

Vpliv gradnje Osimske ceste na prebivalce Goriških Brd

Tanja Gomiršek

Abstract: The paper highlights the problems the inhabitants of Goriška brda region faced after the end of the second world war with the border line closing their road connections and the connections with traditionally used market places. Presented are memories on the period before the construction of the new, modern and shorter road that was possible after the Osimo treaties, and the benefits of the new road connection for the Goriška brda. The memories are a part of the exhibition, opened in June 2025, dedicated to the 50 th anniversary of the Osimo treaties and the 40 th anniversary of the construction of the Osimo road, Goriški muzej is holding in the Kromberk castle.

Keywords: Goriška brda, Osimo road, memories, border, traffic, border crossing, isolation.

Uvod

Goriški muzej je obeležil 50. obletnico osimskih sporazumov s pripravo razstave z naslovom Od obmejnega do brezmejnega: ob 50-letnici podpisa osimskih sporazumov in 40-letnici izgradnje briške ceste. Osimski sporazumi so pomenili rešitev več odprtih vprašanj, ki so po vzpostavitvi meje septembra 1947 zadevala obmejni prostor. V Goriškem muzeju smo ta pomembni

dogodek želeli osvetliti tako, da smo, kot je razvidno že iz naslova razstave, predstavili pomen izgradnje cestne povezave v Goriška brda. Poleg arhivskih virov in sočasnih časopisnih člankov nam položaj, občutenje in pomen tega izjemnega diplomatskega in gradbenega dosežka, ki je odločilno vplival na razvoj Goriških brd, dopolnjujejo zbrana pričevanja posameznikov. Predstavljeni so sicer individualni spomini, ki pa vsi skupaj pokažejo na skupno kolektivno doživetje in doživljanje povojnih razmer ter razmer po izgradnji nove cestne povezave v Goriških brdih.

Gospodarstvo Goriških brd

Brda so danes obmejna občina, ki meri 72 km², 2/3 občinske meje tvori meja z Italijo.¹ Spadajo med gričevnate pokrajine severnega Sredozemlja v katerem je čutiti vpliv mediteranske klime.² Od srednjega veka dalje so Brda veljala za obdelano gričevnato pokrajino, usmerjeno v vinogradništvo, sadjarstvo in druge drevesne kulture, del zemljišč pa je bil nekdanj namenjen setvi. Gre sicer za manjše območje, ki je do rapalske pogodbe leta 1920³ upravno spadalo v eno od avstrijskih dednih dežel, Goriško-Gradiško grofijo. Simon Rutar jih je opisal takole: »Prav ugodno podnebje imajo v Brdih. [...] Tu se prideluje izvrstno vino, najplemenitejše sadje in najmehkejše sočivje, pa tudi razna žita. Še celo oljka, lovor, cipresa rastejo tukaj«. ⁴ Pridelava prehrani namenjenih pridelkov ni dosegala potreb prebivalcev, ki so tako vino in

1. Predstavitev Občine Brda [pridobljeno s <https://www.obcina-brda.si/sl/o-obcini/predstavitev/>, 12. 11. 2025].

2. LUCIJA AŽMAN MOMIRSKI, *Terasirana pokrajina Goriških brd*, Ljubljana, Založba ZRC, 2008 str. 32.

3. BRANKO MARUŠIČ, *Brda in državne meje (1797-1947)*, v: Stres P. (ur.), *Briški zbornik*, Dobrovo, Občina Brda, 1999, str. 124.

4. SIMON RUTAR, *Poknežena grofija Goriška in Gradiščanska*, Nova Gorica, Branko; Ljubljana, Jutro, 1997 str. 37.

sadje prodajali na bližnjih in oddaljenejših trgih, da so si dokupili živil in vsega, kar je bilo potrebno za preživetje.⁵ Štefan Kociančič je leta 1953 briško gospodarstvo opisal takole: »Precej v zgodnji spomladi ima Bric že grah, ki ga je z veliko skrbjo pod kako ledino in v zavetrji ovarval zimskega mraza, zato, da ga zmore prej v mesto znašati, in potrebnega dnarca pridobivati za hišne potrebe. Še preden preneha kupčija z novim grahom in drugo zelenjavo, dozorijo sladke črešnje, ali kakor jim Brici pravijo čerešnje, katerih imajo več sort, debelih in drobnejših, in ki imajo posebno dober okus, potem fige in hruške in prve breskve ter prvo grozdje, ki mu Lahi uva di Sant'Anna ali tudi Augustana in za njimi tudi Brici tako pravijo.« Poroča, da »znajo češpe Brici posebno lepo lupiti, umešno sušiti in suhe lepo rumene potem drago prodajajo. To sadje oni nekaj na glavi in na ramah, nekaj pa z osli nosijo ne samo v bližnja mesta Videm, Čividad, Palmo, Oglej, Karmin, Gorico, Terst itd., temuč ga tudi zanašajo v vnanje dežele na Koroško posebno Kranjsko, Štajersko, Horvaško, Ogersko, Austrijsko; ja še clo v Galicijo do Levova dohajajo z njim, do Krakove in čez Austrijske meje na Šlezko in Saksonsko«.⁶ Prebivalci so vino, med katerim je zlasti izstopala rebula, prodajali kupcem na Koroško in Kranjsko pa tudi v druge bližnje kraje,⁷ ostale pridelke (sadje in zelenjavo) pa so, kot že prikazano, prodajali na bližnjih trgih v Gorici, Krmini, Vidmu in Trstu. V Brdih se zaradi sosedstva dveh urbanih krajev: Gorice in Krmina, tekom zgodovine ni razvilo nobeno drugo večje središče. Z večanjem bližnjih mest ter od 19. stoletja dalje z železniškimi povezavami vse do Dunaja je vedno večji pomen dobivalo že omenjeno sadjarstvo. Največkrat so ga prodali vele-

5. TANJA GOMIRŠEK, Spremembe na področju agrarnih panog v jugovzhodnem delu Goriških brd v 19. stoletju, v «Kronika», let. 59, št. 2, 2011, str. 268.

