

Cestni promet včasih

1) MULATJERA

Pot v krnsko pogorje,
nora, zvita priča, živ dokaz iz zgodovine -
nas, na veke zmešanih ljudi.

Mulatjera, pot, ki pelje
tja med skale, čez prepade in vrtače,
v kraje, kjer je NIČ
edino, kar živi.

Kaj nas je ljudi obsedlo, da sovraštvo smo sejali,
po prepadih, po vrtačah,
po vrhovih, živi skali?

Ni odgovora na to, ni in ga nikdar ne bo!

Ker neumnost je ljudi, da, brezmejna, se mi zdi!

Pa prepričan sem v to, da bi jutri spet bilo,
kot stoletja že nazaj, spet enako, bog ne daj!

Težka stvar je zgodovina, je nihče vse ne obvlada,
se ponavlja ista zgodba, kar človeštvo tu obstaja.

In, če imela bi ime, kot ga imajo druge ceste, bi pisalo tam na tabli, kaj
drugega kot:

POT NEUMNOSTI ČLOVEŠKE.



Prometna gneča med avstro-ogrsko
oskrbo čez prelaz Vršič leta 1917.

Janez Medvešek

Mulatjera je bila strma in ozka stara pot, po kateri so včasih tovorili blago s pomočjo mul ali konj. Kolona je bila sestavljena iz ene ali več živali, ki do hodile druga za drugo. Mulatjere najdemo večinoma v gorah. Večina mulatjer v Sloveniji je nastala v času prve svetovne vojne, ko je tukaj potekala soška fronta. To si bile vojaške poti, zgrajene z namenom oskrbe bojnih položajev na bojni liniji.

2) Tovorništvo

ISTRA:

Izdelke (vino, olje, med, ...) so vabili bližnje istrske in kranjske trgovce, predvsem kmete tovarnike (mussolati ali Cranzi), kakor so imenovali tovarnike, ki so prihajali v obalna mesta s konji, osli in tudi mušami, ki so od konca 13. do začetka 17. stoletja množično tovorili in nosili (spalanti) tudi svoje izdelke, pšenico, sušeno meso, kože, les, kovine, skratka vse, kar je primanjkovalo

istrskim mestom, pa ne le tem, saj so izdelki večkrat nadaljevali pot tudi na nasprotno stran obale Jadranskega morja.

Martin Krpan in angleška sol:

"V tem izrazu (angleška sol) se skriva najbrž ljudski spomin na celinsko zaporo za čas francoske Ilirije (1809–13), ko je bilo uvažanje angleškega blaga v naše kraje ostro prepovedano. Angleška sol je v naši povesti toliko kot tihotapska sol. Krpan je najbrž prenašal benečansko sol iz Kopra, ki je bila cenejša kot avstrijska sol iz tržaške okolice."



Pomemben dodaten vir dohodka je kmetom ob glavnih poteh prinašalo tovorništvo in prevozništvo ter vedno bolj razvita kmečka trgovina.



3) FURMANSTVO



Furmanstvo je prevažanje blaga in ljudi z vozovi in kočijami. Od konca 15. stoletja je bilo furmanstvo pomembna dejavnosti kmečkega prebivalstva. Najbolj je cvetelo v 18. stoletju, prej je prevladovalo tovorništvo.

Furmanstvo se je razvijalo na manjše in večje razdalje. Na večje razdalje se je furmanstvo odvijalo predvsem po velikih, furmanskih cestah od severa proti Jadranskemu morju. Ob njih so prevoznikom dajale zatočišče, hrano in počitek pa vprežnim živalim, številne furmanske gostilne z velikimi hlevi, v katerih je bilo prostora vsaj za 20 konj.

Na strmih klancih so uporabljali priprago za težke tovarne vozove, na katerih je bilo naloženo od 3,4 do 5,6 ton blaga. Posojanje konj ali volov za priprago je bilo za prebivalstvo dodaten vir dohodka. Vožnja je bila zelo odvisna od vremena in razmer na cesti, tovorni voz je potreboval za pot od Trojan do Trsta več kakor 50 ur vožnje.

Z izgradnjo železniških prog v 19. stol. se je bolj razvilo furmanstvo na krajše razdalje, zlasti za prevoz blaga in oseb do železniških postaj.

Furmanstvo je bila ena od najpomembnejših dejavnosti, s katero so se ukvarjali prebivalci ob stari cesarski cesti Dunaj-Trst in je posledično prispevalo k razvoju drugih dejavnosti, kot so lesna industrija, gostinstvo idr.

Prometne poti na Notranjskem so bile že od nekdaj gospodarsko in komunikacijsko pomembne, saj je bilo tu križišče v smeri od Trsta proti Ljubljani, Dolenjski in Zagrebu, Kočevskemu in proti Kvarnerju. Tako je bilo že v srednjem veku razvito tovarništvo, ki se je postopoma razvilo v furmanstvo (prevozništvo).

Glede na dolžino poti so ločili furmane na kratke razdalje (ti so vozili les iz gozdov, trajalo je lahko tudi cel dan), srednje razdalje (ves dan, lahko tudi del noči) in večje razdalje (tovor so pripeljali do trgovcev ali železniških postaj, pot je trajala tudi po teden dni in več). Slednje je prineslo tudi največ denarja.

Nazaj grede so furmani pripeljali moko in druge potrebščine za kmete, trgovce in peke. S plačilom za pot (furo) so nahranili konje, poskrbeli za podkovanje in voz, nekaj prinesli domov, drugo pa pustili v vaških gostilnah ob poti. Furmanstvo je predstavljalo pomemben vir dohodkov za lokalno prebivalstvo, saj se je okrog njega spletla zanimiva vez različnih dejavnosti od kovaštva, sedlarstva in kolarstva pa do gostinskih dejavnosti.

Po letu 1950 je furmanstvo zamrlo, saj je prevoz lesa prevzela gozdna lesna uprava, vozove s konji pa so počasi prevzeli avtoprevozniki z motoriziranimi vozili.