v primernem letnem času, je bilo tudi vzrok za izlete. Tako je grofica Welsperg za svoj god goste povabila v Cekinov grad. Gostje, ki jih je bilo približno 30, so se oblekli v Švicarje in Švicarke, kmete in kmetice, bili pa so brez krink (34/142, 34/143). Praznike so izrabili tudi za daljše izlete, npr. v Bohinj (34/195). Včasih pa so se izleti žalostno končali. V začetku junija 1835 je šla denimo gospa Paschali z družino na Rožnik na kavo. Nazaj grede so si ogledali še priprave pri Podturnu, kjer naj bi se zbrala tukajšnja kazinska družba. Na tej poti nazaj je gospo zadela kap (35/104).

V nedeljo, 1. maja, so slovesno odprli zgradbo pri Podturnu, ob otvoritvi je igrala godba regimenta Hohenlohe (36/79). Poročevalec pravi, da so prostor pri Podturnu ob Lattermannovem drevoredu po priljubljenem zabaviščnem prostoru na Dunaju poimenovali Tivoli (35/106). Tivoli ni bil namenjen le članom ljubljanske kazine, pač pa vsem Ljubljančanom. Tu so stregli kavo, vino in hladne prigrizke. Veliko obiska je bilo ob nedeljah popoldne, ko je igrala vojaška godba.[56] Izleti na Rožnik so postajali vse bolj priljubljeni. Tja so obiskovalci prihajali z vozovi, na konjih in peš (36/51). Družba, ki se je tu zbirala na malici ali kavi, je bila številna predvsem takrat, kadar je tam igrala vojaška godba. Izleti na Rožnik so se začenjali marca, zelo odvisno od vremena (36/55). Sprejemi in zabave so bili tudi pri posameznih družinah in izvoščki so spet imeli delo (36/60).[57] Na piknike so se odpravljali, tudi če je bilo slabo vreme (37/100).

Epidemija kolere leta 1836 ni imela večjega vpliva na mobilnost kranjskih plemičev; tako je bilo slovesno in zabavno ob praznovanjih cesarjevega rojstnega dne (36/77, 36/78). Kljub koleri so se obiski nadaljevali, obiskovalci so se pojavili tudi v Dolu (36/165). Nekateri so se sicer umaknili iz Ljubljane na posestva na deželi, vendar ni jasno, ali zaradi kolere ali zaradi vročine v mestu (36/105).[58] Spet drugi so odpotovali nekoliko dlje (36/132, 36/143). Francoski general d'Autichamp je Ljubljano zapustil z vso prtljago in odpotoval v Trst, ker po besedah poročevalca »njegova žena sovraži našo nesrečo« (36/128). Septembra, ko je epidemija kolere že ponehavala, se je na Rožniku zbrala večja skupina ljubiteljev kave in malice (36/193).

Za zabavo so si pozimi organizirali vožnjo s sanmi (37/5).[59] Pustne zabave so v Ljubljano pritegnile plemiče od blizu in daleč. Guvernerjev nečak, nadporočnik baron Rudolf Schmidburg, je pripotoval z Dunaja, da se je udeležil pustnih zabav v Ljubljani (37/11). Prihajali so plemiči iz okolice (če niso čez zimo stanovali v Ljubljani) (37/13). Ena od zabav je bila vožnja po Ljubljanici (37/141, 39/110).

[56] *Krajevni leksikon Slovenije*, II, str. 327.
[57] Gl. tudi 36/66, 39/15, 39/24.
[58] Gl. tudi 36/116, 36/124.
[59] Gl. tudi 37/7, 39/27.

Oton Skola: Pogled na Rožnik, 1836 (hrani: Mestni muzej, Ljubljana, inv. št. 1573).

Ljubljanska elita se je podajala tudi na daljše izlete. Tako je večja družba odpotovala na obisk k Auerspergom v Mokrice, kjer je ostala ves teden (38/110, 38/117). Druga večja družba se je podala na potovanje v Benetke. Iz Ljubljane so se nekateri člani družbe odpravili z ekstra pošto, drugi s hitrim vozom, v Trstu so se sešli s prijatelji in nadaljevali pot v Benetke, kjer so nameravali ostati 9 do 10 dni (38/220, 38/233). Na ogled pustnega korza v Trst so se leta 1840 odpravili podmaršal Gorzkowski z ženo, grof in grofica Saurau ter generalica Neu (40/34), na izlet in malico v Škofjo Loko se je odpeljalo več plemiških družin v 17 kočijah (40/42).