6. ŠTEFAN KOCIANČIČ, *Berde in Brici*, v «Etnolog», let. 53, št. 2/1, 1992, str. 10–11.

7. TANJA GOMIRŠEK, *Rebula nekoč in danes*, Nova Gorica, Goriški muzej, 2007, str. 23.

trgovcem v bližnjih mestih, ki so nato poskrbeli za distribucijo.⁸ Z razvojem železniškega omrežja so Brici svoje sadje prodajali tudi v letoviških mestih avstrijske Koroške, pošiljali pa so ga tudi v Nemčijo.⁹ Meja je zarezala in prekinila te povezave in potrebno se je bilo znajti drugače, se je spominjala Nevenka Prinčič. Nekateri so sadje prodajali v odkupni zadrugi, vendar so bile cene za prodano sadje izjemno nizko postavljene. Številni so se zato usmerili v prodajo sadja in drugih pridelkov v industrijskih in turističnih centrih na Gorenjskem kot so: Jesenice, Kranjska gora, Radovljica, Bled...¹⁰ Namesto bližnjih in lahko dostopnih železniških postaj v Gorici in Krminu, je bilo sedaj treba v Plave. Za prevoz sadja do železniške postaje v Plavah so morali najeti prevoznike, ki so imeli odprt raven nastavek za voz z dvema voloma. Nanje so natovorili sadje, ki so ga naložili v velike košare. Te so tehtale do 30 kg. Na vrhu košar so našili prtičke, da bi sadje ob prevozu ne popadalo ven. Sadje so nalagali zvečer in z vozom odšli sredi noči, saj so morali biti na postaji ob 3 zjutraj, ko je na postajo prišel vlak za Jesenice. Vse to so opravile ženske, ki so sadje spremljale in nato prodajale.¹¹ Dolgotrajne in naporene vožnje so tudi v naslednjih obdobjih, ko se je razvil potniški in transportni promet ovirale razvoj Brd.

Prometni položaj Brd po razmejitvi leta 1945

Goriška brda so bila sicer že stoletja mejna pokrajina, ven-

8. DAMIJAN MARINIČ, *Sadjarstvo*, v: Stres P. (ur), *Briški zbornik*, Dobrovo, Občina Brda, 1999, str. 292–293.

9. INGA MIKLAVČIČ-BREZIGAR, *Žene in dekleta iz Brd - «Brike» - kot trgovke in delavke v kmečkem gospodarstvu in gospodinjstvu*, v: Stres P. (ur), *Briški zbornik*, Dobrovo, Občina Brda, 1999, str. 400.

10. Ustni vir, RRUDOLF ERZETIČ, roj. 1937, zvočni zapis pri avtorici.

11. Ustni vir, NEVENKA PRINČIČ, roj. 1950, audio zapis pri avtorici.

dar jih je razmejitev po drugi svetovni vojni nerazumno prerezala in ločila od preostalega slovenskega ozemlja. Na vzhodu in severu stojita naravni oviri, to je grebena Korade in Sabotina. Na zahodu in jugu pa se vzpostavila strogo varovana meja. Slednja ni upoštevala katastrskih meja in lastniške strukture. Briški župan Franc Mužič se na primer spominja, da je meja potekala tudi po njihovem vinogradu. Ob oranju sta jo morala z očetom pustiti nedotaknjeno, kar je v praksi pomenilo 1 meter nezorane zemlje.¹² V Brdih je ponekod potekala celo po dvoriščih hiš in ločila bivanjsko poslopje od gospodarskega. Kljub težkemu položaju pa poznamo veliko šaljivih zgodbic, ki kažejo, kako so nekateri s humorjem in iznajdljivostjo obvladovali nove razmere. Veliko kmetijskih zemljišč je bilo ločeno od njihovih lastnikov.¹³ Nova razmejitev pa je tudi onemogočila nekdanje povezave Brd z bližnjima mestoma Gorico in Krminom ter njihovim zaledjem, kamor so nosili pridelke in si tu nakupili osnovna živila kot je moka, sladkor in olje.¹⁴

Podsabotin je bil do vzpostavitve meje leta 1947 »kot neko predmestje Gorice kot nek lep zatok«, meni Anton Marinič. Meja je to zaprla in ljudje so se počutili kot v vreči.¹⁵ Briško prebivalstvo je v prvem desetletju po mirovnem sporazumu delovalo aktivno v zahtevah, da se Brda predvsem gospodarsko in kulturno povežejo z goriškim prostorom. Leta 1945 so na sestanku SZDL v Brdih zbrali delegacijo, ki je v Ljubljani poročala o njihovem težkem položaju. Pojasnili so, da jih je meja odrezala od Gorice in

12. Ustni vir, FRANC MUŽIČ, roj. 1946, audio zapis pri avtorici.

13. INES BEGUŠ BAVCON, TANJA GOMIRŠEK, *Prej smo bili zadnji, zdaj smo prvi: Sabotinska cesta – nova vrata Goriških brd*, v: Beguš Bavcon I. (ur.), *Od obmejnega do brezmejnega: ob 50-letnici podpisa Osimskih sporazumov in 40-letnici izgradnje briške ceste*, Nova Gorica, Pokrajinski arhiv, Goriški muzej, 2025, str. 94.

