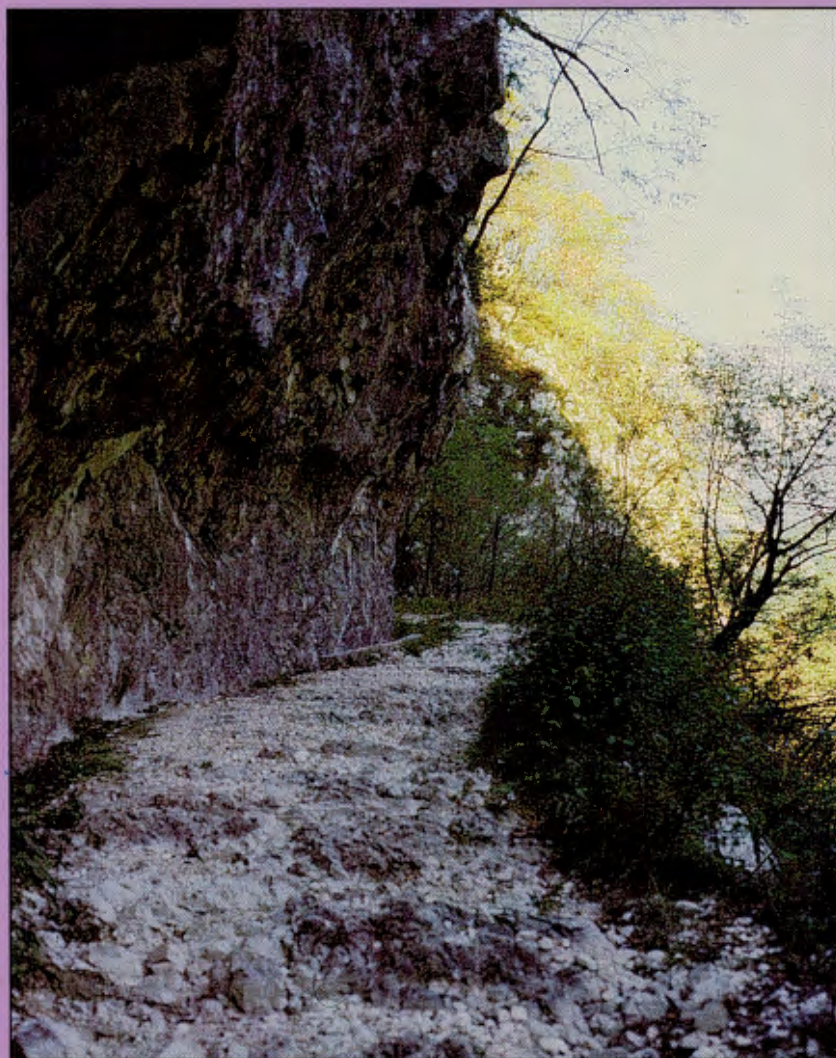


Eva Holz



*Razvoj cestnega omrežja na  
Slovenskem ob koncu 18.  
in v 19. stoletju*





Zgodovinarica Eva Holz, po rojstvu iz Slovenj Gradca, je 1965 maturirala v Ljubljani in pet let pozneje diplomirala na Filozofski fakulteti. V letih 1970/81 je na ljubljanskih šolah poučevala zgodovino in sociologijo, nato pa se je zaposlila na Zgodovinskem inštitutu Milka Kosa ZRC SAZU, kjer je v nazivu višja znanstvena sodelavka še danes. V letu 1983 je dosegla akademsko stopnjo magistra s temo Nacionalna problematika uradništva na Kranjskem in Goriškem v drugi polovici 19. stoletja, promovirala pa je leta 1992 z disertacijo Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem v 19. stoletju.

Težišče njenega znanstvenega dela je v proučevanju problematike 19. stoletja, čeprav je obravnavala tudi druga časovna obdobja. Po eni strani je v povezavi z upravno razdelitvijo obdelala nacionalno problematiko uradništva na večjem delu slovenskega ozemlja. Po drugi strani pa se je v zvezi s programom dela v ustanovi poglobljala v zgodovino cestnega prometa od konca 18. do začetka 20. stoletja. Poleg doktorske naloge je iz tega območja pripravila obsežno osnovno besedilo za zgodovino prometa, ki jo pripravlja SAZU, in publicirala več razprav (Zgodovinski časopis 41, Kronika 37 in 41, Zbornik za zgodovino naravoslovja in tehnike 12). Sodelovala je pri izdaji dela zapuščine Henrika Tume / Pisma (Osebnosti in dogodki 1893-1935), Trst 1994/ in pri priročniku o mestih v Jugoslaviji, ki je izšel v nemščini in angleščini (Jugoslawien - Moderne Stadtgeschichtsforschung in Evropa, USA und Japan. Ein Handbuch, 1989, str. 379-390; v angl. str. 551-562). Objavljala je tudi bibliografijo slovenske zgodovine za leta 1978-1986 v Zgodovinskem časopisu 40 in 42, str. 155-197 in 245-292.

Ferdo Gestrin



LJUBLJANA 1994



*Eva Holz*

*Razvoj cestnega omrežja na  
Slovenskem ob koncu 18. in  
v 19. stoletju*

PREDELANA DOKTORSKA DISERTACIJA

Eva Holz  
**RAZVOJ CESTNEGA OMREŽJA NA SLOVENSKEM  
OB KONCU 18. IN V 19. STOLETJU**

**Zbirka ZRC**

**2**

Znanstvenoraziskovalni center SAZU

Zanj: Oto Luthar

Uredniški odbor: Neda Pagon (urednica), Milojka Žalik  
Huzjan (likovno-tehnična urednica), Alenka Koren (tajnica  
uredništva), Špela Goričan, Darko Dolinar in Tomaž Erzar  
(člana uredništva)

Prevod: Niko Hudelja

Lektorirala: Marija Mahkovec

Tisk: Tiskarna Povše

Ljubljana 1994

CIP - Kataložni zapis o publikaciji  
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

625.7/.8 (497.12) (091)

656.1 (497.12) (091)

HOLZ, Eva

Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19.  
stoletju : predelana doktorska disertacija / Eva Holz; [prevod Niko  
Hudelja]. - Ljubljana : Znanstvenoraziskovalni center SAZU, 1994.  
- (Zbirka ZRC ; 2)  
43579392

*Slika na naslovnici: Vinko Rajšp, Cesta pri trdnjavi Kluže*

Tisk publikacije je finančno podprlo Ministrstvo za znanost in tehnologijo.

Po mnenju Ministrstva za znanost in tehnologijo št. 415-01-317/94 z dne 26. 4. 1994 sodi knjiga med proizvode, za katere se plačuje 5% davek od prometa proizvodov.

# Kazalo

<b>PROLOG</b> .....	7
<b>VIRI, LITERATURA IN PRIPOMOČKI</b> .....	9
Literatura .....	10
Kratice .....	12
<b>CESTE V 18. STOLETJU</b> .....	13
Cestno omrežje do nastanka Ilirskih provinc .....	14
Glavne in komercialne ceste .....	14
Obdobje Ilirskih provinc (1809-1813) .....	17
<b>19. STOLETJE</b> .....	21
Državne ceste .....	21
Podkorenska državna cesta proti Koroški .....	24
Ljubeljska državna cesta proti Koroški .....	25
Kokrška cesta proti Koroški .....	25
Predilska cesta .....	25
Erarska dravska ali koroška vezna cesta .....	26
Zagrebška komercialna in poštna cesta .....	26
Karlovska glavna, komercialna in poštna cesta .....	26
Zaloška cesta .....	26
Neeararske ceste .....	28
Mreža neeararskih cest na Štajerskem .....	30
Mreža neeararskih cest na Kranjskem .....	34
Mreža neeararskih cest na Goriškem .....	45
Mreža neeararskih cest na Koroškem .....	46
Železniške dovozne ceste .....	49
Trbiška državna proga Vižmarje-Bela Peč .....	50
Južna železnica .....	52
Dolenjska železnica .....	52
Lokalne železniške proge .....	54
<b>MITNICE</b> .....	55
Mitnice na Kranskem od druge polovice 18. stoletja do Ilirskih provinc .....	57
Mitnice na cesti proti Koroški .....	61
Mitnice na cesti Ljubljana-Trst-Reka .....	62
Državne ceste in njihove mitnice .....	63
Stanovske ceste in njihove mitnice .....	63
Komercialne cestne mitnice .....	63
Stanovske mitnice .....	64
Stanovske mitnice na Kranjskem .....	68
Mitnice na Štajerskem ob koncu 18. in v 19. stoletju .....	75
Mitnice na tržaški državni glavni in komercialni cesti .....	75
Mitnice na erarski dravski ali koroški vezni cesti .....	75
Mitnicena ptujski poštni in komercialni cesti .....	75
Mitnice na Koroškem ob koncu 18. in v 19. stoletju .....	77
Mitnice na Goriškem .....	78

Obdobje Ilirskih provinc .....	79
Od Ilirskih provinc do leta 1848 .....	80
Mitnice po letu 1848 .....	87
<b>VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE CEST OB KONCU 18. IN 19. STOLETJU .....</b>	<b>97</b>
Vzdrževanje .....	97
Zakup .....	97
Način plačevanja cestnega vzdrževanja v 19. stoletju .....	110
<b>TEHNIKA GRADNJE CEST V 19. STOLETJU .....</b>	<b>121</b>
O materialu, ki so ga uporabljali pri cestnih gradnjah .....	121
Način konstruiranja cest glede na teren in podlogo .....	122
Odkup zemljišč .....	124
Poškodbe cest .....	125
Cestno osebje .....	126
Dolžnosti cestnega komisarja .....	127
Dolžnosti cestnega mojstra .....	128
Dolžnosti cestarjev .....	129
Stranske ceste .....	130
Razdelitev cest na milje .....	131
<b>CESTNA ZAKONODAJA .....</b>	<b>137</b>
Državne ceste .....	137
Nedržavne javne ceste in poti .....	137
Policijski redi .....	139
<b>TEŽAVE NA POTOVANJIH V 18. IN 19. STOLETJU .....</b>	<b>143</b>
<b>ZUSAMMENFASSUNG .....</b>	<b>151</b>



# PROLOG

Ceste v neki državi 18. in 19. stoletja si lahko predstavljamo kot njen živčni sistem. Po njih je prihajal napredek, nov način življenja v dobrem in v slabem. Večinoma poudarjamo, da so ceste pomenile odprtost v svet, dotok novosti na vseh področjih. Druga manj simpatična stran pa je bila izpraznitev nekaterih predelov dežele. Kako so ceste vplivale na okolje ni bilo odvisno le od njih, pač pa od spleta okoliščin.

Ob koncu 18. stoletja je bilo državnim oblastem v monarhiji jasno, kakšno vlogo in pomen imajo ceste, zato so si za take ceste tudi prizadevale. Po kakovosti, načinu izdelave ter po tem, kdo jih je vzdrževal so se ceste delile na: državne ali glavne komercialne ceste, deželne in okrajne ter občinske ceste. Državne ceste je gradila in vzdrževala država. Ceste nižjih kategorij pa so vzdrževali dežela, okraj ali občina. Kakovost cest je bila določena z zakonom. Med državne ceste so na Kranjskem spadale vse glavne povezave med Dunajem in Trstom in ne le glavna komercialna in poštna cesta Dunaj-Trst, ki pa je bila hrbtenica cestnega omrežja na Slovenskem. Med državne ceste so sodile ceste, ki so vodile proti Koroški, to so bile ljubeljska, kokrška in podkorenska cesta ter obsoška ali predilska cesta, ki je povezovala Goriško in Koroško. Med državne ceste je prav tako sodila tudi cesta, ki je povezovala Kranjsko in Goriško. Od ceste Dunaj-Trst se je odcepila v Razdrtem in potekala po Vipavski dolini do Gorice. V Postojni se je od ceste Dunaj -Trst odcepila tudi državna cesta proti Reki. Prav tako so med državne ceste sodile tudi ceste, ki so povezovala zahod z vzhodom. To so bile erarska ali koroška cesta, cesta Ljubljana-Zagreb in karlovška cesta, ki je šla iz Novega mesta proti Karlovcu. Naše kraje so povezovala tudi poštna ceste, ki so se večinoma ujemale z državnimi, vendar pa to ni bil predpis.

Da bi lahko izpolnjevali vse predpise o gradnji državnih in deželnih cest, je bilo treba odkupovati zemljišča v bližini velikih cest. Pri takih odkupih je bila cena zemljišč določena. Če so se zemljiški lastniki upirali, jim je država lahko potrebno zemljo tudi zaplenila. Posestniki, ki so imeli zemljišča ob cesti, so morali cestnim inženirjem in cestnim komisarjem dovoliti iskanje primernih peskokopov in kamnolomov na svoji posesti. Prebivalci nekaterih delov monarhije so bili splošno priznani strokovnjaki za posamezna cestna dela. Zemeljska dela so cestne gradbene direkcije rade zaupale češkemu kopačem ribnikov ali pa Furlanom, ki so bili priznani mojstri za izsuševanje močvirij, za dela s kamenjem pa so najemale Dalmatince. Ob koncu 18. stol. in v začetku 19. stol. so bile vse bolj jasne zahteve, naj velike ceste gradijo z najeto delovno silo in ne več s tlako. Glavne ceste, ki so jih gradili in vzdrževali na Kranjskem so bile

grajene bolj kot makadamske ceste, saj so imele kamnito podlago.

Vzdrževanje cestne mreže na Slovenskem ozemlju je bila ob koncu 18. in v začetku 19. stoletja zelo zahtevna naloga. Denarja je praviloma vedno primanjkovalo. Država si ga je skušala zagotoviti s pomočjo mitnic, dajanja posameznih cestnih predelov v zakup, z odkupom cestne tlake, v drugi polovici 19. stoletja pa še z nakladami na neposredne cesarske davke. Zakup posameznih cestnih predelov je pokazal vse slabosti že ob koncu 18. stoletja in v 19. stol. tega načina pridobivanja denarja za vzdrževanje cest niso več uporabljali. Mitnice naj bi bile ustanova, ki bi prinašala denar za primerno vzdrževanje cest. To je bilo v 19. stoletju - posebno v drugi polovici - vse težje. Mitnice so se spreminjale v oviro za trgovino in promet. Vse glasnejši so bili tisti, ki so zahtevali njihovo ukinitve. Mitničarji so imeli na postajah precej dela, ki so ga določali službeni predpisi. Določanje mitnine za blago in živali se je s časom spreminjalo. Najprej je bilo treba plačati mitnino od posameznega kosa blaga ali od posamezne živali, v začetku 19. stoletja so prešli na določanje mitnine po teži, nato pa na določanje mitnine po prevoženi razdalji. Tretji vir dohodka za državo in deželo bi lahko bil odkup cestne tlake, vendar pa se jima ta način pridobivanja denarja nikakor ni prav posrečil. Obe sta se osredotočili na izkoriščanje mitnic dokler se je dalo.

Ceste tega časa so bile zelo ranljive. Njihov glavni sovražnik je bilo vreme. Druga nadloga so bili neprimerni in preobloženi vozovi, ki so imeli večinoma preozka platišča in so tako rezali cesto. Za vsaj primeren potek prometa je bilo potrebno sprotno vzdrževanje in popraviljanje cestišča. Cestarji so bili v tem času kar pomembni državni ali deželni uslužbenci. Imeli so uniformo in živeli so v hišici, ki je bila last cestne direkcije. Cestno zakonodajo Marije Terezije so kasneje smiselno dopolnjevali. Pojav novih prevoznih sredstev, najprej kolesa, potem pa še motornih vozil, je povzročil večji pretres v miselnosti takratnega prebivalstva in v cestni zakonodaji.

Furmane, kočijaže in potnike, ki so potovali s poštnimi kočijami pa so zanimale tri stvari: katera smer jih bo najhitreje pripeljala do cilja, kakšna je cesta in kakšna je varnost na njej. V 18. stoletju so bila potovanja na Kranjskem kar tvegana, podobno je bilo tudi še v prvi polovici 19. stoletja. V deželi so se oblikovale večje roparske skupnosti, ki so imele svoja pravila vedenja in tudi lasten jezik. V 19. stoletju je razbojništvo preraslo v donosno obrt, lokalne oblasti pa so ob tem vztrajno mižale. Za cestno razbojništvo je bila sicer že za časa Marije Terezije določena smrtna kazen in razpisane

so bile tudi nagrade za ujete razbojnike ali razbojniške tolpe. Lokalne oblasti niso imele na razpolago dovolj moči, da bi zakon tudi izpolnjevale, prebivalci pa so se razbojnikov bali. Šele po letu 1848 je postalo potovanje varnejše. Največja roparska gnezda je razgnala vojska, manjše skupine pa so še ostale. Te pa je obvladovala na novo ustanovljena žandarmerija. Posamezni cestni roparji so bili znani še do druge svetovne vojne. Poleg cestnih roparjev so na potnike prežali tudi berači. Beračenje ob glavnih cestah je skušala odpraviti že Marija Terezija. Premožnejši ljudje so ob koncu 18. in v prvi polovici 19. stoletja potovali s poštno kočijo

(plemstvo je imelo lastne kočije). Potovanja so bila razmeroma draga, prav tako je bilo drago tudi dovoljenje za potovanje, pa še dobilo se ga je težko. Prošnji za potno listino je moralo biti priloženo tudi mnenje lokalne policije. Vse vrste potnih listin so bile časovno omejene. Šele uvedba železnice in uvedba novega obrtnega reda v drugi polovici 19. stoletja sta nekoliko sprostila možnosti potovanj. Ob vojnih nevarnostih si je država vedno pridržala pravico, da je omejila gibanje tako lastnih državljanov kot tudi tujcev na svojem ozemlju. Najtemeljitejše omejitve gibanja na našem ozemlju je država sprejela ob začetku prve svetovne vojne.

# VIRI, LITERATURA IN PRIPOMOČKI

Del monografije, ki govori o Kranjski, je vezan na vire, zlasti na arhivsko gradivo, deloma na nekatere časopisne članke. Arhiv Slovenije hrani o cestah in vsem, kar je vezano nanje - ceste, cestno osebje in njegovi problemi, mitnice, mostovi, problematika vzdrževanja - bogate podatke. Čas zadnje četrtine 18. stoletja in prve polovice 19. stoletja, ki ga opisujem, je zajet v Gubernijskem arhivu. Poleg obvladljivih fasciklov za posamezna leta je tu najprej treba omeniti fascikel št. 54, kjer so shranjeni podatki o cestah in cestnih gradnjah ob koncu 18. stoletja pa do prihoda Francozov. Tu so podatki o propadanju starega načina vzdrževanja cest ter o začetkih nove organizacije, o novem lastništvu, o vsej administraciji, ki je bila potrebna, ko je dežela na svoja ramena prevzela ceste in njihovo vzdrževanje. Precej je podatkov o mitnicah, tako državnih kot tudi stanovskih, in o njihovi problematiki. Ta fascikel je dolg približno 5 tekočih metrov. Čas od propada Ilirskih provinc do vključno leta 1848 je zajet v fasciklu št. 28 Gubernijskega arhiva. Govori o problematiki vzdrževanja cest v Ilirskem guberniju, o mitnicah, ki niso več prinašale dovolj sredstev. V tem fasciklu je tudi precej govora o cestnem osebju, od cestarjev do cestnih komisarjev in cestne direkcije. Zadnja dva zavoja govorita že o železnici. Ves fascikel obsega 17 tekočih metrov. Za obdobje po letu 1848 se viri spremenijo. O državnih in deželnih cestah je največ podatkov v delu Bericht der Handels und Gewerbekammer für das Kronland Krain zu Laibach an das hohe k.k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten über den Zustand des Handels und Industrie im Jahre 1852, Laibach 1853; ...über den landwirtschaftlichen, industriellen und commerziellen Zustand ihres Kammerbezirks im Jahre 1853, Laibach 1854; ...in den Jahren 1854, 1855, 1856. Laibach 1857; ...in den Jahren 1857 bis inclus. 1860. Laibach 1861; Bericht über den Handel, die Industrie und die Verkehrsverhältnisse in Nieder-Österreich während des

Jahres 1870, Erstattet von der Handels=und Gewerbekammer in Wien, Wien 1871;

Statistischer Bericht der Handels und Gewerbekammer in Laibach über die Volkswirtschaftlichen Zustände in Krain, Erstattet an das hohe kaiserl. königl. Handelsministerium für das Jahr 1880, Laibach 1880.

Obširneje govorijo o problematiki cest, cestnega osebja, mitnic in mitničarjev pa tudi o vplivih, ki so jih imele ceste in kasneje železnica na posamezna področja, razprave in debate v Obravnava deželnega zbora Kranjskega v Ljubljani. Pomemben vir so tudi deželni zakoni, ki so v zadnjih petdesetih letih 19. stoletja nastopali pod različnimi imeni: Deželni zakonik in vladni list za Kranjsko kronovino - Landes-Gesetz und Regierungs-Blatt für das Kronland Krain. Ta naslov je veljal od leta 1849 do vključno leta 1852.

Landes-Regierungs-Blatt für das Herzogthum Krain - Deželni vladni list za Kranjsko kronovino. Ta naslov je veljal v letih 1853 do 1859.

Verordnungen der kaiserl. königl. Landesbehörden für das Herzogthum Krain - Ukazi ces. kralj. deželnih gosposk za vojvodino Kranjsko. Tak naslov je veljal v letih 1860 do 1866.

Gesetz=und Verordnungs=Blatt für das Herzogthum Krain - Zakonik in ukazni list za vojvodino Kranjsko. To je naslov, ki je veljal v letih 1867 do vključno 1870.

Landesgesetzblatt für das Herzogthum Krain - Deželni zakonik za vojvodstvo Kranjsko. To je naslov, ki je bil v veljavi od 1871 do vključno 1914.

Deželni zakonik za vojvodino Kranjsko - Landesgesetzblatt für das Herzogtum Krain. To je bil naslov v letih 1915 do 1917.

Zanimive podatke prinaša tudi Österreichische Statistik, Herausgegeben von der k.k. statistischen Zentralkommission. Vso sliko dopolnjujejo še posamezni članki v časopisih, tako v Laibacher Zeitung, Illyrisches Blatt, v Novicah, Slovenskem narodu, v tedniku L'Istria.

# Literatura

O cestnem omrežju na Slovenskem v 19. stoletju govorijo študije, ki obravnavajo posamezna področja. Obstajajo študije za posamezna obdobja za Štajersko, Koroško in Goriško. Kranjska je v tem pogledu potegnila krajši konec. V najbolj strnjeni obliki je obdelala prometno problematiko na Slovenskem v času Ilirskih provinc dr. Melita Pivec-Stelè. Potrebno je omeniti posamezne razprave, ki govorijo o prometni problematiki, ki pa so krajevno in časovno omejene. Posamezne stavke in odstavke o tej problematiki v 19. stoletju najdemo še v splošnih zgodovinskih delih, ki govorijo o zgodovini Slovencev in o njihovem gospodarskem razvoju. Ko pa je govor o teoriji gradnje cest, o sami tehniki gradnje, o problematiki, ki je bila značilna za prehod iz 18. v 19. stoletje, je bil v avstrijskem prostoru nesporna avtoriteta Jožef Schemerl, ki je napisal vrsto teoretičnih del o cestah in njihovi gradnji. Njegovo teoretično delo se je naslanjalo na prakso, saj je na Kranjskem reorganiziral cestno direkcijo.

## Izbor literature:

- Ivan Arih, Gradnja ceste preko Vršiča v času prve svetovne vojne. - *Železar*, Jesenice 1975, št. 4 in št. 5
- Heinrich Costa, Reiseerinnerungen aus Krain, Laibach 1848
- Jože Curk, O cestnem omrežju na slovenskem Štajerskem v 17. stoletju. - *Kronika* 34, Ljubljana 1986, str. 7-15
- Jože Curk, O cestnem omrežju na slovenskem Štajerskem v 18. stoletju. - *Kronika* 34, Ljubljana 1986, str. 138-147
- Jože Curk, Cestno omrežje na slovenskem Štajerskem v prvi polovici 19. stoletja. - *Časopis za zgodovino in narodopisje* 14, (49) Maribor 1978, str. 238-268.
- Jože Curk, Razvoj prometnih zvez v severovzhodni Sloveniji. - *Razvoj prometnih zvez v panonskem prostoru do leta 1918. Mednarodni kulturno-zgodovinski simpozij Modinci 1977*, Maribor 1977, str. 199-224
- Carl Freiherr von Czoernig, Das Land Görz und Gradica, Wien 1872
- Ferdo Gestrin, Mitninske knjige 16. in 17. stoletja na Slovenskem, Ljubljana 1972
- Ferdo Gestrin, Oris gospodarstva na Slovenskem v prvem obdobju kapitalizma (do 1918). - *Kronika* 17, Ljubljana 1969, str. 129-138
- Anton Globočnik, Übersicht der Verwaltungs- und Rechtsgeschichte des Landes Krain, Laibach 1893
- Herbert Hassinger, Die Handels und Verkehrsstellung Villachs bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Handels- und Verkehrsgeschichte der Ostalpen. - *Carinthia* I 166, Klagenfurt 1976, str. 211-282
- Eva Holz, Cestne povezave Goriške in Kranjske v 19. stoletju. - *Zgodovinski časopis* 41, Ljubljana 1987, str. 109-114
- Eva Holz, Istrske zdrahe ob koncu 18. stoletja. - *Kronika* 37, Ljubljana 1989, str. 52-58
- Eva Holz, Vinko Rajšp, Ceste v drugi polovici 18. stoletja. - *Slovenci v letu 1789*, Ljubljana 1989, str. 71-76, katalog razstave
- Josef Ivanič, Das Strassenwesen in Krain im 18. Jahrhundert. - *Carniola, Zeitschrift für Heimatkunde* 1, Laibach 1908, str. 150-187
- Fran Jurišević, S pošto skozi preteklost slovenskega Primorja in Istre, Koper 1981
- Anton Koblar, Cesta čez Ljubelj in ljubeljski piramidi. - *Izvestja MDK* 3, Ljubljana 1893, str. 218-226
- Adalbert J. Krickel, Peš po Sloveniji leta 1828. - *Kronika* 5, Ljubljana 1938, str. 4-7, 10-11, 17-18
- Vladimir Levec, Cesta od Šmarijine Gore v Kokro. - *Izvestja MDK* 5, Ljubljana 1895, str. 138-143, *Izvestja MDK* 6, Ljubljana 1896, str. 62-68
- Josip Levičnik, Ozir po goriškem in teržaškem Primorji in romanje v prestari Oglej. - *Slovenske večernice za poduk in kratek čas*, Mohorjeva družba 9. zvezek, V Celovcu 1864, str. 55-59
- Logaško okrajno glavarstvo, V Logatcu 1889
- Ernesto Massi, L'ambiente geografico e lo sviluppo economico nel Goriziano, Gorizia 1933
- Andreas Moritsch, Das nahe triester Hinterland, Wien, Köln, Graz 1969
- Rafael Ogrin, Nova cesta od Vrhnike do Planine. - *Kronika* 7, Ljubljana 1959, str. 74-75
- Rafael Ogrin, Vrhniški mitničarji. - *Kronika* 10, Ljubljana 1962, str. 50
- Viktor Paschinger, Grundzüge der Verkehrsgeschichte Kärntens. - *Carinthia* I 143, Klagenfurt 1953, str. 353-384
- Fran Orožen, Vojvodina Kranjska, Ljubljana 1901, str. 233-234
- Postojnsko okrajno glavarstvo, V Postojini 1889
- Matko Potočnik, Vojvodina Koroška, Ljubljana 1909
- Promet na Slovenskem 17.-19. stoletje. Slikovni viri iz grafične zbirke Narodnega muzeja v Ljubljani, Ljubljana 1975, katalog razstave.

