

Osnovna šola Antona Globočnika Postojna



JAMBORNA CESTA



Etnologija

Raziskovalna naloga

Blaž Vidmar, 9. a

Aleks Škrbec, 9.a

Anže Bazjako, 9.a

Mentorici: ga. Valentina Sever

ga. Romana Harmel

Postojna, 14. marec 2023

KAZALO

1. SEZNAM PRILOG	3
2. POVZETEK	4
3. UVOD	5
3.1. Predmet, namen in hipoteze raziskovalne naloge.....	5
4. TEORETIČNI DEL	6
4.1. Jamborna cesta	6
4.2. Lesena pošast.....	10
4.3. Priprganje	11
4.4. Furmanski vozovi.....	12
4.5. Pridelava oglja.....	13
4.6. Gostilne, mitnice in obrti	13
4.7. Furmanstvo med vojno.....	15
4.8. Projektiranje cest danes.....	15
5. EMPIRIČNI DEL.....	18
5.1. REZULTATI.....	23
6. ZAKLJUČEK.....	24
7. VIRI IN LITERATURA	25

1. PRILOGE IN KAZALO SLIK

Priloge: posebne informativne table Občine Postojna o Jamborni cesti.

Na maketi so fotografije s terena označene s številkami od 1 do 9.

Slika 1: Zemljevid jamborne ceste

Slika 2: Informativna tabla občine Postojna

Slika 3: Primerjava Jamborne ceste (levo) in današnje ceste (desno). Na maketi označena s številko **1**.

Slika 4: Jamborna cesta od Studenega proti kozolcu, Na maketi označena s številko **2**.

Slika 5: Ena najlepših avstrijskih trgovskih jadrnic, Beechdale

Slika 6: Replika jambora pri kozolcu. Na maketi označena s številko **4**.

Slika 7: Prevažanje jambora na furmanskem prazniku

Slika 8: Jamborna cesta pri kozolcu pri Belskem. Na maketi označena s številko **3**.

Slika 9: Lepo viden usek trase Jamborne ceste med repliko jambora in Landolom. Na maketi označena s številko **5**.

Slika 10, 11: Izdelana maketa

Slika 12: Trasa današnje ceste proti Bukovju z ovinki in klanci. Na maketi označena s številko **6**.

Slika 13: Križišče v Landolu, desno jamborna cesta, levo današnja cesta. Na maketi označena s številko **7**.

Slika 14: Križišče v Landolu, desno jamborna cesta, levo današnja cesta. Na maketi označena s številko **8**.

Slika 15: Jamborna cesta od Landola proti Razdrtemu. Na maketi označena s številko **9**.

Slika 16: Jamborna cesta na ravnini, kjer je že skoraj izginila (pogled proti Nanosu).

2. POVZETEK

Jamborna cesta je stara trgovska pot, po kateri so vozili les za ladje v Trst in druga pristanišča severnega Jadrana. Ime je dobila po dolgih jamborih, ki so jih vozili po tej poti. Domačini jo poznajo kot rimsko, staro ali lesno cesto. Takratna cesarska cesta je vozila čez ride v Postojno. Jamborna cesta pa je bila položnejša, manj ovinkasta in s tem bolj primerna za prevoz ladijskih jamborov. Potekala je od Planine do Razdrtega, čez vasi pod Goro in Nanosom. Omogočala je veliko dejavnosti in obrti ob cesti: mitnice, gostilne, pripreganje, furmanske hiše, ki so nudila prenočišča in različne obrti (izdelovalci vozov, kovači, kolarji). Po tej trgovski cesti se je poleg lesa trgovalo tudi s senom, ogljem in poljščinami. V eksperimentalnem delu je raziskovalce zanimala primerjava trase Jamborne ceste (včasih) in današnje obstoječe ceste. S pomočjo makete so ugotovili, da sta trasi različni. Izkazalo se je, da je Jamborna cesta izbirala položnejše in bolj ravne dele. Jamborna cesta je del naše zgodovine in kulturne dediščine zato je prav, da se jo večkrat omenja in raziskuje.

Ključne besede: cesta, les, furmani, maketa

Abstract/Summary:

Mast road is a name given to an old commercial route along which shipbuilding wood was transported to Trieste and other ports of the northern Adriatic. It is called so because of the long masts that were transported along this route. The locals know it as a Roman, Old or Woody road. At the time, the Imperial Road ran from Planina to Postojna. However, this road was winding and thus unsuitable for masts transportation. Mast road was less steep and winding and more suitable for transporting shipping masts. It ran from Planina to Razdrto, across villages under Gora and Nanos. It allowed for many activities and trades along the road: toll booths, pubs, harnessing, cartman houses, which offered accommodation, and various trades (wagon making, blacksmiths, and wheelwrights). In addition to wood, hay, charcoal and crops were also traded along this commercial road.

In the experimental work, the researchers were interested in comparing Mast Road route from the past and the existing road today. Using the model, they found that the paths were different. It turned out that the Mast Road chose less steep and straighter parts. The Mast Road is part of our history and cultural heritage and thus rightly mentioned and explored several times.