14. Ustni vir, Marija Sirk, roj. 1934, zvočni zapis pri avtorici.

15. Ustni vir, Anton Marinič, roj. 1955, audio zapis pri avtorici.

ogradila od jugoslovanskega zaledja, kar je povzročilo njihov kulturni in gospodarski zastoj. Največjo težavo so predstavljale slabe prometne povezave, zaradi katerih so posledično trpeli lokalno gospodarstvo, osebni promet, zdravstvene storitve ter kulturni in šolski razvoj. Edina prometna povezava je namreč potekala po cesti prek prevala pri Vrhovljah pri Kojskem v Plave v dolini Soče.¹⁶ Anton Marinič se spominja, da je bila »cesta Plave-Gonjače praktično kolovoz, saj ni bila v uporabi«. Tako so jo v letu 1947 zasilno usposobili, da je bila vsaj toliko široka, da je bila normalno prevozna, asfaltirali pa šele leta 1961.¹⁷ Nevenka Prinčič meni, da je bilo življenje v Brdih takšno kot bi bili v zaprti škatlici.¹⁸

Težavno prometno povezavo je leta 1958 opisal tudi Marijan Fuchs: »Na Vrhovljah si še zmerom 420 metrov nad morjem – tako visoko se morajo dan na dan vzpenjati naši avtobusi, če hočejo vzdrževati zvezo med Brdi in nastalo Goriško. Ta muka in potrata časa je sad tiste neverjetne meje«. ¹⁹ Treba je poudariti, da v času po drugi svetovni vojni osebnih avtomobilov na podeželju skorajda ni bilo. Arhivist Luka Mlekuž, ki je proučil politično situacijo povojnega obdobja ter idejne rešitve za novo cestno povezavo v Goriška brda, navaja študijo Josipa Pavlina iz leta 1947. Ta je opazal, da je stanje cest v severnih Brdih slabo ter da je trasa preko Vrhovlja izpostavljena vremenskim neprilikam. Prav tako je Pavlin ugotovil, da je cesta preko Plav zelo naporna, zlasti še za

16. INES BEGUŠ BAVCON, TANJA GOMIRŠEK, *Ibid.*, str. 95–96.

17. ANTON MARINIČ, *Id.*

18. Ustni vir, NEVENKA PRINČIČ, *ead.*

19. MARIJAN FUCHS, *Brda – svet zase*, v: *Brda: 25. maj 1958*, S. I., Odbor za postavitve spomenika Srečku Kumarju, 1985, str. 23

vprežno živino.²⁰ Marija Sirk iz Višnjevika se tega obdobja še živo spominja. Povedala je, da je bilo za večino težko priti do Solkana, saj so čez Vrhovlje v Plave hodili peš. Redki, ki so imeli kolo, so ga sicer uporabili, vendar so se z njim do Plav le malo vozili. Navzdol je bilo na makadamski cesti težko zavirati. Tudi navzgor so lahko le hodili in s sabo potiskali kolo, ki je prišlo v poštev le v dolini od Plav do Solkana.²¹

Zanimiv je spomin Milene Beguš, kako je njena sestra leta 1948 iz Podsabotina šla k zobozdravniku v Solkan. Iz Podsabotina se je po stezi povzpela na vrh Sabotina nato spustila do železniške postaje v Štmavru, ki je ostala na jugoslovanski strani, da se je nekaj minut do Solkana peljala z vlakom. Ob povratku se je pot ponovila. V eno smer je hodila približno 2 uri.²² Roman Korenjak, ki se je iz Kanala vozil v preko Plav do Vrhovlja v Brda, se spominja, da je bilo sicer manj prometa, ampak če sta se pa srečala 2 avtobusa, je bila cesta že preozka in je nastal problem. Povrhu vsega takrat tovorna vozila, ki so peljala v Brda, niso imela zmogljivih motorjev, zato so v strme klance peljala počasi, prehitevanje zaradi ozke ceste ni bilo možno in so vsa vozila peljala v koloni tudi skoraj celo uro.²³ Prav tako so pomenljivi spomini Majde in Romana Korenjaka iz Podsabotina. Kraj je v zračni črti najbližje Novi Gorici, vendar je bil po letu 1947 zaradi meje in slabih povezav eden najbolj oddaljenih. Majdi, so se proti jutru začeli popadki in potrebno se je bilo odpeljati v porodnišnico v

20. LUKA MLEKUŽ, *Od odrezanosti do povezanosti: geneza cestne povezave med Goriškimi brdi in Novo Gorico od konca druge svetovne vojne do Osimskih sporazumov*, v: Beguš Bavcon I. (ur.), *Od obmejnega do brezmejnega : ob 50-letnici podpisa Osimskih sporazumov in 40-letnici izgradnje briške ceste*, Nova Gorica, Pokrajinski arhiv, Goriški muzej, 2025, str. 15.

