

Zur Bevölkerungsentwicklung in den Julischen Alpen unter dem Einfluss der Isonzo-Strasse

Autor(en): **Rajšp, Vincenc**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen**

Band (Jahr): **3 (1998)**

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-4565>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ZUR BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IN DEN JULISCHEN ALPEN UNTER DEM EINFLUSS DER ISONZO-STRASSE

Vincenc Rajšp

Résumé

À propos de l'évolution démographique des Alpes juliennes sous l'influence de la route de l'Isonzo

Cette communication traite de l'évolution démographique de la partie orientale des Alpes de Slovénie (vallées de Trenta et de Koritnica jusqu'à la frontière entre la Slovénie et l'Italie) depuis la seconde moitié du 19^e siècle. Cette période est caractérisée par une baisse du chiffre de la population. Les raisons principales en furent des conditions économiques instables (déclin des forges de Trenta, dépendance de la mine de Raibl, manque de possibilités de développement pour l'agriculture et l'élevage de bétail). L'auteur aborde ensuite de façon plus détaillée la question du trafic dont il retrace l'histoire sur le long terme. Il s'intéresse plus particulièrement à deux projets d'aménagement de la route de l'Isonzo, l'un du 16^e, l'autre du 18^e siècle.

Der folgende Beitrag befasst sich zunächst mit der demographischen Entwicklung zwischen 1869 und 1911 im westlichen Alpenraum Sloweniens, besonders im oberen Isonzo-Tal (Trenta genannt) und im Gebiet der sogenannten Isonzo-Strasse (Tarvis-Tolmein) durch das Koritnica Tal. Anschliessend gehe ich ausführlich auf die Verkehrslage und die langfristige Verkehrsgeschichte dieser Region ein. Ich greife dafür auf zwei Projekte zum Ausbau der Isonzo-Strasse im 16. und 18. Jahrhundert zurück.

GEOGRAPHIE, BEVÖLKERUNGS- UND WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG

Das Untersuchungsgebiet besteht vornehmlich aus Kalkformationen, die von den Gewässern zu steilen Hängen und engen Tälern ausgestaltet wurden. Das Klima ist im allgemeinen alpin mit starkem Mittelmeereinschlag. Die Winter sind lang, im Trenta-Tal misst man im Durchschnitt jährlich 101 Tage unter 0 °C, in Bovec 70 Tage. Die jährliche Niederschlagsmenge liegt zwischen 3081 mm (Matajur) und 2909 mm (Bovec). Die zentrale Wasserader ist der Isonzo (Soča), der mit seinem verhältnismässig kurzen und steilen Weg schnell auf Niederschläge reagiert. Die Wälder im Grossteil des oberen Isonzo-Bereiches sind nicht geschlossen, in der letzten Zeit breiten sie sich wegen des Rückgangs von landwirtschaftlichen Flächen weiter aus. Die obere Waldgrenze reicht höchstens bis 1800 m im Trenta-Tal, südlich davon liegt sie bei nur 1400–1500 m.

Die meisten Ortschaften liegen auf günstigen Resten von Fluss- und Seeterrassen, in der Talsohle am Isonzo und seinen Zuflüssen mehr oder weniger angeschmiegt an die Sonnseite eines Hanges. Die spärlichen ebenen Flächen der Schotter- und Konglomeratterrassen suchte man möglichst landwirtschaftlich zu nutzen. Die höchste Siedlung ist Strmec auf dem Predil-Pass (983–1156 m).

Das soziale und wirtschaftliche Leben im Bereich des oberen Isonzo (Soča) und der Koritnica war in der Geschichte und wird noch heute geprägt: von der geographischen Randlage im Hochgebirge, der schlechten Verkehrslage und den ungünstigen Naturvoraussetzungen für die Landwirtschaft, die in der Vergangenheit der wichtigste Wirtschaftssektor gewesen ist, ferner durch den unterentwickelten Fremdenverkehr und das Fehlen von anderen Wirtschaftszweigen, also durch die begrenzte Zahl von Arbeitsplätzen. Eine Folge davon ist der Rückgang der Bevölkerung.