Keywords: road, wood, cartmen, model

3. UVOD

Gospa Valentina Sever je predlagala za raziskovalno nalogo temo Jamborna cesta. Že naslov nas je pritegnil. Javili smo se, kljub temu da nismo vedeli veliko o tem. Mentorica nama je posodila knjigo *Po Jamborni cesti ... v mesto na Peklu*, ki naj bi bil najin glavni vir. Čez čas smo začeli prebirati knjigo in zbirati podatke s spleta in ostalih knjig.

Najprej nas je seveda zanimalo, kaj sploh je Jamborna cesta. Kje je potekala, zakaj so jo uporabljali, zakaj je bila tako pomembna, kaj pomenijo izrazi pripreganje, furman, prema ...

Kasneje smo se lotili tudi raziskovalnega dela. Za začetek smo se vprašali, kaj sploh hočemo izvedeti. Cilj te naloge je ugotoviti kje je potekala jamborna cesta, ali je potekla po današnji trasi ceste ali ne. Kako je teren vplival na potek trase jamborne ceste in današnje ceste.

Miroslav Pahor in Ilonka Hajna sta leta 1978 pričela raziskovati pozabljeno delno zamočvirjeno in uničeno prometno žilo, ki je bila svoj čas tako živahna ter prometna – staro rimsko cesto, imenovano tudi Jamborno cesto. Obiskala sta 12 vasi in izprašala 89 pripovedovalcev. Na podlagi spominov vseh teh ljudi sta napisala knjigo *Po Jamborni cesti ... v mesto na Peklu*, ki jo je leta 1981 izdala Prešernova družba v Ljubljani. Ta knjiga je predstavljala osnovo za to raziskovalno nalogo.

3.1 Predmet, namen in hipoteze raziskovalne naloge

Namen naloge je primerjati traso jamborne ceste in današnje ceste. Postaviti si želimo vprašanje, zakaj je jamborna cesta uporabila drugačno traso in pot kot cesta, ki jo uporabljamo danes.

Predmet naloge so prometne značilnosti nekdanjih in današnjih cest ter povezanost naravnih in družbenih pogojev za obstoj določene poti oz. ceste.

Hipoteze:

1. Prevoz jamborov je bila dolga kompozicija. Predvidevamo, da je jamborna cesta izbirala bolj ravne in položne dele pokrajine.
2. Furmani so potrebovali tudi oskrbo po poti. Predvidevamo, da so se peljali skozi večje vasi z gostilnami, kovači...

4. TEORETIČNI DEL

4.1. Jamborna cesta

Jamborna cesta je bila včasih ena najpomembnejših trgovskih poti. Pa ne le v Sloveniji – tudi za Italijo, Hrvaško in celo Avstrijo je bila zelo pomembna. Njen glavni namen je bil prevoz lesa v ladjedelnice v Trstu in Benetkah ter celo za gradnjo Benetk.

Izraz Jamborna cesta se nanaša na cestno povezavo med Planino in Razdrtim, čez vasi pod Goro ter Nanosom. Ime Jamborna cesta je prišlo iz osrednje Slovenije. Domačini pa cesto poznajo kot rimsko, staro ali lesno cesto. Je najstarejša prometna povezava čez znamenita Postojnska vrata, ki predstavljajo relativno širok, nizek in strateško pomemben prelaz s severnega Jadrana v Srednjo Evropo. Bila je alternativa tako imenovani cesarski cesti čez planinske ride v Postojno. V primerjavi z njo je bila trasa Jamborne ceste položnejša, manj ovinkasta in s tem bolj primerna za prevoz ladijskih jamborov.

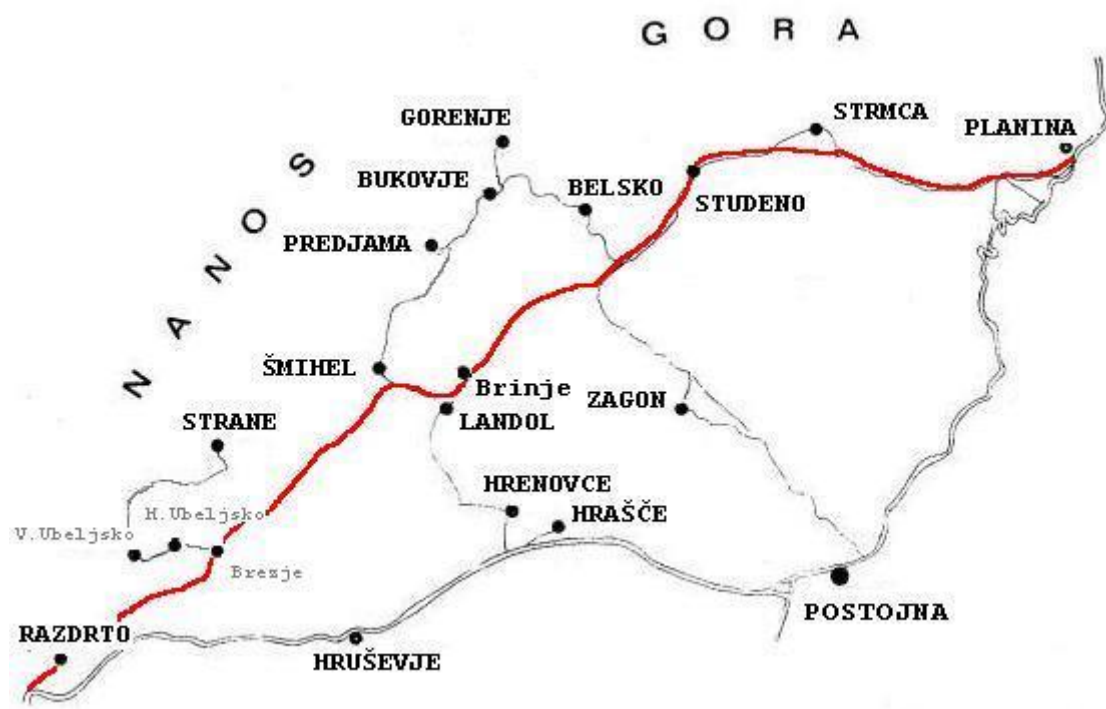
Kje pa je potekala Jamborna cesta? Desno od ceste, ki pelje iz Planine preko Grabna, mimo Strmce na Studeno in od tod mimo belškega križišča, čez Vrhe v Landol in dalje v Razdrto. Leži v gorati pokrajini, kjer dominirata Gora in Nanos. Od tod tudi ime krajev Podgura.