21. Ustni vir, MARIJA SIRK, *ead.*

22. Ustni vir, MILENA BEGUŠ, roj. 1945, audio zapis pri avtorici.

23. Ustni vir, ROMAN KORENJAK, roj. 1955, audio zapis pri avtorici.

Šempetru. Z možem sta raje počakala, da so odprli mejni prehod v Podsabotinu, saj bi vožnja čez Vrhovlje ter slaba in ovinkasta cesta močno podaljšali čas prihoda v Šempeter.²⁴ Starejši ljudje, ki so mukoma hodili peš, so imeli težave priti do Solkana oz. Nove Gorice, saj prevoza ni bilo. Iz Podsabotina je začel voziti prvi avtobus leta 1966, pa še ta je težko prevozil ozko in ovinkasto cesto, zato je moral v zavojih večkrat popravljati in obračati, da jih je lahko prevozil. Ta avtobus je starejšim iz vasi ogromno pomenil, saj so z njim lahko šli do Nove Gorice po nakupih ali urejat osebne stvari.²⁵ Trenutni briški župan Franc Mužič, se spominja, da je bil za starejše odhod v Novo Gorico z avtobusom velik podvig.²⁶

Prehodi meje in prometni režim

Prehod meje je bil po njeni vzpostavitvi za večino prebivalstva Brd, seveda z izjemo izrednih primerov (smrt sorodnika) in pridobljene dovolilnice, onemogočen. Sprva je bil olajšan le za tiste, ki so imeli kmetijska zemljišča na drugi strani. Za te se je uveljavil izraz dvolastniki. Z namenom, da bi prebivalcem ob meji uredili njen prehod ter dvolastnikom omogočili obdelovanje njihovih zemljišč, je bil 3. februarja 1949 podpisan t. i. *Videmski sporazum*.²⁷ Ostali prebivalci izven pasu so za prehod meje potrebovali vizum. Na osnovi tega sporazuma so bili v Brdih odprti maloobmejni mejni prehodi: Hum, Medana, Neblo in Golo brdo. Tako lahko ugotavljamo, da je bil v tem času prehod meje omogočen razmeroma ozkemu krogu ljudi. Po leta 1954 sklenjenem londonskem memorandumu in 1955 podpisanem (drugem) vi-

24. Ustni vir, ROMAN KORENJAK, *id.*; MAJDA KORENJAK, roj. 1958, audio zapis pri avtorici.

25. Ustni vir, MILENA BEGUŠ, *ead.*

26. Ustni vir, FRANC MUŽIČ, *id.*

27. INES BEGUŠ BAVCON, TANJA GOMIRŠEK, *Ibid.*, str. 99.

demskem sporazumu, ki je urejal osebni, blagovni in javni promet, se je prehod meje nekoliko olajšal. Za prebivalstvo znotraj omenjenega 10-kilometerskega obmejnega pasu so se začele izdajati razne vrste propustnic. Te so sprva veljale 4 mesece, in z njimi je bil omogočen 4-kratni prehod meje v enem mesecu.²⁸ Dvolastniki so mejo lahko prehajali neomejeno. Kljub temu, so jih ovirali predpisi, da so namesto prejšnjih kolovozov morali uporabljati prehodna mesta, popisi na meji ter za kmete večinoma neugodni urniki odprtja. Na Ceglem so se dvolastniki začetnih prehodov meje spominjali takole: »*Blok na Plešivem je bil odprt veliko kasneje. Najprej je izgledal takole: bila sta dva vojaka, eden od njiju, navadno tisti, ki je znal pisati, je od vaščana, ki je želel prečkati mejo, zapisal podatke o imenu in priimku ter tem, kaj nese v Italijo. Popisali so vsake vile, grablje in košaro. Drugi vojak je stal ob kupu čez cesto zvite bodeče žice, rampe namreč še ni bilo in ga umikal za vsakega človeka, voz ali kolo, ki je šlo mimo*«. ²⁹ Zanimiv je spomin Pavla Srebrniča iz Plešivega, kateremu je takratna mejna črta razdelila hlev na polovico; pol ga je bilo v Jugoslaviji in polovica v Italiji. Ko je nekoč nalagal gnoj in ga proti pravilom nosil v vinograd, ki je bil v neposredni bližini domačije in je z razmejitvijo pripadel Italiji, ga je ustavil mejni stražnik in prijavil sodniku, češ da je tihotapil gnoj iz Jugoslavije v Italijo. Ko je bil poklican na obravnavo in je slišal obtožbo, se je zagovarjal s humorjem in sicer, da je mejni stražnik narobe razložil situacijo. Sodniku je povedal, da je bilo v resnici takole: najprej je gnoj pretihotapil iz Italije v Jugoslavijo, (torej iz polovice hleva, ki je spadala pod Italijo na dvorišče, ki je bilo dodeljeno Jugoslaviji), nato pa ga je spet odnesel v Italijo. Sodnik, ki je bil pameten človek in je sočustvo-

28. LUKA MLEKUŽ, *Ibid.*, str. 18–20.

29. DANIKA ZULJAN-KUMAR, *Ko so leta 1947 začrtali mejo*, v »Briški časnik«, jesen 2007, let. 11, št. 48, str. 21

val s problemi in težavami ljudmi ob novi meji, mu je z odlokom dovolil, da je ob poprejšnji najavi na obmejno stražarnico, gnoj lahko direktno nosil v ta vinograd.³⁰