- Simon Rutar, Domoznanstvo poknežene grofije Goriške in Gradiščanske, Dunaj 1882
- Simon Rutar, Poknežena grofija Goriška in Gradiščanska, Ljubljana 1892
- Simon Rutar, Samosvoje mesto Trst in mejna grofija Istra, Ljubljana 1896
- Simon Rutar, Zgodovina Tolminskega, Gorica 1882
- Joseph Schemerl, Ausführliche Anweisung zur Entwerfung, Erbauung und Erhaltung dauerhafter und bequemer Strassen, Wien 1807, tri knjige
- Albert Schluga, Der Waren und Postverkehr in Oberkärnten im 17. und 18. Jahrhundert. - Carinthia I 145, Klagenfurt 1955, str. 665-679
- Melita Pivec-Stelè, La vie économique des Provinces Illyriennes (1809-1813) suivie d'une bibliographie critique, Paris 1930
- Jože Šorn, Modernizacija cestnega in vodnega omrežja od leta 1713 do 1830 na ozemlju današnje Socialistične republike Slovenije. - Razvoj prometnih zvez v panonskem prostoru do 1918. leta. Mednarodni kulturnozgodovinski simpozij Modinci 1977, Maribor 1977, str. 59-86
- Jože Šorn, Obnavljanje Zaloške ceste v letih 1782-1784. - Kronika 26, Ljubljana 1978, str. 27-35
- Jože Šorn, Zanimivosti z naših cest v 18. stoletju. - Kronika 27, Ljubljana 1979, str. 157-167
- Ferdinand Tremel, Der Verkehr über den Platsch in der frühen Neuzeit. - Zeitschrift des historischen Vereins für Steiermark 48, Graz 1957, str. 108-144
- Sergij Vilfan, Prispevki k zgodovini mer na Slovenskem s posebnim ozirom na ljubljansko mero. - Zgodovinski časopis 8, Ljubljana 1954, str. 27-86
- Sergij Vilfan, K zgodovini kmečkega kupčevanja s soljo. - Kronika 10, Ljubljana 1962, str. 136
- Zlata Vokač, Kako je v začetku 19. stoletja videl in doživel našo deželo nemški pisatelj Johann Gottfried Seume. - Časopis za zgodovino in narodopisje 4, Maribor 1968, str. 177-181
- Ivan Vrhovnik, Carinska in poštna postaja Podpečjo pri Brdu. - Izvestja MDK 6, Ljubljana 1896, str. 117-122 in 166-174
- Rudolf Wurzer, Eine Commercial-Land Charten des frühen 18. Jahrhunderts. - Carinthia I 133, Klagenfurt 1943, str. 111-113
- Martin Wutte, Kärntens Wege zum Meer in alter und neuer Zeit. - Carinthia I 133, Klagenfurt 1943, str. 97-104
- Emerich von Zenegg, Aeltere Tunnelprojekte am Loibl. - Carinthia I 133, Klagenfurt 1943, str. 105-110
- Zgodovina cest na Slovenskem, Ljubljana 1972, 304 str

# Kratice

- Arhiv Slovenije- Gubernijski arhiv = GUB  
Bericht der Handels und Gewerbekammer für das Kronland Krain zu Laibach an das hohe k.k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten über den landwirtschaftlichen, industriellen und kommerziellen Zustand ihres Kammerbezirks in den Jahren 1854, 1855, 1856, Laibach 1857 = Bericht I  
Bericht... in den Jahren 1857 bis inclus. 1860. Laibach 1861 = Bericht II  
Jože Curk, O cestnem omrežju na slovenskem Štajerskem v 18. stoletju. - Kronika 34, Ljubljana 1986. = Curk I  
Jože Curk, Cestno omrežje na slovenskem Štajerskem v prvi polovici 19. stoletja. - Časopis za zgodovino in narodopisje 14 (49), Maribor 1978. = Curk II  
Jože Curk, Razvoj prometnih zvez v severovzhodni Sloveniji. - Mednarodni kulturnozgodovinski simpozij Modinci 1977, Maribor 1977 = Curk III  
deželni zakoniki vseh nazivov = LGBI  
Herbert Hassinger, Die Handels und Verkehrsstellung Villachs bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. - Carinthia I 166, Klagenfurt 1976 = Hassinger, Die Verkehrsstellung  
Eva Holz, Cestne povezave Goriške in Kranjske v 19. stoletju. - Zgodovinski časopis 41, Ljubljana 1987 = Holz, Cestne povezave  
Eva Holz, Istrske zdrahe ob koncu 18. stoletja. - Kronika 37, Ljubljana 1989 = Holz, Istrske zdrahe  
Ernesto Massi, L'ambiente geografico e lo sviluppo economico nel goriziano, Gorizia 1933 = Massi, L'ambiente  
Obravnave deželnega zbora Kranjskega v Ljubljani = Obravnave  
Rafael Ogrin, Nova cesta od Vrhnike do Planine. - Kronika 7, Ljubljana 1959 = Ogrin, Nova cesta  
Fran Orožen, Vojvodina Kranjska, Prirodnoznanstveni, politični in kulturni spis, Ljubljana 1901 = Orožen, Kranjska  
Viktor Paschinger, Grundzüge der Verkehrsgeschichte Kärntens. - Carinthia I 143, Klagenfurt 1953 = Paschinger, Grundzüge  
Melita Pivec-Stelè, La vie économique des Provinces Illyriennes (1809-1813) suivie d'une bibliographie critique, Paris 1930 = Pivec-Stelè, La vie économique  
Simon Rutar, Samosvoje mesto Trst in mejna grofija Istra, Ljubljana 1896 = Rutar I  
Simon Rutar, Zgodovina Tolminskega, Gorica 1882 = Rutar II  
Simon Rutar, Domožnanstvo poknežene grofije Goriške in Gradiščanske, Dunaj 1882 = Rutar III  
Joseph Schemerl, Ausführliche Anweisung zur Entwerfung, Erbauung und Erhaltung dauerhafter und bequemer Strassen, Wien 1807 = Schemerl  
Albert Schluga, Der Waren und Postverkehr in Oberkärnten im 17. und 18. Jahrhundert. - Carinthia I 145, Klagenfurt 1955 = Schluga, Der Waren und Postverkehr  
Jože Šorn, Obnavljanje Zaloške ceste v letih 1782-1784. - Kronika 26, Ljubljana 1978 = Šorn, Obnavljanje  
Jože Šorn, Zanimivosti z naših cest v 18. stoletju. - Kronika 27, Ljubljana 1979 = Šorn, Zanimivosti

# CESTE V 18. STOLETJU

Nove gospodarske ideje, ki so se začele uveljavljati v začetku 18. stoletja, so pokazale vidne rezultate šele ob koncu stoletja. Obnavljanje, popravljanje in graditev novih cest v habsburški monarhiji je v 18. stoletju potekalo v treh fazah. V prvi fazi gradnje in popravljanja so zajeli vse glavne trgovske ali komercialne ceste. Ta faza se je začela okoli leta 1720 in se je nadaljevala do konca stoletja, segla pa je tudi še v 19. stoletje. V drugem zamahu so se lotili stranskih poti, začetek teh gradenj je bil okoli leta 1760. Ta faza je trajala precej dolgo. Tretje so prišle na vrsto lokalne ceste, to so bile vaške poti.<sup>1</sup> S tem delom so začeli ob koncu 18. stol. Obnavljanje in ohranjevanje cest je bilo drago, dela so bila večinoma tudi površno narejena.

Za razvoj merkantilizma sta bili zelo pomembni povezava dežel Notranje Avstrije in pot do morja. Širjenje cestnega omrežja je bilo potrebno, kajti le glavne smeri trgovine in poti, ki so bile znane tudi iz prejšnjih obdobj, bi bile brez

pomena, če se ne bi spremenile v dobre ceste in prav tako bi bile brez pomena, če med njimi ne bi bilo povezav. To je bilo veliko in zahtevno delo, ki je padlo na vsako posamezno deželo Notranje Avstrije. Te velike ideje in velike gradnje so sprožile vrsto problemov. Treba se je bilo odločiti, kako bodo gradili. Pri samem načinu gradnje sta do srede 19. stoletja veljali dve načeli, ki sta se ponekod dopolnjevali, drugod pa popolnoma izključevali. Del teoretikov je namreč zagovarjal cestno gradnjo s tlako, praktiki pa so se bolj nagibali k temu, da bi delo opravljali plačani delavci, ki naj bi delo po možnosti prevzeli na akord. Ti dve misli sta se prepletali, katera je obveljala, pa je bilo mnogokrat odvisno od dežele, v kateri so delali, še večkrat pa od gradbenega direktorja in njegovih pogledov na ljudi, ki so delali. Ob tej širši zastavljeni cestni mreži je bilo potrebno uskladiti odnose s sosedi. Težave so bile predvsem pri sodelovanju s Hrvaško.<sup>2</sup>

1 Šorn, Obnavljanje, str. 27

2 Schemerl I, str. IV-XIV

Holz, Cestne povezave, str. 109

# Cestno omrežje do nastanka Ilirskih provinc in dela na njem

## Glavne in komercialne ceste

Glavna prometna smer je bila povezava *Dunaj-Trst oziroma Reka*. Leta 1725 je to postala državna cesta z vsemi mitnicami vred. Že v začetku 18. stoletja so začeli popravljati trojanski klanec, leta 1713 pa so pripravili načrte za popravilo celotne ceste. Ta popravila so na Štajerskem trajala do leta 1729. Tržaška državna glavna poštna in komercialna cesta je na slovenskem narodnem ozemlju potekala skozi naslednje kraje: Gradec-Maribor-Celje-Trojane in je ob tem povezovala kraje Lanča-Vogava-Ernovž-Plač-Zgornja Kungota-Pekel-Maribor-Hoče-Slivenica-Zgornja Polskava-Slovenska Bistrica-Tepanje-Križeva Gora-Vojnik-Celje-Šempeter-Kapla-Vransko-Trojane. Ob njej so bile cestne in poštno postaje.<sup>3</sup> Posamezni cestni odseki so povzročali v prometu še posebne težave. Tak odsek je bil Ernovž-Plač-Košaki. Zaradi zahtevnosti zemljišča so ga morali popravljati vsako leto. Temeljito so tu popravili cesto v letih 1720-23 in za dela so prvič najeli izkušene obrtnike. Stanje pa se bistveno ni izboljšalo, prej narobe, teren je postajal vse bolj plazovit. Ob koncu 18. stol. se je že dogajalo, da so pridrle vode s pobočij in spremenile cesto v zemeljski usad. Okrog leta 1790 so morali vso vodo v bližini prelaza speljati v kanale, sam prelaz pa utrditi z zidovi, da so cesto le utrdili in šele nato so lahko začeli z modernizacijo.<sup>4</sup> Drug problematičen predel je bil na področju Bistrice in Konjic, tretji pa med Vranskim in Trojanami. Leta 1720 je Wagner, tajnik Glavne komisije za gradnjo komercialne ceste in svobodno plovbo, predlagal, da se cesta uredi preko Konjic, se pravi, da naj bi prestavili staro deželno cesto, ki je šla preko Loč. Za to preložitve je navedel tehtne razloge: boljša možnost za vožnjo s težkimi tovornimi vozovi tudi zaradi terena, ki je primernejši za tako cesto in že tako uveljavljena poštna smer s poštno in mitninsko postajo.<sup>5</sup> Kljub vsem dobrim načrtom pa so komercialno cesto vseeno popravljali po delih, kar pa je naredilo vtis, da ni nikoli urejena. Veliko težavo je pomenil tudi odsek med Konjicami in Frankolovim. Trasa je bila ponekod novo projektirana, to je bilo delo grofa Leopolda Lamberga, stroški so bili precejšnji, ker je sem spadalo tudi odkupovanje zemljišč.<sup>6</sup> Cestni odsek Celje-Vransko-Podpeč so pri Lukovici začeli obnavljati leta 1720. V letu 1722 je bil cestni odsek Celje-Šempeter opremljen z mostovi in vodnimi jarki, odsek Šempeter-Brod pa prenovljen pri Vranskem. Delali so še na odseku Vransko-Šentožbolt. Ta trasa je imela nevaren prehod čez Savinjo, čeprav je šla po tej smeri tudi pošta. Šele leta 1730 so zgradili lesen most. Pomembna so bila dela na odseku Zajasovnik-Šentožbolt, kjer so delali v letih 1721-

28. Težave so se pokazale tudi na kranjski strani. Temeljito je bilo treba popraviti in urediti cesto čez trojanski klanec. Ponovno se je tudi pojavila možnost konkurenčne ceste po Tuhinjski dolini v smeri Ljubljana-Kamnik-Tuhinjska dolina-Ločica pri Vranskem. Pomen te variante se je še povečal, ko so pri Črnučah zgradili most čez Savo. Ob natančnejšem preverjanju te trase pa je postalo jasno, da za glavno komercialno cesto ni primerna in tako so se vrnili k cesti čez Trojane, ki je bila tudi krajša. Ob dograditvi črnuškega mostu se je pokazalo tudi to, da tuhinjsko cesto večkrat poplavlja. Zato so začeli čistiti in obenem širiti trojansko cesto. Poleg teh večjih problemov so glavno komercialno cesto prizadele še druge nesreče. Na področju med Šentožboltom in Podpečjo je bila cesta večkrat poplavljena, prav tako tudi na odseku med Logatcem in Planino, pa na odseku med Razdrtim in Štorijami. Te odseke so navadno popravljali na hitro, kar se je maščevalo v jesenskem času.<sup>7</sup> Nadaljevanje povezave Ljubljana-Trst je iz različnih vzrokov postajalo vse bolj vprašljivo. S kmečkimi vozovi so letno prepeljali iz Trsta do Ljubljane do 300000 starih centov (cca 15000 ton) tovora, v Trst pa okoli 200000 (cca 10000 ton). S parom volov, vpreženih v kmečki voz, je peljal voznik od Vrhnik do Planine povprečno po 10 centov (560 kg), težki tranzitni vozovi pa so lahko prevažali po 60 centov (3,36 tone). Nalagali so tudi več, praviloma so vozili s štirimi težkimi konji.<sup>8</sup> Cesta Ljubljana-Trst je šla v smeri Vrhnika-Dolenji Logatec-Martinj Hrib-Laze-Planina-Postojna-Razdrto-Senožeče-Divača-Lokev-Bazovica-Trst. Skozi Vrhniko je šla cesta od pristanišča na Bregu mimo sedanje železniške postaje Vrhnika mesto in cerkve na Bregu skozi trg proti Hribu. Ta del ceste je bil zelo ozek in praviloma blaten, voznikom je povzročal težave vzpon v hribu Raskovec, težaven je bil tudi predel Dolenji Logatec-Martinj Hrib-Laze-Planina-Postojna.<sup>9</sup> Grof Lamberg je pri Planini pripravil pomožno cesto zaradi poplav reke Unec. Na tem predelu so bili zelo veliki vzponi in padci, tudi od 16 do 20%, zato je bila potrebna priprava tudi v lepem vremenu. Če je bilo lepo vreme in cesta dobro vzdrževana, so potrebovali pripravo štirih konj ali štirih parov volov, ob slabem vremenu pa

3 Curk II, str. 240

4 Curk II, str. 138-139

5 Isti, str. 139-140

6 Isti, str. 143-144

7 GUB, fasc. 255 1/2, 1787-1794

8 Ogrin, Nova cesta, str. 74-76

9 Logaško okrajno glavarstvo, str. 29



dvakrat toliko.<sup>10</sup> Tudi predel Divača-Lokev je bil zelo napet, zato je bila v Vremcih potrebna priprava. Pod Britofom je bila na Fameljskem polju mitnica, od tu se je kasneje odcepila okrajna cesta čez Gabrk v Senožeče. Po letu 1780 so del ceste spremenili tako, da je šla v smeri Senožeče-Senadole-Štorije-Sežana-Opčine-Trst. V rabi pa sta bili obe smeri, tudi t.i. "stara tržaška cesta"<sup>11</sup>. Leta 1793 je inženir Jožef Schemerl napravil načrte za novo cesto od Vrhlike do Planine.<sup>12</sup> Zaradi pospešenega trgovanja s Trstom so bile vse težave še očitnejše. Leta 1794 je bilo jasno, da je treba zaradi večje frekvence prometa cesto popraviti in prilagoditi novim zahtevam. Že sredi 18. stol. je bil promet skozi Kranjsko tako gost, da je deželni glavar naročal, naj gradijo lope za vozove in povečujejo hleve, ki naj sprejmejo vsaj 20 konj. Vozovi so bili v tem času obteženi s po 70-80 centi (3,9-4,5 tone) blaga. Načrti glede tega so bili lepi, v praksi pa je bilo nekoliko drugače. Od Podkorena do Ljubljane je bilo 22 gostiln, od Ljubelja do Ljubljane pa 15. Deset let kasneje pravi poročilo o cestnih razmerah na Kranjskem, da so ceste noč in dan obremenjene. Odsek od štajerske meje na Vranskem pa do tržaške meje je bil obremenjen z najtežjimi vozovi, kajti poleg čeških in avstrijskih voz so se tu pogosto znašli tudi madžarski prevozniki, ki so šli preko Ptuja. Tu so se koncentrirale vožnje s Koroškega, na drugi strani pa s Primorja. Vse te smeri so bile obrnjene proti Ljubljani in šle potem dalje proti eni ali drugi meji. Cesta čez Podkoren proti Beljaku in cesta čez Ljubelj proti Celovcu, reška cesta, povezava med Trstom in Reko, cesta proti Gorici pa cesta med Gorico in Trstom, stanovska cesta na Dolenjskem proti Karlovcu in Zagrebu so bile precej manj obremenjene s prometom kot prav tržaška cesta. Poročilo vrhniškega mitničarja iz leta 1787 je govorilo, da je šlo letno mimo povprečno 5700 tovornih voz za Trst, v nasprotno smer pa še več. Majhnih voz z dvema konjema je bilo še precej več, približno 12000.<sup>13</sup> Glavna cesta od Vranskega do Trsta je bila večinoma obremenjena z vozovi, ki so prevažali po 80-100 centov (4,5-5,6 tone). V letu 1794 se je tržaški gubernij pritoževal, da prihaja žito v Trst z zamudo zaradi slabe komercialne ceste. Popravilo ceste bi stalo 7000 gld. Dunaj je na to denarno zahtevo odgovoril, naj varčujejo. Vse leto trajajoče prevažanje žita v Italijo pa je zelo prizadelo ceste na področju Kranjske.<sup>14</sup> Popravil so se lotili dokaj načrtno, najprej na odseku med Vrhniko in Planino. Nova smer je bila Vrhnika-Logatec-Postojna.<sup>15</sup> Popravila je bil potreben odsek od Planine preko klanca Mačkovec do t.i. nove "Lambergarjeve ceste". Popravilo tega odseka sta zahtevala dunajski dvor in trgovska zbornica v Trstu. Poleg klanca Mačkovec je bil problem še prehod preko Unca, kjer je bilo najprej treba urediti vse potrebno z gospostvom Haasberg. Šele leta 1802 je cesar dovolil gradnjo nove ceste, inženir Schemerl je bil takrat že na Dunaju, gradnjo je prevzel inženir Jenčič. Za delo so določili skupino minerjev, 400-500 vojaških delavcev, 100 zidarjev in 10 tesarjev. Vojaštvo je nadzorovalo 6 častnikov in 20 podčastnikov. Dela so se začela leta 1803 na Planini proti Logatcu in del ceste je bil leta 1804 dokončan do te stopnje, da so po trasi lahko vozili lahki vozovi, do jeseni 1805 so približno dokončali cesto do Vrhlike. Da bi dela hitreje napredovala, so širino ceste zožili od predvidenih 26 čevljev (8,3 m) na 20 čevljev (6,3 m). Novembra 1805 se je po tej cesti umikala armada iz Italije, za njo pa so se pomikale francoske čete. Ker cesta še ni bila utrjena, so jo ti premiki zelo prizadeli. Leta 1806 je bilo

potrebno ponovno posipanje, bila pa je tudi preozka, zato so jo tudi širili in zgradili kamniti most čez Klis. Leta 1806 je bila nova cesta Vrhnika-Planina dograjena. Tedaj je nastal problem, kdo bo poravnal dolgove. Zaradi vojne in prihoda Francozov je draginja naraščala. Reševali so se s cestnino, ki so jo začeli pobirati oktobra 1804<sup>16</sup>. V letu 1807 so popisali tržaško cesto od štajerske do tržaške meje.

Od Trojan do Šentožbolta je segal t.i. trojanski hrib, kjer je bilo treba cesto popraviti. Bila je sicer še kar dobra, urejeni so bili obcestni kamni, zidovi in držala.

Od Šentožbolta do Podpeči je bila cesta predvsem zelo slabo trasirana. Od gostilne navzdol je tekla ob potoku, ki je večkrat poplavljal. Tu bi bila potrebna temeljita popravila. Cesta je ležala ponekod celo tako nizko, da so stranski jarki večkrat poplavljali.

Od Podpeči do Ljubljane je potekala cesta po trdem terenu, potrebno bi bilo le vzdrževati 30 čevljev (9 m 48 cm) širine in čistiti stranske jarke.

Od Ljubljane do Vrhlike je tekla cesta po močvirnatem ozemlju. Od Ljubljane do Brezovice proti Vrhniki je bila potrebna velika previdnost. Od Brezovice proti Vrhniki je bila cesta ponekod vzdrževana in nasuta. Kljub temu pa je bila glede na svoj pomen zelo slaba in skoraj neprevozna, ker je bilo vozišče popolnoma zvoženo. Na mnogih mestih ni bilo predpisanih odtokov in jo je zato bilo težko in drago vzdrževati. Regulacija tega predela bi bila nujno potrebna, cesto bi bilo treba dvigniti na višji teren, treba bi jo bilo tudi razširiti na normalno širino 9,48 m. To so bili osnovni pogoji za popravilo te ceste. Da pa bi ta popravila ne pomenila neznosnih stroškov, naj bi ta problem na cestni direkciji najprej temeljito pregledali in se šele nato odločili. Poleg tega so bila na cestnem odseku od štajerske meje do Vrhlike drevesa in grmovje preblizu ceste, vendar je te stvari že urejal cestni red in ga je bilo potrebno le izpolnjevati.

Od Vrhlike proti Logatcu in Planini do vnožja Mačkovca ali do konca nove ceste proti Postojni je bila cesta dobra, treba bi bilo le dobro vzdrževati jarke, ki so speljevali vodo s ceste. Zelo pomembno je bilo tudi končati jez pred Planino, ki je šel preko prekopa, kjer je bil prej lesen most. Jez bi moral biti na desni strani nekoliko višji.

Od Mačkovca do Postojne je bila cesta dobro ohranjena. Od Postojne do Razdrtega je bil zelo slab del ceste, ki je šel skozi Postojno. Popravilo tega odseka bi bilo zelo pomembno. Cesta je bila hudo zvožena, nizka, brez konveksnosti. V jeseni je bil prehod po njej zelo težaven. Posebno na področju Dilc je bila nujno potrebna popravila. To bi pomenilo tudi veliko olajšanje za trgovino. To popravilo so bili že pred leti predlagali cestni direkciji. Razširiti bi morali ozke prehode vsaj na 5 sežnjev (9 m 47 cm) ali pa preložiti vso cesto na nekoliko višje predele.

Cesta se je nadaljevala v smeri Razdrto-Smolevo, nato pa se

10 Glej op. št. 8

11 GUB. fasc. 258, 1787-1791

Logaško okrajno glavarstvo, str. 29

Andreas Moritsch, Das nahe triester Hinterland, Wien, Köln, Graz 1969, str. 134-136

Postojinsko okrajno glavarstvo, V Postojini 1889, str. 138-139

12 Glej op. št. 8

13 Šorn, Zanimivosti, str. 157-167

14 Glej op. št. 7

15 Glej op. št. 9

16 Glej op. št. 8

je spustila v dolino in proti Senožečam. Del ceste od Senožeč proti Napesku je bil tudi potreben temeljitega popravila. Še več dela pa bi bilo potrebnega do Petacijevega mejnika, ker so prihajali na cesti na dan že temeljni kamni, med njimi pa so bile globoke vdolbine.

Od Petacijevega mejnika do tržaškega mejnika je bila cesta tudi zelo slaba, brez stranskih jarkov, ni bila konveksna in je bila popolnoma zvožena. Ta predel bi zahteval temeljito popravilo, pa tudi primerno regulacijo. Cesta bi morala biti s stranskimi jarki vred široka 9,47 m, povsod posuta s primernim materialom, vzpostavljena bi morala biti konveksnost. Za tako popravilo tega odseka bi morala cestna

direkcija odriniti vsaj 5939 gld in 10 4/5 kr, ta denar pa bi moral biti tekoče dostopen.

Miljniki so bili po vsej dolžini od štajerske do tržaške meje večinoma uničeni. Cestna direkcija bi morala poskrbeti za to, da bi jih znova postavili.

Za popravilo vseh zgoraj navedenih odsekov bi bilo potrebnih vsaj 15000 gld. Del denarja bi lahko dobili tudi s povečano mitnino ali pa z ustanovitvijo "konstrukcijske mitnice", tako da bi vsak voznik nekaj prispeval za gradnjo teh najbolj prizadetih predelov. Vse predele, ki so bili zvoženi do temeljev, bi bilo potrebno popraviti še pred jesenjo. Pri tem bi si bilo treba pomagati s tlako, vojsko, najetimi delavci.<sup>17</sup>

17 GUB. fasc. 54, leto 1807

## *Obdobje Ilirskih provinc (1809-1813)*

Ob nastanku Ilirskih provinc so bile ceste, mostovi, trgovska pristanišča uničeni zaradi vojne. Nova oblast je morala utrditi povezave med posameznimi deli provinc, obnoviti je bilo treba tudi pristanišča in začeti čistiti kanale. Tako so na Kranjskem vzdrževali 140 lig (600 km 320 m) cest, 23 velikih lesenih mostov in 70 manjših lesenih mostov. Precej cest je nastalo na novo, izboljšala se je plovnost Save, ukvarjali so se tudi z izsuševanjem Barja. Na Koroškem je bilo 56 lig (240 km 128 m) cest. Precej velikih mostov na Dravi in Zilji je bilo treba popraviti. V Istri so bila precej zapuščena in delno tudi potopljena pristanišča v Trstu, Kopru, Piranu in Poreču. Treba je bilo popraviti pomole. Cesta Trst-Pulj je bila odprta v dolžini 20 lig (85 km 760 m), ostali del pa je bil nedokončan še v letu 1813. Cesta od Pazina do Rovinja je bila na novo konstruirana.

V civilni Hrvaški je bilo 11 lig (47 km 168 m) cest narejenih na novo, 62 lig (265 km 856 m) pa so vzdrževali. Izboljšali so plovnost po Savi in Kolpi, očistili so pristanišče na Reki. Dalmacija in Dubrovnik, ki sta bila do takrat praktično brez cest, sta dobila Napoleonovo cesto od Knina do Dubrovnika, ostalo pa je še 64 lig (274 km 432 m) ceste, ki jo je bilo treba zgraditi. Načrt je predvideval zaključek del v Kotoru v letu 1814.

Na ozemlju vojaške Hrvaške je imel Blanchard le nadzorstvo. Vzdrževali so 120 lig (514 km 560 m) cest in zgradili most pri Kostajnici.

Ob ponovnem avstrijskem prevzemu teh predelov niso na področju službe za gradnjo cest in mostov nastale večje spremembe, kajti večina inženirjev so bili domačini in so lahko ostali.

Province naj bi bile prehodno ozemlje za francosko trgovino z Vzhodom, ker morska pot zaradi celinske zapore ni bila mogoča. Pomen prometa in njegova korist za domačo deželo sta bili šele na drugem mestu. Ceste in plovnost rek v deželi so bile podrejene tej glavni ideji, prav tako tudi poštna postaja. Posebno poglavje v Ilirskih provincah so bili brodovi. Uradno so bili podrejeni mostovom in tlakovanim cestam. Poleg vzdrževanja že obstoječih poti je bilo treba graditi tudi nove. Stanje cest je bilo v vsaki provinci drugačno. Koroška in Kranjska sta bili s cestami dobro prepređeni, na področju civilne Hrvaške je bila cestna mreža zadovoljiva, stanje na ozemlju vojaške Hrvaške pa je bilo precej slabo. Istra, Dalmacija in področje Dubrovnika pa praktično niso imeli cestnih povezav. Tako del bivše beneške Istre ni mogel spraviti svojih pridelkov do ceste, ki je vodila proti Trstu, pa tudi prevozi na avstrijskem delu Istre so se omejevali na vožnje do morja in na vožnje do ceste proti Trstu ali proti

Reki. Te razlike so bile deloma posledica naravne razgibanosti terena, v Istri in Dalmaciji pa se je tej naravni oviri pridružila še umetna, to je bila administracija. Posebno beneška administracija je vse poti usmerjala proti morju in ji ni bilo veliko do tega, da bi razvijala svoje kolonije. Z istim razlogom lahko pojasnimo tudi razlike, ki so nastale v odnosu do cest v času Ilirskih provinc. Tako so na področju Koroške in Kranjske le popravljali že obstoječe ceste, ki sta jih uničevala vreme in vojaški premiki. Prav tako so vzdrževali tudi vlečno pot ob Savi. Tudi v civilni Hrvaški so vzdrževali poti in vlečne poti ob Savi, na drugi strani pa so v vojaški Hrvaški, v Istri, Dalmaciji in Dubrovniku gradili nove ceste, ki so bile zelo potrebne zaradi celinske zapore. Poleg teh vsakdanjih del so bila v načrtu tudi velika dela, vendar je imelo tudi tokrat pomanjkanje denarja odločilno besedo. Vse kar je bilo narejenega, so lahko naredili le s pomočjo domačega prebivalstva, to velja predvsem za ozemlje bivše beneške Istre in Dalmacije.

Prvega aprila 1810 je bil poslan na ozemlje Ilirskih provinc inženir Jean Louis Blanchard, da bi nadzoroval urejanje mostov in tlakovanih poti (chaussée). 18. oktobra ga je Marmont imenoval za glavnega inženirja Ilirskih provinc, imel je rang polkovnika, 1. marca 1813 je bil imenovan za glavnega inženirja drugega razreda. Urejal je dela na vsem področju do konca obstoja Ilirskih provinc. O njem pa ni vladalo kaj dobro mnenje. Prvo organizacijo skupnosti inženirjev za gradnjo mostov in tlakovanih cest je Marmont oblikoval z odlokom z dne 5. 7. 1810. To skupnost je sestavljalo 14 članov: en inženir, ki je vse vodil, dva inženirja pribočnika, pet inženirjev, od katerih sta bila dva podinženirja, pet podinženirjev za vsakdanjo službo, dva podinženirja za delo na otokih ter za plovbo v notranjosti in za izjemno službo. Province so oblikovale dve diviziji. V vojaški Hrvaški so bile razmere urejene drugače. Inženirji na tem področju so imeli vojaško stopnjo in niso sodili v te skupnosti. Glavni inženir je imel svoj sedež v Ljubljani, ostali inženirji, šefi divizij v Trstu in v Zadru, ostali inženirji in podinženirji pa v glavnih mestih intendanc. Svet za mostove in tlakovane ceste, ki so ga sestavljali direktor, adjunkt, eden od divizijskih inženirjev in en podinženir kot sekretar, je proučeval načrte, projekte, spomenice, račune. Zbirali so se enkrat tedensko, plačila so bila od 1500 frankov do 8000 frankov, plačilo pisarne in potovanja je bilo 2000 do 5600 frankov. Dekret 15. aprila 1811 je nekoliko pojasnil pravilo o organizaciji mostov in tlakovanih cest. Divizijski inšpektor je moral imeti sedež v Ljubljani, moral je biti član malega (ožjega) sveta. Pod njegovo oblastjo so bili inženirji v vsaki provinci. Dopisoval

si je z glavnim direktorjem za mostove in tlakovane poti v Parizu. Finančni načrt pa je moral biti v zadnji fazi predložen cesarju. Načrti za nove gradnje so prišli najprej v roke glavnega guvernerja (gouverner général), ta jih je predal notranjemu ministru, ta pa glavnemu direktorju. O njih so razpravljali v glavnem svetu (conseil général) v Parizu in jih končno predali cesarju v potrditev. Blanchard je bil ves čas divizijski inšpektor, precej pa se je ukvarjal tudi z deli v vojaški Hrvaški. Ostali člani zbora so bili večinoma domačini: Fabulet, inženir na Kranjskem in ljubljanski arhitekt; Ignac Prager, zidarski mojster in Fabuletov namestnik v Ljubljani; Poll, bivši direktor stavb; Pierre Nobile, glavni inženir v Istri, v civilni Hrvaški ter v Trstu; Ignac Trina, inženir v Trstu; Petronio, inženir v Istri; J. Candido, Joseph Bernt, inženirja na Reki; Orešković in baron Portner, inženirja v Karlovcu; Zavoreo, glavni inženir v Dalmaciji; Tironi, inženir v Dalmaciji; Vitellechi, inženir v Dubrovniku; kapitan Cervus, direktor vojaških gradenj in cest 4. regimenta in generalata v Karlovcu; Ch. Moor, inženir za vojaške gradnje in ceste drugega regimenta "Banal". S Cervusom sta delala še Menini in Božičević, oficirja inženircev.

Področje, na katerem so delali inženirji v Ilirskih provincah, je bilo zelo široko. Razen nekaterih izjem je šlo vse na stroške vlade - občin. Viri, s katerimi so razpolagali, so bili fondi državnega proračuna in tlaka. Za leto 1811 so določili za dela na mostovih in tlakovanih poteh 600000 frankov, za leto 1812 550000 frankov, prav toliko je bilo določeno tudi za leto 1813. Decembra je poslal Chabrol grofu Molētu glavni načrt za ceste, ki so bile razdeljene v tri razrede, obenem pa se je tudi pritožil zaradi finančnih težav. V Dalmaciji in Dubrovniku so komaj imeli s čim plačati tajnike.