SELITVE, PRISELJEVANJE V LJUBLJANO IN ODHAJANJE IZ NJE

Priseljevanje visokega uradništva v Ljubljano ni bilo vedno dobro pripravljeno. Zgodilo se je, da ob prihodu uradnika in njegove družine v Ljubljano stanovanje še ni bilo pripravljeno, tako da so se morali začasno naseliti v hotelu pri Maliču. To se je zgodilo deželnemu predsedniku Raicichu in njegovi družini, ker stanovanje v hiši barona Franca Lazarinija še ni bilo urejeno (35/197).

Visoke vojaške osebnosti so se priseljevale nekoliko drugače. Za podmaršala, grofa Leiningena, najprej niso mogli najti stanovanja (36/49), nato pa so ga našli pri bogatem meščanu Aichholzerju za 1000 gld na leto (36/50). Maja so se v Ljubljano najprej pripeljali podmaršalovi služabniki z opremo, ki so jim sledili še konji. Sam grof je medtem najprej odpotoval v Westerburg (36/88) in se v Ljubljani naselil šele v začetku septembra (36/163). Podobna je bila priselitev podmaršala Gorzkowskega. Najprej

je pripotoval njegov adjutant, ki je spremljal dva prtljažna voza, dve kočiji, 10 konj in 10 do 12 psov. Pripotovali so junija, družina pa šele jeseni (39/96).

Po upokojitvi se je gubernijski tajnik Jacomini odselil s Kranjske (36/76). Oktobra je pripotoval v Ljubljano, da bi na licitaciji prodal pohištvo (36/231). Ker pa licitacija ni uspela tako, kot je pričakoval, je moral nekatere boljše predmete vzeti s seboj na Koroško (36/248). Preselitev deželnega stavbnega direktorja iz Ljubljane v Gradec je bila bolj previdna. Najprej je šel v Gradec on, družina pa mu je sledila čez mesec ali dva (39/52).

PRESELJEVANJE IZ MESTA NA PODEŽELJE IN OBRATNO

Pozno spomladi in poleti so se plemiči iz mesta umikali na svojo podeželsko posest. To je bil ustaljen ritem, ki se je ponavljal vsako leto. Blagaji so potovali v Boštanj (34/105) in Polhov Gradec (34/105), baroni Lichtenbergi v Jablje (35/95) in Črni potok (36/78), grofje Barbo na Rakovnik (36/78), Lazariniji v Čušperk (36/87), Hohenwarti pa na Kolovec (37/115) in Ravne pri Pivki (37/235).[60] Te selitve so bile povezane s precejšnjimi pripravami. Navadno je že dan pred selitvijo družine potoval na deželo voz s prtljago in delom služabnikov. To se je ponovilo ob jesenskem vračanju v Ljubljano (39/9).[61] Tisti, ki so živeli v bližini Ljubljane, npr. grof Blagaj v Polhovem Gradcu, so se po opravkih vozili v mesto in nazaj ter tako stanovali tu in tam (33/10). Grof Hohenwart z ženo pa se je na svojo posest Kolovec podal s služabniki in z dvema vozovoma (37/115). Hišno osebje je vzel s seboj, tudi ko so se odpravili v Tariško vas (39/97).

Ljubljanski škof se je čez poletje preselil v dvorec v Goričanah (33/13), kjer je sprejemal obiske (34/195, 38/203). Na jesen pa so se plemiči in škof začeli vračati v ljubljanska zimska stanovanja. Pred selitvijo v Ljubljano si je grof Barbo z družino septembra ogledal stanovanje, ki ga je najel v Ljubljani (35/155).[62] Konec septembra se je grof Hohenwart s tremi vozovi vrnil z dežele (34/206). Leta 1837 se je najprej z ženo vrnil v mesto (37/232), nato odpotoval še v Ravne pri Pivki, žena pa je ostala v Ljubljani (37/235).