Režim na meji je v naslednjem desetletju sicer postajal ohlapnejši, vendar so njeno prehajanje še vedno dušile omejitve. Poleg dvolastniških, so prebivalci ob meji v izjemnih primerih lahko dobili izredne propustnice, ter tranzitna dovoljenja za prehod brez ustavljanja skozi sosednje področje. Ljudje v tem času še niso imeli ročnih ur, pešačenje pa se je tudi lahko zavleklo. Nevenka Prinčič, ki je zvečer peš prihajala iz Gorice, kjer je v 60-ih služila pri italijanski meščanski družini, je prišla do italijanskega prehoda v Števerjanu 5 minut do zaprtja. Italijanski stražnik jo je spustil mimo in jo spodbudil, naj pohiti. Ko je prišla do jugoslovanskega prehoda na Humu, pa je stražnik ravno zaprl rampo in je ni hotel spustiti čez mejo ter se odpeljal. Kljub temu se je odpravila po stari stezi čez mejo, ki je hkrati vodila h karavli. Ob prehajanju jo je prijel vojak, ki je stražil mejo in jo peljal v karavlo na zaslišanje. Po temeljitnem izpraševanju in popisu jo je vojak kljub vsemu spremljal do meje in spustil domov.³¹ Tranzitna dovoljenja so sicer nekoliko olajšala položaj Bricev, ki so se zaposlili v Novi Gorici, da so si skrajšali pot v službo. Za prehod meje so bili predvideni naslednji mejni prehodi: Golo brdo, Medana, Vipolže, Cerovo, Hum in Podsabotin.³² Meja pa je kljub temu še vedno pomenila oviro, saj se je še v 90-ih letih večina mejnih prehodov zapirala ob 18. in 19. uri. Prav tako so morali v prvih desetletjih delavci, kot se spominja Anton Marinič, ko so dobili plačo, ki je bila takrat v gotovini, čez Plave domov, saj čez mejo nisi smel nositi take količine

30. DANILA ZULJAN-KUMAR, *Govor Plešivega*, v «Briški časnik», poletje 2004, let. 9, št. 35, str. 48.

31. Ustni vir, NEVENKA PRINČIČ, *ead.*

32. LUKA MLEKUŽ, *Ibid.*, str. 20

denarja.³³ »Ja, s tranzitno nisi smel nesti prav nič, ja, zdi se mi, da prav nič. Vsako jutro, ko si šel, te je povprašal carinar, kaj imaš za prijaviti, in pač zmeraj si bil pod tistim pritiskom, da nisi smel imeti nič za s sabo. Največji problem je bila pa res ta omejitev, in da se je ta mejni prehod odpiral zjutraj ob 6, 6:15 ali 6:30 in zapiral zopet zvečer ob 18, mogoče poleti kaj kasneje. In kadar smo mi bili mladi v najlepših letih, ko bi šli kam pohajati, smo bili zaradi tega konec koncev zelo omejeni«, je povedala Majda Korenjak.³⁴

Drugi del prebivalcev iz S, Z in osrednjega dela Brd, ki jim tranzitna dovoljenja niso skrajšala poti, pa so hromile slabe povezave in neustrezne poti: Nevenka Prinčič iz Šmartnega se je leta 1969 zaposlila v Trgovskem podjetju Goriška v Novi Gorici, kjer je imela izmensko delo. Za dopoldansko izmeno ni bilo večjih težav, saj je bila na razpolago, sicer časovno neugodna, avtobusna povezava. Povsem drugače pa je bilo za popoldansko izmeno. Nevenka je sicer prosila delovodjo, če bi smela opravljati le jutranjo izmeno, vendar njeni prošnji ni bilo ugodeno. Avtomobila takrat ni imela, zato se je bilo za popoldansko izmeno potrebno znajti drugače. S prijateljico, ki se je tudi zaposlila v istem podjetju, sta za popoldansko izmeno hodile peš iz Šmartnega do Vrhovlja, kjer so se v gostilni „*Pri Bavdažu*“ ustavljali tisti redki avtomobili in kamioni, ki so odhajali v dolino Soče. Tam sta iskale prevoz, vsaj do Plav, saj ga pogosto direktno do Solkana ali Nove Gorice nista dobile. V Plavah sta tekle na drugo stran Soče in z malo sreče sta pravočasno prišle na avtobusno postajo, kjer se je ustavljal avtobus iz Tolmina. Zvečer sta z avtobusom za Tolmin ponovno prišle do Plav in tekle čez most na Soči, da sta dohitele avtobus, ki je v Brda vozil iz Salonita v Anhovem. Včasih se je zgodilo, da prevoza