Dnevno delo človeka je bilo ocenjeno na 30 do 50 centimov na dan, tlaka z vozom pa 1 frank. Glede na cene v Franciji bi bilo to 10 do 12 frankov. Na cestah tretjega reda je bila naloga oblasti le ta, da je kupila smodnik in orodje, včasih je tudi razdelila kruh in sol, kot znak humanosti na področjih, kot je bila Dalmacija, kjer je prebivalstvo polovico leta živelo od korenin in drevesne skorje. 600000 frankov v Ilirskih provincah je pomenilo 4 milijone v delu glede na cene v Franciji. Pri organizaciji gradenj so se pokazale težave. Prebivalstvo je sicer ubogalo in upoštevalo administracijo, se je pa upiralo podjetnikom, ki so prevzeli posel. Leta 1810 je Marmont določil tri razrede plačevanja za Ilirske province, in sicer 3, 2 in 1 frank. Precejšen del občin se je hotel otresti te obveznosti, vendar so bile njihove prošnje večinoma odbite. Leta 1812 je kranjski intendant des Mallets odločil, da ni nobena občina prisiljena odkupiti svoje tlake, v letu 1813 je bilo to vprašanje urejeno še bolj natančno: glavni inženir je napovedal stanje tlake intendantu, ki je to preveril in je zadevo poslal naprej obenem s spisom tistih, ki so bili zavezani tlaki, k subdelegatu ali županu so poklicali prizadete. Na dom tistih, ki niso prispeli na delo, so poslali vojake. Bolj oddaljenim podložnikom se je štel en dan tlake za pot, še bolj oddaljene občine pa so se lahko odkupile. Cena enodnevnne ročne tlake je bila 50 centimov, enega dneva tlake z vozom pa 1 frank. Glavni inženir je vsak trimeser določal potrebnost tlake, nadzorniki so to objavili v županovi prisotnosti.

V letu 1812 je Blanchard pripravil razdelitev cest v tri razrede. Ta razdelitev je slonela na dekretu iz leta 1811, ki je bil dopolnjen še istega leta z dekretom 15. aprila.

V prvi razred so sodile ceste, ki so bile zelo važne za francosko trgovino. V drugi razred so spadale ceste, ki so bile nacionalnega pomena in so povezovale glavna mesta poddelegacij. V tretji razred pa so šteli ceste, ki niso bile splošnega pomena, vzdrževati pa so jih morale občine. Edina cesta, ki ni bila vladi v breme, je bila cesta, ki jo je gradila Kraljevska madžarska družba za plovbo. Ta cesta naj bi povezovala Madžarsko z Jadranskim morjem. Od Karlovca je šla v pristanišča na Reki, v Bakru in v Kraljevici. Ob koncu leta 1811 je bila dokončana. Veljala je za eno najlepših cest v tedanji Evropi.

#### I. razred:

Ljubljana-Tirolska preko Beljaka in Lienza. Na Kranjskem je potekala v smeri Ljubljana-Kranj-Naklo-Zabreznica-Jesenice-Dovje-Kranjska Gora-Podkoren, kjer je prešla na koroško stran in se nadaljevala v smeri Pod Vetrovom-Beljak-Paternion-Sachsenburg-Oberdrauburg-Lienz-Sillian-Innichen.

Ljubljana-Dunaj preko Trojan. Na Kranjskem je potekala v smeri Ljubljana-Črnuče-Krašnja-Šentožbolt-Trojane.

Ljubljana-Kostajnica preko Samobora. Na Kranjskem je šla v smeri Ljubljana-Šmarje-Višnja Gora-Trebnje-Novo mesto-Kostanjevica in naprej na področje civilne Hrvaške v smeri Samobor-Gorica-Lekenik ter na področju vojaške Hrvaške Petrinja-Kostajnica.

Ljubljana-Pulj preko Trsta. Šla je v smeri Ljubljana-Postojna-Razdrto-Trst-Sv. Anton, nato naprej v Istri v smeri Buzet-Pazin-Žminj-Sv. Vinčenat-Vodnjan-Galežan-Pulj.

Ljubljana-Albanija preko Reke-Dubrovnika in Kotora ali Napoleonova cesta. Na Kranjskem je šla v smeri Ljubljana-Postojna, kjer se je odcepila od ceste Ljubljana-Pulj in potekala naprej v smeri Zagorje-Trnovo-Lipa, tu je prešla na področje civilne Hrvaške in tekla dalje v smeri Reka-Bakar-Novi-Senj, kjer je prešla na področje vojne Hrvaške in šla v smeri Otočac-Perušiči-Gospić-Gračac ter dalje proti Dalmaciji v smeri Knin-Vrlika-Sinj-Trilje-Vrgorac-Tar-Norin in naprej na področje Dubrovnika v smeri Dubrovnik-Hercegnovi-Kotor-Budva.

Ljubljana-Italija preko Opčin in Tržiča (Monfalcone). Na Opčinah se je odcepila od ceste, ki je šla v smeri Ljubljana-Pulj in naprej Opčine-Sv. Križ-Devin-Tržič (Monfalcone)-Zagraj (Sagrado).

#### II. razred:

Ljubljana-Gorica čez Razdrto. Po Kranjskem je šla v smeri Ljubljana-Razdrto-Vipava-Ajdovščina-Črniče-Gorica.

Ljubljana-Salzburg. V Spittalu se je odcepila od ceste Ljubljana-Tirolska in šla po Koroškem naprej v smeri Spittal-Gmünd-Mühlbad-Salzburg.

Ljubljana-Celovec preko Tržiča. Na Kranjskem je potekala v smeri Ljubljana-Naklo-Tržič-Sv. Ana (Ljubelj)-Celovec. V Naklem se je odcepila od smeri Ljubljana-Tirolska.

Ljubljana-Zagreb. Pri Remetincu se je odcepila od smeri Ljubljana-Kostajnica in šla nato proti zagrebškemu mostu. Ljubljana-Zadar. Preden je prišla do Knina, se je odcepila od ceste Ljubljana-Albanija. Od Knina dalje je šla po Dalmaciji v smeri Ostrovica-Benkovac-Zemunik-Zadar.

#### III. razred:

Trst-Reka preko Materije in Lipe. Ta cesta je bila del ceste Ljubljana-Pulj od Trsta do Molin a Vento pri Trstu, pri Lipi

se je odcepila od ceste Ljubljana-Albanija in šla v smeri Trst-Bazovica-Materija-Lipa.

Ljubljana-Zalog. Šla je v smeri Ljubljana-Sv. Peter-Zalog. Kranjska cesta je šla v smeri Kranj-Visoko-Olševk.

Trst-Koper. Bila je del ceste Ljubljana-Albanija do Sv. Mihaela pri Trstu, šla je v smeri Trst-Vrh Sv. Mihaela-Koper.

Trst-Beljak preko Devina in Gorice. Šla je v smeri Trst-Devin, kjer se je odcepila od ceste v Italijo. Nato je šla v smeri Jamlje-Miren-Gorica-Kanal ter dalje Vrata-Podklošter-Rikarja vas-Beljak. V Rikarji vasi se je odcepila od ceste Ljubljana-Tirolska.

Reka-Pazin preko Učke. Šla je v smeri Reka-Kastav, tu se je odcepila od ceste Ljubljana-Albanija in šla v smeri Frančiči-Vranja-Novaki-Pazin. V Novakih se je ta cesta povezala s cesto Ljubljana-Pulj.

Pazin-Rovinj. Šla je v smeri Pazin-Žminj, kjer se je odcepila od smeri Ljubljana-Pulj nato je nadaljevala smer čez Kanfanar-Bale-Rovinj.

Reka-Zagreb preko Karlovca. Šla je v smeri Reka-Lokve-Severin-Modruš potok-Karlovac-Jaska-Rakov potok-Zagreb. 11 milj (milja je 2144 m) pred Rakovim potokom se je odcepila od ceste Ljubljana-Kostajnica. Do leta 1841 je morala biti na razpolago madžarski Družbi.

Karlovac-Sisak. Smer je bila Karlovac-Sela-Odra-Sisak. Bila je del ceste Ljubljana-Kostajnica.

Novo mesto-Karlovac preko Metlike. Šla je v smeri Novo mesto-Metlika in naprej po civilni Hrvaški v smeri Ribnik-Modruš potok-Karlovac. Odcepila se je od ceste Ljubljana-Kostajnica in se pri Modruš potoku srečala s cesto, ki je povezovala Madžarsko z Jadranskim morjem.

Karlovac-Senj. Začela se je v Karlovcu ter šla naprej v smeri Generalski stol-Josipdol-Jezerane-Žuta Lokva-Senj. Skoraj v celoti je potekala po vojaški Hrvaški.

Karlovac-Kostajnica. Šla je od Karlovca, prešla na področje vojaške Hrvaške in šla skozi kraje: Rakovac-Vojnić-Vrginmost-Glina-Petrinja-Kostajnica. V Petrinji se je odcepila od ceste Ljubljana-Kostajnica ter potekala skoraj v celoti po področju vojaške Hrvaške.

Beljak-Celovec. Potekala je skozi kraje: Beljak-Suha-Vrba-Celovec.

Zadar-Split. Šla je skozi kraje: Zadar-Ostrovica-Skradin-Šibenik-Trogir-Split. V Ostrovici se je odcepila od ceste Ljubljana-Zadar.

Knin-Split. Šla je skozi kraje: Knin-Drniš-Split. Odcepila se je od ceste Zadar-Split.

Sinj-Split. Potekala je v smeri Sinj-Klis-Solin-Split. Na mostu pri Solinu se je odcepila od ceste Zadar-Split.

Katuni-Makarska. Šla je v smeri Katuni-Zadvarje-Makarska. Od Napoleonove ceste se je odcepila pri Katunih.

Katuni-Omiš. Šla je v smeri Katuni-Zadvarje-Omiš. Od ceste Katuni-Makarska se je odcepila v Zadvarju.

V letu 1810 so se oblasti usmerile v popravilo cest. V januarju je visoka Sava odnesla most v Črnučah, v februarju je bilo potrebno graditi novo vlečno pot, naslednji mesec se je podrl most čez Kokro in tako je bil oviran promet s spodnjo Koroško. V aprilu je bil prehod preko Save nemogoč zaradi naraščanja vode in prekinjenih odnosov z Dunajem, zato je pošta nekaj časa potovala preko Kranja. Popravila so bila potrebna tudi na drugih cestnih odsekih, posebno na področju civilne Hrvaške. V letu 1811 je postalo delo na mostovih in

tlakovanih cestah redno. Večina denarja je šla za ceste, manjši del pa za ostala dela.

Od državnega proračuna je bilo v letu 1811 namenjenih 77200 frankov za notranjo plovbo, 12000 frankov za osuševanje močvirij ter za gradnjo kanalov. 68600 frankov je bilo namenjenih za komercialna pristanišča in za ostala nepredvidena dela. To je bilo 157800 frankov od 600000 odobrenih. Pa še ta dela so pomenila le minimum. Da bi za plovbo usposobili nekatere dalmatinske reke (Zrmanjo, Krko, Cetino) in osušili močvaro v delti Neretve, bi potrebovali zelo velika sredstva. Na Kranjskem je bila Sava prevozna od Zaloga naprej, vendar je plovbo oviralo precej slapov. Nič pa niso v letu 1811 ukrenili za plovnost Ljubljanice in Krke, kjer so tedaj lahko pluli le splavi. Tudi razmerna Ljubljanskem barju niso urejali.

V civilni Hrvaški je bila Kolpa prevozna do Broda s splavi, od Karlovca dalje pa je bila plovna. Reka je bila zelo pomembna za oba dela Hrvaške, saj je po njej potovalo žito, les in drugo naprej proti Beogradu. Ozemlje med Savo in Kolpo je bilo večkrat poplavljenjeno ter bi ga bilo potrebno urediti.

Na Koroškem je bila Zilja delno plovna, odvisno od vodostaja. Drava je bila plovna od Oberdrauburga dalje. Po njej so tovorili les, premog, železo, svinec proti Madžarski. Zagotavljala je tudi prometno povezavo med Koroško in Kranjsko, ker je bil vodostaj večinoma primeren za plovbo. Ker ni bilo vlečnih poti, so ladje lahko plule le nizvodno. Veliko sredstev je zahtevalo tudi osuševanje močvirja pri Osojah in Tresdorfu.

Soča je bila plovna od Zdobe do morja. Njeno poplavljanje v nižini so delno omilili. Za ostale rečice pa niso naredili kaj dosti ali pa celo nič.

V trgovskem in prometnem pogledu je bila v Ilirskih provincah najpomembnejša Sava. Računali so, da 50 ladij opravi v enem letu 5 do 6 voženj od Siska do Zaloga, kar je pomenilo, da pluje 250 ladij proti toku. V mirnem času so računali na 500 ladij na leto, v slabih vojnih letih pa so plule le tri ladje v dveh letih. Ob tem prometu se je guvernerju zdelo primerno, da uredijo tudi zavarovalniško družbo za te ladje.

V letu 1812 je bilo za civilno Hrvaško predvidenih 13400 frankov za urejanje in plovnost Save in Kolpe, za dela na močvirju pri Tržiču (Monfalcone) 1200 frankov; za Kranjsko je bilo predvidenih 25400 frankov za urejanje Save in za Ljubljansko barje. To so bila le najnujnejša dela, ki so omogočala plovbo.

V letu 1813 je bilo predvidenih 39835 frankov za dela na Ljubljanici, Savi, Kolpi in na Barju. Vendar je te načrte že prekinila vojna. Brodi v Ilirskih provincah so bili podrejeni mostovom in tlakovanim cestam.

Bertrand je zahteval, da se v letu 1811 zaključi cesta Koper-Pulj preko Pazina, ki jo je začel graditi že Marmont. Dela je vodil Petronio. Zidarji, večinoma domačini, in drugi strokovni delavci so dobivali po 1,30 franka na dan, če so bili bolj oddaljeni so dobili 1,50 franka (do 2 km oddaljenosti), 5 frankov pa, če so bili oddaljeni 5 km in 2,25 franka je pripadalo vsem, ki so bili še bolj oddaljeni. Hrana je šla na njihov račun, prav tako tudi orodje. Nadzorovali so jih vojaki, ki so dobili po 1 frank na dan.

V letu 1812 je bilo za ceste namenjenih 368000 frankov, ki pa so šli predvsem za vzdrževanje in le majhen del za

novogradnje. V Dalmaciji je bilo poleg cest potrebno graditi tudi vodnjake in vodne zbiralnike, ki pa jih je prebivalstvo večinoma spet uničilo.

Ukaz iz leta 1812 (30. 5.) je zahteval, da se uredi in popravi cesta Postojna-Bakar v celoti. Najslabši del je bil med Bakrom in Lipo. Popraviti je bilo treba precej mostov in mostičkov. Dela bi se morala lotiti kranjski intendant in intendant civilne Hrvaške. Osebe, ki bi morale na tlako, so se raje odkupile, plačati so morale 6 frankov, kar je pomenilo 3 dni dela, ta denar so dobili delavci. Ukaz iz 13. 3. 1812 je zahteval cesto med Pićanom in Plominom, in to v čim krajšem času. Na delo so morali priti prebivalci najbližjih vasi. Orodje in smodnik je preskrbela oblast. V cestnem fondu za Istro je bilo 1400 frankov namenjenih za gradnjo mostu preko reke Orla v distriktu Pićan. V poročilu Molètu je Chabrol govoril o tem, da Istra nima poti, pač pa le nepraktične in neuporabne steze. Prebivalstvo da si želi cest in se zavzema za to, da bi jih gradilo na lastne stroške, vendar pa ne more ponuditi drugega kot moč svojih rok. Korespondenca med Molètom in Chabrolom pa je bila tako počasna, da je med tem že minil ugoden čas za gradnjo.

Večja dela v letu 1812 so bila v vzhodnem delu provinc. Gradili so lazaret in most v Kostajnici, ki sta bila potrebna za trgovino z Vzhodom. Ta dela je začel že Marmont in so se precej vlekla. Most na poti Ljubljana-Samobor-Petrinja je tako povezal Ilirijo z lazaretom v Kostajnici in z Bosno.

V letu 1813 je bilo namenjenih za ceste 389093 frankov. Blanchard je predlagal gradnjo mostu čez Sočo pri Gorici. Cesta je bila precej obremenjena in reko so prečkali z lesenim mostom, ki sta ga vzdrževali ilirska in italijanska vlada. Blanchard je nameraval na istem mestu zgraditi pravi most. Stroški so bili 22754 frankov, to vsoto bi si Ilirija in Italija delili na pol. Ilirija bi tudi brezplačno prispevala ves les. Zaradi pogajanj z Italijo se je zadeva vlekla. 15. februarja je Blanchard poročal o cesti Ljubljana-Trst-Pulj. V glavnem

je bila dobra, le del med Opčinami in Trstom je bil prestrom. Potrebovali so 12 konj za vozove, ki so zapuščali Trst. Ta cesta je bila sicer najkrajša smer, vendar pa bi bilo bolje, če bi sledili gorski verigi in potoku do Trsta. V tem primeru bi potrebovali le 4 konje za voz. Istrski intendant in tržaški župan sta bila pripravljena na dela, iz državne blagajne je bilo za to predvidenih 30000 frankov, mesto Trst bi dalo 40000 frankov, imelo bi pravico do pobiranja mitnine in bi si tako povrnilo te stroške. V letih 1806-1807 je bil na cesti Ljubljana-Trst tranzit 80000 voz. Glavni svet (le conseil général) je 7. aprila brez oklevanja ta načrt potrdil. Na Kranjskem je bila še predvidena gradnja mostu čez Mirno. Težave so nastajale ob gradnji vlečne poti ob Savi zaradi podzidanih bregov, višine in hitrosti vodnega pretoka. Chabrol je zaradi vseh teh težav, ki so nastale, predlagal gradnjo mostu.

V juniju so se odločili za gradnjo mostu čez Timav. Most naj bi gradil podjetnik Frajnić, ki je tudi že pripravil predračun za 15000 frankov.

Poročilo o stanju Napoleonove ceste, ki je povezovala Ljubljano z Dubrovnikom, pa je pokazalo, kakšne so v resnici bile razmere na cestah v času Ilirskih provinc. To povezavo so obravnavali kot eno najpomembnejših v deželi, tako v komercialnem kot tudi v obrambnem pogledu. Ta cesta je že obstajala, vendar razbita na posamezne odseke, imela je več različnih imen in tudi njena vrednost ni bila enaka. Gradnja ceste v južnem delu provinc je naletela na vrsto preprek, prišlo je tudi do vojnih napetosti s Turčijo, ki so jih za silo rešili. Težave je povzročalo močvirje ob Neretvi, dela so bila težka, pa tudi mrzlica je kosila. Tako so se pri delih na tem področju zamenjali kar 4 inženirji. Kljub vsem težavam so cesto nekako pripeljali do Dubrovnika, za delo od tu do Kotora so pripravljali načrte, vendar je vse te zamisli med tem že prekinila vojna.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Pivec-Stelè, La vie économique, str. 79-106

# 19. STOLETJE

## *Državne ceste*

Nastanek Ilirskih provinc je prekinil tradicionalno povezavo Podonavja z lukami severnega Jadrana. Po Napoleonovem padcu so se stare smeri obnovile, vendar pa so nastajale tudi novosti, ki jih je zahtevala nova industrijska doba. Vojaški premiki so glavne ceste zelo prizadeli, zato so bile le-te potrebne temeljitega popravila, to pa se je moralo marsikje ozirati še na možne kombinacije z železnico. Osnovo cestnega omrežja je tudi v 19. stoletju in vse do prve svetovne vojne pomenila povezava Dunaj-Trst.

V letu 1816 so mitničarji poročali o stanju komercialnih cest od postaje do postaje. Za ceste so skrbeli deželni cestni gradbeni inšpektorati v Ljubljani, Kranju, Novem mestu, Postojni. Obstojal je tudi navigacijski inšpektorat.<sup>19</sup> V letih 1816-1818 je bil govor predvsem o popravilih glavnih cest, ki so bile prizadete od vsega hudega. Popravila so bila draga. Komisariati so mesečno prejemale poročila o delih in o stroških. Za dela so bile določene posamezne vasi na cestnih odsekih, cestna popravila so dajali tudi v zakup, občina pa je morala jamčiti za zakupnika. Ker so prihajala poročila o stanju cest po kvartalih, so bile med posameznimi kvartali zelo velike razlike, dobro ali slabo stanje cest je bilo še vedno v precejšnji meri odvisno od vremena.<sup>20</sup>

Leta 1821 so ceste razdelili po kategorijah. Vrsta ceste, ki so je imenovali "chaussée" je imela umetno podlago, odtoke, njena širina je bila določena. Bila je tlakovana. Tako naj bi bile praviloma grajene državne in glavne ceste. Vzdrževala jih je država. Deželne ceste so bile brez umetne podlage, morale pa so imeti odtočne jarke, bile so ožje od zgoraj omenjene ceste. Vzdrževati so jih morali dominiji, in to letnemu času primerno. Deželne poti so bile brez podhodov, brez odtočnih jarkov, njihova širina je bila različna. Vzdrževale so jih občine, kadar je bilo treba. Tovorne poti so bile osnova prometa v hribovitem področju. Med komorne deželne poti so šteli tiste, ki jih je postavil okraj ali pa občina in sta jih ta dva tudi vzdrževala. Bile so za povezavo. Komorne deželne ceste so bile tiste, ki jih je zgradilo več okrajev in so pomenile glavno povezavo med okraji v deželi.<sup>21</sup>

V 19. stoletju je bila cesta Dunaj-Trst še vedno glavna povezava v deželi, bila je tako imenovana glavna, poštna in komercialna cesta, a so jo kljub temu precej slabo vzdrževali. Po drugih kronovinah so ceste praviloma posuli z gramozom dvakrat letno, na Štajerskem pa le enkrat, pa še takrat zaradi majhnih sredstev le napol. Cesto so uničevali pretežno naloženi vozovi, vozovi s preozkimi platišči in vozovi, ki so vlekli za sabo še druge vozove. Za vzdrževanje erarskih cest je bil pri deželni gradbeni komisiji zadolžen poseben cestni

inšpektor, po okrožjih pa cestni komisarji z dodeljenimi cestnimi mojstri kot kontrolorji in cestarji, ki so vzdrževali posamezne cestne odseke, dolge po 2000 sežnjev (3788 m). Ker so Štajerski priključili še celovško okrožje, je za vsa predpisana dela kronično zmanjkovalo denarja, prav tako je vedno primanjkovalo tudi strokovnjakov. Priporočali so sicer, da naj bi za vse javne ceste v avstrijskih deželah veljal isti zakon in naj bi se tudi izvajal na enak način, vendar pa to ni bilo izvedljivo.<sup>22</sup> Smer glavne ceste Dunaj-Trst je na slovenskem Štajerskem potekala od leta 1820 dalje po že znani trasi do Vranskega. Ob cesti je bila vrsta cestnih in poštних postaj. V Mariboru je bil inšpektorat, mitnica, poštna postaja. V Slovenski Bistrici je bilo poštno postajališče, na vrhu Jožefovega hriba je bila mitnica, v Konjicah poštno postajališče in mitnica, v Celju poštni urad in carinsko skladišče, v Šempetru poštno postajališče, na mostu čez Savinjo v Grobljah mitnica, na Vranskem poštna postaja in mitnica.<sup>23</sup> Cesta je potekala po dokaj raznolikem terenu, marsikje je bila napačno zgrajena, kar je povzročalo lome in škodo. Vodne prepreke je premagovala z mostovi, ki so bili leseni, posamezni so imeli zidane nosilce (npr. most pri Ernovžu), nekateri pa so bili tudi zidani (most čez Lavo). Zaradi prenizke lege je bila cesta večkrat poplavljen v pesniški dolini in pri grobeljskem mostu. Klanci, ki so pomenili problem v 18. stoletju, so povzročali težave tudi sedaj. Potrebno je bilo znanje in primerna priprava: če je bilo slabo vreme ali pa če je imel voznik slabe konje - po 2, 4 ali celo 6 konj. Voz, ki je bil natovorjen s 60 centi (3360 kg) in je imel vprežene 4 konje, je za premagovanje plaškega klanca z ernovške strani potreboval pripravo 4 konj, s kungoške pa celo 6. Na košaškem klanecu, ki je sledil, je isti voz ob slabem vremenu ali če je imel voznik slabše konje potreboval pripravo dveh konj. V Mariboru sta na dravski most vodila dva 270 sežnjev (511,4 m) dolga klanca, ki sta zahtevala pripravo dveh konj. Med Zgornjo Polskavo in Tepanjami je bilo več klancev, ki so zahtevali pripravo štirih konj. Za Konjicami se je začel svetokriški klanec, ki je imel 1000 sežnjev (1894 m) dviga in 2500 sežnjev (4735 m) padca do Loke. V obeh smereh je bila potrebna priprava dveh konj, posebno še v slabem vremenu. Od Loke dalje do deželne meje ni bilo večjih vzpetin.<sup>24</sup> Tovorni vozovi z dobro

19 GUB. fasc. 28, leto 1817

20 GUB. fasc. 28, leto 1817/18

21 GUB. fasc. 28, leto 1821/22

22 Curk III, str. 242

23 Glej op. št. 3

24 Curk II, str. 241

vprego so od Gradca do deželne meje potrebovali šest dni, s slabšo vprego pa sedem dni. Razvoj prometa po tej glavni cesti je naletel na vrsto ovir. To je bilo predvsem slabo vzdrževanje posameznih cestnih odsekov, klanci, splošno pomanjkanje denarja za redno vzdrževanje in pa vozovi, ki so imeli za svojo težo preozka platišča. Cestna tlaka je še obstojala, toda njeni rezultati so bili izjemno pičli. Nekateri odseki so bili tudi napačno konstruirani, npr. predel Slivnica-Zgornja Polskava ali pa Zgornja Polskava-Tepanje. Na teh cestnih odsekih se je cestni gramoz prehitro zmlal ali pa so ga vozovi zrinili s ceste. Ozki cestni odseki so tudi povzročali, da so vozniki vozili vedno po isti sledi in tako ustvarili kolesnice, kar je otežkočalo ali pa celo onemogočalo izogibanje. Tak odsek je bil med Vojnikom in Škofjo vasjo ter med grobeljskim mostom in mostom čez Trnovec.<sup>25</sup> V drugi polovici 19. stoletja je to bila še vedno glavna cestna smer, ki je na Štajerskem zaposlovala sedem cestnih mojstrov in 42 cestarjev. Leta 1858 so bili vzdrževalni stroški za odsek na Štajerskem približno 40011 gld. V tem času je bila primerno dobro vzdrževana. V 19. stoletju je štajerski predel glavne ceste doživel tudi nekatere spremembe. Leta 1829 se je uveljavila nova smer Lanča-Vogava-Strass-Špilje-Šentilj-Pesnica-Pekel. Leta 1832 je bila tudi vrisana nova smer Lanča-Špilje, ki je tekla v ravni črti mimo Vogave in Strassa, v letih 1830-32 je bila v rabi obvoznica okoli Plača, to je bila smer Lanča-Špilje-Zgornja Kungota-Pekel, leta 1836 te smeri na kartah ni več. Po letu 1832 je cesta čez Plač postala deželna ali glavna stranska cesta, ki se je od glavne komercialne ceste odcepila pri Lanči in se nanjo ponovno priključila v Peklu. Opuščena smer je padla v kategorijo navadne poti (Konjice-Bukovje-Polena-Loka-Frankolovo). Glavna cestna trasa je bila na razpolago hitri vozni pošti in je imela postaje v Strassu, Mariboru, Slovenski Bistrici, Konjicah, Celju, Šempetru, na Vrnskem in v Šentožboltu. Za to glavno cesto so pripravljali več izboljšav, vendar pa niso nobene izvedli.<sup>26</sup>