Pogosto so se začeli vračati v mesto konec decembra (37/298), najkasneje pa januarja (35/17).[63] Če so se predolgo obirali, se jim je lahko zgodilo, da zaradi snega niso mogli na pot in so za nekaj dni, tudi tednov, obtičali v svojem podeželskem bivališču (39/18, 39/29) in bili tako prikrajšani za družabno dogajanje v mestu.

Od pomladi do pozne jeseni so plemiči radi potovali v toplice, sezona obiskovanja je bila junija in julija. Nekateri so v toplicah preživeli vse počitnice (33/2),[64] drugi le nekaj dni (34/91, 34/121). Možje so se zaradi službenih obveznosti vračali v mesto, žene (same ali z otroki) pa so ostale v toplicah (34/147).[65] Nekateri so obiskali tudi po več toplic v sezoni (39/93). Najbolj priljubljene (ali modne) so bile toplice Železna Kapla (Bela = Königsbad Fellach), kamor je pogosto zahajal guverner ilirskega gubernija Schmidburg. Tem toplicam je med kranjskim plemstvom po priljubljenosti sledila Dobrna, priljubljene so bile tudi toplice v Laškem (35/114).[66] Nekateri so obiskovali toplice Gastein (35/127), toplice Mali Tabor

[60] Gl. tudi 34/106, 35/136, 35/137, 36/87.
[61] Gl. tudi 39/10, 39/97, 40/82.
[62] Gl. tudi 37/288, 34/233.
[63] Gl. tudi 38/4, 38/18, 39/7, 39/9, 39/10.
[64] Gl. tudi 33/5, 33/10.
[65] Gl. tudi 35/121, 37/138.
[66] Gl. tudi 35/127, 38/138.

pri Rogatcu (na hrvaški strani – 35/122, 35/131), Baden v Avstriji (38/113, 39/79), Dolenjske Toplice (35/156, 37/133), Varaždinske toplice (33/5), toplice Vöslein pri Dunaju (39/95) in Karlove Vary (36/103, 39/94).

Potovanja na večje razdalje so bila deloma povezana s premiki vojske (33/15) ter s selitvami uradnikov iz ene avstrijske pokrajine v drugo (34/84), selitvami v Italijo (33/19), iz Češke na Kranjsko (33/128) ali iz Kranjske v moravsko-šlezijski gubernij (35/75). Naj omenimo selitev gubernijskega koncipista iz Celovca v Ljubljano in konceptnega praktikanta iz Ljubljane v Celovec (35/88) ter selitev okrožnih komisarjev iz Postojne v Beljak, iz Ljubljane v Postojno in iz Beljaka v Ljubljano (38/138).[67]

Pogosta so bila službena potovanja visokih uradnikov. Po propadu Ilirskih provinc in ustanovitvi kraljestva Ilirija je kar nekaj časa preteklo do dokončne notranje ureditve tega kraljestva. Šele 1. maja 1825 je bilo dokončno določeno, da je ljubljanski gubernij poleg Kranjske zajemal tudi Koroško.[68] Zaradi take ureditve je guverner pogosto potoval iz Ljubljane v Celovec na zasedanje koroškega deželnega zbora (33/10).[69] Prisoten je bil pri slovesni umestitvi koroškega stanovskega predsednika (34/202), potoval je na poklon novemu avstrijskemu cesarju na Dunaj (35/99), prisoten je bil ob cesarjevem prihodu na Koroško – pričakal ga je na deželni meji (38/214). V Celovec je odpotoval tudi zaradi pogovorov o načrtih železniške povezave z Vidmom (37/136). V njegov delokrog so spadala tudi potovanja po guberniju (37/145, 39/101).

Precej je službeno potoval tudi ljubljanski škof. To so bile vizitacije po škofiji, ki jih je večinoma opravljal v poletnem času in času birmanj. Včasih so bila to kar obsežna potovanja, ki so se vsako leto ponavljala (33/2).[70] Prisoten je bil tudi pri poklonu novemu cesarju (35/99).