Pokrajina sama je reliefno precej razgibana, v svojem južnem delu pa toliko položna, da so jo rimski graditelji cest s pridom izkoristili. Zgodovinsko so zanimivi tudi kraji v tej pokrajini – vasi Strma, Studeno, Belsko, Bukovje, Gorenje, Predjama, Landol, Šmihel, Brezje, Malo Ubeljko in Veliko Ubeljko ter Strane, vse do Razdrtega.

Danes poteka večina prometa mimo Postojne čez Ravbarkomando (610 m), kjer se stikajo stara cesta, avtocesta in železnica med Ljubljano in Trstom. Glavna prometnica čez prelaz pa je nekdanja potekala po stranskih dolinah pod Nanosom in Goro. Tam so cesto zgradili že Rimljani, kasneje pa jo poznamo predvsem pod imenom Jamborna cesta, po kateri so furmani vozili dolge jambore ter drug ladijski les v pristanišča severnega Jadrana. Ladjedelci so ob Jamborni cesti pod Nanosom in Goro našli vse, kar so potrebovali za izgradnjo lesenih ladij. Jelke so sekali za jambore in notranjo ogrodje ladij, hrastov les pa so potrebovali za kobilice, ladijska rebra, ograje, ostenje, dno in stebre.

S to temo se ukvarja tudi Andreja Penko, arheologinja in avtorica knjige *Naše Korenine*, domačinka iz Studenega. Poudarja, da so bili kraji okrog Nanosa v preteklosti ob poteh, ki so vodile iz notranjosti proti morju, zato so imeli pomembno strateško lego.

Na spodnji sliki si lahko ogledate, kako je potekala Jamborna cesta – od Planine do Razdrtega.



Slika 1: Zemljevid jamborne ceste (Turistično društvo Pudgura, 2023)



Slika 2: Informativna tabla občine Postojna (Občina Postojna, 2023)



Slika 3: Primerjava Jamborne ceste (levo) in današnje ceste (desno) pri vasi Strmca. Na maketi označena s številko 1. (Anže Bazjako, 2023)

Ravno po tej stari rimski cesti je potekal tako živahen promet, predvsem lesa, za potrebe ladjedelnic. Beneška poročila iz 15. in 16. stoletja govorijo, da so bili naši kraški vrhovi obraščeni z velikimi bukvami ter hrasti. Kljub temu da marsikdaj očitajo Habsburžanom, da so slabo gospodarili z gozdovi, je popolnoma jasno, da je večina lesa odhajala v Benetke. Hrastovi gozdovi so segali do obronkov Nanosa in ob njem vsaj do Landola ter Šmihela. Od tod dalje pa so rasle jelke in bukve, o katerih sicer ni poročil, ki pa so jih Benetke prav tako potrebovale kot hrastova drevesa. Dokaz o izvozu lesa je tudi cesarski dekret iz leta 1717. S tem dekretom je Karl VI. prepovedal izvoz za gradnjo ladij primerne lesa, torej predvsem hrasta in jelke, ki se naj prodaja avstrijskim ladjedelnicam za potrebe mornarice. Iz dekreta izvemo, da naš les ni šel samo v Benetke, temveč prav tako v Lizbono na Portugalskem. K temu so pripomogli tudi ljudje ob Jamborni cesti. Tako je zgodovina teh krajev predvsem zgodovina gozdarstva. Na tem območju je bilo dokaj razvito tudi kmetijstvo, saj je bilo glede na poseljenost krajev kar precej kmetij. Viri iz 16. in 17. stoletja so sicer bolj skopi. Zapisano je, da je kmet Semen Galle iz

Studenega trgoval s Trstom, prav tako je zapisano, da je stiški opat leta 1547 zastavil 7 kmetij v Strmci, 10 kmetij v Stranah in 12 kmetij v Studenem.