Od Trojan je šla cesta naprej v smeri Šentožbolt (poštna postaja)-Petelinjek-Blagovica-Loke-Krašnja (vojaška pohodna postaja in mitnica)-Kompolje-Trnjava-Podpeč-Lukovica (poštna postaja)-Šentvid-Prevoje-Dob-Vir (mostna mitnica pri Bistrici)-Domžale-Stob-Depala vas-Trzin-Dobra-Črnuče (mitnica)-Ježica-Sv. Krištof-Kongresni trg (mitnica). Iz Ljubljane je šla cesta naprej v smeri Glince-Vič-Brezovica-Vrhnika (poštna postaja in mitnica)-Dolenji Logatec-Gorenji Logatec-Grčarevec (Kališe)-Liplje-Dolenja Planina-Planina (mitnica)-Postojna (mitnica)-Hrašče-Dilce-Hruševje-Slavinje-Razdrto (poštna postaja in mitnica)-Smolevo-Senožeče do mejnika in dalje v smeri Senadole-Štorije-Sežana-Opčine-Trst. Predel od štajerske meje do Ljubljane je bil delan kot "chaussée", imel je kamnito podlago, stranske opore, jarke in bil je širok od 21 do 25 čevljev (6,6-7,9 m). Za vzpon čez hrib Učak so težki vozovi potrebovali priprego. Od novega štajerskega mejnika do Šentožbolta so bila tla glinena, cesta je tekla deloma po desni, deloma po levi strani vznožja hribovja. Predel od Petelinjeka do Trnjave je bil močvirnat, deloma ilovnat, tako, da je ob večjem deževju privrela na dan voda na sredi cestišča. Razen tega je bil predel od Šentožbolta do Trzina neenakomeren, menjavali so se vzponi in ravnine. Od Trzina do Ljubljane pa je cesta tekla po ravnem. Od Črnuč do Ljubljane je bilo zemljišče peščeno, cesta je bila široka 24 do 30 čevljev (7,5-9,4 m), opremljena je bila z dvema

stranskima jarkoma. Bila je dvignjena nad obzorje 1 1/2 do 2 čevlja (47,4-63,2 cm), prečkala je več rek in kar nekaj hudournikov, tako je bilo na njej 9 zidanih in 19 lesenih mostov. Na več mestih jo je ogrožala Sava in njeno poplavljanje, zato bi jo bilo treba na nekaterih mestih preložiti na višji teren. Težki tovorni vozovi so bili naloženi s 50 do 60 centi (2,8-3,3 tone), vozovi s širšimi platišči pa so naložili od 140 do 150 centov (7,8-8,4 tone). Plačilo za prevoz od Ljubljane do Dunaja je bilo za cent 2 gld in 15 kr. Priprega za prehod čez hrib Učak je bila za voz s 60 centi štiri pare konj ali osem parov volov, za par konj je bilo običajno treba plačati 16 kr, za par volov pa 8 kr, poleg tega pa je bilo treba dati še hlapcu groš napitnine. Ob lepem vremenu je težko naložen voz lahko na dan prevozil 5 1/2 milje (53,09 km), razdalja od Trojan do Ljubljane pa je bila 5 milj in 4240 sežnjev (46,23 km). Najvažnejše izboljšave na odseku od Trojan do Ljubljane pa bi bile potrebne na odseku od štajerske meje do Trojan, kjer je bila cesta tako ozka, da so se težki tovorni vozovi komaj srečevali, med Domžalami in Trzinom bi bila cesta lahko potegnjena v ravni črti in bi bila tako tudi krajša. Tudi nadaljevanje ceste od Ljubljane do Trsta ni bilo prav spodbudno. Od Ljubljane do Viča je bila cesta široka 22 do 24 čevljev (6,9-7,5 m). Le deloma je bila opremljena s kamnitimi robniki in odtočnimi jarki na obeh straneh. Zemlja pa je bila rumena ilovica na kamniti podlagi. Od Viča do Vrhnike je potekala cesta po močvirnatem ozemlju, praosnova ceste je bila postavljena na leseni podlagi, cesta je bila široka 20 do 32 čevljev (6,3-10,1 m), imela je primerno globoke stranske jarke, oporne kamne, kjer je bilo potrebno, položena je bila na kamnito podlago. Od Vrhnike do Dolenjega Logatca je bila cesta umetno urejena šele 1805. Tu je bilo ozemlje kamnito, tako da je bila cesta vsekana v skalo. Od Gorenjega Logatca do Postojne se je hribovita okolica kmalu zamenjala z apnencem, rdečo ilovico, pa ponovno s kamnito osnovo in glinastim skrivilavcem. Cesta je bila široka 22 do 26 čevljev (6,9-8,2 m), povsod je bila zavarovana z robniki in zapažnim zidom. Do Razdrtega so bila tla mešanica skal in ilovice, pri Razdrtem je bil teren močvirnat, od Razdrtega dalje pa kamnit. Na cesti je bilo 5 zidanih in 10 lesenih mostov. Od Ljubljane do Vrhnike je bila cesta ravna, od Vrhnike do Postojne pa je tekla po hribovitem terenu, vendar priprega ni bila potrebna, ker sta bila klanca pri Vrhniki in Grčarevcu ublažena in je bil vzpon na vsej cesti 3 palce na seženj (cca 4%). Od Vrhnike preko Postojne do tržaškega mejnika je šla cesta večinoma po ravnini. Običajna obremenitev konj je bila 10-12 centov (560-672 kg) na konja. Od Ljubljane do tržaške meje se je cesto dalo prevoziti v 25 urah. Na področju postojnskega in senožeškega okraja so imeli potniki pozimi hude težave zaradi snežnih zametov. Zgodilo se je, da je bil promet tudi po dva dni zaprt.<sup>27</sup> Kljub temu, da je bila to glavna povezava med Dunajem in Trstom, so bile na tej cesti tudi kasneje (1840) kar precejšnje težave. Predel od štajerske deželne meje v smeri Šentožbolt-Podpeč in Podpeč-Ljubljana je bil praviloma preveč posut, kar je oviralo predvsem hiter promet. Na področju pri Šentožboltu, Blagovici, Krašnji, Šentvidu, Stobu, Domžalah, Trzinu so na cesti nastale kolesnice ter se nabrale velike količine cestnega blata, tako da je bila cesta

25 Glej op. št. 3

26 Curk II, str. 260-261

27 GUB. fasc. 28, leto 1825/26



težko prevozna, isto je veljalo tudi za cesto okrog Črnuč. Pozimi so se na nekaterih predelih, posebno med Ljubljano in Vrhniko, kljub posipanju naredile kolesnice, ki so bile globoke tudi do 5 palcev (13,1 cm). Te so cestarji odstranjevali šele ob koncu decembra. Predela Vrhnika-Logatec in Logatec-Planina sta bila praviloma zelo zvožena. Posebno je bil prizadet del ceste v ravnini pred Logatcem in pa cesta v samem kraju Logatec. Na cesti je bilo veliko blata, ki ga je bilo treba odstraniti, preden je zapadel sneg. Prav tako je bilo treba odstranjovati tudi kolesnice ali pa jih zasuti z gramozom. Tega cestnega predela niso posipali dvakrat letno in po vsej vozni širini, pač pa večkrat in po delih, kjer je bilo nujno potrebno. Razmeroma dobro so vzdrževali predel Planina-Postojna, Postojna-Razdrto in Razdrto-deželna meja. Odstranjevali so cestno blato, cesto posipali le tam in takrat, kjer in kadar je bilo potrebno. Posebno težavo in s tem povezane stroške je pomenilo čiščenje snega na strmih cestnih vzponih. Nevarni višji predeli so bili na področju Razdrtega proti Postojni, pri kraju Pri Čenčku, pri Kopaču, Dilcah, Hraščah in na mostovih.<sup>28</sup>

Dunajsko-tržaška cesta je bila od štajerske državne meje do Trsta široka 24-30 čevljev (7,58-9,48 m), dolga pa 16 milj 430/4000 (117,382 km).<sup>29</sup> Tudi kasneje ni bilo na tej cesti kakšnih večjih sprememb.

V Postojni se je od te smeri odcepila *državna cesta, ki je peljala na Reko*. Šla je v smeri Matenja vas-Radohova vas-čez Globočnikov hrib (mitnica)-Bistrice-Koseze do primorske meje med Bistrice in Lipo, kjer je prešla na hrvaško stran. Ob popisu cest leta 1807 se je pokazalo, da je bila ta smer zanemarjena, še posebno med Dolenjem in Jelšano. Tu je bila cesta uničena zaradi nalivov, bila je surova, brez pripadajočega posipa, ni bila konveksna. Popravilo je zahtevalo več sredstev, kot pa jih je bilo za to delo na razpolago.<sup>30</sup> Cesta je bila dolga 4 milje in 800 dunajskih klafter (31,85 km). Bila je deloma ilovnata, deloma kamnita, opremljena z robniki, stranskimi jarki, posipali so jo s kamenjem, ki so ga zdrobili v kamnolomih, široka pa je bila 18 do 21 čevljev (5,6-6,6 m). Na cesti je bilo osem mostov, od tega sta bila dva zidana. Pozimi so tudi na tej cesti poznali snežne zamete, vendar ni bilo tako hudo kot na tržaški cesti. Pri Matenji vasi in pri Selcah je bila cesta precej napeta (cca 4-8%), še nekoliko bolj zahteven je bil vzpon pri krajih Koseze in Dolenje (cca 8-9%). Tako je bil voz običajno naložen s 7 1/2 centa (420 kg) na konja. Priprava je bila na tem cestnem predelu nujna, računali pa so 1 gld ali pa 1 gld in 50 kr. Cesto so v normalnih razmerah lahko prevozili v 10 1/2 ure.<sup>31</sup> V 19. stol. je bilo na to cesto vezanih približno 8000 prebivalcev bližnjih in daljnih vasi. Cesta je bila obremenjena z izvozom lesa iz šneperškega gozda, saj so računali, da gre po njej približno 30000 voz lesa, poleg tega pa so po njej tovorili še ostalo, letno približno 18000 voz. Čeprav je bilo zelo potrebno, jim ni uspelo urediti nevarnega klanca čez Globovnik. O tej cesti so v kranjskem deželnem zboru razpravljali še v letih 1890-97, nazadnje pa predlagali zakon za preložitve spornega dela ceste.<sup>32</sup>

Od ceste Dunaj-Trst se je v Postojni odcepila tudi druga pomembna smer, ki je šla *proti Gorici*. Povezava med Kranjsko in Goriško je postajala vse pomembnejša. Najprej je bila v veljavi smer po Vipavski dolini, od Razdrtega proti Št. Vidu (Podnanosu)-Vipavi-Ajdovščini (mitnica), kjer je pri potoku Hubelj prekoračila kranjsko-goriško deželno mejo in nadaljevala pot po goriškem ozemlju. Na njej je bil

najtežavnejši prehod čez hrib Rebernice, ki je bil iz krša in ilovice. Cesta je imela stranske robnike, in stranske jarke, široka pa je bila večinoma 18 do 21 čevljev (5,6-6,6 m). Na njej je bilo šest zidanih mostov. Razen izredno strmih Rebernic je bila večinoma ravna. Za prehod čez Rebernice je bila potrebna priprava, običajna obremenitev pa ni presejala 15 centov (840 kg) na par konj. Navadno so bili v voz vpreženi štiri konji, za prehod čez Rebernice so pripravili še štiri konje, za vsakega konja priprave pa je bilo treba plačati 40 kr. V lepem vremenu so to pot prevozili v 7 1/4 ure. Tudi tu so bili pozimi pogosti snežni zameti, vendar pa prehod ni bil nikdar povsem zaprt. Leta 1807 so jo opisali kot zanemarjeno cesto, prav tako tudi prehod čez Rebernice. Kasneje je bila predstavljena kot razmeroma dobra cesta, ves čas pa je bil problematičen prehod preko Rebernic.

V času Ilirskih provinc je sicer nastal načrt za izboljšavo tega odcepa, po tem načrtu bi bilo približno 7,5% vzpona, vendar pa je le-ta obtičal v Ljubljani. Občine Vipavske doline so v letih 1817 in 1818 spraševale, kdaj se bo začela rekonstrukcija. Predlagale so, da bi pomagale s cestno tlako, potem ko bi bila narejena strokovna dela. V letih 1826-40 so se ta vprašanja in želje ponavljale, oblasti so jih sprejemale kot zelo primerne in potrebne, iz nepojasnjenih vzrokov pa niso ukrepale. Leta 1850 so bili spet vojaški premiki čez Rebernice, dnevno so baje potrebovali po 100 do 170 parov volov za pripravo. Ko so popravljali krak čez Hrušico, se je zdelo, da bodo uredili tudi ta del, pa ni bilo nič. Ta cestni odsek med Razdrtim in Št. Vidom (Podnanosom) pri Vipavi so uredili šele leta 1866. Prvotni proračun za preložitve ceste je bil okrog 300000 gld, nato pa so jo uredili z za tretjino nižjimi stroški. Nova smer je šla ob pobočjih Nanosa proti Št. Vidu.<sup>33</sup> O nadaljevanju ceste proti Ajdovščini so v kranjskem deželnem zboru precej govorili, predvsem zato, ker je bila slabo vzdrževana. Po tem delu so vozili les iz gozdov grofa Lanthierija in kneza Windischgrätza. Poleg tega pa je cesto uporabljala tudi vojska. Zato je v začetku 20. stoletja postajala vse pomembnejša povezava po dolini reke Branice. Ta cesta je bila deželna, goriška stran pa si je prizadevala, da bi jo na svoji strani speljala čim bolj položno in jo do kranjske meje zavarovala pred burjo. Iz Gorice je šla v smeri Dornberk-Rihemberk (Branik)-braniška dolina-kranjska meja.<sup>34</sup> Nad Gorenjim Logatcem se je od glavne ceste odcepila na desno proti Trstu *cesta preko Hrušice*, ki je šla skozi vasi Podkraj-Col in se pri Štorijah povezala z goriško državno cesto. V letu 1823 je bila to še stranska cesta, dolga 3 milje in 2100 sežnjev (26,73 km). Do leta 1823 še ni bila dobro urejena, bila je deloma ilovnata, deloma skalnata ter v jesenskem deževju težko prehodna. Široka je bila 9 čevljev (2,84 m). Na njej je bilo šest mostov čez hudournike. Pozimi pa je bila celotna cesta zaradi snega dalj časa zaprta za promet.<sup>35</sup> Od nove hrušiške ceste so pri povezavi z Goriško pričakovale koristi tudi nekatere gorenjske občine, in sicer

28 Isto, leto 1841/42

29 Bericht I, str. 93-113

30 Gilej op. št. 17

31 Gilej op. št. 27

32 Holz, Cestne povezave, str. 111

33 Isto

In op. št. 27

Laibacher Zeitung 1908, št. 25, str. 214

34 Gilej op. št. 32

35 Gilej op. št. 27

Sora, Poljane, Stara in Nova Oselica, hkrati pa so se ob vsem navdušenju tudi spraševale, kdo bo na tem področju gradil mostove in mostičke čez Soro in hudournike. Povezava pa se je zdela vseeno pomembna, ker je peljala dobra cesta naprej v smeri Ajmanov grad-Dorfariji-Bitnje-Stražišče-Kranjski most do glavne ceste proti Kranju in od tu naprej po ljubeljski ali podkorenski cesti na Koroško. Za gradnjo so skušali pridobiti loško gospostvo, ki pa je diplomatsko odgovorilo, da je ta cesta res zelo pomembna, vendar pa prosi, da počakajo, dokler oni ne zgradijo povezave v Železnike do rudnikov in plavža. To cesto gradijo že nekaj let in bi bilo škoda, če je ne bi dokončali.<sup>36</sup> Sredi 19. stoletja je že spadala med državne ceste, od tržaške ceste se je odcepila v Kalcah ter šla po sušnatem terenu ob Hrušici (skoraj 7,58 km) nato pa skozi vasi Hrušica-Podkraj-Col-Štorije, kjer se je povezala s krakom, ki je proti Gorici potekal po Vipavski dolini. Široka je bila 16-20 čevljev (5-6,32 m), dolga pa 3 milje in 2330 sežnjev (23,33 km). Imela je seveda tudi svoje težave. Po senčnih legah je obležal sneg tudi po pol leta, bila je speljana po razmeroma suhem terenu, vozniki so se pritoževali, da je preozka in so se je raje izogibali.<sup>37</sup> Cesta čez Hrušico se je uveljavila na željo manjših občin na področju Cola, svoje prste je imel vmes tudi rudnik živega srebra v Idriji in končno je zbudila tudi reakcijo na goriški strani. Goriška stran je predvidevala, da bi se cesta lahko nadaljevala v smeri Sv. Križ (Vipavski križ)-Žablje-Rihemberk (Branik)-Devin-Trst, kar je povzročilo nove zaplete<sup>38</sup>. Od državne ceste Dunaj-Trst se je v Senožeah odcepila še *državna cesta proti Istri*. Povezava avstrijskega dela Istre z monarhijo je bila problem, ki so se ga vsi kar dobro zavedali. Smer na Kranjskem je šla do Divače, več problemov je bilo v sami Istri, smer ceste pa je bila Lipa-Kastav-Boljun-Pazin. Povezanost Istre z ostalimi pokrajinami so poskušali popraviti že Francozi v času Ilirskih provinc. Tako so nameravali speljati čez Istro cesto prvega reda Ljubljana-Pulj, ki je šla preko Trsta. Iz Trsta je šla v smeri Sv. Anton-Buzet-Pazin-Žminj-Sv. Vinčenat-Vodnjan-Galežan-Pulj. Poleg te so potekale po Istri še ceste tretjega reda. Ob obrobju Istre pa je šla cesta Trst-Reka, ki je potekala preko Materije in Lipe ter bila tako del ceste Ljubljana-Pulj, pri Lipi se je odcepila od ceste Ljubljana-Albanija in šla v smeri Trst-Bazovica-Materija-Lipa. V notranjost Istre je posegla cesta Reka-Pazin preko Učke, ta cesta je šla v smeri Reka-Kastav, kjer se je odcepila od ceste Ljubljana-Albanija in se je nadaljevala v smeri Frančiči-Veprinac-Vranja-Novaki-Pazin, v Novakih se je povezala s cesto Ljubljana-Pulj. Druga cesta, ki je peljala v notranjost, je bila smer Pazin-Rovinj; šla je v smeri Pazin-Žminj-Kanfanar-Bale-Rovinj. To cesto so konstruirali v času Ilirskih provinc.

Sredi 19. stoletja je bila še vedno pomembna povezava med Trstom in Istro. Tako je potekala cesarska cesta, po kateri je potovala tudi pošta od Ogleja v smeri proti Ronkom, kjer je prešla Sočo po znamenitem kamnitem mostu, šla naprej po dolini proti severu in pri Tržiču (Monfalcone) prešla Timav spet po kamnitem mostu, nato je nadaljevala pot proti Krasu na Prosek. Med Prosekom in Kontovelom se je spustila proti Trstu, kamor je vstopila skozi Oglejska vrata, mesto pa je zapustila skozi vrata Sv. Jakoba, nato je nekaj časa sledila staremu akveduktu, se po 4 miljah (30,34 km) vzpela proti Sv. Klementu pri Tinjanu, šla pri Pobegih preko Rižane proti Čenturu ter prišla v dolino reke Dragonje, se usmerila proti Marušičem-Bujam-Poreču-Limskemu zalivu-Lemem-

Marindolu-Barbarigi-Peroju-Fažani-Štinjanu do puljske arene. V Pulj je prišla skozi Zlata vrata, šla v pristanišče Medulin in naprej v smeri Barban-Labin-Moščenice-Lovran-Kastav-Reka. Namen te ceste je bil povezati Oglej z Zadrom in tako obiti Istrski polotok.

Cesta Novi grad-Nova vas je imela povezavo s cesarsko cesto proti Poreču. Iz Poreča je šla pomembna povezava tudi v smeri Žbandaj (Sbandati)-Pazin-čez Učko in do reške ceste. Iz Poreča sta šli prav tako povezavi proti Motovunu in proti Buzetu. V kasnejših letih se razmere niso bistveno spremenile in tudi ne popravile. Delno spremembo je prinesla železnica, ki je posredovala pri istrski notranji trgovini. To je bila proga Divača-Pulj. Državna cesta Trst-Reka je tako izgubila pomen, še manjšega pomena je bila cesta Reka-Pazin-Pulj.<sup>39</sup>

### Podkorenska državna cesta proti Koroški

Bila je zgrajena kot primerna vozna in komercialna cesta. Sredi 18. stoletja je bila precej slabo vzdrževana, vozovi so potrebovali dvojno pripravo, pa še so bile težave. Imela je hude vzpone in spuste in dokaj ostre serpentine, posebno na današnji avstrijski strani. Šla je v smeri Ljubljana-Kranj-Naklo-Bistrica-Posavec-Javornik-Sava-Kranjska Gora-Korensko sedlo-Beljak-Kellerberg-Bistrica (Feistritz)-Špaterjan (Paternion)-Mautbrücken-Molzbüchl-Spittal-Gmünd-Krems-Brücken-Rennweg. Odsek Spittal-Gmünd je štel tudi za poštno cesto. Na naši strani je bila cesta zelo odvisna od vremenskih razmer. Ob večjih deževjih se je dogajalo, da je bila sprana do temeljev, zato je bila tudi težko prevozna in zelo ranljiva. Popravilo pa je bilo zahtevno in drago.<sup>40</sup> V času napoleonskih vojn in Ilirskih provinc je ta cesta postala še pomembnejša, ker so Francozi zasedli obsoško cesto. Tako je bila še bolj obremenjena s tovornimi vozovi in zato tudi bolj poškodovana. Bila je tako ozka, da so se vozniki težkih tovornih voz le težko izogibali, obcestni jarki so bili večinoma zasuti, zlasti tam, kjer so bila v bližini polja. Precej poškodovana je bila na odseku Jesenice-Podkoren, kjer so bile uničene podpore in snegolovi. Da bi se težki vozovi lahko srečevali brez težav, jo je bilo potrebno razširiti na področju Dovjega ter pri vasi Posavec, prav tako je bilo treba urediti razmere ob mostu pri Belci. Zagotoviti je bilo tudi treba, da po cesti ne bi več vlačili hlodov in lesa, svoje pa bi moralo k njeni ureditvi prispevati tudi gospostvo Ruard. V letu 1823 je bila ta komercialna in poštna cesta popisana. Od državne ceste proti Ljubelju se je ločila v Naklem in šla v smeri Bistrica (mitnica)-Spodnje, Srednje in Zgornje Brezje-Britof-Posavec-Dobro Polje-Črnivec-Zgornji Otok (kjer je bila pošta)-Zapuže-Zabreznica-Selo-Žirovnica-Moste-Koroška Bela-Javornik-Sava (mitnica)-Jesenice (kjer je bila pošta)-Dovje-Gozd-Log-Kranjska Gora-Podkoren

36 GUB. fasc. 54, leto 1806

Jože Pfeifer, Zgodovina idrijskega zdravstva, Idrija 1989, str. 80-81

37 Glej op. št. 32

Postojnsko okrajno glavarstvo, V Postojini 1889, str. 158

38 Glej op. št. 36

39 Holz, Istrske zdrahe, str. 52-58

Pivec-Stelè, La vie économique, str. 79-106

L'Istria, 13. febbraio 1847, str. 49-51

Rutar I, str. 120

40 Schluga, Der Waren und Postverkehr, str. 666-668

(mitnica) ter od tu do vzpetine Poljane na Korensko sedlo, kjer je bila deželna meja med Koroško in Kranjsko. Celotna cesta na Kranjskem je bila dolga 7 milj in 2530 sežnjev (57,89 km). Cesta je bila brez podlage, široka 12 do 18 ali 19 čevljev (3,79-5,68 ali 6 m). Potekala je večinoma po tleh, ki so bila mešanica zemlje in gramoz, sem in tja je bila opremljena z robniki, imela je stranske jarke in dvignjena je bila nad horizont. Na njej je bilo 11 mostov, od začetka vzpona proti sedlu pa je bilo še 20 mostov in mostičkov čez razne hudournike. Celotna pot je morala premagati več vzponov in spustov, na samo sedlo pa je lahko prišel le srednje naložen voz s priprego. Cesto od Naklega do sedla so lahko ob lepem vremenu prevozili v 17 do 18 urah.<sup>41</sup>

### Ljubeljska državna cesta proti Koroški.

Od dunajske državne ceste se je odcepila pri civilni bolnici v Ljubljani in šla v smeri Spodnja Šiška-Šentvid-Medno-Senica-Medvode (mitnica)-Sv. Nikolaj-Kranj (kjer sta bili pošta in mitnica)-Polica-Pivka-Naklo-Žeje-Duplje-Zadruga-Pristava-Tržič (kjer sta bili pošta in mitnica)-Sv. Ana-meja med Kranjsko in Koroško. Celotna cesta je bila dolga 7 milj in 498 sežnjev (54,045 km). Obstojala je še posebna t.i. pomožna ali zimska cesta, ki je šla pod velikim snežnim plazom, imenovanim "begunjski plaz", bila je dolga 120 sežnjev (227,52 m). Ljubeljska cesta je bila večinoma, razen kratkega predela pri hribčku pri Mednem, speljana po ozemlju, kjer je prevladoval okrogel rečnat prod. Bila je brez kamnite podlage, imela je stranske jarke in robnike. Na odseku med Ljubljano in Medvodami je bila široka 23 do 29 čevljev (7,2-9,16 m), od Medvod do Naklega pa 18 do 24 čevljev (5,68-7,58 m), od Naklega do Ljubelja pa 12 do 18 čevljev (3,79-5,68 m). Od Pristave naprej do vrha je bila osnova predvsem kamnita, skalnata, deloma tudi skril in ilovica. Na cesti je bilo 12 mostov, od tega 7 zidanih. Do Tržiča je bila kar precej položna, od Tržiča do Ljubelja pa prevoz brez priprave ni bil mogoč. Pot je bila strma in imela je ostre serpentine, zmogli so jo le enovprežni lahki vozovi, ki so prevažali po 3 do 4 cente (168-224 kg). Za vsak cent je bilo treba plačati 9 kr voznine. Od Ljubljane do Tržiča so to pot lahko prevozili v 10 urah, od Tržiča do vrha Ljubelja pa je trajal vzpon 3 1/2 ure. Precejšnja ovira na cesti je bil strm dovoz na most pri Zadrugi, sam Ljubelj pa je imel na obeh straneh vzpon od 8 1/2 do 20 palcev na seženj (cca 12-20%). V letu 1841 je bila cesta razmeroma dobra, ker pa je bila v celoti posuta, je bila zelo težko prevozna in zgodilo se je, da je poštna kočija obtičala v gramozu. Vzrok je bilo nepotrebno posipanje v decembru, ko se je gramoz zaradi snega in dežja pomešal v blato in je to prineslo še nove stroške. Ker cesta ni bila primerno preložena je zdrsel v dolino hrib Prapreč v širini 40 sežnjev (75,84 m), tako se je lahko šlo mimo le po enosmerni poti. Na Ljubelju, pod Štruco, se je cesta deloma že udrla in pretila je nevarnost, da bo zdrsnila v dolino. Tudi ob koncu 19. stoletja na njej ni bilo kakšnih večjih popravil, le vsakoletno vzdrževanje in popravljanje.<sup>42</sup>

### Kokrška cesta proti Koroški

V Kranju se je odcepila od ljubeljske ceste na desno in šla v smeri Huje-Klanec-Primskovo-Gorenje-Milje-Visoko-

Hotemaže-Tupaliče-Potoče, (kjer je bila mitnica)-Kokra-do meje. Celotna cesta je bila dolga 3 milje in 313 sežnjev (24,35 km). V začetku je bila urejena le kot konkurenčna cesta, ni imela kamnite podlage, bila je le posipana z gramozom in tudi ni bila umetno obdelana. Od Kranja do Tupalič je tekla po solidnem velikozrnatem gramoznem terenu, od Tupalič do meje pa se je teren menjaval: sestavljali so ga kršec, gramoz, ilovica, skalovje. Na cesti je bilo 21 lesenih mostov, večina preko hudournikov in manjših potočkov. Od kokrškega mostu pri Kranju pa do Tupalič je bila ravna, od Tupalič dalje se je vila po ozki dolini na levi ali na desni strani reke Kokre, ob vnožju gora, še vedno razmeroma po ravnini, to je prekinil precej strm zemeljski plaz v kraju "Vounat klanc". Razen na tem predelu ni bila nikjer potrebna priprava. Vozili so praviloma z eno- in dvovprego. Na konja je prišlo 6 do 7 centov (336-392 kg). V letu 1834 so jo deloma popravili, predvsem posuli, popravili mostove in uredili obcestne jarke.<sup>43</sup>

### Predilska cesta

S Koroškega je prišla preko prelaza Predil in šla naprej v smeri Bovec-Volče-Kanal-Gorica-Dol-Tržič (Monfalcone)-Nabrežina-Prosek-Trst. Na področju od Tolmina do Kobarida je bila večkrat izpostavljena poplavam.<sup>44</sup>

Konkurenco predilski cesti je pomenila cesta čez *Pontabelj*, ki pa jo je bilo potrebno prilagoditi novim zahtevam, predvsem omiliti hud vzpon med Kobaridom in Srpenco. Tu je bilo še 60 klancev, ki so imeli tudi po 13% vzpona. Od leta 1867 dalje je bilo po tej cesti dovoljeno prevažanje pošte iz Bovca čez Predil do Trbiža.<sup>45</sup>

Ob koncu 19. stoletja so bile med državne ceste uvrščene še naslednje: podboneška cesta, ki se je od državne predilske ceste odcepila v Kobaridu in šla v smeri Rob-ob Nadiži-Stupica v Italiji-Čedad-ter dalje proti jugu. Pri Bračanu je ponovno prišla na goriško stran in šla v smeri Krmin (Cormons)-Moš (Mossa)-Ločnik (Lucinico)-Gorica. Cesta Gorica-Gradiška-Palma, ki je vodila naprej v Videm, ter cesta Vallona-Trst in cesta proti Zagraju (Sagrado) so bile tudi uvrščene med državne ceste.<sup>46</sup>

Poleg povezave sever-jug, je bila pomembna tudi povezava vzhod-zahod. Tu so bile najpomembnejše tri povezave, tri državne ceste: zagrebška, karlovška in erarska dravska ali koroška vezna cesta.