Dieser Rückgang kommt in der Tabelle zur Bevölkerungsentwicklung zwischen 1869 und 1991 deutlich zum Ausdruck. Von der ersten Zählung im Jahre 1869 bis zum Jahre 1961 ging die Bevölkerungszahl um 28,33% zurück. Einzelsiedlungen verloren viel mehr Einwohner, Log pod Mangartom zum Beispiel 52%. Eine wichtige Ursache liegt bestimmt in der Grenzlage der Region, was sich auch auf ihre wirtschaftliche Entwicklung ausgewirkt hat. Insbesondere bis 1890 macht sich eine Stagnation der Bevölkerung bemerkbar: Bauern bestellten den Boden traditionell, wozu viele Arbeitskräfte notwendig waren. Schon vor dem Ersten Weltkrieg wurde eine

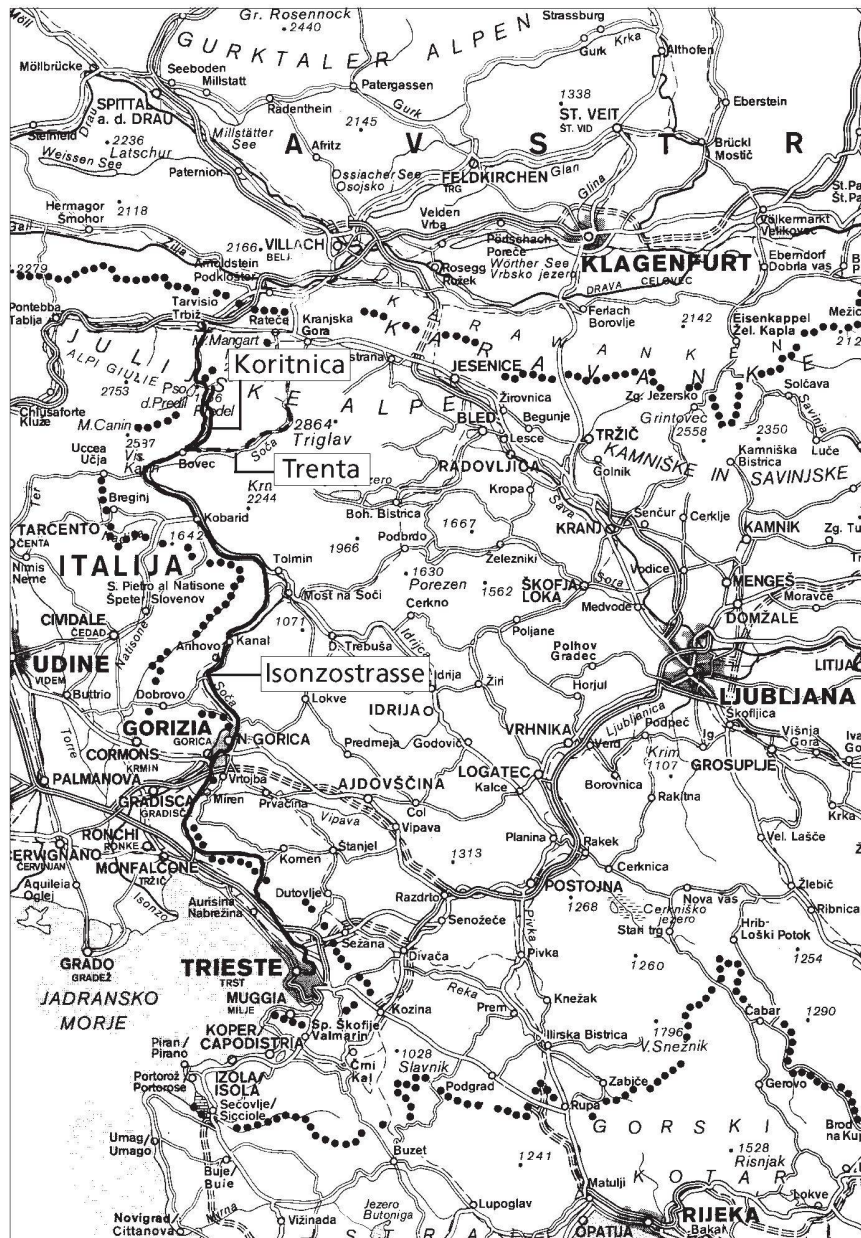
Tab. 1: *Die Bevölkerung in den Jahren 1869–1991*