DALJŠA POTOVANJA ZA ZABAVO

Na daljša potovanja so se odpravljale prijateljske skupine (33/22).[71] Mlajše plemkinje so, kot je bilo že omenjeno, na potovanja spremljale mame (33/48). Daljše potovanje, npr. od Gradca do Trsta in Benetk, so si gospe uredile tako, da so najprej pripotovale do prijateljice v Ljubljani, nato pa potovanje nadaljevale (34/151). Nekateri so na poti svoje potovanje še podaljšali (33/37, 33/50). Posamezna potovanja pa so bila še ambicioznejša. Leta 1834 je trgovec Terpinc z ženo in svakom Češkom potoval v Italijo, Češko pa se je odpravil še do Neaplja (34/120). Drugo večje potovanje bogatih meščanov je potekalo leta 1839. V Italijo so potovali dr. Rus z ženo, trgovec Terpinc z ženo, trgovec Fabriotti in sin gospoda Galleta. Potovali so v Rim, nameravali pa so priti do Sicilije (39/36). Odpotovali so februarja, maja pa so se preko Rima, Neaplja, Genove, Torina in Milana vrnili v Ljubljano (na Sicilijo očitno niso šli) (39/83).

Pogosta so bila potovanja na Tirolsko (38/90), Češko (33/37)[72] in v Italijo, pa ne le v Trst in Benetke pač pa tudi do Bologne in Verone (33/48).[73] Za zelo obsežno potovanje se je leta 1839 odločil grof Richard Blagaj. Z ženo sta nameravala potovati skozi Salzburg, München, Regensburg, Prago in Teplice v Dresden. Mogoče naj bi šli z železnico do Leipziga in nazaj v Dresden, nato pa iz Dresdna v Vroclav in Krakov do Wieliczke, nazaj pa skozi Galicijo, avstrijsko Šlezijo in Moravsko

67 Gl. tudi 38/195, 38/212, 38/233.
68 Polec, *Kraljestvo Ilirija*, str. 92–127; Vodopivec, Prispevek, str. 79–101.
69 Gl. tudi 33/70, 34/232, 36/209, 37/219, 39/146.
70 Gl. tudi 34/156, 35/153, 36/78, 36/85, 36/100, 36/101, 37/146, 38/143, 38/213.
71 Gl. tudi 33/31, 34/43.
72 Gl. tudi 33/50, 36/180, 37/147, 37/218, 39/99.
73 Gl. tudi 34/39, 34/111.

do Dunaja ter potem preko Gradca ali skozi Celovec v Ljubljano (39/109). Potovanje pa se je končalo že v Špitalu na Koroškem, saj se je gospa slabo počutila. Na poti sta bila vsega pet dni (39/111).

Napredek na področju prometa, ki je v teh letih zajel Evropo, se je končno dotaknil tudi Kranjske. Vse večje je bilo zanimanje za razvoj in gradnjo železniških prog. Del prebivalstva, predvsem trgovci, je bil navdušen.[74] Ko so govorili o trasiranju proge skozi Kraljestvo Ilirija, gradnji železniških prog in financah, je bilo mnogo zanimivih zamisli.[75] O vsem tem je Franz obveščal barona Erberga (37/76).[76] Poročal je tudi o potovanju guvernerja v Celovec in nato v Gorico zaradi komisijskega ogleda smeri do Vidma (37/136) in iskanja primerne smeri za progo Dunaj–Trst (37/147). Tako so leta 1838 v Ljubljani pričakovali inženirja, ki bo niveliral omenjeno progo. Med bogatimi trgovci in zasebniki je bilo pričakovanje zelo veliko, saj so podpisali za milijon goldinarjev delnic (38/148). Na navdušenje ljubljanskih trgovcev in zasebnikov pa je dvorna pisarna odgovorila, da delnic še ne morejo podpisati, ker proga še ni dobila formalne koncesije in tehnična dela še niso končana.[77] O tem, kje naj bi tekla proga od Ljubljane do Trsta, je nastala cela vrsta predlogov in načrtov (39/12).[78] Končno so pod vodstvom inženirja južne železnice Karla Ghege določili traso čez Kras do Trsta.[79]