41 GUB. fasc. 54, leto 1807

Glej op. št. 27

42 Glej op. št. 27

GUB. fasc. 28, leto 1841/42

43 Glej op. št. 27

GUB. fasc. 28, leto 1836

44 Rutar II, str. 157-160

Massi, L'ambiente, str. 90

45 Rutar II, str. 212

46 Massi, L'ambiente, str. 90

Rutar III, str. 52, 53

### Erarska dravska ali koroška vezna cesta

Leta 1792 je bila prikazana kot komercialna cesta, leta 1836 pa so o njej govorili kot o glavni ali poštni cesti s poštnimi postajami v Ožbaltu, Radljah in Dravogradu.<sup>47</sup> Začela se je v Mariboru in šla v smeri Selnica ob Dravi, (mitninski urad)-Ožbalt (poštno postajališče)-Radjlje (poštni in mitninski urad)-Zgornja Muta-Mohrenhof, kjer se je priključila na dravograjsko cesto. Bila je gramozna in dobra. Večkrat jo je bilo treba utrjevati, ker je potekala vzdolž kobanskega gorovja in je morala prečkati precej potokov. Mostovi so bili leseni pa tudi zidani, kljub temu pa so hudourniki le naredili precej škode. Od Ožbalta dalje je tudi Drava večkrat poplavljala, zato so morali cestno traso prestaviti na višje ležeče predele, kar se je zgodilo po letu 1820. Cesta je bila pomembna, ker je povezovala mariborsko okrožje z Labotsko dolino, Celovško kotlino in z ostalo Koroško. Edini večji popravek, ki ga je cesta doživela v 19. stoletju je bil pri Muti, kjer so preložili traso. Leta 1860 je bila prikazana kot "chaussée".<sup>48</sup> Med državne ceste so v letu 1860 šteli tudi železniške dovozne ceste v Špilju, Pesnici in v Mariboru.<sup>49</sup>

### Zagrebska komercialna in poštna cesta

Začela se je v Ljubljani v karlovškem predmestju, šla preko mostu čez Grubarjev kanal, kjer so pobirali cestnino in mostnino. Nato se je nadaljevala v smeri Rudnik-Lavrica-Tlake-Razdrto-Šmarje-Cikava-poštna postaja Šmarje-Grosuplje-Blato-Peščenik-Višnja Gora (mitnica)-Draga-Hudo (poštna postaja)-Griže-Sv. Rok-Radohova vas-Grm-Cesta-Veliki Gaber-do ceste, ki je peljala proti Mirni nato pa je šla naprej v smeri Pluska (ali Občine)-Zidani Most-Štefan-Pristava-Trebnje (mitnica)-Stari trg-Kamna Gora-D. Nemška vas-G. Ponikve-D. Ponikve-hrib Sv. Ana-Biška vas-Mirna Peč-Bršljin-Novo mesto (poštna postaja ter mostna in cestna mitnica)-Žabja vas-Cikava-Slatnik-Ratež-Mokro Polje-Gornje Gradišče-Šentjerneje-Prekopa-Dobrava (poštna postaja)-Kostanjevica (mitnica)-Karlče-Cerklje-Krška vas, (mostna mitnica)-Čatež-Podgračevo-D. Ribnica-Jesenice (bankalna in cestna mitnica)-Obrežje-Bregana. Celotna dolžina od Ljubljane do Bregane je bila 15 milj in 1750 sežnjev (119 km). Cesta je bila narejena kot "chaussée", z robniki, kjer je bilo potrebno, s stranskimi jarki. Obdelana je bila z zdrobljenim kamenjem iz kamnoloma. Od Ljubljane do Škofljice je potekala večinoma po močvirnatem terenu, od Škofljice do Višnje Gore po mešanici skal in ilovice, široka je bila od 18 do 20 čevljev (5,6-6,3m). Od Starega trga dalje je bila obdelana z zdrobljenim kamenjem, od Šentjerneja do hrvaške meje je bila brez podlage, vendar pa posuta in obdelana z dobrim, čistim, velikozrnatim gramozom. Široka je bila od 12, 15 do 18 čevljev (3,79-4,74 do 5,68 m). Na cesti je bilo 31 mostov, 15 zidanih in 16 lesenih. Od Ljubljane do Škofljice je cesta tekla po ravnini, od Škofljice do Višnje Gore se je menjavala ravnina v vzpetinami. Na tem cestnem predelu je bila običajna teža tovara na vozu 8 do 10 centov (448 do 560 kg). Prevozniki niso najemali priprege, pa tudi z lastno vprežno živino niso lepo ravnali. V lepem vremenu so to razdaljo lahko prevozili v 36 do 40 urah.<sup>50</sup> Zaradi tako slabe ceste so se večkrat poškodovali konji, ki jih je bilo treba zato pokončati.<sup>51</sup> V letu 1843/44 so poročali, da na cesti ni

nobnih posebnosti, le posipanje bi lahko bilo bolj premišljeno, kajti premočno posipanje je oviralo hiter promet, kar je bilo očitno predvsem na področju okrog Trebnjega. Drugače pa je bila cesta ocenjena kot dobra. Tudi kasneje se bistveno ni spremenila.<sup>52</sup> V opisu cest iz konca 19. stoletja je omenjeno, da je bila dolga 122,057 km.<sup>53</sup>

### Karlovska glavna, komercialna in poštna cesta

Začela se je na novomeškem mostu v predmestju Kandija in šla skozi Gotno vas-Pogance-Spodnjo Težko Vodo-Vinjo vas-Hrast-Trnovec-do mesta Metlika-na most čez Kolpo, kjer je bila deželna meja s Hrvaško. V celoti je bila dolga 3 milje in 1742 sežnjev (26,05 km). Mitnice so bile v Novem mestu na mostu in na cesti, v Metliki je bila cestna mitnica in mitnica na mostu čez Kolpo. Cesta je imela dobro kamnito podlago, obdelana je bila z zdrobljenim kamenjem, na obeh straneh je imela robnike in stranske jarke. Tla so bila čisto pomešana s skalami. Široka je bila 14 do 18 čevljev (4,42-5,6 m). Na cesti so bili trije večji leseni mostovi. Bila je izredno strma, prevoz je bil mogoč le s priprego enega ali dveh parov volov, za vsak par je bilo treba plačati 1 gld in 10 kr. Zaradi take priprege in strmine jo je bilo mogoče prevoziti v sedmih urah. Na nekaterih predelih bi jo bilo treba prestaviti in omiliti zelo ostre serpentine. Dela pa bi bila draga, ker je bilo pogorje zelo skalnato.<sup>54</sup> V letu 1842 so poročali, da je bila cesta razmeroma dobra, ker pa je bila premočno posuta, je bila težje prevozna. Vozniki so odrivali gramoz ob stran in tako se je cestišče še ožilo.<sup>55</sup> Tudi kasneje ni bilo na tej cesti nobenih posebnosti. Deloma so jo sicer popravljali, kajti v drugi polovici 19. stoletja je bila njena širina 18 do 22 čevljev (5,6-6,9 m), dolžina pa 3 milje in 1808 sežnjev (26,17 km).<sup>56</sup> Ob koncu 19. stoletja so navajali, da je bila dolga 32,045 km.<sup>57</sup>

### Zaloška cesta

Bila je sicer krajevna, vendar so jo šteli za cesto meddržavnega pomena. Okrog leta 1780 je bila povzdignjena na raven komercialne stranske ceste, zato jo je bilo potrebno obnoviti in izboljšati. Poleg tega, da je povezovala okoliške vasi z Ljubljano, je bila tudi najkrajša zveza s pristaniščema v Zalogu in na Bregu.<sup>58</sup> Po njej so prevažali ogrsko žito in tobak, štajersko vino in žito proti Trstu, v nasprotni smeri pa je potovalo gorenjsko platno, loden, izdelki iz železa. Od

47 Curk II, str. 243

48 Isti, str. 261

49 Isti, str. 256

50 Glej op. št. 29

Glej op. št. 27

51 Glej op. št. 28

52 GUB. fasc. 28, leto 1843/44

53 Orožen, Kranjska, str. 233-234

54 Glej op. št. 27

Glej op. št. 29

55 Glej op. št. 28

56 Glej op. št. 29

57 Glej op. št. 53

58 Glej op. št. 1

enega do drugega pristanišča je potovala tudi špecerija, ki je šla nato dalje po eni in drugi reki. Kljub vsemu pa je bila Zaloška cesta le namenjena prevozu na kratke razdalje in je bila tudi temu primerna. Dokler se niso resneje lotili popravil, je bila luknjasta, njena širina je bila neenakomerna, ker so se vozniki globokim luknjam izogibali na bližnja polja, bila je blatna. Popravljali so jo v letu 1783/84 na stroške deželne direkcije za cestne gradnje.<sup>59</sup> Šla je skozi šentpetersko predmestje do farne cerkve Sv. Peter, kjer je bila cestna mitnica, potem je šla skozi kraje Selo-Moste-Studenec-Devica Marija v Polju-Zalog, kjer so pristajale ladje, ki so plule po Savi. Tu je bila mitninska postaja in skladišče s

skladiščnikom. Vzdrževanje ceste je šlo v breme cestnega sklada, cesta je bila dolga 1 miljo in 936 sežnjev (9,35 km). Vseskozi je bila ravna, imela je prodnato podlago, brez kamnite podlage, bila je tudi brez robnikov, imela pa je stranske jarke. Široka je bila 3 do 3 1/2 sežnja (5,6-6,6 m). Ni bila izpostavljena elementarnim nesrečam, na njej tudi ni bilo mostov. Ker je bila ravna, so vozove obremenjevali s po 8 do 9 centi (448-504 kg) na konja. Prevozili so jo v dveh urah.<sup>60</sup> V letu 1855 je spadala med okrajne ceste. Njena smer se ni spremenila, šla je od šentpeterskega predmestja skozi naselja Vodmat-Selo-Polje-proti Zalogu, kjer je bilo nekoč skladišče. Okrajna cesta je ostala do konca monarhije.<sup>61</sup>

<sup>59</sup> Isti, str. 34

<sup>60</sup> Glej op. št. 27

<sup>61</sup> Glej op. št. 29

# Neerarske ceste

Za razvoj prometa, obrti in industrije so bile poleg državnih cest zelo pomembne tudi t.i. neerarske ceste, to so bile stanovske ceste, kasneje deželne, okrajne, občinske pa vezne poti in končno tudi tovarne poti, ki so povezovale res odročne kraje z večjimi naselji ali pa vsaj s cesto višje kategorije. Mreža teh cest nižje kategorije, ki so jo vzdrževali dežela, okraj ali občina, je bila že ob koncu 18. stoletja kar dobro urejena. Po letu 1848 so ceste nižjih kategorij propadale. To je bilo najbolj očitno na tistih območjih, kjer državni uradniki niso bili člani cestnih odborov. Šele po desetih letih so se razmere glede cest nižjih kategorij začele urejati.<sup>62</sup> V 19. stoletju se smeri niso bistveno spreminjale, so se pa prilagajale novim zahtevam, predvsem uvedbi železnice. Kranjska Trgovska in obrtna zbornica si je v drugi polovici 19. stoletja prizadevala, da bi se industrija in obrt na Kranjskem hitreje razvijali in sledili dogajanju v ostalih delih monarhije. Glavnega krivca za prepočasen razvoj je videla v slabem stanju cest. Njeno poročilo o tem je delno pretirano. Bila so področja, kot na primer v kočevskem glavarstvu Osilnica ali Trava, ki sploh niso imela vozne poti do Kočevja. Veliko škode je povzročil zakon, ki je zahteval, da se breme cestne gradnje porazdeli med industrijo in komercialnimi cestami. Tudi na Gorenjskem so bile okrajne ceste precej slabe, kar je zviševalo ceno prevoza in s tem tudi druge stroške. Leta 1846 je bilo na področju okrajnega glavarstva Radovljica jasno, da na tem koncu ceste propadajo. Leta 1851 je visoka voda uničila mostove. Leta 1852 je voda ponovno narasla in mostove so popravili le provizorično. Področje kranjske zbornice je imelo v letu 1856 le 25 milj in pol (193,43 km) železniških prog. Vsa Dolenjska in velik del Gorenjske, približno 250000 duš, je bilo precej oddaljenih od železnice, poleg tega pa od Zidanega Mosta do Ljubljane ni bilo nobene prave povezave med okolico in železnico. Cestna povezava med posameznimi kraji je bila še vedno slaba na področju Dolenjske in Notranjske. To se je zgodilo deloma zato, ker so vzdrževanje cest opuščali, če pa so jih vzdrževali, so jih zelo slabo. Slabe ceste so bile tudi eden od vzrokov, da se industrija v teh predelih ni razvijala, kljub dovolj velikemu bogastvu surovin. Stanje okrajnih cest na Kranjskem je bilo nujno potrebno izboljšati, če so želeli razvijati industrijo in tekmovati z ostalimi kronovinami. Ko so zgradili železnico, se je v avstrijskih kronovinah začel hiter razvoj, od česar pa je bila Kranjska tedaj še precej oddaljena. Če upoštevamo, da je bilo na Kranjskem še vedno precej občin, do katerih se ni dalo priti niti s konjsko vprego, potem je jasno, da je bilo potrebno še precej dela. Dokler so bile razmere take, da so imeli kraji dovolj za lastno preživetje

in se je dalo priti do njih s tovornimi konji in osli, je še šlo. Ko pa se je začela hrana dražiti in če so hoteli obdržati stik z ostalimi kronovinami, tak način ni bil več primeren. Zmede zaradi slabih prometnih povezav so Kranjsko pestile že dalj časa. Ob uveljavitvi železnice pa je prišel ta problem še bolj do izraza. Tak primer je bil npr. Dolenjska, ki zaradi slabih poti ni mogla izvažati vina. Zato se tu vinarstvo tudi ni razvijalo naprej, šlo jim le za količino, ne pa za kakovost, ker so večino popili sami, del pa prodali na Gorenjsko. Težave je imela tudi železarna na Dvoru, ki je sicer imela dovolj kurjave, prav tako tudi vodne sile, problem pa je bil dovoz surovin in odvoz končnih izdelkov. Potrebna bi bila lahka in hitra povezava z Ljubljano. Od tu bi lahko iskali stike z ostalimi kronovinami.<sup>63</sup>

Tudi v letu 1860 je Trgovska in obrtna zbornica v svojem poročilu govorila o stanju cest na Kranjskem. Visoka deželna vlada se je z vsemi sredstvi trudila popraviti ceste na svojem področju. Od leta 1855 do 1860 se je dolžina okrajnih cest povečala za 55 milj (417,22 km). Izmera cest in izboljšava njihovega stanja je bila v veliki meri zasluga grofa Gustava Chorinskega, ki je kot deželni predsednik na Kranjskem videl, kakšen pomen imajo dobre ceste za razvoj kranjskega gospodarstva. Pa ne le železnica in okrajne ceste, zelo so bile pomembne tudi občinske poti. Zbornica si je želela, da z gradnjo ne bi prenehali.<sup>64</sup>

V letu 1864 je bil za vojvodino Kranjsko sprejet zakon, ki je določal, kako se ustanovljajo in vzdržujejo neerarske ceste. Iz državnega zaklada tako niso vzdrževali deželnih, konkurenčnih in občinskih poti. Med deželne ceste so po tem zakonu spadale tiste ceste, ki so bile pomembne za povezavo v deželi. Med konkurenčne ceste pa so šteli tiste, ki sicer niso bile deželne, so pa bile tako pomembne, da je o njih odločala deželna zakonodaja. Občinske ceste in poti pa so med seboj povezovale občine. Prav tako so se delili tudi mostovi in druge zgradbe na cestah. Deželne in konkurenčne ceste so bile po izvedbi praviloma podobne velikim cestam, občinske ceste pa so bile urejene tako, kot je bil običaj v občini.<sup>65</sup> Leta 1873 so deloma spremenili status konkurenčnih cest, ki so bile kot take določene z zakonom leta 1866. Novi zakon jih je opredelil za okrajne ceste. Mostovi in druge stavbe, ki so bile potrebne za promet so imeli praviloma tak značaj kot ceste, na katerih so bili postavljeni. Ponovno je bilo potrjeno

62 Obravnave, 24. 9.-22. 10. 1881, 8. seja, str. 147

63 Bericht I, str. 115-123

64 Bericht II, str. 150

65 LGBI, 1864, št. 9

stališče, da je treba okrajne ceste graditi kot državne ceste. To je pomenilo, da so morale biti široke 15 čevljev (4,74 m) v to širino pa se ni smelo šteti prostora za drevesa, za kupe gramoza in obcestne jarke. Občinske ceste so morale biti zgrajene tako, da so bile primerne za vozila, ki so bila v občini običajna.<sup>66</sup> Leta 1889 so neeararske ceste na Kranjskem razdelili v naslednje skupine: deželne ceste, okrajne ceste, občinske ceste in občinske poti ter železniške dovozne ceste. To so bile ceste, ki jih ni vzdrževala država iz svojega zaklada. Julija istega leta je bil sprejet zakon za Kranjsko, ki je dopolnjeval zakon iz leta 1866.<sup>67</sup>

Dolžina okrajnih cest na Kranjskem je do leta 1899 in tudi še potem rasla večinoma s pomočjo uvrstitev ali preimenovanja

občinskih cest v okrajne; le redkokdaj so se okrajne ceste spremenile v občinske. Tako je v letu 1899 potekalo na Kranjskem 1630,31 km okrajnih cest. Oskrbovati so jih morali okrajni cestni odbori. Za vzdrževanje teh cest so bili zadolženi okrajni cestni skladi, dohodke pa so pridobivali iz cestnih priklad in podpor iz državnega zaklada. Okrajni cestni skladi so prispevali tudi k stroškom za deželne in dovozne ceste do železniških postaj. Leta 1899 so ti skladi plačali za okrajne ceste 103532 gld, za deželne ceste pa 30493 gld, za železniške dovozne pa 214 gld. Skupaj torej 214059 gld, dohodkov so imeli 260965 gld in sicer 190042 gld od 6-39% cestne doklade.<sup>68</sup>

V začetku 20. stoletja (leta 1909) je bila dolžina deželnih in okrajnih cest na Kranjskem naslednja:

Cestni okraj	Deželna cesta	Okrajna cesta	Skupaj
Bled	31 km	24 km 500 m	55 km 500 m
Brdo	/	64 km 700 m	64 km 700 m
Cerknica	13 km 100 m	10 km 100 m	23 km 200 m
Črnomelj	54 km	107 km 400 m	161 km 400 m
Idrija	13 km 400 m	39 km 600 m	53 km
Ilirska Bistrica	/	31 km 200 m	31 km 200 m
Kamnik	50 km 700 m	56 km 540 m	107 km 240 m
Kočevje	68 km 100 m	76 km 700 m	144 km 800 m
Kostanjevica	/	54 km 700 m	54 km 700 m
Kranj	11 km 700 m	132 km 400 m	144 km 100 m
Kranjska Gora	10 km 800 m	7 km 100 m	17 km 900 m
Krško	37 km 900 m	64 km 860 m	102 km 760 m
Litija	8 km	111 km 760 m	119 km 760 m
Ljubljana okolica	/	208 km 600 m	208 km 600 m
Logatec	12 km 300 m	30 km 300 m	42 km 600 m
Loka	31 km 200 m	25 km 760 m	56 km 960 m
Metlika	13 km 500 m	87 km 800 m	101 km 300 m
Mokronog	16 km 200 m	47 km 250 m	63 km 450 m
Novo mesto	35 km 500 m	93 km 300 m	128 km 800 m
Postojna	8 km 200 m	31 km 800 m	40 km
Radeče	20 km 600 m	36 km 700 m	57 km 300 m
Radovljica	2 km	34 km 410 m	36 km 410 m
Ribnica	29 km 500 m	54 km	83 km 500 m
Senožeče	5 km 900 m	14 km 960 m	20 km 860 m
Škofja Loka	50 km 200 m	53 km 300 m	103 km 200 m
Trebnje	16 km	44 km 100 m	60 km 100 m
Tržič	/	16 km 620 m	16 km 620 m
Velike Lašče	13 km	51 km 310 m	64 km 310 m
Vipava	6 km 700 m	23 km 700 m	30 km 400 m
Višnja Gora	7 km 400 m	20 km 600 m	28 km
Vrhnika	/	64 km	64 km
Žužemberk	18 km 800 m	30 km 500 m	49 km 300 m
Turjaška cesta	16 km 800 m	/	16 km 800 m
Cesta Grosuplje-Krka	19 km 900 m	/	19 km 900 m <sup>69</sup>
	622 km 400 m	1750 km 270 m	2372 km 670 m

66 LGBI, 1873, št. 8

67 LGBI, 1899, št. 17

68 Glej op. št. 54

69 Obravnave, 18. 2. 1911, Letno poročilo, str. 174-175

Leta 1913 so ponovno razdelili ceste po kategorijah. Govorili so le o neerarskih cestah in o poteh, ki so se delile na:

1. deželne ceste I. in II. vrste;
2. občinske ceste in občinske poti;
3. vaške poti;
4. gospodarske poti;
5. železniške dovozne ceste.

Med deželne ceste I. vrste so spadale tiste ceste, ki so že prej veljale za deželne ceste ali pa so jih zaradi njihovega pomena za promet v deželi ali v večjih pokrajinah proglasili za deželne ceste I. vrste. Deželne ceste II. vrste so bile tiste, ki so prej veljale za okrajne ceste ali pa so bile sedaj zaradi svojega pomena za povezanost več krajev ali cest razglašene za deželne ceste II. vrste.

Občinske ceste in občinske poti so bile tiste javne ceste in poti, ki so povezovala večja ozemlja v občini sami ali pa so posredovale zvezo s posebno važnimi cestami ali sosednjimi občinami.

Vaške poti so bile tiste javne poti, ki so povezovala posamezne vasi med seboj ali pa vasi z državnimi, deželnimi, občinskimi potmi, z železnico, jezeri, rekami, potoki in podobnimi objekti, ki so morali biti dostopni vsem ali vsaj več vaščanom. Gospodarske poti so bile tiste, ki jih je lahko uporabljal vsakdo, kolikor je šlo za krajevno običajni promet, a so bile za javni splošni promet le majhnega pomena in so koristile pretežno le posameznim osebam ali pa posameznim delom občine.

Za železniške dovozne ceste so veljali predpisi iz leta 1874, ki so urejali probleme njihovega vzdrževanja in gradnje.

Z mostovi in drugimi umetnimi zgradbami na cestah je bilo treba ravnati tako kot s cestami, na katerih so bili. Če so bile te stavbe izjemno važne in drage, so jih lahko uvrstili v višjo kategorijo.<sup>70</sup>

### Mreža neerarskih cest na Štajerskem

Poleg povezave sever-jug so bile pomembne tudi povezave po deželi, ki pa so vodile večinoma v smeri vzhod-zahod. Deloma je na to vplivala že sama značilnost terena, predvsem pa mednarodni dogodki. Tako so sredi 18. stoletja začeli obnavljati in vzdrževati tudi stranske ceste. Na to so vplivale turška vojna in francoske vojne ter s tem povezani premiki vojske na naših tleh. Obnavljali so cesto Maribor-Dravograd na odseku okrog Ožbalta, kjer so bile večne poplave. Popravili so cesto Radgona-Ljutomer-Mursko Središče pa cesto Štigova-Čakovec ter ceste Maribor-Ptuj-Ormož-Čakovec, Ptuj-Zavrč-Varaždin, Ormož-Varaždin. Leta 1720 je bil govor tudi o tem, da je popolnoma obnovljena cesta Maribor-Ptuj. Mesto Ptuj je v letih 1711-1717 dobilo tudi nov most. Popravljeni sta bili stranski cesti Fram-Spodnja Hajdina-Ptuj. Za časa vlade Marije Terezije so uredili tudi glavno stransko cesto (rogaško ali krapinsko), ki se je v Gabrju pri Hrvaškem (Majdičevem mlinu) odcepila od glavne komercialne ceste in vodila čez Trnoveljsko gmajno, mimo Blagovne v smeri Šmarje-Rogatec-Krapina. Leta 1778 so njen začetek speljali iz mesta skozi Zavodno v Teharje in Blagovno ter po stari trasi v Rogatec. V letu 1730 so našli in opisali tudi ceste v Posotelju in na Kozjanskem.<sup>71</sup> Vojaški premiki so povzročili, da so leta 1731 popravljali cesto Celje-Brežice-hrvaška meja, leta 1745 pa cesto Pristava-Bistrica ob Sotli-Brežice. Zaradi vojaških premikov in

tranzitnega prometa sta sredi 18. stoletja postali pomembni cesti od framskega križa preko Rač do Spodnje Hajdine. V deževnem vremenu sta bili ti dve cesti skoraj neprehodni, zato je bilo potrebno veliko dela, ki je bilo določeno s tridnevno ročno tlako in enodnevno vozno tlako za posameznega zavezanca. Poleg tega je še dežela prispevala 100 gld. Leta 1762 je cesarica s patentom spremenila statusni položaj nekaterih cest. Tako je npr. cesta Brežice-Videm-Brestanica-Sevnica postala glavna stranska cesta.<sup>72</sup>

V času turške vojne v letih 1737-39 so se vojaški krogi potegovali za modernizacijo ceste Celje-Brežice, ker je bila cesta preko Dolenjske preveč odročna, cesta skozi Varaždin pa preslaba. Vendar iz tega predloga ni bilo nič. Prav tako tudi ni bilo nič iz predloga inženirja Holzbauerja, ki je leta 1787 predlagal usposobitev ceste Celje-Laško-Toplice-Radeče-Šentjanž-Mokronog-Novomesto. Leta 1778 so začeli posodabljati laško cesto, do leta 1780 so pri delih morali sodelovati tudi celjski meščani. Ta cesta je imela tri težavne klance: čez Gramen, preko obronka Hrastovja pod Kozjice in čez Grmado. Ti klanci so dopuščali tovor le do 10 centov (560 kg). Tovor so nato preložili na brod v Zidanem Mostu, pristal je v Hotemažu-Loki ali pa v Boštanju-Sevnici, nato pa je nadaljeval pot po kopnem v Brestanico-Videm-Brežice. V času Ilirskih provinc je bila ta pot težavna, ker je bilo treba dvakrat prečkati mejo.<sup>73</sup>

Priključitev Madžarske po letu 1718 je v prometnih tokovih habsburške monarhije pomenila delno spremembo. Smeri Dunaj-Trst se je pridružila še smer, ki je z Madžarske vodila v Trst in na Reko. Po letu 1725 se je ta smer opirala predvsem na trgovino z žitom, po letu 1731 pa tudi na drugo tranzitno blago. Iskali so čim cenejši prevoz in se zato vse bolj zanimali za vodne poti. Na pomenu je pridobila predvsem Sava, pa tudi Drava in Mura sta postajali važnejši. V žitni trgovini je postajal vse pomembnejši Ptuj. Ko so se v 18. stoletju zavedli tudi pomena stranskih cest in njihove povezave z glavnimi, je to zahtevalo tudi vzdrževanje in popraviljanje stranskih cest. Stranska cesta Šent Rupert-Gornji Grad-Črnivec je bila okrog leta 1734 v dobrem stanju, prav tako tudi most v Letušu, ki ga je vzdrževala žovneška gosposčina in most v Radmirju, ki ga je vzdrževala ljubljanska škofija. Cesta pa je bila slaba pri Vrbovcu in prav tako tudi tamkajšnji prehod čez Savinjo. Dvajset let kasneje (1750) pa govorijo poročila o tem, da je cesta od Letuša do Gornjega Grada slaba, posebno zanič pa sta mostova pri Letušu in Ljubiji.<sup>74</sup> V letu 1727 so govorili tudi o cesti Celje-Laško, predvsem o odseku Laško-Paražuh-Lokavec-Žirovnica-Loka, ki je bil važen, ker je tu potekal promet s soljo, bil pa je slabo vzdrževan. Ta predel je bilo nujno ohraniti vsaj kot tovarno pot.

Leta 1762 so s patentom spremenili status ceste Brežice-Bistrica ob Sotli-Pristava-Poljčane-Slovenska Bistrica, ki je postala glavna poštna cesta, cesta Planina (Šmarje pri Jelšah)-Celje ter cesta Jurklošter-Vrh-Laško-Celje pa sta postali glavni stranski cesti.<sup>75</sup>

Francoske vojne so na pleča podložnikov ponovno prevalele vzdrževanje komercialnih cest Semmering-Trojane in

70 LGB1, 1913, št. 22

71 Curk I, str. 144

72 Isti, str. 144-145

73 Isti, str. 145

74 Isti, str. 144

75 Isti, str. 144-145



Dravograd-Varaždin. Podložniki, ki so bili od ceste oddaljeni 3/4 milje (5,68 km) so bili dolžni letno opraviti 5 dni vozne tlake, oziroma ustrezno ročno tlako. Mitnica na Vranskem je bila v letih 1809-14 tudi glavna carinarnica med Avstrijo in Ilirskimi provincami.<sup>76</sup>

Po napoleonskih vojnah je bilo stanje teh cest takole: ptujška poštna in komercialna cesta se je od tržaške ceste odcepila pri Mariboru in šla v smeri proti Dubravi na hrvaški meji. Potekala je skozi kraje Starše-Hajdina-Ptuj-prečkala Dravo-Spuhlja-Bukovci-Muretinci-Gajevci-dravski brod pred Zavrčem-pred Dubravo je prekoračila hrvaško mejo. Bila je gramozna in dobro vzdrževana, mostovi so bili leseni. Pod Zavrčem so bile pogoste poplave. Bila je brez klancev in priprega ni bila potrebna. Okrajne občine so morale cesto popravljati dvakrat letno; ker je bilo po njej precej prometa, je bilo vzdrževanje težavno. Predlagali so, da naj bi vzdrževanje prešlo v državne roke, vendar se to ni uresničilo. Po tej cesti je tekel močan promet z domačimi, hrvaškimi in ogrskimi vini in žiti. To blago je šlo na Gornje Štajersko in na Koroško, v nasprotni smeri pa so tovorili železo in železne izdelke. To je bila ena najpomembnejših prometnih žil na Štajerskem.<sup>77</sup> Tudi v kasnejšem času ta cesta ni doživela večjih sprememb. V letu 1862 je bila predstavljena kot "chaussée".<sup>78</sup>

Radgonska poštna in glavna vezna cesta je povezovala tržaško cesto pri Zgornji Vogavi z Razkrižjem onkraj hrvaške meje po smeri Strass-Cmurek-Gornja Radgona-Radgona-Stara Nova vas-Veržej-Mota-Pristava v Razkrižju. Pri Stari Novi vasi se je od te smeri odcepila še cesta, ki je šla v smeri Križevci-Ljutomer-Pristava, kjer se je združila z glavno cesto. Bila je gramozna, dobro vzdrževana. Reke in potoke je prečkala z lesenimi pa tudi zidanimi mostovi. Ni imela večjih vzponov in tudi ni bila izpostavljena večjim naravnim nesrečam. Okrajne občine so jo morale popravljati dvakrat letno, vendar je bil prevoz jeseni zaradi ilovnatih tal oviran. Redno vzdrževanje je bilo potrebno iz komercialnih in vojaških razlogov. Po njej je potovalo precej ogrskega žita, vina, pepelike, goveda, prašičev, pa tudi večina vojaških premikov je bila vezana nanjo. Večina tovorov domačega vina iz okolice Ljutomera, Radgone, Slovenskih Goric na Gornje Štajersko je šla po tej cesti.<sup>79</sup> V letu 1836 se je spremenil del trase: tako je smer Veržej-Mota-Pristava-Razkrižje nadomestila smer Mota-Razkrižje, prejšnja smer Vučja vas-Križevci-Ljutomer-Pristava je pridobila na pomenu, pred letom 1841 je zamenjala smer: Ljutomer-Pristava-Razkrižje s smerjo: Ljutomer-Stročja vas-Središče. Kot nadomestilo za prejšnjo povezavo čez Pristavo je nastala navadna pot med Veržejem in Ljutomerom. Leta 1860 je bil odsek Strass-Gornja Radgona označen kot "chaussée", trasa Gornja Radgona-Razkrižje pa kot deželna cesta. Ostale obvoznice so bile deželne poti.<sup>80</sup>

Videmska cesta se je pri ptujškem mostu odcepila od ptujške ceste in šla v smeri Turnišče-Videm-Dravinja-Podlehnik-Kolarji do mejnega in carinskega urada. Bila je gramozna, proti hrvaški meji je postajala vse ožja in vedno slabše vzdrževana. Mostovi, razen enega, so bili vsi leseni. Rogatica je večkrat poplavljala. Do Vidma je bila cesta ravna, nato pa so se vrstili večji in manjši griči, kjer je bila, posebno ob slabem vremenu, potrebna priprega. Vzdrževale so jo okrajne občine, ker pa je primanjkovalo tako gradbenega materiala kot tlačanov za delo, je bil odsek med Vidmom in Kolarji zelo slab. Zato so po njej gonili živino (govedo, prašiče,

ovce), prevažali žito, vino in šiške s Hrvaškega na Štajersko. Po njej so prevažali tudi mlinske in brusne kamne iz celjskega okrožja v mariborsko. Tudi kasneje se ni bistveno spreminjala.<sup>81</sup>

Radeljska glavna cesta je tekla med Gradcem in Radljami in je šla v smeri Puntigam-Preding-Gleinstätten-Ivnik-radeljski prelaz-Dravska dolina-Zgornja Vižinga. Tu se je priključila koroški cesti. Cesta je bila gramozna, vsi mostovi na njej so bili leseni. Po tej cesti je potovalo govedo, konji, železni izdelki, tekstil in špecerijsko blago. Za prehod čez radeljski prelaz je voz, ki je imel naloženih 20 centov (1120 kg), potreboval na severni strani priprego dveh konj, na južni pa štirih. Cesto so vzdrževale okrajne občine, bila je zelo dobra za tovore do 20 centov, več pa ni prenesla. Že pred letom 1820 je mariborsko okrožje predlagalo delno rekonstrukcijo in razširitev, pa do leta 1840 še ni bilo nič narejeno. Ta cesta je pomenila 7 do 8 milj (53,10 do 60,68 km) krajšo pot med Gradcem in Celovcem, več deželnih poti jo je tudi povezovalo s tržaško cesto, zato bi bilo logično, da bi bila primerno urejena.<sup>82</sup> Tudi kasneje je obdržala ta položaj, se pravi, da je bila deželna cesta, vendar pa je kljub prizadevanjem niso izboljšali.<sup>83</sup>