Ortschaften	1869	1880	1890	1900	1910	1931	1948	1953	1961	1966	1991
<i>Bovec</i>	6201	5648	5816	5568	5621	5976	4221	4206	3968	3876	3377
Bavšica	82	77	88	97	103	126	73	74	50	33	6
Bovec	1657	1519	1573	1481	1467	1795	1255	1252	1314	1374	1670
Čezsoča	651	608	588	574	555	634	388	396	404	421	330
Kal-Koritnica	323	274	275	276	276	233	235	225	178	176	154
Lepena	168	158	169	141	159	149	102	105	99	88	38
Log Čezsoški	164	106	116	131	144	164	110	120	113	99	76
Log p. Mangartom	557	553	577	571	629	602	362	334	269	250	150
Plužna	251	221	211	204	198	242	155	161	147	137	56
Soča	672	634	641	593	553	517	435	432	356	307	181
Srpenica	608	491	507	486	452	344	277	284	255	263	205
Strmes	27	40	68	74	51	49	34	35	29	24	16
Trenta	357	364	351	339	317	346	281	267	260	215	120
Žaga	684	603	652	601	717	775	514	521	494	489	375

Auswanderung nach Amerika spürbar. Nach dem Ersten Weltkrieg, als dieses Gebiet zum Staat Italien gehörte, ging die Auswanderung weiter, besonders nach Belgien und Frankreich. Am stärksten war der demographische Rückgang in Berglagen und in abgelegenen Ortschaften.

Das fragliche Gebiet bildete in der Geschichte eine ausgesprochene Grenzregion. Im 15. Jahrhundert gehörte es den Grafen von Görz, nach deren Aussterben im Jahre 1500 wurde es zu einer venezianisch-habsburgischen Kampfzone. Die Habsburger gewannen nach dem Krieg mit Venedig (1508–1516) 1516 beziehungsweise 1521 endgültig die Oberhand. Die neue Grenze zwischen der Venezianischen Republik und den Habsburgern – zugleich auch die Grenze zwischen dem Römischen Reich und der Venezianischen Republik – hat diese früher einheitliche Region geteilt. Politische Veränderungen erlebte das Gebiet noch in der Zeit der napoleonischen Kriege, als die Grenze eine Zeitlang entlang des Isonzo verlief. Im Ersten Weltkrieg fiel an der Isonzo-Front eine Million Soldaten. Zwischen den beiden Weltkriegen gehörte das Gebiet zu Italien, nach dem Zweiten Weltkrieg fiel es an Slowenien im damaligen Jugoslawien, mit einer Grenze, die sich der ehemaligen habsburgisch-venezianischen Grenze annäherte.

Die Bevölkerung lebte bis zum Zweiten Weltkrieg hauptsächlich von der



Karte 1: Das Untersuchungsgebiet heute. Massstab 1 : 100'000.

Landwirtschaft. Die wichtigsten Ackerprodukte waren Kartoffeln, gefolgt von Bohnen. In der Viehzucht stand die Alm-Weide-Wirtschaft im Vordergrund. Das Vieh bleibt vier bis sechs Monate auf den Almen. Vorherrschend waren Schafe und Ziegen und sind es teilweise heute noch. Allerdings reichte die Landwirtschaft allein seit dem 16. Jahrhundert nie für den Lebensunterhalt der ganzen Bevölkerung aus. Im Trenta-Tal war ein zusätzlicher Wirtschaftszweig die Eisenverarbeitung – das Sammeln von Eisenerz und Eisenwerke. Doch ist das Eisenhüttenwesen im Jahre 1782 endgültig untergegangen. Die Bergleute zogen weg oder blieben als ständige Bewohner des Tales. Die übrige Bevölkerung harnte weiter aus und lebte in den ärmlichsten Verhältnissen des ganzen Landes Görz. Auch der Staat suchte nach Möglichkeiten, die Verhältnisse zu verbessern. Allerdings ohne nennenswerten Erfolg, es gelang ihm nicht, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die temporäre und permanente Auswanderung einzudämmen. Nicht einmal der aufkommende Fremdenverkehr konnte diesen Prozess wesentlich beeinflussen.