33. Ustni vir, ANTON MARINIČ, *id.*

34. Ustni vir, MAJDA KORENJAK, *ead.*

nista dobile in sta do službe šle peš. Da bi do popoldanske izmene ob 13. uri prišle pravočasno, sta od doma odhajale ob 9. uri zjutraj.³⁵ Karlo Passoni iz Kojškega, ki se je kot mlad fant zaposlil v Šempetru, se spominja, da sta bili sprva v Brdih 2 avtobusni liniji za Novo Gorico. En avtobus je vozil iz Neblega čez Vrhovlje v Plave do Nove Gorice, drugi pa iz Cerovega. Ob 5:35 zjutraj je bil avtobus že v Kojškem. Ob 18:20 popoldne pa se je vračal. Ne glede na to, da so ljudje končali službo ob treh popoldne, ni bilo do poznega popoldneva nobenega prevoza. Osebnih avtomobilov pa v tem času še skorajda ni bilo.³⁶ Tudi razvoj in širitev rabe osebnih avtomobilov je nekoliko olajšala, ne pa rešila težavo. Na Vrhovlju se je problem pojavil pozimi, ko je zapadel sneg. Zime so bile drugačne, bilo je več snega in poledic. Že ko ga je padlo zelo malo, je bilo dovolj, da se je promet ustavil. Avtobus se je ustavil pri gostilni in potniki so morali čakati, da je prišla cestna služba, očistila in posolila cestišče, da so lahko nadaljevali pot. Seveda v službo niso prišli pravočasno, saj je čiščenje trajalo do 8:30 ali 9.³⁷ Enako je bilo v nasprotno smer. Nevenka Prinčič se spominja počasne vožnje s prvim avtomobilom, ki je trajala več kot uro od Plav do Vrhovlja. Ko sta z možem speljala pot, sta se ustavila na vrhu in si oddahnili, vendar je bojazen, kako bo, trajala celoten zimski čas.³⁸ Veliko prebivalcev se je tako ob zaposlitvi v večjih centrih tudi izselilo iz Brd. Ta trend sicer pozna večina agrarnega zaledja Nove Gorice v povojnem času.

35. Ustni vir, NEVENKA PRINČIČ, *ead.*

36. Ustni vir, KARLO PASSONI, roj. 1947, audio zapis pri avtorici.

37. Ustni vir, KARLO PASSONI, *id.*

38. Ustni vir, NEVENKA PRINČIČ, *ead.*

Gradnja ceste in njen doprinos

Oblasti so novo cestno povezavo obljubljale že od leta 1947, zato so bili Brici ob govoricah, da se bo cesto gradilo, sprva nejeverni. Še zlasti niso verjeli, da jo bo mogoče speljati po ozemlju druge države.³⁹ Ko so se pojavili prvi stroji in so ugotovili, da bo do gradnje dejansko prišlo, pa so si z veseljem obetali novo, sodobno povezavo. Brici so v napetem pričakovanju sledili poteku in zaključkom gradnje. Prav tako so bili pozitivno presenečeni, da je sosedna Italija na svoje stroške zgradila del ceste, ki je potekal po njihovem ozemlju, uporabljali pa bi jo lahko vsi, z izjemo vojaških vozil in orožja.⁴⁰ Briška cesta tako ni samo olajšala povezave Brd ter s tem omogočila gospodarski razcvet, temveč je tudi diplomatski dosežek. Tomaž Vuga meni, da je cesta dejansko vizionarski projekt, tipičen primer borderless, in prva luknja skozi mejo. V tem projektu se, kot ugotavlja, brezmejnost kaže v najbolj fizični obliki.⁴¹

Zaradi del, ki so potekala v Podsabotinu in na Sabotinu se je ta nekdanj mirna in po razmejitvi zakotna »dolina miru spremenila v dolino prahu«. Prebivalci Podsabotina pa so stoično in celo z veseljem prenašali težave, saj so cesto težko pričakovali.⁴² Od leta 1981, ko so ljudje že sprejeli novico o gradnji nove ceste, se je v Podsabotinu močno povečalo število obnov starih stavb pa tudi novogradenj.⁴³ Postalo je jasno, da bo kraj na nek način postal

39. Ustni vir, ANTON MARINIČ, *id.*

40. TOMAŽ VUGA, Briška cesta: udejanjanje najpomembnejše odločitve iz Osimskih sporazumov, v: Beguš Bavcon I. (ur.), *Od obmejnega do brezmejnega: ob 50-letnici podpisa Osimskih sporazumov in 40-letnici izgradnje briške ceste*, Nova Gorica, Pokrajinski arhiv, Goriški muzej, 2025, str. 51.

41. Ustni vir, TOMAŽ VUGA, roj. 1939, audio zapis pri avtorici.

42. Ustni vir, MILENA BEGUŠ, *ead.*

43. Ustni vir, ANTON MARINIČ, *id.*

predmestje Nove Gorice. Bivanje v njem bo omogočalo hkratno kvaliteto bivanja na deželi in bližino centra s številnimi delovnimi mesti. Po besedah prebivalk Podsabotina Tanje Markič in Milene Beguš je bil kraj pred izgradnjo ceste tako zakoten, da so se otroci lahko brezskrbno igrali tudi na cesti. Zavedali so se, da se bo z novo povezavo to povsem spremenilo, vendar so v prvi vrsti videli njene prednosti in se nove povezave veselili, saj so do sedaj »bili zadnji, zdaj pa so prvi«⁴⁴ in najbližji Novi Gorici.