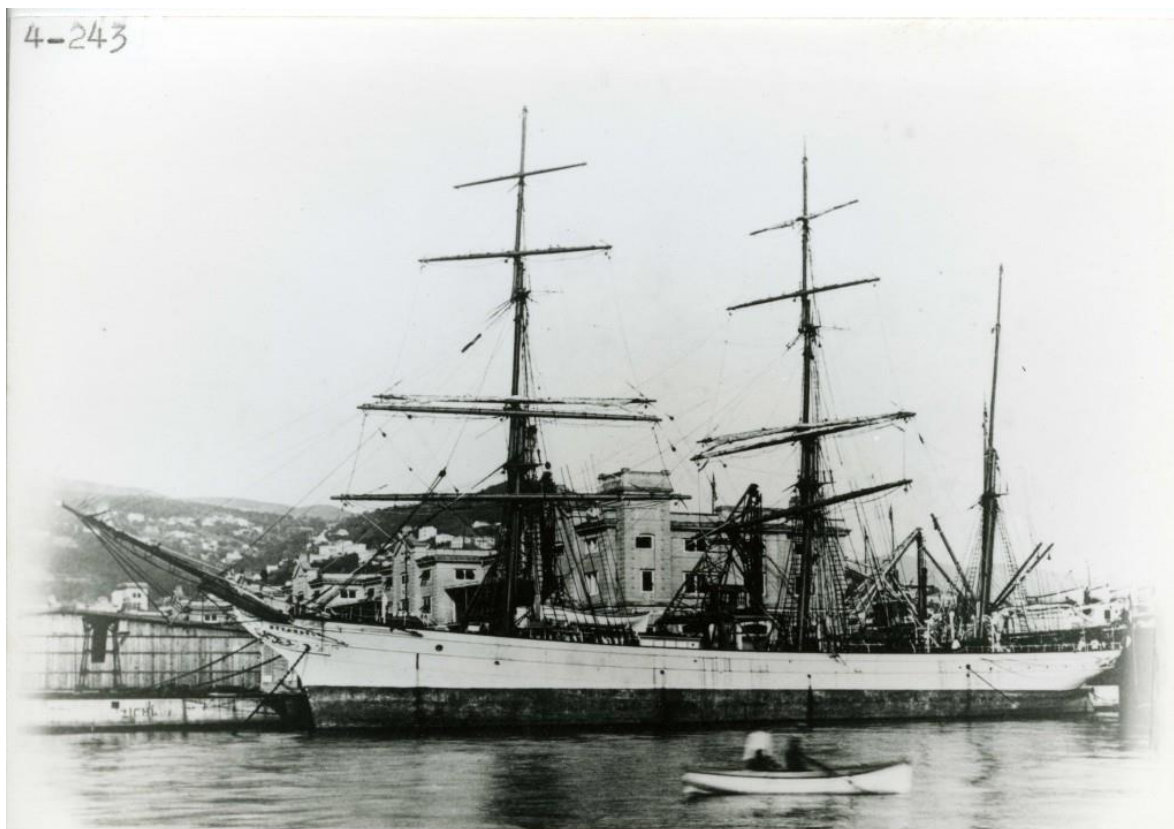
V pisnih virih se omenja, da se je po tej cesti vozilo jambore tudi iz drugih krajev Slovenije, tako iz Gorenjske, Dolenjske kot drugi delov. Tako je nek kmet iz Ljutomera pripovedoval, da so nekoč vozili v Trst les, dolg 22 m in opisal težave, ki so jih imeli na poti – trojanski klanec, vrhniški klanec in klanec pri Planini.



Slika 4: Jamborna cesta od Studenega proti kozolcu. Na maketi označena s številko 2.
(Anže Bazjako, 2023)

4.2. Lesena pošast

Najdaljši jambor, ki je kadarkoli potoval po starodavni Jamborni cesti, je bil težak približno 9 t in je meril 64 m – skupaj z vprego pa kar 78 m. Leta 1894 ga je naročil slovenski tržaški ladjar Jazbec za svojo ladjo Beechdale. Za tiste čase je bil prevoz jambora pravi logistični podvig. Iz Rakitne v Trst ga je pripeljal kmet Opeka, ki ga je do morja vozil deset dni. Voz z jamborom je vleklo osem parov konj, na nekaterih delih pa so pripravili še več živali. Več o tem bomo napisali še kasneje. Zaradi dolžine tovora so morali posekati celo en hišni vogal. V spominu domačinov je jambor ostal kot »lesena pošast«. Ladja Beechdale je bila ena najlepših avstrijskih trgovskih jadrnic. Po Sredozemskem morju je plula skoraj celo stoletje.



Slika 5: Ena najlepših avstrijskih trgovskih jadrnic, Beechdale (Pahor, 1981)

Turistično društvo Pudgura je repliko jambora prvič postavilo leta 2006, drugo pa leta 2014. To repliko smo si tudi ogledali. Med vasjo Studeno in Landolom stoji kozolec, ob katerem lahko vidite repliko jambora.



Slika 6: Replika jambora pri kozolcu. Na maketi označena s številko 4. (Aleks Škrbec, 2023)

4.3. Pripreganje

Pri premagovanju strmih klancev so si furmani pomagali s pripreganjem (forajtanjem) dodatnih živali, ki so pomagale povleči tovor navkreber ali ga zavirati pri spuščanju. Priprežne storitve so opravljali domačini, ki so bili lastniki vprežnih konj, volov in krav. Zaradi velikih potreb po pripregah so se s tem ukvarjali gostilničarji in kmetje, pa tudi ženske ter otroci. Kljub temu je bilo treba na priprego včasih čakati celo dopoldne. Ob Jamborni cesti sta bila težavnejša odseka, kjer je bila priprega vedno nujna – med Planino in Strmco ter nad Razdrtim. Na manjših klancih so si furmani pomagali med seboj in tako prihranili denar. Pri prevozih dolgih jamborov je bilo pripreganja še več, saj so priprege morali uporabljati tudi za težavnejše ovinke v vaseh in gozdovih. Na Jamborni cesti so pripregali predvsem Planinčani. Iz nemške

besede *zu faren* naj bi izvirala tudi današnja pogovorna oznaka čufarji, s katero Postojnčani označujejo prebivalce med Planino in Cerknico.