Die Einwohner des Trenta-Tales machten sich einen Namen als vorzügliche Bergführer. Mit dem Niedergang des Eisenhüttenwesens verfiel auch die Strasse aus dem Trenta-Tal nach Bovec, eine neue wurde erst im Jahre 1906 gebaut. Die Strasse über den Vršič-Pass nach Kranjska Gora wurde während des Ersten Weltkrieges erstellt.

Auch für Bovec und das Tal am Fluss Koritnica stellte die Landwirtschaft bis zum Zweiten Weltkrieg die Hauptquelle für den Lebensunterhalt dar. So wie im Trenta-Tal reichte sie allerdings nicht für alle. Als zusätzliche Erwerbsmöglichkeit kam im 18. und 19. Jahrhundert das Hausieren auf, das erst in den 80er und 90er Jahren des 19. Jahrhunderts aufgegeben wurde, als sich die Männer im nahen Raibl und anderswo in Europa als Bergleute Arbeit suchten.

Einigen Verdienst brachte auch die Strasse, die bis zum Zerfall der Donaumonarchie eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen der Adria und dem Landesinneren war, wenn es auch nie gelungen war, diesen Vorteil in grossem Masse zu nutzen. Einen nennenswerten Nutzen von der Strasse hatte bis zum Ersten Weltkrieg nur das Dorf Log pod Mangartom, mit dem Vorspannen, der Strasseninstandhaltung, dem Schneeräumen usw.

DIE ISONZO-STRASSE IM 16. UND 17. JAHRHUNDERT

Die sogenannte Isonzo-Strasse und die mit ihr verbundene vornehmlich politische Problematik möchte ich aufgrund von zwei handschriftlichen Karten darlegen. Die erste stammt aus dem 16. Jahrhundert und befindet sich im Haus-, Hof- und Staatsarchiv in Wien. Die zweite wurde vom Kartographen Capellaris im 18. Jahrhundert angefertigt.

Nach dem Friedensvertrag zwischen den Habsburgern und der venezianischen Republik im Jahre 1521 kamen der Bereich des gesamten Isonzo-Flusses, der Fluss Koritnica und der Predil-Pass unter die Herrschaft der Habsburger. Den Habsburgern, die den Hafen von Triest als ihren Zentralhafen auszubauen versuchten, bot sich damit eine neue Möglichkeit der Strassenverbindung zwischen Tarvis und Triest. Das ermöglichte auch eine Umleitung des früheren Handelsstromes aus Tarvis über das Kanaltal in die venezianischen Häfen auf die Isonzo-Strasse nach Triest. Dieses Ziel verfolgte insbesondere die Verkehrspolitik von Erzherzog Karl (1546–1590) in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, der Triest und Fiume (Rijeka) als Haupthäfen seiner Länder festlegte. Diese Entscheidung selbst war nicht neu, die Stadt Triest hatte ja schon im späten Mittelalter mit habsburgischer Unterstützung am erfolgreichsten um das Primat unter den Küstenstädten in Istrien gekämpft. Erzherzog Karl beschäftigte sich auch viel mit der Infrastruktur, die den Verkehr zu den Häfen möglich machte. Er liess Strassen bauen und verbessern, um sie für den Fuhrverkehr geeignet zu machen. Eine konkrete Folge war der Ausbau der gesamten sogenannten Isonzo-Strasse zwischen Tarvis und Triest.

Die Isonzo-Strasse spielte in diesem Plan während der ganzen zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts eine wichtige Rolle. Im späten Mittelalter war besonders der Strassenteil bis Kobarid wichtig, der über den Predil-Pass eine Verbindung zwischen Cividale und Kärnten darstellte. Diese Strasse wird im Jahre 1326 erwähnt. Nachdem Kärnten im Jahre 1335 an die Habsburger gefallen war, nahm ihre Bedeutung noch zu. Im Jahre 1399 begann die Stadt Cividale mit dem Bau einer Strasse über den Predil-Pass, über den früher nur ein Saumpfad geführt hatte.