V Podsabotinu so po izgradnji ceste strnjeno zrasle številne nove hiše, ki so jih zgradile družine pretežno od drugod. Domačini ta zaselek imenujejo Novi Podsabotin.⁴⁵ Če samo primerjamo razdalje, ki so jih po bistveno slabših cestah morali prehoditi oziroma prevoziti prebivalci JZ dela Goriški brd, nam postane jasno, kolikšen doprinos je pomenila izgradnja te ceste. Podsabotin je bil do Nove Gorice oddaljen 27,5 km, danes pa 7 km, Dolnje Cerovo nekoč 27,5 km, danes 15,5 km, Kojsko je bilo prej oddaljeno 24 km, danes 11 km, Hum prej 23,5 km, danes pa 10 km ter poleg občinskega centra, Dobrovega, osrednje naselje v Brdih, Šmartno nekoč 22 km, danes pa 14 km.⁴⁶

Karlo Passoni, takratni predsednik KS Kojsko se spominja, da je bil uradni sprejem delegacije in gostov ob odprtju ceste v Podsabotinu, čemur je sledil sprejem v Šmartnem. Domačini v Kojskem, pa so bili odprtja tako veseli, da so pripravili neuradni sprejem še v njihovi vasi. Pripravili so transparent in ko je v kraj prišla kolona z gosti, so jim na pot posipali lističe vrtnic. Kolona se je zato v Kojskem pozitivno presenečena ustavila. Nekateri so se tudi nekaj časa zadržali in vaščani so jih pogostili s pijačo in

44. Ustni vir, TANJA MARKIČ, roj. 1961, audio zapis pri avtorici; ustni vir, MILENA BEGUŠ, *ead.*

45. Ustni vir, MILENA BEGUŠ, *ead.*

46. Podatke smo pridobili s spletno aplikacijo Google maps.

prigrizkom.⁴⁷ Za večino Bricev je bil to poseben, prazničen dan. Zgovorna je zgodba Dorice Marinič, ki je bila doma iz Kojskega ter poročena v Barbano. Dorica se spominja sorodnice, ki se je kot ekonomski migrant izselila in živela v Franciji blizu Nice. Sorodnica je pogosto prihajala na obisk k Doričini materi v Kojsko, kjer se je srečala tudi z drugimi sorodniki. Z možem sta se vedno pritoževala, da porabita ravno toliko časa, da prideta iz Francije do Gorice kot potem iz Gorice preko Plav v Brda. Ob odprtju ceste čez Sabotin je Dorica ponosno kupila priložnostno dopisnico, ki so jo izdali ob otvoritvi ceste, in sorodnici sporočila, da bo sedaj pot v Kojsko bistveno krajša.⁴⁸

Po odprtju sabotinske ceste se je uveljavilo močnejše zaposlovanje v Novi Gorici in zaposlitvenih središčih v njeni okolici, kar se je v 90-ih letih in kasneje razširilo na pretežni del Brd. Izboljšana prometna povezava med Brdi in Novo Gorico z izgradnjo eksteritorialne podsabotinske ceste je olajšala zaposlovanje briškega prebivalstva zunaj kmetijstva pa tudi omogočila občutnejšo komercializacijo kmetijstva, zlasti vinogradništva. To je vplivalo na ponovno rast prebivalstva, ki je po drugi svetovni vojni zaradi izseljevanja upadalo. Nekateri vasi, kot je Slapnik pa so se celo izpraznile.⁴⁹ Promet se je povečal še zlasti po odprtju Neblega kot mednarodnega mejnega prehoda leta 1993.⁵⁰ Ljudje so bili veseli, da so se lahko na hiter in lahek način zapeljali do Nove Gorice, kjer so takrat bili atraktivnejši gostinski lokali ter večja izbira kulturnih in zabavnih prireditev. Tako so lahko kvalitetnejše preživljali

47. Ustni vir, KARLO PASSONI, *id.*

48. Ustni vir, DORICA MARINIČ, roj. 1947, zvočni zapis pri avtorici.

49. Slapnik [pridobljeno s https://sl.wikipedia.org/wiki/Slapnik,_Brda, 12. 11. 2025].

50. Ustni vir, KARLO PASSONI, *id.*

prosti čas.⁵¹

Cesta je spremenila smer razvoja in vrednot v Brdih, nerazviti jugovzhodni predel je sprva dobil najmočnejši razvojni zagon. Kljub vsemu pa sabotinska cesta ni olajšala življenja v vaseh Senik, Golo brdo in Breg. Gre za vasi, ki ležijo v najzahodnejšem delu Brd ob reki Idriji. Kljub temu se je s turističnim razvojem Brd tudi to območje v zadnjem času začelo obujati in oživljati. Opažamo obnove zapuščenih domačij, prenekatero so namenjene turističnim nastanitvam. Domačini ponujajo svoje storitve in pridelke tudi vedno številčnejšim kolesarjem, ki jim briški griči predstavljajo velik izziv hkrati pa ponujajo izjemne razglede. Kolesarstvo je namreč po letu 2021 doživelo velik razmah. Mejni prehodi so bili z vstopom Slovenije v schengensko območje decembra 2007 ukinjeni. Odprtje državne meje je bistveno prispevalo k hitrejšemu razvoju celotne Primorske. Ta razvojni zagon se lahko opaža tudi na območju Goriških brd, ki so postala iskana vinska turistična butična destinacija. Kot je razvidno iz utrinkov, ki so jih za Briški časnik zaupali domačini po vstopu v schengensko območje, je ukinitvev maloobmejnih prehodov, ki so se zapirali zgodaj, italijanskim gostom omogočila zadrževanje v nočnih urah, brez skrbi, kod bodo prečkali mejo. Tako so množičneje začeli koristiti gostinske storitve v Brdih.⁵² V zadnjih 14-ih letih so Brda skoraj potrojila prenočitve, v tem času pa tudi potrojila prenočitvene zmogljivosti, kar pomeni, da je bilo leta 2008 za turiste na razpolago skoraj 300 postelj, leta 2021 pa dobrih 900 postelj.⁵³

51. Ustni vir, NEVENKA PRINČIČ, *ead.*

52. MONIKA PRINČIČ, *Prve izkušnje po padcu meje*, v «Briški časnik», pomlad 2008, let. 12, št. 50, str. 14.

53. Strategija trajnostnega razvoja in trženja turizma v Občini Brda 2023–2028 [pridobljeno s https://www.obcina-brda.si/file/7281903909206642_strategija-za-trajnostni-razvoj-in-trzenje-turizma-v-obcini-brda-2023---2028.pdf, 20. 11. 2025].