Za jambore so bile primerne lepo raščene jelke, ki so merile med 30 in 40 m. Če je šlo na pot več vozov, so za prevoz potrebovali posebno dovoljenje. Večina jamborov je bila namenjena ladjedelnici v Benetkah in Trstu. Po jamborni cesti so jih vozili v Trst še po 1. svetovni vojni.

4.4. Furmanski vozovi

Furmanski vozovi so bili leseni in deloma okovani. Kolarji in kovači so jih izdelovali po naročilu glede na želje ter finančne zmožnosti naročnika. Leseni deli so bili premazani z lanenim oljem, ki je preprečevalo gnitje in preperevanje. Pogosto so bili okrašeni z žlebiči, na posebno željo pa tudi pobarvani, najpogosteje v zeleno. Nepogrešljiva oprema vsakega voza sta bila vedro za napajanje živine in prična – predal za furmanovo opremo. Za različne vrste tovara so obstajale različne vrste vozov. Za prevoz sena in stelje so uporabljali lojtrnike. Razsuti tovor in tekočine so vozili v trugah ali sodih. Za prevoz lesa so služili parizarji in tajsli. Posebna oblika vozov so tudi snežne sani.

Jambore so vozili na vozovih, pri katerih so zadnjo premo ločili od prve in jo pomaknili nazaj, da se je teža jambora porazdelila na obe premi. Če so bili jambori daljši od 30 m, so v sredini dodali še eno ali dve premi.



Slika 7: Prevažanje jambora na furmanskem prazniku. (Turistično društvo Postojna, 2022)

4.5. Pridelava oglja

Tudi prebivalci teh krajev so izkoristili trgovino z lesom in si na ta način pomagali preživeti. Postavili so mitnice, gostilne, trgovali z lesom in lesenimi ter kmetijskimi pridelki. Odpadli les, ki ni bil primeren za ladjedelnice, so razžagali in vozili v Trst ter Postojno za kurjavo. Ker je ostalo še vedno veliko odpadkov – drevesnih vrhov in vej, so lastniki gozdov to zbrali ter »kuhali« oglje. Žgali so ga na vsem območju Nanosa in Gore, od Malega Ubeljskega do Strmce, v posebnih ter firštovih gozdovih, kajti tudi firšt je gledal, da se je les kar najbolj izkoristil. Ogljarjev v Nanosu je bilo veliko. Prihajali so iz Čičarije, Istre, Furlanije in Italije. S seboj so prinašali svoje šege in navade, svoj način prehrane, predvsem pa veliko revščino, saj so prihajali iz najrevnejših krajev, ki si jih lahko zamislimo. Čeprav ni natančnejših podatkov, pa tudi domačih ogljarjev ni bilo malo. V Šmihelu zatrjujejo, da je imela svoje kopišče vsaka hiša. Čeprav je to verjetno pretirano, pa kopišč zagotovo ni bilo malo. V Stranah in Gorenju je bilo podobno. V Bukovju, Studenem in obeh Ubeljskih so žgali oglje nekateri vaščani. V vaseh Landol in Belsko o ogljarjih ni zapisano nič, pa so tudi tukaj verjetno bili glede na veliko količino posekanega lesa. Oglje ni bilo cenjeno samo v ladjedelnicah, kjer so ga potrebovali za različne namene, ampak tudi kot pogonsko gorivo. Prav tako so ga prodajali kot gospodinjsko kurivo.

Oglarsko delo je bilo zelo naporno. Znositi na kup 100 m³ drv, jih nasekati in smotrno zložiti, to je terjalo nekaj zelo napornih dni dela. Ko je bilo oglje kuhano, ga je bilo treba razkriti, ohladiti in naložiti na vozove ter po strmih cestah zvoziti do vasi. Tudi to je bilo zelo naporno in zahtevno. Za to so rabili poklicne furmane na kratke razdalje – seveda samo tujci, ker so domačini to naredili sami s pomočjo drugih sovaščanov zaradi manjših stroškov. Poleg lesa in sena je bilo na tem območju oglje najpogostejši prodajni artikel.

4.6. Gostilne, mitnice in obrti

Posledično je bilo na tem območju v takratnih časih tudi veliko gostiln, saj so jih potrebovali furmani za počitek in sprostitev. V njih je bilo veliko kvartaških miz in ni bilo malo primerov, da je tu kdo zakvartal vse svoje premoženje. Tako so furmani zapravili zaslužen denar, konje, vole, vozove, pa tudi zadolžili so se nekateri. Dolgove je bilo težko plačati. Najprej je šla živina s hleva, nato se je zmanjšalo posestvo, pa tudi »na boben« je kdo prišel. Temu je sledila tudi izselitev. Takšnih primerov sicer ni bilo veliko, je bilo pa veliko furmanov vdanih pijači. Na poti pa so furmane čakale tudi druge pasti. Tako je bilo furanje takrat precej nevarno in so ga opravljali lahko samo moški. Veliko je bilo cestnih napadov. Brez lesa, Trsta in drugih pomorskih krajev pa furmani in kmetje v teh krajih niso mogli živeti. Toda brez svojega pomorstva, brez potreb po lesu, brez komisijonov, tudi Trst ne bi pomenil nič. Furmani so bili torej vez med Trstom in istrskimi mesti ter podgurskimi in podnanoškimi kmeti.