Bemühungen um die Isonzo-Verbindung zwischen Tarvis und Triest sind aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts belegt. Beim Herrscher lag schon 1521 ein Plan für eine befahrbare Strasse von Görz bis Tarvis vor. Um den guten Zustand der Isonzo-Strasse haben sich die Landstände von Görz ständig

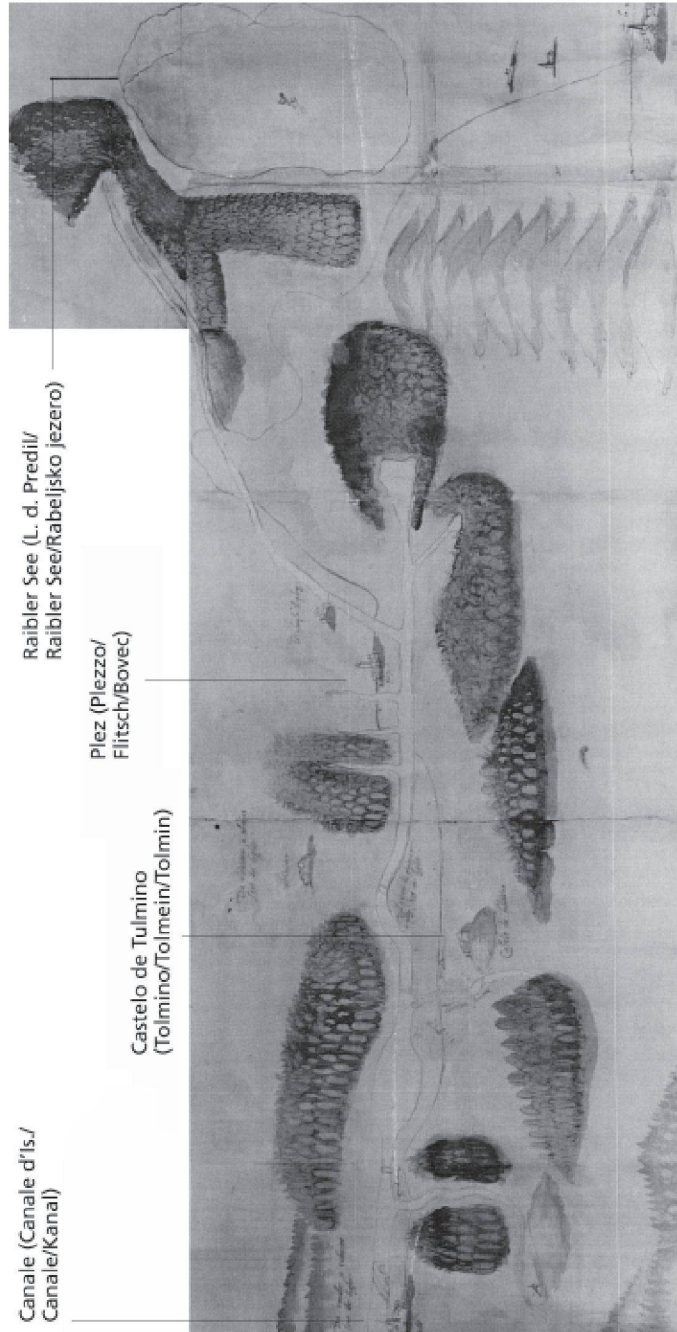


Abb. 2: Ausschnitt des Planes aus dem 16. Jahrhundert: zwischen Raibl und Canal.

bemüht. Auch die Triestiner reichten 1536 bei der Regierung ein Gesuch ein, dass der Predil-Weg verbessert und bis Triest verlängert werden soll. Mit den Arbeiten wurde 1536 begonnen, doch stellte sich kein Erfolg ein. Das Vorhaben geriet in Vergessenheit, so dass im Jahre 1565, als Erzherzog Karl das Projekt weiterführen wollte, keine alten Akten über die Strasse mehr zu finden waren. Die Strasse wurde dann 1587 fertiggestellt. Für die Strasse wurde eine kolorierte Karte angefertigt. Die in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts entstandene undatierte Karte ist 3,8 m lang und erfasst eine Entfernung von gut 100 km. Auf der Karte ist zwar die Strasse besonders betont, doch wird sie im Wiener Haus-, Hof- und Staatsarchiv unter dem Titel «Grenzkarte» aufbewahrt. Dargestellt ist der Fahrweg im Tal des Flusses Isonzo von Tarvis, Kluže bis zum Golf von Triest, mit Triest im Osten und Grado und Marano im nordwestlichen Teil der Küste.