Zaključek

Kljub odprtim prehodom oziroma mejam nova cesta čez Sabotin ostaja v uporabi in se po njej promet ne zmanjšuje, temveč povečuje. To lahko pripišemo tako splošnemu trendu večanja prometa, ki je viden po celotni državi in Evropi, zmogljivim avtomobilskim motorjem pa tudi sami cesti, saj je vožnja po njej bistveno lažja kot skozi urbanizirana predmestja Gorice s številnimi omejitvami in kontrolami hitrosti ter bistveno slabše urejeno prometno infrastrukturo.⁵⁴ Občinske in druge vodstvene strukture v Brdih so namreč sklepale, da se bo po vstopu Slovenije v schengensko območje⁵⁵ ogromno prometa usmerilo na nekdanje cestne povezave čez Italijo, vendar se to ni zgodilo.⁵⁶ Tako so v Brdih v letu 2023 s pobudo in aktivnim delovanjem Občine Brda in s financiranjem DRSI odprli tudi novo obvoznico od Podsabotina, ki je zaobšla center Kojškega.⁵⁷ S tem so izboljšali kvaliteto življenja v kraju in uredili prometno povezavo, saj se v kraju nahajata dve ožini, ki zaustavljata promet. Župan Mužič je v intervjuju poudaril, da si ne more zamisliti, kako bi Brda funkcionirala brez te osimske ceste.⁵⁸ Po osamosvojitvi in ustanovitvi Občine brda leta 1995 je le-ta svoje napore usmerila v promocijo teritorija ter razvoj nast-

54. INES BEGUŠ BAVCON, TANJA GOMIRŠEK, *Ibid.*, str. 109.

55. Schengenski sporazum oziroma „Sporazum o postopni odpravi kontrol na skupnih mejah“ je mednarodni sporazum med evropskimi državami, večinoma članicami Evropske unije, ki je uveljavil ukinitve mejnih kontrol na notranjih mejah na schengenskem območju, gibanje oseb in prestop notranjih mej, okrepljeno sodelovanje med policijami in carinami držav podpisnic sporazuma in nadzor ter način prestopanja na zunanjih mejah tega območja. Geslo Schengenski sporazum [pridobljeno s https://sl.wikipedia.org/wiki/Schengenski_sporazum, 17. 11. 2025].

56. Ustni vir, FRANC MUŽIČ, *id.*

57. ERIKA KONCUT, *Po skoraj štirih desetletjih uresničili obvoznico Kojško*, v »Briški časnik«, zima 2023, let. 27, št. 112, str. 6.

58. Ustni vir, FRANC MUŽIČ, *id.*

nitvenih kapacitet, uspešnemu trženju in prodaji briškega sadja, vina ter butičnih doživetij,⁵⁹ ki jo postavljajo zemljevid ene najbolj privlačnih kmetijsko-turističnih občin v Sloveniji. Vinogradništvo, sadjarstvo in oljkarstvo ne prispevajo le v gospodarskem smislu, temveč opravljajo tudi bistvene pokrajinsko-okoljske, družbene in kulturne funkcije. To torej niso le primarne pridelovalne dejavnosti: iz njih izhajajo turizem, gostinstvo, nastanitve, obrtništvo, trgovina, razne storitve itd. V tem oziru ne smemo zanemariti tudi same atraktivnosti cestne povezave in razgleda na dolino Soče, ki smo ga deležni na obcestnem postajališču pred vstopom na italijanski del trase. Kmetijstvo se vedno bolj razvija v osnovno dejavnost družin v povezavi s turistično in gostinsko ponudbo.⁶⁰ Pri tem ne gre pozabiti bistvene vloge na področju varne prehrane zaradi visoko kvalitetnih in zdravih pridelkov in izdelkov, ki dosegajo visoke cene. Nova cestna povezava je nedvomno eden od predpogojev za prikazane rezultate. Tako lahko rečemo, da so se Goriška brda iz pretežno nerazvitega agrarnega področja razvila v enega najbolj prepoznavnih turističnih območij tako v državnem kot tudi v mednarodnem merilu. Hitrejša in krajša povezava v korelaciji z zmogljivejšim osebnim transportom je zaustavila izseljevanje prebivalstva, omogočila zaposlovanje v bližnjih centrih in, tako kot je v svojem nagovoru ob odprtju nakazal takratni predsednik Skupščine občine Nova Gorica, Danilo Bašin, povezovala območje Brd s Slovenijo in svetom.

59. F. MUŽIČ, *Nagovor župana Občine Brda ob 10. obletnici*, v Peršolja S. (ur.) «Občina Brda: zbornik ob 10-letnici občine: 1995-2005», Brda, Občina, 2005, str. 7–8.

60. A. FIKFAK, *Naselbinska kultura slovenskega podeželja - Goriška brda*, Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo, 2008, str. 29.