V Landolu smo videli tudi staro mitnico. Leta 1304 se prvič omenja mitnica v Landolu, ki je bila stalno na istem mestu in katere stavba še danes stoji. Furmani so tu plačevali cestnino vsaj do konca 18. stoletja.

Razvijala se je tudi obrt. Večina obrti je bila sicer vezana na domače potrebe, izkoristili pa so tudi potrebe furmanov oz. potrebe prehodnega prometa. Tedaj so bile vasi na tem območju tudi veliko bolj obljudene, kot so danes. Družine, v katerih je bilo od 8 do 11 otrok, niso bile redke, redkejše so bile družine z manj otroki. Tudi zaradi tega je bila obrt še kako potrebna. Tako so bili tukaj krojači, čevljarji, mizarji in štramacarji, kakor tudi obrtniki, ki so skrbeli za prometna sredstva. Pa tudi tesarji in oglarji. Obrti, potrebne za promet, so bile predvsem v vaseh ob cesti. Družinske obrti so prehajale od očeta na sina in tako naprej. Tako je bilo na tem območju izdelanih veliko število vozov in drugih delov opreme. Opravljali so kolarsko delo, izdelovali okovje, predvsem v Strmci. Bilo je tudi veliko kovačev. Tu so bili še sedlarji, tesarji, košarji, vilarji in grabljarji, mizarji, čevljarji, krojači, šivilje. Razvila se je mlinarska obrt. Najvažnejše tržno blago pa je bila živina. Živina ni bila zgolj tržno blago, temveč so jo redili bolj kot prometno sredstvo, saj so tukaj redili predvsem vprežno živino.

Poleg vsega pa so bile predmet trgovine tudi poljščine. Najpogosteje sta omenjena fižol in krompir, tudi »kisava«. Le-to so prodajali predvsem v Postojno, saj je bila najbliže. Poleg tega so prodajali tudi korenje, glave zelja, pa tudi kak zaboj jabolk ali hrušk. Trst je vse to pokupil. Če niso mogli prodati na debelo, so pa na drobno.

Med prvo svetovno vojno je bilo na tem območju veliko vojaštva. Oglasilo se je pomanjkanje. Kot uspešno blago se je takrat pojavil fižol. Tako so v letih od 1916 do 1918 fižol »tihatapili« tržaškemu prebivalstvu. Zraven so dodali še kakšno vrečo krompirja in zelja. Vendar tega ljudje niso jemali kot »črnoborzijanstvo«, saj so bili tam tudi Slovenci. Skoraj vsaka hiša ima sorodnike v Trstu. V bistvu so jim pomagali. Zraven pa so peljali še za ostalo prebivalstvo. Plačali so sicer dobro, vendar zaslužek je bil majhen. Če je denarja kaj ostalo, ga je požrla vojna inflacija. Šlo je v bistvu za golo preživetje.

Po prvi svetovni vojni se je trgovina usmerila predvsem v Postojno. Tam se je naselila italijanska »gospoda« (občinski, davčni, sodni uradniki, oficirji in financarji, vojaška policija).

4.7. Furmanstvo med vojno

Jamborna cesta vodi čez strateško pomembna Postojnska vrata, zato so po njej pogosto korakale vojske in ropotali vozovi z vojaško opremo. V času vojn so bili furmani pogosto mobilizirani s svojimi vozovi in vpregami vred. Med številnimi vojnam v zadnjih nekaj stoletjih je prevoznništvo najbolj zaznamoval čas Napoleonovih vojn. Ustno izročilo govori o tem, da so morali mobilizirani furmani voziti tako hitro, da so konji mnogokrat kar popadali na tla. Francozi so v času kratke okupacije sicer izboljšali ceste in uvedli sodobnejše prometne predpise. Pozimi so ceste označevali z visokimi palicami, uvedli so obcestne kamne in obvezno smer vožnje po desni strani.

Med 1. svetovno vojno se je zaradi bližine Soške fronte močno povečala potreba po žaganem lesu. Les za potrebe vojske so iz gozdov do prvih žag vozili tudi ruski vojni ujetniki.

4.8. Projektiranje cest danes

Razvrstitev cest glede na vrsto terena

Relief terena vpliva na težavnost izgradnje oziroma vpliva na izbiro trase na kateri bodo zgradili cesto. Tereni, na katerih se projektirajo javne ceste, so razvrščeni na: ravninske, gričevnate, hribovite in gorske.

Ravninske ceste so tiste, kjer je lahko izbrati traso, imajo krivine (zavoje) z velikimi radiji. Zanje so značilni tudi blagi vzponi. Pri gradnji takih cest ne potrebujemo veliko poseganja v teren.