Die Karte ist in der Technik einer kartographisch ungenauen, aber inhaltlich reichen Skizze gehalten. Sie enthält die annähernden orographischen Elemente der Landschaft mit dem Wald. Hochgebirgsgebiete sind durch Berge gekennzeichnet, der See von Raibl erscheint ausserordentlich gross. Verzeichnet sind ferner Festungen, Städte, Brücken und Flüsse.

Im Jahre 1590 wurde die Isonzo-Strasse vom Landesfürsten als Zwangsroute für den Verkehr mit venezianischem istrianischem Wein nach Kärnten vorgeschrieben. In den 90er Jahren war die Isonzo-Strasse schon ein üblicher Handelsweg. Das ist auch aus der Klage von Kaufmann Augustin Rathe aus Rathenhoffen im Jahre 1598 ersichtlich, die den schlechten Strassenzustand bei Kobarid betraf. Eine weitere Schwierigkeit stellte der Mangel an Pferden dar. Wie Rathe schreibt, hat der frühere Bezirkshauptmann von Bovec nicht genügend für die Strasse gesorgt, deshalb begannen die Kaufleute erneut, die Strassen durch das venezianische Gebiet zu verwenden. Allerdings war den Bemühungen der Habsburger, durch diese Strasse den Handelsverkehr von venezianischen Häfen fernzuhalten, kein Erfolg beschieden. Unter verschiedenen Gründen war auch die Tatsache wichtig, dass die Isonzo-Strasse stellenweise durch sehr unwegsames Gebirgsgelände verlief. An den Flüssen wurde die Strasse im Winter oft von Lawinen zugeschüttet, auch der Schnee bildete ein grosses Hindernis, im Sommer wurde sie vom Wasser untergraben. Der zweite wichtige Grund für das Fehlschlagen der habsburgischen Politik ist darin zu sehen, dass es Erzherzog Ferdinand (dem späteren Kaiser Ferdinand II 1619–1637) auch im sogenannten Venezianischen Krieg (1615–1618) nicht gelang, die freie

Schiffahrt auf der Adria durchzusetzen, was Triest und Fiume sehr behinderte. Der Handelsverkehr floss deshalb auch weiterhin in venezianische Häfen.

Den Tarifen der Strassenmautstellen in Bovec und Raibl ist zu entnehmen, dass die Verkehrsformen hier ganz unterschiedlich waren. Aufgeführt sind Abgaben von Einspännern, Mehrspännern, Weinwagen und Saumpferden.

DIE ISONZO-STRASSE IM 18. JAHRHUNDERT

Im 18. Jahrhundert wurden die Zentralbehörden in Wien wieder auf die Isonzo-Strasse als die kürzeste Verbindung zwischen deutschen und einigen österreichischen Ländern und dem Hafen von Triest aufmerksam. Die Idee war zwar derjenigen aus dem 16. Jahrhundert ähnlich, doch war die Ausführung in mancher Hinsicht anders. Das Interesse des Herrschers an einer Verbindung zum Meer kam nicht mehr aus Graz, sondern aus Wien. Nachdem Triest 1719 zum Freihafen erklärt worden war, plante die Orientgesellschaft im Jahre 1722 den Bau einer Strasse über den Predil-Pass. Allerdings sind nach 1724 keine Spuren mehr davon zu finden. Das Vorhaben wurde aufgegeben, weil 1734 die Strasse über den Wurzenpass gebaut wurde, die auch diesen Verkehr übernahm. Die mangelhafte Wettbewerbsfähigkeit der Isonzo-Strasse ist in erster Linie auf zwei Dinge zurückzuführen: überhöhte Mautabgaben und schlechte Strassen. Eine staatliche Kommission, die sich im Jahre 1733 ein Bild von den volkswirtschaftlichen Verhältnissen in Innerösterreich machen wollte und unter diesem Gesichtspunkt auch die Strassen betrachtete, konnte an der Verbindung zwischen Lienz und Triest, zu der auch die Isonzo-Strasse gehörte, nichts Positives finden. Die Kommission wies in erster Linie auf die unregelmässigen Mautverhältnisse hin. Die Frage der Mauten war ausschlaggebend beim Versuch, den jahrhundertlang aus dem Binnenland über Tirol in venezianische Häfen fließenden Verkehr nach Triest umzuleiten. 1764 schrieb Graf Rudolf Chotek in einem Bericht an die Kaiserin Maria Theresia, dass die Isonzo-Strasse als Kommerzstrasse vorgesehen sei, doch nicht als solche instandgehalten werde. Der Staatsobrigkeit drängte sich in diesem Zusammenhang in erster Linie die Frage auf, wie der bis zum Meer über venezianisches Gebiet fließende Verkehr nach Triest, zu den dort etablierten Kaufleuten umzuleiten