ZA ZAKLJUČEK

Pisma Franca Franza baronu Erbergu v letih 1832–1840 zajemajo časovno dovolj dolgo obdobje in dovolj veliko število oseb, da lahko ocenimo ustaljenost potovalnih navad tedanje visoke družbe na Kranjskem. To je bil čas, ko so se tudi na Kranjskem izboljševali potovalni pogoji. Pisma torej pustijo vtis, da se je plemiška družba na Kranjskem ves čas živahno gibala. Ljudje so službeno, v šole ali po nakupih potovali v Gradec in na Dunaj. Potovanja v Trst in na Reko so bila večinoma povezana s službenimi obveznostmi. Pogosta potovanja guvernerja v Celovec so bila potrebna zaradi takšne upravne ureditve Kraljestva Ilirija. Potovanja uradnikov iz dežele v deželo ali iz mesta v mesto so bila povezana z njihovim službenim napredovanjem; sicer pa so bile selitve državnega uradništva po avstrijskem delu monarhije značilne vse do prve svetovne vojne. Selitve častnikov so bile prav tako povezane z njihovim službenim napredovanjem, poleg tega pa so morali še pregledovati in nadzorovati enote, za katere so bili odgovorni, zaradi česar so potovali po deželi.

Drug način potovanj so bile selitve v okviru dežele: spomladi in poleti iz mesta na podeželsko posest in jeseni ter na zimo vračanje v ljubljanska »zimska« stanovanja. Plemiške družine so se tudi obiskovale med seboj. Tisti plemiči, ki so živeli v bližini Ljubljane, so se zelo pogosto vozili v mesto in še istega dne nazaj na posestvo. Za poletni čas je bilo značilno pogosto obiskovanje toplic in zdravilišč.

V prvi polovici 19. stoletja tako ni več ne duha ne sluha o kavalirskem potovanju. So se pa plemiči in tudi dovolj bogati meščani odpravljali na daljša potovanja. Omeniti velja še to, da so se na potovanja do Dunaja, Trsta in Benetk odpravljale tudi gospe brez moškega spremstva, pri

74 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 9–13.
75 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 10–12.
76 Gl. tudi 37/86, 37/110, 37/143, 37/173, 39/157, 40/8, 40/63, 40/89.
77 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 11, 12.
78 Brate, Die Südbahn, str. 59.
79 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 27–35.

čemer o težavah s cestnimi razbojniki ni bilo govora. Na še daljša potovanja, na selitve, so morale biti pripravljene žene častnikov, ki so nastopale zelo samostojno.

Ob teh potovanjih so morali popotniki vzeti v zakup slabe ceste in razmeroma dobre pogoje, ki jih je nudila pošta s svojimi hitrimi vozovi, kar pa je zahtevalo svojo ceno. Z uvajanjem železnice so se ovire v kopenskem prometu začele zmanjševati. V obravnavanem času železnica Kranjske ni še niti oplazila, pričakovanja dela prebivalstva pa so bila kljub temu velika.

VIRI IN LITERATURA

ARHIVSKI VIRI

SI AS – Arhiv Republike Slovenije
SI AS 730, Gospostvo Dol

LITERATURA IN OBJAVLJENI VIRI

Brate, Tadej: Die Südbahn erreicht das Meer. Der Abschnitt von Laibach nach Triest. *Die Südbahn. Von Donauraum zur Adria (Wien–Graz–Marburg–Laibach–Triest)*. Graz, Wien: Leykam, 1987, str. 59–65.

Budna Kodrič, Nataša: Popotništvo in popotniki v Ljubljani od 16. do 19. stoletja. *Kronika* 50, 2002, št. 1, str. 259–276.

Carmichael, Catherine: Angleška gentlemana na potovanju po slovenskih krajih leta 1737. *Zgodovinski časopis* 45, 1991, št. 1, str. 41–46.

Costa, Heinrich: *Reiseerinnerungen aus Krain*. Laibach: Druck der Egerschen Gubernial-Buchdruckerei, 1848.

Gieysztor, Aleksander et al.: *Zgodovina Poljske.* Ljubljana: DZS, 1982.

Gjorgjević, Tihomir R.: Putovanje Simona Klementa kroz severnozapadne krajeve naše zemlje 1715. godine. *Časopis za zgodovino in narodopisje* 16, 1920/21, str. 79–104.

Helmedach, Andreas: *Das Verkherssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen*, *Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter.* München: Oldenburg, 2002.

Holz, Eva in Costa, Heinrich: *Ljubljanski kongres 1821.* Ljubljana: Nova revija, 1997.

Holz, Eva: Ceste – element gospodarskega razvoja v prvi polovici 19. stoletja? *Kronika* 42, 1994, št. 2, str. 49–53.

Holz, Eva: Ceste in ljudje. Od Marije Terezije do leta 1848. *Kronika* 41, 1993, št. 3, str. 143–154.