Ceste v gričevju so na valovitem terenu z nagibi pobočij. Povprečna nadmorska višina terena se giblje okoli 300 m nad morjem. Višinske razlike na 1000 m ceste pa dosežejo tudi 70 m. Zanje so značilne krivine z manjšimi radiji in vzponi so bolj strmi.

Ceste v hribovitem terenu imajo večje nagibe pobočij, so na večji nadmorski višini (do 500 m). Višinska razlika na 1000 m ceste se giblje med 70 in 150 m. Za takšne ceste so značilni večji vkopi in nasipi, krivine (zavoji) so ostrejši. Pogosti pa so tudi mostovi, viadukti, podporni zidovi, itd.

Ceste v gorskem terenu so na nadmorski višini več kot 500 m. Izbira trase je vsiljena, trasa je težavna. Tovrstne ceste imajo krivine z minimalnimi radiji. Pogosti so objekti kot so mostovi, predori, viadukti, podporne konstrukcije. Potrebno je tudi umetno razvijanje trase (serpentine).

Funkcije cest

Ceste so razvrščene glede na njihovo prometno funkcijo. Delimo jih na *daljinske ceste*, *povezovalne ceste*, *zbirne ceste* in *dostopne ceste*.

Daljinske ceste povezujejo druge daljinske ceste v državi in v tujini. Medsebojno povezujejo regionalna središča z veliko prometa. Sem spadajo avtoceste, hitre ceste in glavne ceste I. reda.

Povezovalne ceste med seboj povezujejo regionalna središča z naselji in mestnimi predeli. Pod to skupino spadajo glavne ceste II. reda in regionalne ceste I. reda.

Zbirne ceste povezujejo povezovalne ceste z občinskimi središči, manjšimi naselji ali mestnimi četrtmi. Te ceste skupaj z dostopnimi cestami zagotavljajo povezave. Sem spadajo regionalna cesta II. in III. reda in razne lokalne ceste.

Dostopne ceste pa povezujejo manjša naselja in primestna naselja z občinskimi ali mestnimi središči. Skupaj z zbirnimi cestami zagotavljajo povezave. Pod kategorijo dostopnih cest pa uvrščamo javne poti in tudi lokalne ceste.

Posebnosti cest

Razširitev vozišča v krivini

Pogosto mora biti vozišče v ovinku razširjeno, da lahko vozila krivino različnih dimenzij varno speljejo. Vozišče se lahko razširi na notranjo stran krožnega loka, na obe strani ali pa na zunanjo stran. Prehod z nerazširjenega na razširjeno vozišče moramo izvršiti postopno.

Serpentina

Serpentine gradimo v težkem gorskem terenu, kjer je potrebno premagovati velike višinske razlike in kjer je omejena možnost gradnje dvopasovne ceste. Pri nas lahko serpentine opazimo na stari dvopasovni cesti v smeri proti morju, nad Planino, ter na cesti v Črni kal.

Vrste voziščnih konstrukcij

Poznamo:

- **Fleksibilne voziščne konstrukcije** (makadamske konstrukcije, konstrukcije z asfaltno površino) in
- **Toge voziščne konstrukcije** (betonska voziščna konstrukcija)

Nevezana gramozna vozišča

Med nevezana gramozna vozišča štejemo makadamsko vozišče. V današnjem času jih gradimo le kot gozdne ceste in ceste z malo prometa. Sestavljena so iz dveh ali več plasti drobljenca, ki se manjša od spodaj navzgor. Izdelava takih vozišč ni draga, ampak ob gostejšem prometu hitro propadejo.

Asfaltna vozišča

Taka vozišča so sestavljena iz plasti asfalta in nosilnih slojev (pod asfaltom), vezanih z bitumnom in mehansko utrditvijo. Asfaltna vozišča se dandanes uporabljajo za veliko večino cest.

Betonske voziščne konstrukcije

Namenjene so za vozne površine kjer je veliko prometa in sicer pri izgradnji avtocest, letaliških stez, predorov (Gregorač, 2018)...

Po učbeniku bi jamborna cesta spadala med ceste v hribovitem svetu in povezovalne ceste. Glede vrste voziščnih konstrukcij pa med fleksibilne voziščne konstrukcije in nevezana gramozna vozišča.

5. EMPIRIČNI DEL

Izdelali smo maketo pokrajine s pomočjo spletne strani Geopedia (relief in satelitski posnetek), na terenu smo fotografirali dele ceste, fotografije oštevilčili in locirali na maketi.



Slika 8: Jamborna cesta pri kozolcu pri Belskem. Na maketi označena s številko **3**.
(Aleks Škrbec, 2023)



Slika 9: Lepo viden usek trase
Jamborne ceste med repliko jambora in Landolom. Na maketi označena s številko 5.