wäre. Die Angelegenheit wurde vom Gesichtspunkt der Politik, Wirtschaft und der Finanzen betrachtet (*in linea politica, Camerali und respective Bancali*). Als besonderer Vorteil wurde die Tatsache bezeichnet, dass es sich um die kürzeste Verbindung zwischen Tirol und deutschen Ländern und Triest handelt. Die Landeshauptmannschaft von Kärnten war der Meinung, dass die Ausbaukosten im Vergleich zum Nutzen nicht zu hoch wären.

Die Kosten wurden von der Landeshauptmannschaft auf 13'188 Florint geschätzt. Das Bankalamt fand die Summe für die Strassenerneuerung viel zu niedrig, deshalb wurde ein genauer Bericht über die Strasse und eine neue von Ingenieur Capellaris angefertigte Karte, in Auftrag gegeben. Die Karte, zugleich auch der Plan für eine Kommerzstrasse von Predil bis Görz, kann als besonders kostbar gelten. Sehr genau verzeichnet ist alles, was an der Strasse liegt: verschiedene Gebäude (Häuser, Kirchen, Kapellen), die Landschaft, Wälder usw. Für die Strasse sind Profile, Brücken und anderes eingezeichnet.

Allerdings kam es dann nicht zur Erneuerung und dem geplanten Strassenausbau. In der josephinischen Landesaufnahme wurde die Strecke folgendermassen beschrieben: «Die Strasse so durch dieses Dorf durchföhret und nach Oberbrett, kraj 130 – Strmec; gehet, ist zwahr vom harten steinigten Boden, jedoch zu allen Zeiten zu passiren unpracticable und zwahr bey einem starcken od[er] gehen Regen föhrt das Wasser dem Stein vom Gebirge herab und in eine solchen Menge, das fast die gantz Strasse mit dem vom Gebirge herabrollenden Schutte dergestaltten verdorben od[er] angefallt wird, d[a]ss man etliche Tage weder Reittender noch weniger Föhrender zu passiren vermögend ist. In Winter hingegen ist diese Strasse denen sogenannten Schnee-Lahnen an meisten Orten unterworfen, folglich auch da diese Strasse öfters zu passiren unpracticable gemacht wird. Dieser Übel kann wegen der üble Situacion gahr nicht vorgebogen werden.» Auf der Landkarte von J. K. Kindermann aus dem Jahre 1797 waren die wichtigsten Kommerzialstrassen und Nebenstrassen gekennzeichnet. Die Isonzo-Strasse von Solkan durch Kobarid, Bovec, über den Predil-Pass nach Tarvis wurde als Nebenstrasse eingestuft.

Für die dortige Bevölkerung hätte damals eine moderne Kommerzialstrasse zweifellos wichtige zusätzliche Erwerbsmöglichkeiten mit sich gebracht. Die blosser Planung der Strassenmodernisierung konnte allerdings keinen wirtschaftlichen Nutzen abwerfen. Aus Mangel an Finanzmitteln wurde auch vorgeschlagen, dass man die ansässige Bevölkerung durch eine Landesrobot