Holz, Eva: Die Habsburger in Krain. *Habsburger unterwegs. Vom barocken Pomp bis zur smarten Buisnesstour* (ur. Renate Zedinger, Marlies Raffler, Harald Heppner). Graz: Leykam, 2017, str. 31–44.

Holz, Eva: Grof Rihard Ursini Blagaj in obisk saškega kralja Friderika Avgusta II. leta 1838 in 1841. *Gospod z rožo. Zbornik s simpozija Rihard Ursini Blagaj v slovenski kulturi* (ur. Milka Bokal). Polhov Gradec, Ljubljana: Turistično društvo Polhov Gradec, Založba ZRC SAZU, 2009, str. 105–113.

Holz, Eva: Nekoč v starih časih ---: utrinki o razbojništvu na Kranjskem. *Kronika*, izredna številka (V zlatih črkah v zgodovini: razprave v spomin Olgi Janša-Zorn), 2009, str. 81–96.

Holz, Eva: Policijski predpisi o cestah, vozovih in popotnikih od cesarice Marije Terezije do sredine 19. stoletja. *Acta Histriae* 18, 2010, št. 3, str. 557–596.

Holz, Eva: Potovanje cesarja Leopolda II. in neapeljskega dvora skozi Kranjsko v letih 1790 in 1791. *Kronika* 50, 2002, št. 3, str. 301–312.

Holz, Eva: Potovanje po slovenskih deželah v času od propada Ilirskih provinc do uvedbe železnice, ko

še niso izumili turizma. *Razvoj turizma v Sloveniji. Zbornik referatov. Bled 26.–28. 9. 1996* (ur. Franc Rozman, Žarko Lazarević). Ljubljana: ZZDS, 1996, str. 48–57.

Holz, Eva: *Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju*. Ljubljana: Založba ZRC SAZU, 1994.

Ilešič, Fran: Poročilo o slovenskih deželah iz leta 1818. *Časopis za zgodovino in narodopisje* 14, 1918, str. 90–98.

Janžeković, Izidor: Etnični »stereotipi« v zgodnje novoveški Evropi: ruska in turška noša. *Zgodovinski časopis* 75, 2021, št. 3–4, str. 390–421.

Juričić Čargo, Daniela: Potovanje Franca Antona Breckerfelda v Istro 1803. *Kronika* 50, 2002, št. 2, str. 171–184.

Klasinc Škofljanec, Andreja: Ljubljanska policija od konca 18. stoletja do leta 1848. *Acta Histriae* 18, 2010, št. 3, str. 539–556.

Klasinc Škofljanec, Andreja: Ljubljanska policija v drugi polovici 18. stoletja. *Kronika* 50, 2002, št. 3, str. 291–300.

Kos, Dušan: *Zgodovina morale 2. Ljubezenske strasti, prevare in nasilje ter njihovo obravnavanje na Slovenskem med srednjim vekom in meščansko dobo*. Ljubljana: Založba ZRC SAZU, 2016 (Thesaurus memoriae. Dissertationes, 12).

Kosi, Miha: Boj za prehode proti Jadranu — Kras od 12. do 15. stoletja (politično- in vojnozgodovinska skica). *Kronika* 63, 2015, št. 3 (Iz zgodovine Krasa), str. 379–444.

Kosi, Miha: *Potujoči srednji vek. Cesta, popotnik in promet na Slovenskem med antiko in 16. stoletjem*. Ljubljana: Založba ZRC SAZU, 1998.

Kosi, Miha: *Spopad za prehode proti Jadranu in nastanek »dežele Kras«. Vojaška in politična zgodovina Krasa od 12. do 16. stoletja*. Ljubljana: Založba ZRC SAZU, 2018 (Thesaurus memoriae. Opuscula, 6).

Krajevni leksikon Slovenije, II: Jedro osrednje Slovenije in njen jugovzhodni del. (ur. Roman Savnik). Ljubljana: Državna založba Slovenije, 1971.

Lah, Ivan: Ob stoletnici ljubljanske kazine. *Kronika slovenskih mest* 3, 1936, št. 3, str. 182–183; št. 4, str. 201–206.

Ljubljanski kongres 1821. Diplomatskozgodovinska študija Vladimirja Šenka: znanstvenokritična izdaja (ur. Andrej Rahten, Gregor Antoličič, Oskar Mulej). Celovec, Ljubljana, Dunaj: Mohorjeva založba, 2020.