Slika 10, 11: Izdelana maketa. (Valentina Sever, 2023)



Slika 12: Trasa današnje ceste proti Bukovju z ovinki in klanci. Na maketi označena s številko 6. (Blaž Vidmar, 2023)



Slika 13: Križišče v Landolu, desno jamborna cesta, levo današnja cesta. Na maketi označena s številko **7**. (Blaž Vidmar, 2023)



Slika 14: Križišče v Landolu, desno jamborna cesta, levo današnja cesta. Na maketi označena s številko **8**. (Blaž Vidmar, 2023)



Slika 15: Jamborna cesta od Landola proti Razdrtemu. Na maketi označena s številko 9. (Blaž Vidmar, 2023)



Slika 16: Jamborna cesta na ravnini, kjer je že skoraj izginila (pogled proti Nanosu). (Anže Bazjako, 2023)

5.1. REZULTATI

S pomočjo makete in opazovanja (ter fotografiranja) na terenu smo ugotovili, da je bila trasa jamborne ceste načrtno speljana po položnejšem in manj ovinkastem terenu. Tak teren so namreč potrebovali za prevoz tako dolgih tovorov kot so bili jambori, ki so bili dolgi 60 m in več. Kasneje je bila zgrajena na nekaterih delih nova cesta, ki je nekje povezovala še druge kraje (npr. Bukovje, Gorenje) in je zaradi avtomobilov, ki so bili zmogljivejši in krajši, ubrala pot po bolj strmem terenu in bolj ostrimi ovinki. Večja težava je bila včasih in tudi danes premagovanje razlike v višini med Planino in Lohačo, saj je cesta včasih in danes na podobnem mestu.

Smo pa prepričani, da jambora in vprege, ki sta bila skupaj dolga 78 m, danes ne bi pripeljali po današnji trasi ceste, saj je preveč ovinkov in strmih klancev. Glej fotografijo 6.

Po pregledu učbenika za gradnjo cest smo ugotovili, da bi danes uporabljali tudi drugačne materiale, stroje in matematiko za izgradnjo ceste za prevoz tako težkih in dolgih tovorov.

6. ZAKLJUČEK

Izdelovanje raziskovalne naloge je bilo zabavno in hkrati izredno zanimivo. Med tem ko smo raziskovali, smo se naučili in izvedeli veliko novega. Pri teoretičnem delu smo se najbolj opirali na knjigo *Po Jamborni cesti ... v mesto na peklu*. V veliko pomoč so nam vseskozi bili mentorici, gospa Valentina Sever in Romana Harmel ter najini starši.

Z zanimanjem smo si ogledali posnetke oddaj na TV Slovenija in Kolot o Jamborni cesti. V teh dokumentarnih oddajah je prikazano, kako so vozili te jambore in kako je potekalo življenje ob tej cesti.

Največ pa smo izvedeli preko dela na samem terenu in izdelovanju makete.

1. hipotezo lahko potrdimo. Med izdelavo makete smo ugotovili, da se je jamborna cesta vila po najbolj položnem delu, klancev in ovinkov se je čimbolj izogibala zaradi dolgih tovorov, to je bilo jamborov. Danes bi cesto za tako dolge tovore verjetno speljali po podobni trasi. Po današnji trasi ceste jamborov dolgih več kot 60 m ne bi zmogli pripeljati.
2. hipotezo lahko tudi potrdimo. Cesta je bila speljana skozi večje vasi, to so Planina, Studeno, Landol in Razdrto. Tam so se furmani oskrbovali z dodatnimi živalmi, kolarji, kovači, sedlarji, tesarji...

Jamborna cesta nam je bila zelo zanimiva, ker živimo na njeni poti in se po nekaterih delih ceste vozimo vsak dan. Težko pa si predstavljamo, kako so vozili tako dolge jambore z živalmi mimo vseh ovir in težav.

V nadalje bi lahko raziskovali celotno jamborno pot, ki se je začela že v gozdovih okrog Rakitne in končala v Trstu. Tudi tam se verjetno trasi prejšnje in današnje ceste razlikujeta ter kakšni so bili razlogi za to.

7. VIRI IN LITERATURA

- Pahor, M. in Hajna, I., *Po jamborni cesti ... v mesto na peklu*. Ljubljana. Prešernova družba, 1981
- Dediščina furmanstva. Splet: <https://www.youtube.com/watch?v=iobZnu-6HwQ>, (10. 2. 2023)
- Penko, A., *Naše korenine*. Vrhnika. Galerija 2, 2007
- Gregorač, V., *Osnove projektiranja cest in voziščne konstrukcije : učbenik za modula Gradbeni inženirski objekti (Ceste) in Projektiranje gradbenih inženirskih objektov (Projektiranje cest) v programu Gradbeni tehnik*, Podsmreka, Pipinova knjiga, 2018
- Turistično društvo Pudgura. Splet: http://www.pudgura.com/index.php?option=com_content&view=article&id=16&Itemid=32 (14. 2. 2023)
- Zavadlav, S., *Po jamborni cesti med furmane in kontrabante*. Splet: <http://www.primorske.si/Primorska/Srednja-Primorska/Po-Jamborni-cesti-med-furmane-kontrabantarje-in-ja.aspx> (10. 2. 2023)
- Furlanič Kalc, L., *Jamborna pot jih povezuje*. Splet: <http://www.primorske.si/Novice/Srednja/Jamborna-pot-jih-povezuje> (20. 2. 2023)
- Turistično društvo Postojna. Splet: <https://tdpostojna.si/furmanski-praznik> (15. 12. 2022)
- Občina Postojna. Jamborna cesta. Splet: <http://arhiv.e-obcina.si/postojnaArhiv/arhiv.postojna.si/tiskajd19e.html?id=3922> (26. 1. 2023)

Priloga:

Posebni informativni tabli občine Postojna o Jamborni cesti (skupaj jih je 18)