Framska glavna stranska cesta se je pri gostilni v Framu odcepila od tržaške ceste, šla je po Dravskem polju, med Zgornjo in Spodnjo Hajdino pa se je povezala s ptujško cesto. Bila je gramozna in dobro vzdrževana. Mostovi so bili leseni, klancev ni bilo. Cesto so morali prebivalci okoliških vasi popravljati dvakrat letno.<sup>84</sup> Sredi stoletja je ta cesta še vedno ohranila smer Fram-Račje-Hajdina, kakšnih pomembnih sprememb ni doživela.<sup>85</sup>

Bistriška cesta se je od tržaške odcepila na Jožefovem hribu, šla je skozi Pragersko po spodnjem Dravskem polju do Hajdine, kjer se je povezala s ptujško cesto. Bila je gramozna in je imela lesene mostove. Elementarne nesreče je niso ogrožale. Obnavljali so jo od leta 1818, vendar pa še leta 1828 ni bila primerna za težak promet ob vsakem času in ob vsakem vremenu. Osnovo so ji kvarili zamočvirjeni travniki v bližini. Framska in bistriška cesta sta morali prevzeti nase breme prevoza blaga iz severnojadranskih pristanišč proti Ptujju in proti zahodni Madžarski.<sup>86</sup>

Slovenjgraška glavna stranska cesta se je pri Višnji vasi odcepila od tržaške ceste in je potekala v smeri Strmec (Nova cerkev)-Vitanje-Lošperk-Slovenj Gradec-Šentjanž, kjer se je cepila, levi del se je onkraj Valentijevega mostu čez Mežo spojil s koroško ravensko cesto, desni krak pa je prekoračil Mislinjo in nato Mežo ter se po dravskem brodu združil z dravograjsko cesto. Okrog Vitanja se je cesta začela vzpenjati čez Lošperk, drugi vzpon pa je bil pri Straži (Šent Lenartu). Voz, ki je prevažal 20-25 centov (1120-1400 kg) tovora, je pri vzponu čez Lošperk potreboval štiri konje priprege, če je sam imel vprego dveh konj. Na drugi strani pa je bil potreben

76 Isti, str. 145-147

77 Curk II, str. 244

78 Isti, str. 261

79 Isti, str. 245

80 Isti, str. 261

81 Isti, str. 246-247

82 Isti, str. 247-248

83 Isti, str. 261-262

84 Isti, str. 248

85 Isti, str. 265

86 Isti, str. 248

le en konj, čez klanec pri Straži prav tako en konj. Mitnine na tej cesti niso pobirali, na mežiškem mostu pa je bila uradna pristojbina. Cesto so vzdrževale okrajne občine, bila je dobro vzdrževana, edini problem je bil lošperški klanec. Cesta je bila glavna prometna povezava celjskega okrožja s Koroško. Imela je več lesenih mostov in dva zidana čez Hudinjo. Preko Meže je pred njenim izlivom v Dravo vozil nihajni žičnati brod.<sup>87</sup> Tudi v kasnejšem času je ostala na tem področju glavna prometnica med Mislinjo, Pako, Savinjo in staro deželno mejo. Večjih sprememb ni doživela. Nanjo se je vezala vrsta lokalnih cest in poti.<sup>88</sup>

Brežiška glavna stranska cesta se je od tržaške ceste odcepila pred celjskimi grajskimi mestnimi vrati ter šla v smeri Blagovno-Šmarje-Kristan Vrh (Šempeter na Medvedovem selu)-Podčetrtak (kjer je bil obmejni carinski urad)-Krče pri Stari vasi (kjer je bil tudi obmejni carinski urad)-Brežice (ki so imele uvozno postajo)-Dobova (kjer je bil tudi obmejni carinski urad)-čez Sotlo v Harnico na hrvaško stran. Cesta je bila gramozna, mostovi pa leseni. Čeprav je Sotla celo večkrat poplavila, je promet potekal skoraj nemoteno. Okoliški prebivalci so cesto redno dvakrat letno popravljali. To je bilo potrebno, saj je bila glavna prometna zveza med celjskim okrožjem in zagrebškim komitatom.<sup>89</sup> Po letu 1840 je šla brežiška cesta po trasi Teharje-Šentjur-Grobelno-Šentvid-Šmarje-Mestinje-Kristan Vrh-Pristava-Podčetrtak-Brežice. Stara trasa čez Blagovno in Ponkvico se je spremenila v deželno pot.<sup>90</sup>

Laška glavna stranska cesta se je začela v Celju pri kapucinskih vratih, prekoračila z mostom Savinjo in šla v smeri Laško-Šmarjeta-Rimske Toplice-Zidani Most, kjer se je razcepila. En krak se je povezal z radeško cesto, ko je šel z brodom čez Savo, drug krak je pred Zidanim Mostom s pomočjo čolna prečkal Savinjo in se kot pešpot nadaljeval do Loke, potem pa je šla cesta v smeri Sevnica-Brestanica-Videm-Brežice, kjer se je povezala z brežiško cesto. Do Rimskih Toplic je bila gramozna, od tod do Zidanega Mosta pa je bila grajena kot "chaussée". Cestni krak od Zidanega Mosta do Loke je bil do leta 1823 pešpot, ostali del do Brežic je bil gramozen. Savinja je večkrat poplavljal v Poljanah pod Celjem in pod Tremerjem. Sicer pa je bila cesta brez večjih vzponov in spustov, razen na področju med Laškim in Šmarjeto, kjer so morali štirim vpreženim konjem dodati še dva konja priprege. Cesto je vzdrževalo okrajno prebivalstvo. Težavo je pomenil prehod preko Save pri Zidanem Mostu in pri Sevnici.<sup>91</sup> Ta trasa se je ohranila, v letih 1815-45 pa je doživela obnovo ter dobila most čez Savinjo v Zidanem Mostu.<sup>92</sup>

Poleg tega so deželo prepredale še druge stranske ceste, tako ormoška vezna pot, ki je povezovala Ptuj-Središče-hrvaška meja. V Spuhlji se je odcepila od ptujске ceste ter čez Veliko Nedeljo-Ormož-Središče vodila do državne meje. Bila je gramozna, široka 18 čevljev (5,69 m), imela je lesene mostove. Bila je večinoma ravna, problem je bil le loperški klanec, kjer je bila potrebna priprega dveh konj. V Veliki Nedelji, Ormožu in Središču je bilo treba plačati "privatno" mostnino in cestnino. V Ormožu je bil sedež mejnega carinskega urada, v Središču je bila uvozna postaja, kjer je bilo treba plačati splošnoveljavno carino.<sup>93</sup> Ormoška vezna pot je bila leta 1836 označena kot glavna stranska cesta s poštno postajo v Ormožu, leta 1844 se je vključila v poštno povezavo Slovenska Bistrica-Ptuj-Središče, leta 1860 pa je bila

prikazana kot "chaussée". Večjih sprememb ni doživela, omilili so le loperški klanec.<sup>94</sup>

Branaško-ljutomerska vezna pot je povezovala ptujsko in radgonsko cesto. Ta cesta je v letih 1840-60 doživela največ sprememb, ko se je uveljavila smer Križevci-Lukavci-Cezanjevci-Žirovinci-Ivanjkovci-Hardek-Ormož ter smer Stročja vas-Hermanci-Jeruzalem-Miklavž-Šalovci-Obrež. Opustela je stara vezna pot Križevci-Branek-Miklavž-Ormož.<sup>95</sup>

Lenarška vezna pot je povezovala ptujsko cesto s tržaško. Vodila je iz Ptuja v smeri Dornava-Gradišče-Lenart-Pekel, kjer se je priključila tržaški cesti.<sup>96</sup> Vezna pot Lutverci-Gradišče (Trnovska vas) je povezovala radgonsko cesto z lenarško potjo. Šla je v smeri Lutverci-Police-Zbigovci-Ivanjševci-Stavešinci, kjer se je razcepila. Vzhodni krak je šel čez Cerkvenjak-Drbetince v Trnovsko vas, kjer se je priključil lenarški poti, zahodni krak pa je šel v smeri Negova-Osek-Gradišče.<sup>97</sup>

Arneška (Arveška) vezna pot je povezovala tržaško cesto z Deutsch Landsbergom, pri Mosshamerju se je odcepila od nje in šla v smeri Pesniški vrh-Lučane-Arnež (Arvež)-Ivnik, kjer se je križala z radeljsko cesto, šla preko doline Bele in Črne Solbe in se v Deutsch Landsbergu povezala z vezno potjo, ki je po dolini Laznice povezovala okolico Vildona z Labotsko dolino.<sup>98</sup> V prvi polovici 19. stoletja je smer Zgornja Kungota-Lučane-Arnež (Arvež) postala deželna cesta.<sup>99</sup>

Makolska vezna pot je povezovala Slovensko Bistrico-Poljčane-Makole-Ptujsko Goro-Lovrenc na Dravskem polju-Hajdino. Mostovi so bili večinoma leseni, eden je bil zidan. Problem je bil klanec pred Slovensko Bistrico: voz, ki je imel naloženih 20 centov (1120 kg) tovora in vprego dveh konj, je potreboval še priprego dveh konj v eno smer. Ptujskogorski klanec je tudi zahteval priprego - v obe smeri. V suhem vremenu je bila cesta dobro prevozna, v mokrem pa precej slabše. Cesta je bila okrajna, zato so jo vzdrževale okrajne občine. Uporabljali so jo tudi tovorniki, predvsem pa je bila na razpolago prebivalcem Dravske doline, popotnikom, ki so bili namenjeni v Rogaško Slatino, tamkajšnji steklarni, ki je vozila svoje izdelke v Slovensko Bistrico in naprej na sever.<sup>100</sup>

Poljčanska okrajna cesta se je v Konjicah odcepila od tržaške ceste in šla v smeri Loče-Poljčane ter se tu povezala z makolsko vezno potjo. Mostovi so bili leseni, pa tudi zidani. Šla je ob severnem vznožju Konjiške gore, vendar priprega ni bila potrebna. Bila je okrajna cesta, dobro vzdrževana, ob suhem vremenu so jo lahko uporabljali tudi težki vozovi, ki so vozili proti Ptujju in dalje na Madžarsko.<sup>101</sup>

87 Isti, str. 249-250

88 Isti, str. 262

89 Isti, str. 252

90 Isti, str. 263

91 Isti, str. 252-253

92 Isti, str. 264

93 Isti, str. 245

94 Isti, str. 261

95 Isti, str. 265-266

96 Isti, str. 245-246

97 Isti, str. 246

98 Isti, str. 247

99 Isti, str. 261-262

100 Isti, str. 249

101 Isti, str. 249

V letih 1840-60 je prišlo na področju dravinjsko-haloškega ozemlja do nekaterih sprememb. Spremenile so se posamezne trase, pa tudi kategorije nekaterih cest. Cesta Celje-Rogatec je prešla v kategorijo deželne ceste, prej je bila deželna pot. Podobno so se povzpele še poti Slovenska Bistrica-Poljčane-Podplat-Mestinje; Podplat-Rogaška Slatina; Gabernik-Rogaška Slatina; Konjice-Poljčane-Majšperk-Lovrenc-Ptuj; Slovenska Bistrica-Hajdina-Ptuj-Središče; Spuhlja-Zavrč, ki je prešla celo v kategorijo glavne ceste. Poleg omenjenih je bilo to področje v 19. stoletju prepredeno še z vrsto cest in poti; ukinjena pa je bila pot Poljčane-Studenice, ki je bila speljana pod severnimi obronki Boča.<sup>102</sup>

Vitanjska vezna pot se je za Konjicami pri Sv. Križu odcepila od tržaške ceste ter vodila čez Stranice v Vitanje, kjer se je povezala s slovenjgraško cesto. Mostovi so bili leseni, vzdrževali so jo okrajne občine in to v precej dobrem stanju.<sup>103</sup>

Šaleška deželna cesta se je odcepila od slovenjgraške glavne stranske ceste blizu Strmca (Nova cerkev) in šla naprej v smeri Lemberg-Dobma-Šaleška dolina-Velerjše-Šoštanj, nato je kot deželna pot šla proti Šentvidu na koroški deželni meji, kjer je prešla v črnjansko cesto. Bila je gramozna, vendar pa dobra, ker je potekala po kamnitem terenu. Po njej je bilo največ prometa jeseni z žitom, moko, slanino, medom ter govedom in prašiči, ki so jih gonili na Koroško. Mostovi so bili leseni, razen enega čez Hudinjo, ki je bil kamnit. Pri Šoštanju je prešla v ozko pot, ki se je dvigala do deželne meje in ni bila uporabna za promet s težjimi vozili. K vozu z dvema konjema so pripravili enega konja ali dva vola. Cesta je bila okrajna, zato so zanjo skrbele okrajne občine. Bila je pomembna povezava med vzhodnim delom celjskega okrožja ter dolino Črne in Podjuno, promet je ovirala zelo slaba pot od Šoštanja dalje. Po njej so največ prevažali vino in žito na Koroško in železarske izdelke na vzhodno Štajersko.<sup>104</sup> Šaleška cesta je v letih 1840-60 doživela nekaj sprememb: pri določanju trase je odsek Šmartno-Lemberg zamenjal odsek Šmartno-Strmec. Zgradili so tudi deželno cesto Arja vas-Prelsko.<sup>105</sup>

Majerberška vezna deželna pot se je pri celjskih ljubljanskih vratih odcepila od tržaške ceste in šla mimo posesti Majerberg ter se pri Lembergu priključila na šaleško cesto. Zaradi pomanjkanja gradbenega materiala je bila v zelo slabem stanju. Za težji tovorni promet je bila neprimerna.<sup>106</sup>

Zaloška deželna pot se je od tržaške odcepila pred Levcem, pri mostu čez Ložnico, šla je mimo gosposčine Zalog v smeri Soteska-Prelska, kjer se je povezala s šaleško cesto. Bila je gramozna, večinoma ravna. Zgrajena je bila leta 1817, okrajno prebivalstvo jo je dobro vzdrževalo, težkega tovarnega prometa po njej pa ni bilo.<sup>107</sup>

Paška deželna pot se je pri Šempetru odcepila od tržaške ceste in šla v smeri Polzela-Rečica-Šoštanj, kjer se je povezala s šaleško cesto. Bila je gramozna, imela je lesene mostove ter dva vzpona, od katerih je eden zahteval pripravo dveh konj za voz s tovorom 20 centov (1120 kg). Težji vozovi po njej niso vozili. Cesta je bila okrajna, redno so jo vzdrževale okrajne občine.<sup>108</sup> Okrog leta 1840 je spremenila traso: od Šmartnega dalje je tekla po vzhodnem rečnem bregu paške doline, okoli leta 1860 pa je ponovno spremenila traso tako, da je pri Paški vasi prekoračila Pako in se v Gorenju združila z novonastalo vezno potjo Soteska pri Mozirju-Šoštanj. Do Polzele je imela deželni značaj, naprej pa lokalnega.

Leta 1829 je bila odprta deželna cesta Velenje-Šalek-Huda luknja-Dolič. Poleg te se je pojavilo še več poti.<sup>109</sup>

Gornjegrajska ali ksaverijska deželna cesta se je od tržaške ceste odcepila pri Šentpetru in šla v smeri: letuški most-Mozirje-Radmirje (Sv. Ksaverij), kjer se je razcepila. Leva smer je vodila v Gornji Grad, od tu dalje pa je šla tovorna pot skozi Novo Štifo do deželne meje, desna smer se je že v Radmirju spremenila v tovorno pot ter šla čez Ljubno v Solčavo. Mostovi so bili leseni. Pri Letušu in Radmirju je bila cesta izpostavljena poplavam, od Radmirja do Solčave sploh ni bilo mostov in je bilo treba Savinjo bresti. Letuški most je vzdrževal cestni sklad, za cesto pa so skrbele okrajne občine.<sup>110</sup> Šele po letu 1864 je cesta doživela nekatere izboljšave.<sup>111</sup>

Podsreška deželna pot se je v Brestanici odcepila od laške ceste, šla do Podsrede, kjer se je razcepila. En krak je vodil v Golobinjek, drugi v Bistrico, kjer sta se priključila na brežiško cesto. Mostovi so bili leseni, pri Podsredi je bil večji vzpon. Ker pa so cesto uporabljali le lažji vozovi, priprava ni bila potrebna. Cesto so vzdrževali okoliški prebivalci in tudi namenjena je bila le lokalnemu prometu.<sup>112</sup> Planinska deželna pot je šla v smeri Laško-Jurklošter-Planina-Pilštajn-Kozje, pri Podsredi se je združila s podsreško potjo. Bila je gramozna, imela je lesene mostove. Ker je bil teren težaven, so po njej vozili le vozovi, ki so prevažali od 8 do 10 centov (448 do 560 kg) tovora. Pot so vzdrževale okrajne občine v zadovoljivem stanju, bila pa je namenjena samo za lokalne potrebe.<sup>113</sup>

Liška tovorna pot je povezovala Jurklošter s Sevnico. Bila je izrazito gorska pot. Okrajne občine so jo popravljale le v skrajni sili. Potrebovala jo je predvsem steklarna v Lisci za odvoz izdelkov in dovoz lesa in drugih obrtnih potrebščin.<sup>114</sup> Žusemska deželna pot se je od brežiške ceste odcepila pri Blagovi in šla v smeri Šentjur-Andriška dolina-Vogljajna, kjer se je razcepila. En krak je vodil v Planino s priključkom na planinsko pot, drugi pa čez Žusem-Golobinjek s priključkom na brežiško in podsreško cesto. Imela je lesene mostove, premagati je morala tudi nekaj vzpetin, vendar pa priprave niso potrebovali, ker so vozili le toliko, kolikor je zmogla domača živina. Po njej niso vozili težki vozovi, vzdrževalo pa jo je okoliško prebivalstvo.<sup>115</sup> To ozemlje med Savinjo, Savo in Vogljajno je bilo v začetku 19. stoletja slabo opremljeno s cestami, spremembe so se pojavljale šele po letu 1840. Pomembne so postale brežiška in laška cesta, podsreška pot, planinska pot, žusemska in liška pot.<sup>116</sup> Žička deželna pot se je pri Blagovni odcepila od brežiške ceste in šla v smeri Dramlje-Žiče-Žička vas, kjer se je priključila na poljčansko cesto. Imela je lesene mostove. Z

102 Isti, str. 265

103 Isti, str. 249

104 Isti, str. 250

105 Isti, str. 263

106 Glej op. št. 104

107 Isti, str. 250-251

108 Isti, str. 251

109 Isti, str. 263

110 Isti, str. 251

111 Isti, str. 263

112 Isti, str. 253

113 Isti, str. 253

114 Isti, str. 253-254

115 Isti, str. 254

116 Isti, str. 263

lahkimi vozovi je bila prevozna brez priprege, težki vozovi z dvema konjema s tovorom do 20 centov (1120 kg) so morali pripreči še enega. Leta 1817 so jo odprli za promet, prebivalci so jo dobro vzdrževali.<sup>117</sup>

Lemberška vezna pot se je od brežiške odcepila v Šmarju, šla skozi Lemberg, se onkraj Gaberniške gore priključila na rogaško cesto. Pot je bila gramozna, ni prečkala nobene vode, uporabljali so jo le lahki vozovi, ki niso potrebovali priprege. Bila je okrajnega pomena, zato so jo vzdrževale okoliške občine.<sup>118</sup>

Pohorsko področje je bilo v začetku 19. stoletja razmeroma slabo preprejeno s cestami. V času po letu 1836 je bilo cest vse več, so pa to bile predvsem navadne poti.<sup>119</sup>

V letih 1840-60 so na Kozjanskem nastajale nove poti, stare pa niso doživele kakšnih večjih izboljšav. Na področju Slovenskih Goric so bile do leta 1820 pomembne smeri: braneško-ljutomerska vezna pot, lutverška vezna pot in deželne poti Lomanoše-Gradišče, Gornja Radgona-Stavešinci-Gradišče.<sup>120</sup> Gorice med Dravo in Pesnico je povezovalo več smeri, med njimi Ločič-Velovlek-Pacinje, ki je bila še leta 1830 glavna povezava med Ptujem in Trnovci; prav tako je bilo dobro povezano ozemlje med Pesnico in Ščavnico.<sup>121</sup>

V Prekmurju pa so bile glavne prometne poti v letih 1820-60 smeri Radgona-Ženavci, Kuzma-Hodoš-Kotorani, Radgona-Murska Sobota-Prosenjakovci-Kotorani, Murska Sobota-Martijanci-Dobrovnik-Késtreg-Lendava, Murska Sobota-Rakičan-Gančani-Dobrovnik-Késtreg in Mursko Središče-Lendava-Baksa. Do leta 1860 sta bili modernizirani le smeri Radgona-Murska Sobota in Radgona-Pertoča.<sup>122</sup>

V letu 1860 so se ceste na Štajerskem delile na državne (erarne) in okrajne, poti pa so bile občinske. Deželnih in komercialnih cest, ki bi jih vzdrževali iz deželnih sredstev, ni bilo. Na tržaški cesti je bilo v tem času zaposlenih 7 cestnih mojstrov in 24 cestarjev, na dravski pa 2 cestna mojstra in 14 cestarjev. Vzdrževanje tržaške ceste je stalo v letu 1858 40011 gld, dravske pa 14222 gld. V tem času sta bili obe cesti dobro vzdrževani. Okrajnih cest, ki so se delile v glavne, vezne in navadne, pa je bilo 36.<sup>123</sup>

### Mreža neerarskih cest na Kranjskem

Na Kranjskem so ob koncu 18. stoletja (1784-94) vzdrževali stare cestne povezave, poleg tega pa so se dogovarjali tudi za gradnjo novih in temeljito popravilo starih cest. Tako je bila zelo aktualna jeseniška cesta na Dolenjskem, ki je pomenila povezavo do Broda na Kolpi, govorili so o povezavi med Ajdovščino in Logatcem pa o temeljitem popravilu ceste čez Hrušico, kar je pritegnilo tako pozornost idrijskega rudnika živega srebra kot tudi občin v Poljanski in Selški dolini, kajti tu je potekala povezava med Kranjsko in Goriško.

Najpomembnejše povezave vzhod-zahod so ob koncu 18. stoletja potekale po novomeški kresiji. Na tem področju so bile ceste večinoma v razsulu. Novomeška kresija je prosila za predujme, Ljubljana in Gradec pa sta dokazovala, da to ni potrebno. Cestna povezava proti Karlovcu je delovala, stanovi so jo prevzeli za ceno dohodkov šestih mitnic, ki so bile na tej cesti, in sicer v Ljubljani pri karlovških vratih, v Višnji Gori, v Trebnjem, v Novem mestu, v Metliki in na Jesenicah.<sup>124</sup> Pomembna je bila cestna povezava do Kostanjevice in Bregane in naprej proti Zagrebu. Zaradi boljše povezave s

Hrvaško bi bilo sploh bolje zgraditi most pri Krškem, ki bi nadomestil brod. Graški gubernij se je zaradi teh zamisli obrnil na hrvaškega bana, da naj na njegovi strani nadaljujejo s cesto od Save do novega zagrebskega mostu, ki naj bo tlakovana. Za gradnjo so pripravljali tudi smer proti Hrvaški, ki so jo imenovali "jeseniška cesta", šla je v smeri Kostanjevica-Mračvo-Cerklje-Krška vas-Čatež-Gornja Ribnica-Jesenice-Bregana. Za to cesto se je začel zanimati tudi Dunaj, predvsem zaradi nekaterih denarnih nepravilnosti. O cesti in o njeni trasi so kar precej razpravljali. V razgovore se je vmešal tudi grof Nikolaj Auersperg, ki ga je najprej zanimalo, koliko bo prinesla mitnica na tej cesti, nato pa se je še spomnil, da bi njena trasa lahko potekala nekoliko drugače, in sicer v smeri Gornja Ribnica-Dolnja Ribnica-Nova vas-Bregana. Do leta 1792 so stroški za jeseniško cesto že narasli na 6866 gld in 8 3/4 kr. Prirediti in popravljati je bilo potrebno tudi stranske ceste, ki so bile vezane na to smer, temu pa so se posestva in vasi, ki so bile za ta dela zadolžene, na vse načine izmikale. Stranske ceste so bile zelo različno vzdrževane. Tako je bila cesta, ki jo je vzdrževala Ribnica, primerno prevozna, prav tako cesta proti Kočevju. Težave pa so nastale na področju, ki je spadalo pod gospostvo Turjak. Na teh cestah je bilo veliko nesreč in lomov. To sta bili smeri Sodražica-Bloke-Cerknica-Trst in cesta od Velikih Lašč in Turjaka proti Ljubljani. Slaba je bila tudi cesta od Rake do Šentjerneja, ob obali Save pri Krškem in do Studenca. Po tej poti je potoval le malokdo, potrebno pa bi jo bilo popraviti, ker je tu prebivalstvo živelo le od prodaje vina. Dela na jeseniški cesti so se nadaljevala in stroški so rastle. Da bi bila dela pravilno izvedena, so prosili, naj pride za nadzornika cestni asistent iz vrhniškega distrikta Sigmund Kolenc, kajti do tedaj je dela na cesti nadzoroval pisar Franc Germanik.<sup>125</sup>

V začetku 19. stoletja so se pomena, ki so ga imele nižje cestne kategorije, sicer zelo dobro zavedali, vendar je bilo vedno premalo denarja, da bi jih lahko primerno vzdrževali.<sup>126</sup> Na državno cesto Dunaj-Trst so se navezovalе ceste nižje kategorije. Najprej bi veljalo omeniti ceste, ki so se odcepljale proti Savi. Tu je bila pogosta povezava preko Moravč. Precej pomembna je bila cesta Moravče-Zagorje. Od dunajske državne ceste se je odcepila pri Prevojah in šla v smeri Spodnje Koseze-Moravče-Peče-Kandrše-Loke-Toplice-Zagorje-kolodvor, na obali Save. V letu 1864 je imela ta cesta še naslednje odcepe: Videm-Lukovica, Moravče-Vače-Hotič, Kandrše-Vače, ob Orehovici proti Podlipovcem in Trojanam, to je trojansko-zagorska cesta, in cesto Zagorje-Sv. Urh-Trbovlje-štajerska deželna meja. Poleg naštetih je

117 Isti, str. 254

118 Isti, str. 255

119 Isti, str. 262

120 Isti, str. 265-266

121 Isti, str. 266

122 Isti, str. 266

123 Isti, str. 256

124 GUB. fasc. 17, 1784-1786, V 16-17

125 Isto

126 Podatki za nedržavne ceste na Kranjskem v 19. stoletju, GUB. fasc. 28, leto 1825/26

Bericht I, str. 93-113

Bericht II, str. 153-187. Tu so navedene vse okrajne ceste, ki so bile v rabi leta 1861

LGB1, 1866, št. 6

to področje prepletala še vrsta manjših in krajših cest.

Kamniška in tuhinjska komunalna pot je šla od Trzina proti mestu Kamnik, v letu 1822 so jo podaljšali od trga Motnik do štajerske deželne meje pri Vranskem. Na to cesto se je navezala še cesta Kranj-Kamnik, ki je šla v smeri Kranj-Šenčur-Kamnik in naprej, kot je napisano zgoraj. Ta cesta je bila dolga 6 milj in 750 sežnjev (45,6 km). Od dunajske državne ceste se je v Trzinu odcepila tudi kamniška glavna cesta in šla v smeri Mengeš-mesto Kamnik.

Povezava Kamnik-Litija se je pred Duplico odcepila od ceste Mengeš-Kamnik, po mostu prešla reko Bistrico, potekala po njeni levi obali v smeri Radomlje-grad Črnelo-Dob, od tu do Vira je šla po dunajski državni cesti, potem pa naprej v smeri Prelog-Ihan-Sela-Videm-Dol-Kleče-Dolsko-Snožet-Spodnje in Zgornje Ribče-Dašnik-Vemek-Hotič, kjer se je priključila na cesto Litija-Vače. Dolga je bila 4 milje in 91 sežnjev (30,36 km).

V ljubljanski okolici se je okrepilo število cest nižje kategorije. Te so povezovale med seboj posamezne državne ceste kot tudi vasi in predele v ljubljanski okolici. Polhograjska stranska cesta se je na Viču odcepila od tržaške državne ceste in šla v smeri Dobrova-Polhov Gradec proti Zaklancu. Tu se je od nje odcepila cesta proti Vrzdencu. Polhograjska cesta pa se je pred Vrhniko znova priključila na tržaško cesto. V Dobrovi se je odcepila še smer: Glince-Šentvid-Spodnja Šiška do ljubeljske državne ceste.

Vnanjegoriška stranska cesta se je pri vasi Brezovica odcepila od tržaške državne ceste in šla v smeri Vnanje Gorice-Notranje Gorice, kjer se je povezala s stransko cesto čez Plešivico. Stranska cesta čez Plešivico se je pri Logu odcepila od tržaške državne ceste in šla na levo v smeri preko Plešivice (Kušlanov grad)-Podpeč-Jezero, kjer je brod prečkal Ljublanico. Leta 1861 govorijo o tej cesti kot o cesti Log-Studenec. Od Jezera je šla naprej do Tomišlja in v smeri Brest-grad Zonek-Studenec, kjer se je povezala s cesto Ljubljana-Studenec. Dolga je bila 1 miljo in 3690 sežnjev (8,50 km). Kasneje je imela še naslednje povezave: Škandra-Gorica, Vič-Gorica, Tomišelj-Lipa-do tja, kjer se je povezala s cesto Kočevje-Ljubljana, Studenec-Škofljica.

Cesta Zavrstnik-Šmartno pri Litiji, kjer se je povezala s cesto Litija-Radohova vas, je bila dolga 6 milj in 2552 sežnjev (46,15 km). Cesta Ljubljana-Dol se je začela v šentpeterskem predmestju Ljubljane in šla v smeri Hrastje-Brinje, kjer je prečkala Savo, in naprej od Beričevega do prehoda čez reko Bistrico ter dalje do Dola, kjer se je povezala s cesto Kamnik-Litija. Dolga je bila 1 miljo in 1849 sežnjev (8,04 km). Nanjo se je navezala še krajša cesta Črnuče-Dol, ki se je od dunajske državne ceste odcepila izven Črnuč in šla v smeri Nadgorica-Šentjakob-Brod, kjer se je povezala s cesto Ljubljana-Dol.