Mal, Josip: *Zgodovina slovenskega naroda II. del* (reprint). Celje: Mohorjeva založba, 1993.

Mohorič, Ivan: *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Ljubljana: Slovenska matica, 1968.

Müllner, Alfons: Die Zukunft der Stadt Laibach XVII. Carl Sigismund Zois. *Argo* 6, 1898, št. 7, str. 155.

Myl'nikov, A. S.: Die slawischen Kulturen in den Beschreibungen ausländischer Beobachter im 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts. *Reisen und Reisebeschreibungen im 18. und 19. Jahrhundert als Quellen der Kulturbeziehungsforschung* (ur. B. I. Krasnobaev, Gert Robel, Herbert Zeman). Berlin: Ulrich Camen, 1980, str. 143–164.

Pešak Mikec, Barbara in Budna Kodrič, Nataša: Ljubljanski hoteli do druge svetovne vojne. *Kronika* 50, 2002, št. 3, str. 343–362.

Pivec-Stelè, Melitta: *La vie économique des provinces Illyrienes (1809–1813), suivie d'une bibliographie critique*. Paris: Editions Bossard, 1930.

Polec, Janko: *Kraljestvo Ilirija. Prispevek k zgodovini razvoja javnega prava v slovenskih deželah*. Ljubljana: Založba zvezne tiskarne in knjigarne, 1925.

Schreiber, Hermann: *Simfonija cest. Človek in njegova pota. Od karavanskih steza do modernih cest*. Ljubljana: Cankarjeva založba, 1961.

Shaw, Trevor R.: *Foreign Travellers in the Slovene Karst 1537–1900*. Ljubljana: Založba ZRC SAZU, 2000.

Shaw, Trevor R.: John Swinton: Potovanje skozi slovenske dežele. *Kronika* 47, 1991, št. 3, str. 81–98.

Shaw, Trevor R.: Tuji popotniki na Slovenskem 1669–1880. *Historični seminar*, II (ur. Vojislav Likar). Založba ZRC SAZU, 1997, str. 165–193.

Stagl, Justin: Der wohl unterwiesene Passagier. Reisekunst und Gesellschaftsbeschreibung vom 16. bis 18. Jahrhundert. *Reisen und Reisebeschreibungen im 18. und 19. Jahrhundert als Quellen der Kulturbeziehungsforschung* (ur. B. I. Krasnobaev, Gert Robel, Herbert Zeman). Berlin: Ulrich Camen, 1980, str. 353–384.

Studen, Andrej: Iz avanturizma v turizem. Nekaj drobcev o potovanjih in začetkih turizma v 19. stoletju. *Razvoj turizma v Sloveniji. Zbornik referatov. Bled 26.–28. 9. 1996* (ur. Franc Rozman, Žarko Lazarević). Ljubljana: ZZDS, 1996, str. 96–104.

Studen, Andrej: *Rabljev zamah: k zgodovini kriminala in kaznovanja na Slovenskem od 16. do začetka 21. stoletja*. Ljubljana: Slovenska matica, 2004.

Studen, Andrej: Vpliv železnice na potovalno kulturo ter začetke turizma v 19. stoletju. *Prispevki za novejšo zgodovino* 46, 2006, št. 1 (Kresalov zbornik), str. 51–64.

Svetovna zgodovina. Ljubljana: Cankarjeva založba, 1976.

Šemrov, Fr.: *Ljubljanska pošta. Zgodovinski opis ob 30. letnici njene stavbe*. Ljubljana: Obl. organizacija ptt. uslužbencev v Ljubljani, 1927.

Šenk, Baltazar Vladimir: *Kongres svete alianse v Ljubljani*. Ljubljana: Ljubljanska knjigarna, 1944.

Šorn, Mojca: Način preživljanja prostega časa meščanov Dunaja in Ljubljane od druge polovice 19. stoletja do 30.-tih let 20. stoletja. *Razvoj turizma v Sloveniji. Zbornik referatov. Bled 26.–28. 9. 1996* (ur. Franc Rozman, Žarko Lazarević). Ljubljana: ZZDS, 1996, str. 105–121.