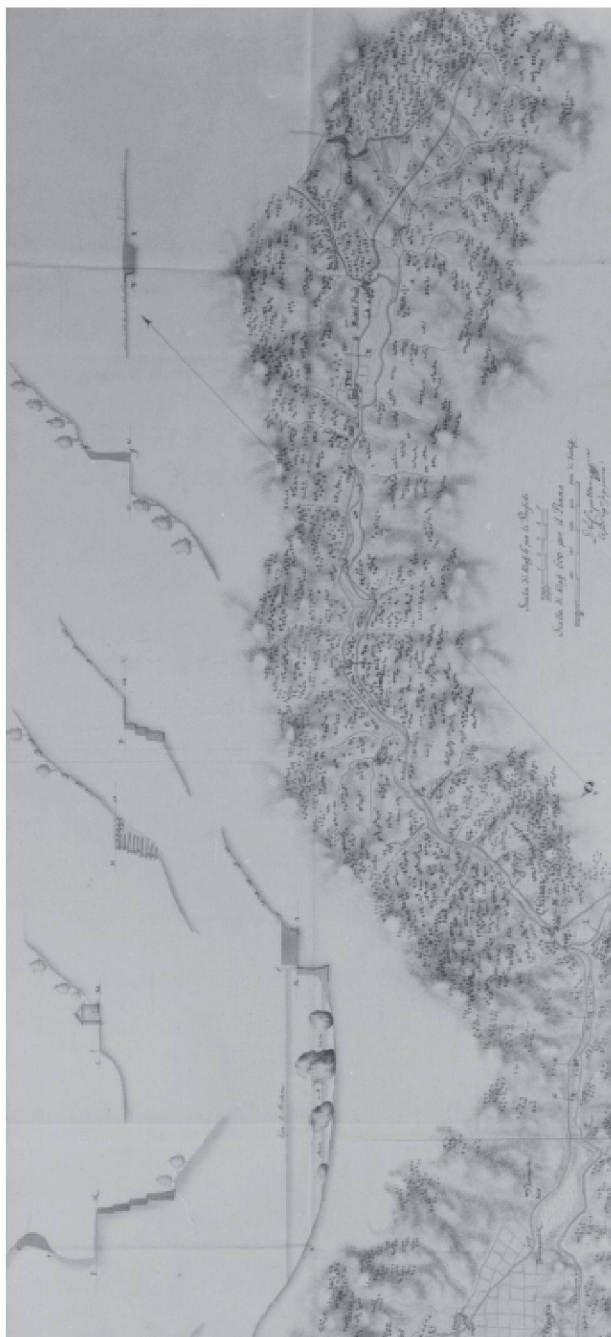


Abb. 3: Ausschnitt des Planes der Isonzo-Strasse von Capellaris aus dem 18. Jahrhundert: zwischen Predil und Bovec (Plez).



Abb. 4: Das Untersuchungsgebiet auf der Karte des Landes Görz aus dem Jahre 1754.

zur Strassenerneuerung heranziehen könnte, wie in Krain. Zumindest kurzfristig wäre dies für die Bevölkerung nur eine schwere Belastung ohne jeden Verdienst gewesen. Die Gegner der Robot wiesen noch darauf hin, dass man hier wegen Armut keine Landesfron leisten könne, das grösste Hindernis war allerdings die zu niedrige Bevölkerungszahl.

Die Verkehrsbedeutung des Gebiets am Isonzo kam in den 70er Jahren des

19. Jahrhunderts erneut zum Ausdruck, als man das Projekt einer Isonzo-Bahnlinie Tarvis-Triest diskutierte. Allerdings wurde auch dieses Projekt nie verwirklicht.

Literaturnachweis

- Ferdo Gestrin, *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja*, Ljubljana 1965.
- Anton Gnirs, *Österreichs Kampf für sein Südländ am Isonzo 1615–1617*, Wien 1916.
- Krajevni leksikon Slovenije*, 1. knjiga, Ljubljana 1968.
- Branko Marušič, *Iz zgodovine Trente*, Nova Gorica 1982.
- Stanka Rajh, *Možnosti biološkega kmetovanja v Triglavskem narodnem parku na primeru Doline Trente*, Diplomarbeit, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta 1996.
- Vincenc Rajšp, «Ceste na Goriškem v drugi polovici 18. stoleja», in: *Zgodovinski časopis* 41, 1987, S. 103–107.
- Vincenc Rajšp, Drago Trpin, *Slovenija na vojaškem zemljevidu 1763–1787 (1804) / Josephinische Landesaufnahme 1763–1787 (1804) für das Gebiet der Republik Slowenien*, 3. Band, Ljubljana 1997.

Leere Seite
Blank page
Page vide