Dolska cesta je bila glavna stranska cesta. Pri Črnučah se je odcepila od dunajske državne ceste in šla desno mimo Šentjakoba-Senožet-proti Ponovičam. Dolga je bila 4 milje in 3000 sežnjev (31,09 km). Nanjo se je navezala cesta Kamnik-Dob. To je bila stranska cesta, ki se je blizu Kamnika odcepila od ceste Kranj-Kamnik in šla v smeri Radomlje-Dob-Dol, kjer se je povezala z dolsko glavno stransko cesto. S to cesto se je povezala tudi domžalska stranska cesta, ki se je pri Kamniku odcepila od ceste Kranj-Kamnik in šla v smeri Domžale-Šentjakob, kjer se je povezala z dolsko cesto. Dolga je bila 2 milj in 1000 sežnjev (15,42 km).

Ljubljanska komunikacijska pot je šla v smeri Vodice-

Skaručna-Sv. Lucija-Gameljne-Sv. Andrej-Sv. Leonard-proti Črnučam.

Cesta Ljubljana-Zalog-Litija se je začejala na koncu šentpeterskega predmestja v Ljubljani in je šla v smeri Moste-Studenec-Polje-Zalog do Podgrada, nato po desnem bregu Save v smeri Laze-Kresniške Poljane-Kresnice-Sv. Jur-Litija. Dolga je bila 4 milje in 3120 sežnjev (31,11 km). Od te ceste se je pri Mostah odcepila cesta proti Fužinam, ki je šla mimo gradu Fužine, po mostu čez Ljublanico in se povezala s cesto Ljubljana-Besnica-Litija.

Od tržaške državne ceste se je na njeni poti odcepila še vrsta deželnih cest. Cesta Vrhnika-Idrija se je odcepila na Vrhniku in šla preko Prilikarja proti Idriji. Dolga je bila 3 milje (22,75 km). Idrija je bila povezana tudi z okrajno cesto z Žirmi. To cesto so zgradili v letih 1825-27. Šla je preko Govejka v Poljansko dolino in naprej proti Škofji Loki. Druga povezava je bila preko Hotedršice do Logatca. V letu 1880 pa se je začela priprava za povezavo Idrije s primorsko stranjo. Vezna cesta Idrija-Logatec se je začela pri pošti v Logatcu in šla do idrijske okrajne ceste.

Cesta Logatec-Idrija se je začejala izven Logatca na tržaški državni cesti in šla v smeri Hotedršica-Godovič-Idrija. Dolga je bila 2 milj in 2931 sežnjev (15,90 km).

Stranska cesta Logatec-Planina se je v vasi Spodnji Logatec odcepila od tržaške glavne ceste in šla v smeri Martinov hrib-Laze-Spodnja Planina. Dolga je bila 1 miljo in 2000 sežnjev (8 km).

Cesta Unec-Postojna se je v kraju Unec odcepila od ceste Planina-Ribnica in šla v smeri proti Postojni, na Ravbarkomandi se je priključila tržaški državni cesti. Dolga je bila 1 miljo in 1000 sežnjev (7,83 km).

Cesta Ribnica-Postojna se je nad Ribnico odcepila od ceste Turjak-Kočevje in šla v smeri proti Cerknici, kjer se je 1,9 km pred Postojno povezala s tržaško državno cesto. Dolga je bila 6 milj in 250 sežnjev (45,57 km).

Komunalna cesta čez Unec je šla v smeri Laze-Ivanje selo-Unec do tržaške državne ceste.

Leta 1861 je bila zgrajena povezava med Reko, Pivko in Trstom. Ta cesta se je odcepila od ceste proti Reki pred Premom in šla v smeri Vreme-primorska meja, kjer se je pri Lokvi povezala s tržaško državno cesto. Promet na tej cesti je bil precej živahen. Dolga je bila 2 milj in 1000 sežnjev (15,42 km).

Cesta Senožeče-Reka se je v Senožečah odcepila od tržaške državne ceste in šla v smeri Gabrče-Famlje-Britof na reki Reki, ki jo je prešla po mostu in šla naprej v Škoflje ter dalje do primorske meje. Dolga je bila 1 miljo in 2000 sežnjev (8,08 km). Od te ceste se je odcepila še cesta Senožeče-Divača v Gabrčah in šla proti Divači in nato do primorske meje.

Cesta Vipava-Sežana se je v Šent Vidu (Podnanos) v Vipavski dolini odcepila od goriške državne ceste in šla v smeri Orehovica-Vrabče-Griže-Štorije-Sežana, kjer se je povezala s tržaško državno cesto. Dolga je bila 1 miljo in 1400 sežnjev (7,92 km). Znana je bila tudi kot vrabška cesta.

Povezava med goriško in tržaško državno cesto je bila tudi tržaška komunalna pot, ki se je odcepila od goriške državne ceste in šla v smeri Vipava-Slap-Gabrški Pil.

Od tržaške državne ceste se je v Dilcah odcepila na eni strani cesta, ki je šla preko Orehka v Prestranek, na drugi strani pa cesta, ki je šla čez Landol do Predjame.

*Od tržaške državne ceste se je v Postojni odcepila reška*

*državna cesta.* Kot je bilo že omenjeno, se je nanjo vezalo kar precej okoliških vasi, zato so bile povezave z njo še kako pomembne. Košanska deželna ali komunalna cesta se je od reške državne ceste odcepila pri kamnitem križu pri Št. Petru (Pivki) in šla v smeri Hrastje-Kal-Dolenja, Gorenja Košana-Čepno-D. Ležeče-do strmine pred Divačo. V letu 1884 so o delu košanske ceste med Št. Petrom in prvim železniškim predorom sklenili, da ga opustijo kot deželno cesto ter da razglasijo za deželno cesto del ceste, ki se je pri predoru povezala s prej omenjeno cesto in šla v smeri Košana-Nova Sušica do povezave z reško cesto pri Strženem.

Cesta proti Harijam se je začejala v Trnovem, kjer se je odcepila od reške komercialne ceste in šla v smeri Dobro Polje-Harije. Leta 1861 so o tej cesti govorili kot o cesti Trnovo-Podgrad, ki je bila že na primorski strani. Dolga je bila 1 miljo in 500 sežnjev (7,83 km), prejšnja pa le 3000 sežnjev (0,75 km). Cesta v Veliko Bukovico se je začejala pri Kosezah na reški državni cesti, pod Harijami se je povezala s cesto proti Harijam.

Cesta Bistrica-Jablanica se je začejala v Bistrici na reški cesti in šla v smeri Vrbovo-Vrbica-Jablanica-Trpčane-Zabiče proti primorski deželni meji. Dolga je bila 1 miljo in 2000 sežnjev (8,08 km).

Cesta čez Prem se je začela v Zagorju na reški državni cesti in šla v smeri Prem-Trnovo, kjer se je ponovno povezala z reško cesto. Dolga je bila 1 miljo 2000 sežnjev (8 km). Proti Premu je šla tudi cesta čez Rečico, ki se je v Trnovem odcepila od reške državne ceste in šla v smeri Rečica-Topolc-Bitnja-Prem. Dolga je bila 1 miljo in 1500 sežnjev (7,95 km).

*Tudi od goriške državne ceste je bilo precej odcepov,* ki so povezovali posamezne predele. Sem je spadal še stari del ceste, ki je bila v letu 1823 šteta kot komunalna pot in je šla v smeri Vrhnika-Dolenji Logatec-Laze-Zgornja Planina-do kraja pred Postojno, kjer se je odcepila tudi cesta proti Cerknici. Pomembnejša je bila tudi cesta Vipava-Kranj. V Vipavi se je odcepila od goriške državne ceste in šla v smeri Vrhpolje-Hrušiška cesta-Col, kjer se je ločila od te smeri in šla dalje v smeri Mrzli Log-Črni Vrh-Idrija-Žiri-Dobračeva-Podgora-Trata-Gorenja vas-Poljane-Brode-Zminc-Loka-Suha-Stari Dvor-Dorfarij-Žabnica-Bitnje-Stražišče-Kranj. Dolga je bila 11 milj in 1778 sežnjev (83,88 km). Poleg teh dveh večjih cest je bilo še več krajših: cesta na Slap pri Vipavi, ki se je odcepila od goriške državne ceste in šla preko Slapa do deželne meje, cesta čez Manče je imela isto izhodišče, komunalna deželna pot čez Col, ki je šla v smeri Vipava-Vrhpolje-Col, komunalna pot čez Črni Vrh, od koder so šle potem smeri proti Podgrižem-Godoviču, ter na drugi strani do Idrije. Omeniti bi bilo treba še poti proti Branici, proti Dupljam, pot v Dolgo Poljano, budanjsko pot, ki se je od goriške državne ceste odcepila in šla preko Budanj in Dolge Poljane do hrušiške ceste.

*Na kokrško državno cesto so se navezovale naslednje neerarске poti in ceste:*

šenčurška komunalna pot, ki je šla v smeri kranjski most čez Kokro-Šenčur-Moste-Suhadole-kamniška cesta. To je bila pomembna okrajšava ceste, ki je potekala drugače preko Ljubljane do Kranja. Po njej so večinoma prevžali razne vrste žit. Od te ceste so se odcepile štiri komunikacijske poti, tri so šle proti Velesovem, četrta pa je šla od Most preko Podgorja do Kamnika. Poti proti Velesovem pa so potekale v smeri Šenčur-Trata-Velesovo, druga smer je šla med

Šenčurjem in Voklim naprej do Spodnjega in Zgornjega Brnika-Cerkelj-Češnjevka do Velesovega, tretja smer pa je šla od Visokega do Velesovega.

Smledniška komunalna pot se je s kokrško državno cesto povezala pri vasi Huje. Od tu je šla proti Ljubljani v smeri Hrastje-Prebačevo-Trboje-mimo gradu Spodnji Smlednik-vas Smlednik-Rucing-Tacen-z brodom čez Savo pri Vižmarjih, če je bila voda nizka, in nato naprej do Št. Vida, kjer se je povezala z ljubeljsko cesto. Ob višjem vodostaju pa so uporabljali črnuški most in se tako povezali z dunajsko državno cesto. Vezna pot proti mestu Kamnik je šla v smeri Smlednik-Zapoge-Vodice-Moste-Kamnik.

Komunikacijska pot med Kranjem in Loko je šla od Sv. Martina v smeri Stražišče-Zgornje, Spodnje Bitnje-Žabnica-Spodnja Žabnica-Sv. Duh-Suha, kjer se je povezala z loško cesto. Druga možna povezava med Kranjem in Loko se je začejala na Suhi pred Loko na cesti Vipava-Kranj in je šla v smeri Godešič-Reteče-Gorenja vas-Svilje-prehod preko Save proti Smledniku-Sv. Valburga-Hraše-Zapoge-Vodice-Moste, kjer se je priključila na cesto Kamnik-Kranj. Dolga je bila 2 milj in 2500 sežnjev (15,82 km). Od kokrške državne ceste se je odcepila tudi stranska cesta v Tržič. Odcepila se je za vasjo Tupaliče in šla v smeri Preddvor-Križe, kjer se je 3,79 km pred Tržičem povezala z državno cesto, ki je šla v Celovec. S tržiško stransko cesto se je povezala tudi cesta, ki je šla iz Kranja v Tenetiše. Ta pa je šla v smeri Tenetiše-Goriče, kjer se je tudi povezala s tržiško stransko cesto.

Cesta Kokrica-Preddvor se je v Kokrici odcepila od ceste Kranj-Goriče in šla v smeri Kokrica-Zgornja in Spodnja Bela-proti Preddvoru, pred tem krajem pa se je ponovno povezala s cesto Tržič-Kokra.

Povezavo med ljubeljsko in kokrško državno cesto je pomenila smer Naklo-Britof, ki je šla od Pivke, kjer se je odcepila od ljubeljske državne ceste do Kokrice-Predoselj-Britofa, kjer se je povezala s kokrško državno cesto in tudi prečkala Kokro po mostu.

*Z ljubeljsko državno cesto so bile povezane naslednje stranske ceste:*

komunalna cesta mesta Loke, ki se je od ljubeljske ceste odcepila pri Sv. Nikolaju in šla v smeri Godešič-Suha kjer se je povezala s cesto proti Kranju in proti Loki. Prav tako se je od ljubeljske ceste odcepila komunalna deželna pot do Goričan, šla je v smeri Goričane-Sora-Draga-Gosteče-Pungert-Hosta-Puštal-Loka.

Loška stranska cesta (1) se je v Medvodah odcepila od ljubeljske državne ceste v levo in šla čez Soro v Škofjo Loko. Dolga je bila 1 miljo in 1500 sežnjev (7,95 km). Druga loška stranska cesta se je za Medvodami, na Jepci, odcepila od ljubeljske državne ceste na levo in šla v smeri Godešič-Suha. Dolga je bila 1 miljo (7,5859 km). Cesta Naklo-Duplje se je v Naklem odcepila od ljubeljske državne ceste in šla preko Strahinja v Duplje, kjer se je znova povezala z ljubeljsko državno cesto.

Cesta Mavčiče-Kranj se je za Medvodami odcepila od ljubeljske državne ceste in šla v smeri Podreča-Mavčiče-Praše-Jama-Breg-Drulovka in se pol milje (3,79km) pred Kranjem ponovno povezala z ljubeljsko cesto. Dolga je bila 1 miljo in 994 sežnjev (7,82 km).

Cesta Šiška-Glince-Dobrova se je začela v Spodnji Šiški na ljubeljski cesti in šla v smeri Zgornja Šiška-Dolnice-Glince-

Utik-Dobrova. Dolga je bila 1 miljo in 1000 sežnjev (7,83 km).

Cesta Št. Vid-Kranj se je v Št. Vidu odcepila od državne ceste proti Ljubelju in šla v smeri Vižmarje-Brod, tu je šla preko Save po privatnem mostu ter naprej skozi naslednje kraje: Tacen-Vikrče-Smlednik-Sv. Valburga-Trboje-Hrastje-Čirčiče, pred Kranjem je prešla reko Kokro po mostu in se povezala z ljubeljsko pošto cesto. Dolga je bila 3 milje in 19 sežnjev (22,76 km). Od nje se je v kraju Trboje odcepila cesta Trboje-Šenčur, ki je šla v smeri Voklo-Šenčur-Visoko do kokrške državne ceste. Dolga je bila 1 miljo in 500 sežnjev (7,70 km).

Od ljubeljske državne ceste se je nad Medvodami odcepila tudi kamniška cesta in šla v smeri Smlednik-Moste, kjer se je priključila cesti Kranj-Kamnik. Dolga je bila 1 miljo in 2500 sežnjev (8,20 km).

Cesta Radovljica-Tržič je bila povezava med podkorensko in ljubeljsko državno cesto. Začela se je v Predtrgu pri Radovljici in šla v smeri Nova vas-Zapuže-Begunje-Zlato-Srednja vas-Sv. Jurij-Bistrica-Tržič, kjer se je povezala z ljubeljsko državno cesto. Dolga je bila 2 milj in 2066 sežnjev (15,68 km). Prav tako so bile povezave med obema državnima cestama še ceste: Tržič-Srednja vas, ki je šla iz Bitrice preko Kovorja in Žvirč do glavne komercialne ceste čez Podkoren, tej cesti se je priključila v Srednji vasi. Cesta Tržič-Kokra se je pol milje (3,79 km) pred Tržičem odcepila od ljubeljske državne ceste in šla v smeri Križe-Senično-Golnik-Goriče-Trstenik-Bašelj-Zgornja Bela-Preddvor, kjer se je povezala s kokrško državno cesto. Dolga je bila 2 milj (15,17 km).

*S podkorensko državno cesto pa so bile povezane naslednje stranske poti:*

cesta Podkoren-Bela Peč, ki se je začela v Podkorenu na državni podkorenski cesti in je šla v smeri Rateče-Bela Peč-Trbiž-koroška deželna meja. Dolga je bila 1 miljo in 1000 sežnjev (7,83 km).

Blejska cesta se je pri Otoku odcepila od podkorenske državne ceste in šla v smeri Predtrg-Radovljica-Lesce-Bled-Spodnje Gorje-Poljane-do podkorenske Save, po mostu čez Savo, pri Javorniku pa se je ponovno priključila na podkorensko državno cesto. Dolga je bila 2 milj in 3000 sežnjev (15,92 km). 1,89 km pred Kamno Gorico se je od nje odcepila stranska cesta v Kropo, ta odcep je bil dolg 1000 sežnjev (0,25 km). Od blejske ceste se je odcepila tudi cesta v Zgornje Gorje. Odcep je bil v Spodnjih Gorjah, od tu je šla do župnišča v Zgornjih Gorjah, dolga je bila 550 sežnjev (0,13 km). Od blejske ceste se je odcepila tudi cesta v Bohinj, ki je šla v smeri Želeče-Mlino-Bohinjska Bela-Nomenj-Bitnje-Bistrica-Sv. Janez ob Bohinjskem jezeru-Stara Fužina-Srednja vas-Češnjica-Jereka-Bitnje. Dolga je bila 5 milj (37,92 km). V začetku 19. stoletja je bila ta cesta pomembna za izvoz železnih izdelkov, predvsem žebeljev. Bila je last barona Zoisa.

V Lescah se je od blejske ceste odcepila cesta za Bled, en krak je šel proti Hrašam in naprej do Javornika, eden pa v smeri Hlebce-Begunje. Oba kraka sta se ponovno priključila na podkorensko cesto.

Radovljiška komunalna pot se je od podkorenske ceste odcepila pri poštnem uradu v kraju Otok in šla v smeri Radovljica-Lancovo-Bodešče-Selo-Zagorica-pod gradom Bled-Geunschitz-Kierbach-Javornik-do podkorenske državne ceste. Namenjena je bila predvsem medsebojni

komunikaciji gosto naseljenih vasi v okolici, poleg tega pa so po njej tudi dovažali oglje na Javornik in Jesenice.

Cesta Brezje-Radovljica se je na Brezjah odcepila od podkorenske državne ceste, šla preko Save v smeri Podnart-Kamna Gorica-Lipnica-Lancovo-Radovljica, tu je prečkala Savo, dolga je bila 1 miljo in 2553 sežnjev (8,21 km).

Cesta Brezje-Tržič se je od podkorenske državne ceste odcepila na Brezjah in šla v smeri Tabor-Žvirče-Kovor, v Bistrici pred Tržičem pa se je povezala s cesto Radovljica-Tržič. Dolga je bila 1 miljo in 300 sežnjev (7,66 km).

*Na zagrebško in karlovško državno cesto so se navezovale naslednje nedržavne ceste:*

mokronoška komunalna deželna pot, ki se je od zagrebške državne ceste odcepila ob vznožju hriba Medvedjek na levo in šla v smeri Velika Loka-Mrzla Luža-Račje selo-Hudeje-Brezovica-Mirna-Rakovnik-Martinja vas-Mokronog.

Krška komunalna pot, ki jo je vzdrževal cestni fond, se je nedaleč od Naklega odcepila od zagrebške državne ceste in šla v Krško ter od tu dalje v obmejno mesto Videm na štajerski strani.

Kočevska komunalna pot je bila vozna pot, ki se je od zagrebške državne ceste ločila na desno in šla v smeri Škofljica-Pijava Gorica-Poljane-trg Turjak-Rašica-Velike Lašče-Sv. Rok-Spodnje Retje-Gorenja vas-trg Ribnica-Breg-Goriča vas-Nemška vas-Prigorica-Dolenja vas-Geschwent-Breg-Mlaka-mesto Kočevje.

V Kočevju se je odcepila poljanska komunalna pot. Šla je v smeri Dolga vas-Livold-Mozelj-Rajndol-Knežja Lipa-Videm-Kralji-Kirschdorf-Farnschloss-Deskovska vas-Močile, od tu naprej pa je vodila le tovarna pot kot povezava s hrvaškim mestom Severin.

Od poljanske poti se je odcepila brodska komunalna pot. Odcep je bil pri Dolgi vasi na desno, pot pa je šla v smeri Helz-Mrazen-Aibel-Briga-Banjaloka-Nova sela-Colnarjiskozi faro Kostel do vasi Kostel-Pirče-do Kolpe. Bila je najkrajša povezava Dolenjske proti Brodu in Reki, je pa prečkala kar precej strmih hribov.

Iz Kočevja je šla tudi koprivniška pot v smeri Cvišlerji-Onek-Mačkova vas (sedaj Mačkovec)-Laze-Koprivnik, od koder sta šli dve smeri, ena preko Slabe Gorice, druga pa preko Potovega Vrha in Rašice ter tako povezovali to cesto z okoli ležečimi vasi.

Prav tako se je v Kočevju začejala tudi žužemberška komunalna cesta. Iz Kočevja je šla preko Žužemberka do Trebnjega, kjer se je povezala z zagrebško državno cesto. Njena smer je bila Kočevje-Mlaka-Mala Gora-Kleč-Stari Log-Smuka-Lašče-Podgrad-preko Krke na Dvor, naprej v smeri Trebča vas-Dobrava-Dobrnich-mimo Grmade do Vrhtrebnjega in Trebnjega, do poštna postaje. Ta povezava je bila precej naporna, bila pa je potrebna za povezavo Kočevja z Novim mestom in zagrebško državno cesto.

Povezava med to cesto in Novim mestom je bila soteskina komunalna pot. Šla je v smeri Dvor-Soteska-Polje-G. Straža-Hruševac-Sela-Loka-Češča vas-Bršljin-Novo mesto.

Topliška cesta se je začejala v novomeškem predmestju Kandija in šla v smeri Neuohof-Boršt-Jurka vas-Vavta vas-Rumanja vas-G. Gradišče-Toplice-Meniška vas-Podhosta, kjer se je povezala s cesto iz Soteske in s cesto iz Loške vasi pri Soteski.

Koprivniška deželna pot se je pri Meniški vasi ločila od topliške ceste in šla v smeri "Fortuna"-Laze-mimo Rožnega

Dola in prišla pred Metliko pod Trnovcem do karlovške državne ceste.

Pot v Srednjo vas je bila povezava med Metliko preko Črmošnjic s koprivniško deželno potjo. Od žužemberške ceste se je odcepila v Starem Logu in šla v smeri Poljane-Blatnik-Vrčice-koprivniška cesta. Od karlovške državne ceste se je odcepila tudi komunalna pot do Pobrežja. Na Gorjancih se je pri Jugorju odcepila od karlovške ceste in šla v smeri Kolpa-Gradac-Griblje (kjer je bil mejni urad)-Dolenjci-Pobrežje. Od mejnega urada Griblje je bila z mestom Črnomelj možna povezava le s pomočjo tovarne poti, s Kočevjem pa je bila možna povezava preko Koprivnika.

Krško konkurenčno cesto so deloma vzdrževali okrajci, deloma pa navigacijski sklad, kolikor je bila tudi vlečna pot. Šla je od Zidanega Mosta v smeri Radeče-vas in grad Hotemež-Vrhovo-Boštanj-Radna-Log-impolska graščina-Dolnje in Gornje Pijavško-Krško.

Pod Boštanjem se je od te ceste odcepila grahovška komunalna pot, ki je šla v smeri Boštanj-Petelinjek-Brezje-Scheneich-Kerschitze-Hinjce-Krmelj-Pijavice in prišla pri Dornegu na mokronoško cesto.

Deželna pot proti Radečam je povezovala Radeče v najkrajši možni črti preko Bruniške Gore z mokronoško cesto.

Komunalna pot v Krško vas je šla od Krškega v smeri Vihre-Skopice-Krška vas, kjer se je povezala z zagrebško državno cesto.

Krakovska komunalna pot je peljala od mostu pri Zapolju v smeri Sela-Raka-Dolga Raka-Smednik-Podlipa-Jama-Mršeča vas-Groblje-zagrebška državna cesta. V Raki se je cesta delila v dva kraka: ena smer je bila Velika vas-Drnovo-Breg-Mrtvice-Vihre-Krška vas, druga pa Raka-Zabukovje-Raški vrh-Rovišče-Studenec-Gornje Ponikve-grad Boštanj kjer se je povezala s krško cesto.

Mokronoška komunikacijska pot je preko Rake povezovala krško ravnino z Mokronogom. Pot je šla v smeri Zabukovje-Raški vrh-Radulje-Bučka-Jerman Vrh-bližina Zaloga-šentjernejska cesta.

Šentjernejska komunikacijska cesta je bila najkrajša povezava zagrebške ceste z Mokronogom. Šla je v smeri Šentjernejska Krka-Dobrava-Dobruška vas-Škocjan-Zalog-Čelevec-Spodnja, Srednja in Gornja Laknica-Martinja vas, kjer se je povezala z mokronoško cesto, ki je prišla okrog Medvedjeka. Novo mesto in Mokronog je povezovala novomeška vezna pot. Šla je v smeri Gornje Karteljevo-Knežija-Podturn-Češnjice, pri Gornjih Laknicah se je povezala s šentjernejsko in mokronoško komunikacijsko potjo.

Šmartinska (Šmartno pri Litiji) komunalna cesta je povezovala preko Šmartnega trg Radeče in Ljubljano. Šla je v smeri ljubljansko predmestje Poljane-Štepanja vas-Fužine-Gorica-Besnica-Poljane-Šmartno-Dolgo Brdo-Preska-Borovak-Kraje-Zagozd-Borje-Radgonica-Svibno-Stari Dvor-trg Radeče. Tu se je povezala s krško konkurenčno cesto, ki je šla na eno stran proti Hrvaški, na drugo stran pa preko Toplic na Štajersko. Preko trga Šmartno je bil tudi trg Litija povezan na obe strani.

Šmartinska stranska pot je povezovala to okolico z Gorenjsko. Šla je v smeri Ponoviče (prehod preko Save)-Vače. Na drugi strani pa je bila povezava z zagrebško državno cesto, tekla je v smeri Ponoviče-Breg-Šmartno-Bogenšperk-Leskovica-Pusti Javor-Sobrače-Selo-Grm, kjer se je povezala z zagrebško cesto.

V letu 1861 je popis neearskih cest pokazal, da se je število

teh na področju zagrebške in karlovške državne ceste precej povečalo. Tako so nastajale boljše možnosti za povezavo in razvoj gospodarstva, čeprav so se v tem času začeli ob zahtevah za gradnje novih cest izgovarjati na bodoče železniške povezave.

Cesta Litija-Radohova vas se je začela v Litiji in šla v smeri Šmartno-Bogenšperk-Pusti Javor-Subrače-Radohova vas-zagrebška državna cesta. Dolga je bila 3 milje in 2000 sežnjev (23,25 km).

Cesta Litija-Polšnik-Mirna se je začela v Šmartnem pri Litiji in šla v smeri Ustje-Zagorica-Breg-Spodnji Log-Tepe-Polšnik-Goba-Čeplje-Brezovo-Orešje-Tihaboj-Selo-Migolica-grad Mirna-do Mirne, kjer se je povezala s cesto Velika Loka-Boštanj. Dolga je bila 7 milj in 1100 sežnjev (53,37 km).

Cesta Litija-Jablanica-Moravče se je v Bregu odcepila od zgoraj omenjene ceste in šla v smeri Laze-Jablanica-Selšek-Cerovica-Moravče do ceste Trebnje-Moravče. Dolga je bila 3 milje in 1390 sežnjev (23,09 km).

Cesta Radeče-Polšnik se je začela v Radečah na državni cesti, ki je šla skozi Krško vas. Šla je v smeri Njivice-Stari Dvor-Jagnjenica-Studence-Zagrad-Čatež-Sv. Jur-Polšnik, kjer se je povezala s cesto Litija-Polšnik-Mirna. Dolga je bila 4 milje (30,34 km). V Jagnjenici se je odcepila cesta Radeče-Dole in šla v smeri Počakovo-Sv. Janez-Radgonica-Zagozd-Dole, kjer se je povezala s cesto Litija-Polšnik-Mirna. Dolga je bila 2 milj in 1200 sežnjev (15,46 km). Od ceste Radeče-Dole se je odcepila še cesta na Svibno. Odcep je bil pri Sv. Janezu, cesta pa je šla v smeri Svibno-Podlesovje, kjer se je priključila na cesto Radeče-Polšnik. Dolga je bila 2000 sežnjev (0,5 km).

Od zagrebške državne ceste se je pri Sv. Štefanu, nedaleč od Trebnjega odcepila cesta Trebnje-Moravče. Šla je v smeri Kamni Potok-Mrzla Luža-do ceste Velika Loka-Boštanj, ki jo je zelo hitro zapustila, in se nadaljevala v smeri Trnje-grad Mala Loka-Čatež-Okrog-grad Podpeč-Moravče-Klanec-Sv. Križ, za tem krajem se je povezala s cesto Litija-Polšnik-Mirna. Dolga je bila 2 milj in 580 sežnjev (15,31 km).

Cesta Veliki Gaber-Okrog se je začela nedaleč od Velikega Gabra na zagrebški državni cesti in je šla v smeri Stranje-Žubina-Kržišče-Okrog, kjer se je povezala z zgoraj omenjeno cesto. Dolga je bila 1 miljo in 1200 sežnjev (7,87 km).

Cesta v Šentlovrenc se je odcepila od ceste Trebnje-Moravče pri Krtini in šla v smeri Šentlovrenc-Martinja vas, kjer se je priključila na zagrebško državno cesto. Dolga je bila 1600 sežnjev (0,39 km).

Cesta Velika Loka-Boštajn se je odcepila od zagrebške poštne ceste pri vasi Korenitka in šla v smeri Velika Loka-Mrzla Luža-Račje selo-Hudeje-Brezovica-Mirna-Trstenik-Straža-Rakovnik-Bistrica-Pijavice-Tržišče-Gabrje vzdolž reke Mirne do boštajnskega mlina pri mostu čez Mirno, kjer se je povezala s cesto Zidani Most-Krška vas. Dolga je bila 4 milje in 3340 sežnjev (31,17 km).

Cesta Trebnje-Mirna se je od zagrebške državne ceste odcepila v kraju Spodnja Nemška vas in šla v smeri Gorenja Dobrova-Rodne-Gomila-Mirna, pred tem krajem se je povezala z zagrebško državno cesto. Dolga je bila 2620 sežnjev (0,65 km).

Cesta Trebnje-Lukovek se je odcepila pri Spodnji Nemški vasi od zgoraj omenjene ceste in šla v smeri Lukovek-Poljane v novomeškem okrožju. Dolga je bila 2000 sežnjev (0,5 km).



Cesta v Šentrupert se je v Straži odcepila od ceste Velika Loka-Boštajn in šla v Šentrupert pa nazaj na prej omenjeno cesto do Prelesja. Dolga je bila 2000 sežnjev (0,5 km).