Vodopivec, Peter: Prispevek k zgodovini mentalitete na Slovenskem v času bidermajerja. *Mednarodni kulturnozgodovinski simpozij Modinci 1990*, Köszeg 1990, Szombathely 1994, zv. 22, str. 79–101.

Žontar, Majda: Razvoj poštnega prometa na Slovenskem od podržavljenja leta 1722 do 1918. *Pošta na slovenskih tleh* (ur. Andrej Hozjan). Ljubljana: Pošta Slovenije, 1997, str. 98–176.

Žvanut, Maja: *Od viteza do gospoda*. Ljubljana: Viharnik: Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, 1994.

THE TRAVELLING HABITS OF LJUBLJANA'S ELITE IN THE FIRST HALF OF THE NINETEENTH CENTURY

Humanity has always travelled. All members of the clergy have travelled, be it prelates or ordinary priests. Military movements have been a constant. The road has belonged to beggars, vagabonds, actors, musicians, and, of course, merchants. Travellers—provided that they were not sovereigns, who had others to take care of the travel itinerary for them—had to make thorough preparations for the journey at home. At the beginning of the early modern period, the preparations were made slightly easier thanks to a number of travelogues that had become widely available to travellers. The importance of travelogues grew during the second half of the sixteenth century, when the education of young noblemen began to include cavalier journeys across Europe. These presented appropriately wealthy and educated bourgeois with an opportunity to serve as their travel companions. Although the companions were tasked with preparing for the journey, educating their proteges en route as well as with seeing to their financial and security matters, it was not

considered appropriate for the young noblemen to introduce them to sovereigns at courts that they visited on their tours. That was how bourgeois travel companions wove their social networks.

The eighteenth-century Europe witnessed the first female travellers (especially noble English women) who travelled with all the luxuries and without male accompaniment. This caused them many difficulties at the Austrian borders, where border officers denied them equal treatment. And even in general, foreign travellers often complained that road users in the Austrian Empire cared little about their noble status and would not move out of their way. In the eighteenth century, the mobility of the population of the Austrian monarchy grew to the extent that made the authorities uneasy. This development was largely owed to the declaration of Trieste and Rijeka as free ports. An increase in overland traffic, which prompted a series of novelties, also required, among other measures, regular road maintenance and the passing of at least essential road traffic regulations.

The letters that Franz Franz wrote to Baron Erberg between 1832 and 1840 cover a long--enough period and a sufficient number of persons to assess the continuity of travel behaviours of the then nobility and high bourgeoisie in Carniola. Because in the years described by Franz Franz, the travel conditions in Carniola improved compared to the previous periods, the letters leave the modern reader with an impression that the Carniolan elite moved about extensively in that time. People travelled for work, to school, or to do their shopping in Graz, Vienna, Trieste, or Rijeka. Frequent journeys made by the Illyrian governor to Klagenfurt led to the reorganization of the Illyrian kingdom by merging the gubernia of Carniola and Carinthia. Travels made by officials between provinces and towns were linked to their official promotions; in general, their relocations across the Austrian part of the monarchy were typical until the First World War. The relocations of military officers, too, depended on their promotion, and they also needed to inspect and control the military units under their command.

Another type of travelling were annual movements within the provincial boundaries: in spring and summer, noblemen moved from towns to their rural estates and then returned to towns for the autumn and winter. Noblemen that lived near Ljubljana often made their journey to the countryside and back in a single day. During summer, visits to spa resorts were also common.

Not seldom, noblewomen set out on their journeys to Vienna, Trieste, and Venice without male escort. Rather, they travelled in the company of their daughters or reliable elderly ladies. Still longer journeys and relocations were in store for military officers' wives, who were very independent. In addition, young noblemen and wealthy bourgeois undertook veritable grand tours. Thus, Franz Franz's letters inform the modern reader how the salesman Fidelis Terpinc enthused over long journeys, which he also made in the pursuit of his business. Count Blagaj embarked on an extensive journey to Wieliczka in modern Poland but had to turn back after five days due to his wife's frail condition.

When setting out on these journeys, travellers had to take account of poor roads, a partial solution to which was provided by the postal service with its fast coaches (*Eilwagen*). The introduction of rail transport gradually eliminated the hindrances to overland traffic—albeit at a later date, that is, after the death of Franz Franz, who therefore could not describe such developments in his letters.