Cesta Mokronog-Novno mesto se je nedaleč od Bistrice odcepila od ceste Velika Loka-Boštajn ter šla v smeri Martinja vas-Mokronog-Laknice-Čelevec-Zagorica-Šmarjeta-Družinska vas-Kronovo-Sv. Peter-Mačkovec-Novno mesto. Dolga je bila 4 milje in 200 sežnjev (30,38 km).

Cesta Mokronog-Trebelno se je začela v Mokronogu in šla v smeri Gornji Mokronog-Trebelno. Dolga je bila 2100 sežnjev (0,52 km).

Cesta Mokronog-Radeče se je začela v Mokronogu in šla v smeri Bruna vas-Kaplja vas-do ceste Velika Loka-Boštajn ter šla po tej do Pijavic in naprej v smeri Gabrijele-Krmelj-Dvor-Srednik-Hrušica-Budna vas-Radna-Hotemaž, kjer se je pred Radečami povezala s cesto Zidani Most-Krška vas. Dolga je bila 2 milji in 2000 sežnjev (30,84 km).

Vezna cesta Krmelj-Gabrje se je od gornje ceste ločila v Krmelju in šla v smeri Križišče-Gabrje, kjer se je povezala s cesto Velika Loka-Boštajn. Dolga je bila 1500 sežnjev (0,375 km).

Cesta Mokronog-Krško se je odcepila pri Zagorici od ceste Mokronog-Novno mesto in šla v smeri Zbure-Zalog-Škocjan-Bučka-Radulje-Zabukovje-Vrh-Raka-Sela-Zaloke-Velika vas, kjer se je priključila na cesto Zidani Most-Krška vas. Dolga je bila 3 milje in 13 sežnjev (22,76 km).

Cesta Škocjan-Šentjernej-Pleterje se je v Škocjanu odcepila od prej omenjene ceste in šla v smeri Dobruška vas-Dobrava, kjer je prekoračila reko Krko in šla naprej v smeri Drama-Dolenja Gomila-Šentjernej, kjer je prečkala zagrebško poštno cesto in peljala naprej v Šmarje in Pleterje. Dolga je bila 1 miljo in 2488 sežnjev (8,20 km).

Cesta Kostanjevica-Raka-Studenec se je pri Prekopi odcepila od zagrebške državne ceste, prešla Krko s pomočjo broda in šla v smeri Mršeča vas-Podlipa-Raka-Koritnica-Rovišče-Studenec. Pri gradu Impol se je povezala z državno cesto skozi Krško vas. Dolga je bila 2 milji in 1628 sežnjev (15,57 km).

Cesta Bela Cerkev-Mršeča vas se je pri Kronovem odcepila od ceste Mokronog-Novno mesto in šla v smeri Bela Cerkev-Druga-Kamenica, kjer je prišla do ceste Mokronog-Krško, jo zapustila pri Dobrovi in šla do Mršeče vasi, kjer se je ponovno povezala z že omenjeno cesto. Dolga je bila 1 miljo in 760 sežnjev (7,76 km).

Cesta Kostanjevica-Krško je iz Kostanjevice šla v smeri Žabjek-Sv. Križ-prehod preko Krke in potem dalje v smeri Kalce-Pristava-Drnovo, kjer se je povezala s cesto Zidani Most-Krška vas. Dolga je bila 1 miljo in 2460 sežnjev (8,19 km).

Cesta Krško-Velika vas se je nedaleč od Leskovca odcepila od državne ceste Zidani Most-Krška vas in šla proti Veliki vasi, kjer se je povezala s cesto Krmelj-Gabrje. Dolga je bila 1630 sežnjev (0,40 km).

Cesta Krško-Leskovec se je začela izven kraja Krško na poštni cesti, ki je peljala skozi Krško vas, šla je proti Leskovcu, za njim pa se je povezala s prej omenjeno cesto. Dolga je bila 955 sežnjev (0,23 km).

Cesta Brežice-Krška vas se je začela pri prehodu čez Savo nasproti štajerskemu mestu Brežice in šla do Krške vasi in do zagrebške poštne ceste. Dolga je bila 900 sežnjev (0,22 km).

Cesta v Mokrice se je pri Dolenji Ribnici odcepila od

zagrebške državne ceste in šla mimo gradu Mokrice proti Novi vasi in proti hrvaškemu kraju Breganca, kjer se je ponovno povezala z zagrebško državno cesto. Dolga je bila 1440 sežnjev (0,36 km).

Cesta Kostanjevica-Orehek je šla iz Kostanjevice proti kraju Orehek. Dolga je bila 672 sežnjev (0,16 km).

Cesta na Gracarjev turn se je začela v Šentjerneju, kjer se je odcepila od zagrebške državne ceste in šla v smeri Vrh-Stara vas-Gorenja Orehoviča-grad Gracarjev turn-Dolenje Mokro Polje, kjer se je priključila na zagrebško državno cesto. Dolga je bila 1 miljo in 1076 sežnjev (7,84 km).

Cesta Bela Cerkev-Golo se je pri Dragi odcepila od ceste Bela Cerkev-Mršeča vas, šla je preko Krke in naprej v smeri Golo-Maharovec do priključka na zagrebško državno cesto. Dolga je bila 1781 sežnjev (0,45 km).

Cesta Črmošnjice-Brusnice se je začela ne daleč od gradu Pogance, kjer se je odcepila od karlovske državne ceste. Šla je v smeri Črmošnjice-Šentjošt-Hrib-Hrušica-Jugorje-Gabrje-Brusnice-zagrebška državna cesta. Dolga je bila 2 milji in 3000 sežnjev (15,92 km).

Cesta Novo mesto-Črnomelj se je pred Novim mestom odcepila od ceste, ki je vodila proti Toplicam, in šla v smeri Šmihel-Škrjanče-Ruperčevrh-Birčna vas (Virčna vas)-Dobni dol-Laze-Preloge-Gaber-Kot-Lokve-Črnomelj. Dolga je bila 4 milje (30,34 km).

Cesta Jugorje-Črnomelj-Stari trg se je v kraju Jugorje odcepila od karlovske državne ceste in šla v smeri Jugorje-Štrekljevec-Črnomelj-Tanča Gora-Stari trg, kjer se je priključila na cesto Turjak-Kočevje. Dolga je bila 4 milje in 453 sežnjev (30,45 km).

Cesta Semič-Štrekljevec se je v Semiču ločila od ceste Metlika-Toplice in se v Štrekljencu priključila zgoraj omenjeni cesti. Dolga je bila 1000 sežnjev (0,25 km).

Cesta Semič-Gradac je izven kraja Semič zapustila cesto Metlika-Toplice, prešla Kolpo pri Gradacu ter se povezala s cesto Metlika-Črnomelj. Dolga je bila 1 miljo in 630 sežnjev (7,73 km).

Cesta Gradac-Adlešiči se je pred krajem Gradac odcepila od ceste Metlika-Črnomelj in šla v smeri Boršt-Griblje-Pobrežje-Adlešiči, kjer se je povezala s cesto Črnomelj-Marindol. Dolga je bila 1 miljo in 1500 sežnjev (8,20 km).

Vezna cesta Podzemelj-Krasinec se je pred krajem Podzemelj odcepila od ceste Metlika-Črnomelj in se pri kraju Krasinec povezala s cesto Gradac-Adlešiči. Dolga je bila 1500 sežnjev (0,37 km).

Cesta Črnomelj-Marindol je šla v smeri Črnomelj-Tribučje-Dolenjci-Adlešiči-Marindol-proti hrvaški meji skozi kraj Žuniče na Kolpi. Dolga je bila 3 milje in 3790 sežnjev (23,69 km).

Cesta Črnomelj-Vinica se je odcepila od ceste Jugorje-Črnomelj-Stari trg pri kraju Kvasica in šla v smeri Dragatuš-Nerajec-Vinica ter do Kolpe. Dolga je bila 1 miljo in 2000 sežnjev (8,08 km).

Cesta Vinica-Vrh se je začela v Vinici na prej omenjeni cesti in šla v smeri Sečje selo-Vrh-Špeharje, kjer se je povezala s cesto Turjak-Kočevje. Dolga je bila 1 miljo in 2000 sežnjev (8,08 km).

Cesta Črnomelj-Metlika je šla v smeri Črnomelj-Vranoviče-Gradac-Grm-Primostek-Metlika. Dolga je bila 2 milji (15,17 km).

Cesta Metlika-Božakovo je šla v smeri Rosalnice-Radoviči-

Božakovo na hrvaški meji. Dolga je bila 1 miljo in 2000 sežnjev (8,08 km).

Cesta Metlika-Radovica se je začela v Metliki in šla v smeri Slamna vas-Radovica do hrvaške meje. Dolga je bila 1 miljo in 1000 sežnjev (7,83 km).

Cesta Metlika-Drašiči se je pri Svržakah odcepila od prej omenjene ceste in šla v smeri Drašiči-Krmačina do hrvaške meje. Dolga je bila 1 miljo in 1000 sežnjev (7,83 km).

Cesta Metlika-Toplica se je izven Metlike odcepila od karlovške državne ceste in šla v smeri Krvavčji Vrh-Črešnjevce-Semič-Vrčice-Brezovica-Srednja vas-Črmošnjice-Novi Tabor-Nova Gora-Stare Žage-Poljane-Podturn-Toplice-Vavta vas, kjer se je povezala s cesto Novo mesto-Žužemberk. Dolga je bila 4 milje in 200 sežnjev (30,38 km).

Cesta Toplice-Dobindol se je začela v Toplicah na zgoraj opisani cesti in šla v smeri Dolenja, Gorenja Sušica-Dobindol, kjer se je povezala s cesto Novo mesto-Črnomelj. Dolga je bila 1 miljo (7,5859 km).

Cesta Toplice-Soteska se je odcepila od ceste Metlika-Toplice v Toplicah in šla v smeri Meniška vas-Loška vas-Soteska, kjer se je povezala s cesto Novo mesto-Žužemberk ter prečkala Krko s pomočjo mostu. Dolga je bila 2500 sežnjev (0,62 km).

Cesta Novo mesto-Žužemberk se je začela v novomeškem predmestju Kandija in šla v smeri Brod-Potok-Jurka vas-Vavta vas, kjer je po mostu prečkala Krko in se nadaljevala v smeri Gornja Straža-Gornje polje-Soteska-Dvor-Žužemberk. Dolga je bila 3 milje in 2000 sežnjev (23,25 km).

Cesta Novo mesto-Prečna se je od zagrebške državne ceste odcepila v kraju Bršlin in šla v smeri Prečna-Podgora-Spodnja in Zgornja Straža, kjer se je povezala s cesto Novo mesto-Žužemberk. Dolga je bila 1 miljo (7,5859 km).

Cesta Mirna Peč-Dobrnich se je v Mirni Peči odcepila od zagrebške državne ceste in šla v smeri Ivanja vas-Jordankal-Kal-Vrbovec, kjer se je povezala s cesto Dobrnich-Ajdovec. Dolga je bila 1 miljo in 600 sežnjev (7,70 km).

Cesta Dobrnich-Ajdovec se je v Dobrnichu odcepila od ceste Trebnje-Kočevje in je šla v smeri Artmanja vas-Vrbovec-Podlipa-Ajdovec. Dolga je bila 1 miljo in 870 sežnjev (7,79 km).

Cesta Trebnje-Kočevje se je v Pluski, nedaleč od Trebnjega, odcepila od zagrebške državne ceste in šla v smeri Knežja vas-Železno-Dobrnich-Preska-Dobrava-Žužemberk, kjer je po mostu prešla Krko in šla nato v smeri Stranska vas-Stavča vas-Lašče-Smuka-Stari Log-Kleč-Mala Gora, pred Kočevjem se je povezala s cesto Turjak-Kočevje. Dolga je bila 5 milj in 250 sežnjev (37,98 km).

Cesta na Dvor se je v kraju Dvor odcepila od ceste Novo mesto-Žužemberk, šla preko Krke po mostu, naprej skozi kraj Jama in se nato ponovno priključila na cesto Novo mesto-Žužemberk. Dolga je bila 1000 sežnjev (0,25 km).

Cesta Žužemberk-Stična se je začela v Žužemberku v križišču, kjer so se stikale štiri poti, in šla v smeri Prapreče-Poljane-Velike in Male Rebrce-Breg-Zagradec-Fužina-Marinča vas-Lese-Gabrovčec-Muljava-Gorenja vas-Mrzlo Polje-Studenec, pri tem je prečkala zagrebško državno cesto in potem šla do okrajnega urada Stična. Dolga je bila 3 milje in 2000 sežnjev (23,25 km).

Cesta Zagradec-Struga se je v kraju Fužine odcepila od zgoraj opisane ceste, s pomočjo mostu prešla Krko in šla v

smeri Ambrus-Žvirče-Struga. Dolga je bila 2 milji in 2500 sežnjev (15,79 km).

Vezna cesta Krka-Lese se je v kraju Gmajna pri Krki odcepila od ceste Krka-Rob, za Lesami se je povezala s cesto Žužemberk-Stična. Dolga je bila 1500 sežnjev (0,37 km).

Cesta Krka-Rob se je odcepila od ceste Žužemberk-Stična v kraju Gabrovčec in šla v smeri Krška vas-Gmajna-Krka, kjer je po mostu prečkala reko Krko-Hočevje-Zdenska vas-Prestruge-Ponikve-Rašica, tu je presekala cesto Turjak-Kočevje in šla naprej v smeri Podlog-Knej-Rob. Dolga je bila 3 milje in 351 sežnjev (22,83 km).

Cesta Videm-Struga se je začela v Predstrugah na prej omenjeni cesti in šla v smeri Videm-Kompolje-Četež-Potiskavec-Lipa-Struga. Dolga je bila 1 miljo in 1890 sežnjev (8,00 km).

Cesta Grosuplje-Zdenska vas (tudi boštanjaska cesta) se je ne daleč od Grosuplja odcepila od ceste Grosuplje-Turjak in šla v smeri Veliko Mlačevo-grad Boštanj-Velika Račna-grad Čušperk-Zdenska vas, kjer se je priključila cesti Krka-Rob. Dolga je bila 1 miljo in 2540 sežnjev (8,21 km).

Cesta Grosuplje-Turjak se je začela v Grosuplju, kjer se je odcepila od zagrebške državne ceste in šla v smeri Ponova vas-Sv. Jur-Velike Lipljene-Škocjan-Turjak, kjer se je povezala s cesto Turjak-Kočevje. Dolga je bila 1 miljo in 3039 sežnjev (8,33 km).

Cesta Turjak-Kočevje se je začela v kraju Lanišče, kjer se je odcepila od zagrebške državne ceste in šla v smeri Klanec-Gumnišče-Pijava Gorica-Želimlje-Turjak-Rašica-Velike Lašče-Gornje Retje-Podpoljane-Žlebič-Breg-Gorenja vas-Ribnica-Goriča vas-Nemška vas-Prigorica-Dolenja vas-Srednja vas-Kočevje, od tu pa naprej v smeri Dolga vas-Livold-Mozelj-Rajndol-Knežja Lipa-Jelenja vas-Predgrad-Stari trg-Špeharji in se končala ob Kolpi na hrvaški meji nasproti mestu Severin. Dolga je bila 11 milj in 250 sežnjev (84,07 km).

Cesta Kočevje-Črnomelj se je začela v Kočevju in šla v smeri: Cvišlerji-Onek-Mačkovec-Koprivnik-Ovčjak-Mavrlen-Svibnik-Črnomelj. Dolga je bila 4 milje 250 sežnjev (30,40 km).

Cesta Koprivnik-Blatnik se je odcepila med Koprivnikom in Ovčjakom od prej opisane ceste in šla v smeri Kleč-Vrčice-Blatnik. Dolga je bila 1 miljo in 1500 sežnjev (7,95 km).

Cesta Kočevje-Brod se je v kraju Livold odcepila od ceste Turjak-Kočevje in šla v smeri Štalcerji-Morava-Banjalo-Nova sela-Fara-Pirče-Kolpa, do hrvaške meje pri Brodu. Dolga je bila 3 milje in 2750 sežnjev (23,43 km).

Cesta Dolenja vas-Kočevska Reka se je v Dolenji vasi odcepila od ceste Turjak-Kočevje in tekla v smeri Rakitnica-Grčarice-Gotenica-Kočevska Reka-Novi Lazi-Štalcerji, kjer se je povezala s cesto Kočevje-Brod. Dolga je bila 3 milje in 500 sežnjev (22,88 km).

Cesta Ribnica-Planina se je nedaleč od Žlebiča odcepila od ceste Turjak-Kočevje in šla v smeri Sušje-Vinice-Sodražica-Žimarice (lok. Žigmarice)-Podklanec-Runarsko-Nova vas-Radlek-Grahovo-Martinjak-Cerknica in od tu naprej v smeri Rakek-Unec-Planina, kjer se je povezala s tržaško državno cesto. Dolga je bila 6 milj in 684 sežnjev (45,67 km).

Cesta Loški Potok-Osilnica-Brod se je nedaleč od Žimaric odcepila od prej omenjene ceste in šla v smeri Globel-Mali Log-Hrib-Loški Potok-Travnik-Preska-Druga-Srednja in Gorenja Trava-Pungert-Črni Potok-Žurge-Papeži-Belica-

Sela-Osilnica-ob Kolpi-Ribjek-Vozelj-Brod. Dolga je bila 7 milj in 500 sežnjev (53,22 km).

Cesta Bloke-Loški Potok se je v Studencu odcepila od ceste Ribnica-Planina in šla v smeri Ravne-Retje-Hrib-Loški Potok, kjer se je priključila na cesto Loški Potok-Brod. Dolga je bila 1 miljo in 1200 sežnjev (7,87 km).

V Velikih Laščah se je začela cesta Velike Lašče-Bloke, tu se je odcepila od ceste Turjak-Kočevje in šla v smeri Velika Slevica-Karlovica-Podstrmec-Lužarji-Zakraj-Velike Bloke-Radlek, kjer se je povezala s cesto Ribnica-Planina. Dolga je bila 2 milj in 3472 sežnjev (16,03 km). Od te ceste se je odcepila vezna cesta v Nemško vas, šla je preko Nemške vasi do Nove vasi, kjer se je priključila na cesto Ribnica-Planina. Dolga je bila 1500 sežnjev (0,37 km).

Od ceste Ribnica-Planina se je v Grahovem odcepila cesta v Lož. Šla je v smeri Lož-Stari trg-Pudob-Iga vas-Vrh-Babna Polica-Babno Polje-Prezid na Hrvaškem. Dolga je bila 3 milje in 2800 sežnjev (23,44 km). Od ceste Ribnica-Planina se je v Cerknici odcepila tudi cesta Cerknica-Begunje in šla proti Begunjam. Dolga je bila 1500 sežnjev (0,37 km). Od ceste Ribnica-Planina se je v kraju Unec odcepila tudi cesta Unec-Postojna, ki se je na Ravbarkomandi priključila na tržaško državno cesto. Dolga je bila 1 miljo in 1000 sežnjev (7,83 km).

Leta 1889 so bile na novo uvrščene še naslednje ceste: cesta na Fužine (Belo Peč), ki se je v Podkorenu ločila od državne ceste in peljala čez Rateče-Fužine (Belo Peč) do deželne meje;

cesta iz Lesc do Bohinjske Bistrice in sicer od železniške postaje v Lescah čez Zagorico-Mlino-Bohinjsko Belo-Nomenj-Bitnje do Bohinjske Bistrice;

cesta z Bleda v Javornik, ki se je na Bledu ločila od leško-bistriške ceste ter šla v smeri Rečica-Spodnje Gorje-Poljane-do tja, kjer se stika s podkorensko državno cesto pri Javorniku; cesta iz Kranja v Kamnik, ki se je pri Primskovem ločila od kokrške državne ceste ter peljala v smeri Št. Jur-Spodnji Brnik-Moste-Kamnik;

cesta s Trate v Loko, od železniške postaje Loka do mesta Loka;

cesta iz Loke čez Železnike v Sorico, in sicer le del Stara Loka-Selca-Železniki;

cesta iz Loke v Idrijo: del od Loke čez Poljane-Gorenjo vas-Hotavlje-po kopačniški cesti do deželne meje. Ta cesta se v Hotavljah ločila in peljala v Cerkno;

cesta iz Kamnika v Trzin: del od Kamnika čez Mengeš do dunajske državne ceste pri Trzinu;

cesta iz Kamnika skozi Tuhinjsko dolino, in sicer del Šmartno-Špitalič-deželna meja pri Motniku;

cesta Litija-Pluska, ki je šla v smeri Šmartno-Bogenšperk-Pluska do zagrebške državne cete;

cesta Radna-Mokronog-Velika Loka, pri Teričji vasi se je ločila od radeško-krške nekdanje državne ceste ter šla ob Mirni v smeri Tržišče-Mokronog-Bistrica-Mirna-Velika Loka do tja, kjer se je blizu Korenitke povezala z zagrebško državno cesto;

nekdanja državna cesta iz Radeč do Krškega, in sicer od savskega broda pri Radečah do Krškega;

cesta Krško-Kostanjevica: od Krškega do Broda, kjer se je povezala z zagrebško državno cesto;

cesta Novo mesto-Žužemberk-Ljubljana: od Novega mesta v smeri Vavta vas-Soteska-Žužemberk-Gabrovščica-Krka-

Veliko Mlačevo-Grosuplje, kjer se je stikala z zagrebško državno cesto z razpotjem;

od Soteske čez Podturn-Črmošnjice-Berčič do Črnomlja; cesta iz Črnomlja v Vinico in sicer v smeri Loka-Kvasica-Dragatuš-Vinica in od tod do deželne meje pri novem mostu čez Kolpo;

cesta iz Kočevja v Ljubljano: odsek Ribnica-Velike Lašče-Turjak-Pijava Gorica-Škofljica, kjer se je stikala z zagrebško državno cesto;

cesta Ribnica-Bloke, ki se je blizu Žlebiča odcepila od ljubljansko-kočevske ceste in šla v smeri Sodražica-Podklanec-Runarsko-Nova vas do tja, kjer se je stikala s cesto, ki je prišla iz smeri Lož-Planina-Bloška polica;

cesta iz Loža v Planino: del od hrvaške meje-Babno Polje-Lož-Bloška Polica-Cerknica-Rakek in od tu skozi Unec proti Postojni do tržaške državne ceste;

cesta Logatec-Idrija, ki se je pri Kalcah ločila od tržaške državne ceste in šla v smeri Hotedršica-Godovič-Zgornja Idrija-proti Cerknem-čez Spodnjo Idrijo do deželne meje pri Vrščevem;

reška cesta, ki se je pri Stružnikarju ločila od državne ceste, ki je vodila na Reko, in šla v smeri Gorenje Vreme-Britof-primorska meja pri mostu čez Reko pri Škofljah;

cesta iz Vipave čez Manče do Branice;

cesta iz Kočevja v Črnomelj v smeri Mozelj-Knežja Lipa-Brezovica-Miklarji-Doblič-do črnomaljsko-viniške ceste.<sup>127</sup>

V naslednjih letih se je spreminjalo poimenovanje posameznih cest. Leta 1890 se je občinska cesta iz Mengša, ki je šla od deželne ceste Trzin-Kamnik do okrajne ceste Jarše-Duplica, uvrstila med okrajne ceste.<sup>128</sup>

Leta 1892 so med okrajne ceste uvrstili cesto, ki se je pri Goričici odcepila od okrajne ceste Vrhnika-Borovnica-Podpeč in se tej cesti ponovno priključila pod Žalostno goro.<sup>129</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili tudi cesto Sneberje-Zalog, ki je povezovala okrajni cesti Ljubljana-Zalog in Ljubljana-Dol. Prav tako so med okrajne ceste uvrstili občinsko cesto skozi Vrhniko, od Francjožefovega mostu do povezave z državno cesto v Hribu.<sup>130</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili tudi občinsko cesto iz Dravelj, ki se je odcepila od smeri: Dobrova-Glince-Spodnja Šiška in šla proti Št. Vidu, kjer se je povezala z ljubeljsko državno cesto.<sup>131</sup>

V letu 1892 so tudi zgradili novo okrajno cesto od Podpeči do "Dolgega grabna".<sup>132</sup>

Leta 1893 so med okrajne ceste uvrstili občinsko cesto Kozaršče-Pudob, kjer se je povezala z deželno cesto Lož-Planina. Med okrajne ceste so uvrstili tudi občinsko cesto, ki se je v Radomljah odcepila od okrajne ceste Kamnik-Radomlje-Dob in se pri Preserju povezala z okrajno cesto Kamnik-Domžale-Šentjakob.<sup>133</sup> Prav tako so med okrajne ceste uvrstili občinsko cesto, ki se je v Koritnici povezala z zasebno cesto kneza Schönburga in se v Knežaku stikala z okrajno cesto Sv. Peter-Trnovo.<sup>134</sup>

127 LGB1, 1889, št. 18

128 LGB1, 1890, št. 24

129 LGB1, 1892, št. 3

130 Isti, št. 4

131 Isti, št. 15

132 Isti, št. 12

133 LGB1, 1893, št. 18

134 Isti, št. 22.

V tem letu so del deželne ceste iz Logatca v Idrijo, na odseku od deželne meje pri Vrščevem do državnega skladišča pri mostu čez Nikovo v Zgornji Idriji, izločili iz kategorije deželnih cest.<sup>135</sup> Zgradili so tudi novo okrajno cesto med Sodražico in Hribom in zato opustili obstoječo okrajno cesto, ki je potekala v smeri Retje-Mali Log-Gora in se pri Žimaricah stikala z ribniško-bloško deželno cesto.<sup>136</sup>

Leta 1894 so med okrajne ceste uvrstili občinsko cesto, ki se pri Belem Bregu odcepila od deželne ceste Krško-Kostanjevica ter šla v smeri Drnovo-Zasap-Črešnjica-Cerklje in od tu dalje do tamkajšnjega broda čez Krko.<sup>137</sup>

Prav tako so med okrajne ceste uvrstili cesto Stari trg-Markovec-Vrhnika-Uševak-Iga vas.<sup>138</sup>

Tega leta so tudi prestavili deželno cesto iz Radne čez Mokronog na Veliko Loko na področju Mokronoga med km 24+140 in 25+760. Načrt za prestavitev je dal izdelati okrajni cestni odbor za cestni skladovni okraj Mokronog. Del trase, dolg 1620 m, so opustili kot deželno cesto in ga uvrstili med okrajne.<sup>139</sup>

Del ceste Radna-Mokronog (380 m), ki so ga v letu 1866 uvrstili med okrajne ceste, je sedaj spadal med deželne. V cestnem skladovnem okraju Trebnje pa so zgradili novo cesto od Gomile do Štamperga na zagrebški državni cesti, ta del so obravnavali kot deželno cesto.<sup>140</sup>

Tudi v radovljiškem cestnem okraju so zgradili 380 m dolg del ceste med Radovljico in Lescami, ki so ga šteli med okrajne ceste.<sup>141</sup>

V cestnem okraju Krško so preložili okrajno cesto med Rako in Veliko vasjo v predelu pri Selih, tako kot je bilo predvideno v načrtu, ki ga je dal izdelati cestni odbor.<sup>142</sup>

Občinsko cesto, ki se je pri Brezovici odcepila od deželne ceste Kočevje-Črnomelj in je šla od tega odcepa do tja, kjer se je znova povezala z deželno cesto, so uvrstili med deželne ceste. Opustili pa so 2653,8 m dolgo obstoječo deželno cesto iz Kočevja v Črnomelj med km 21+599,5 m in km 24+253,3 m in jo uvrstili med okrajne ceste.<sup>143</sup>

V letu 1895 so med okrajne ceste uvrstili občinsko cesto, dolgo 1045 m, ki se je v Burgi pri Rožmanovi hiši odcepila od okrajne ceste Črnomelj-Adlešiči ter je šla do broda čez Kolpo pri Podbrezju. Vendar pa jo je morala občina Adlešiči najprej urediti po predpisih in jo posuti z gramozom.<sup>144</sup>

Del opuščene državne ceste pri Luži, dolg 477 m, ki je povezoval karlovško državno cesto in okrajno cesto Črnomelj-Štrekljevec-Jugorje, so uvrstili med okrajne ceste.<sup>145</sup>

Občinsko cesto, ki se je od zagrebške državne ceste odcepila pri Sv. Roku in je peljala v Dob, so uvrstili med okrajne ceste.<sup>146</sup>

Občinsko cesto (dolga je bila 2011 m, nekdanja je bila to državna cesta), ki se je pri vasi Dovje odcepila od podkorenske državne ceste ter šla na Dovje in naprej do km 2/39, kjer se je ponovno povezala z državno cesto, so uvrstili med okrajne ceste.<sup>147</sup>

Na Gorenjskem so v letu 1895 uvrstili med okrajne ceste še naslednje smeri:

cesto od kranjskega savskega mostu čez Gorenjo Savo-Rakovico-Spodnjo Besnico-Zgornjo Besnico do hiše Janeza Paplerja št. 47;

cesto, ki se je med Spodnjimi in Zgornjimi Tenetišami odcepila od okrajne ceste iz Gorič čez Tenetiše v Kranj in vodila do stika s tržiško-kokrsko okrajno cesto v Trsteniku; cesto, ki se je odcepila v Prebačevem od okrajne ceste Kranj-

Smlednik-Št. Vid in šla od stika z okrajno cesto iz Spodnjega Brnika čez Cerklje na Visoko in Zgornji Brnik.<sup>148</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili tudi naslednje občinske ceste iz kamniškega in kranjskega cestnega okraja:

cesto, ki se je od kranjsko-kamniške deželne ceste odcepila blizu Kaplje vasi in šla v smeri Kaplja vas-Komenda-Klanec-Zalog-Pšenična Polica-Cerklje;

cesto, ki se je od prej omenjene ceste v Kaplji vasi odcepila in šla v smeri Gmajnica-Gora-Križ in od tu do križišča s kranjsko-kamniško deželno cesto ter naprej do stika z okrajno cesto Moste-Mengeš;

cesto, ki se je pri Rečici odcepila od blejsko-javorniške deželne ceste in se nedaleč od Mlina povezala z deželno cesto Lesce-Bistrica;<sup>149</sup>

cesto, ki se je v Podreči odcepila od mavčiške okrajne ceste, šla v smeri okrajne ceste Loka-Smlednik in se s to cesto tudi povezala v bližini smledniškega mostu.<sup>150</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili tudi občinsko pot, ki se je začinjala na severnem koncu Kostanjevice pri zagrebški državni cesti in šla v smeri Malence-Koprivnik do okrajne ceste Novo mesto-Mršeča vas-Krško in se s to cesto povezala pri Zameškem. Preden so to cesto sprejeli med okrajne ceste, jo je bilo treba popraviti in urediti, kot je bilo predpisano za okrajne ceste. To delo je moralo biti končano najkasneje do konca leta 1896.<sup>151</sup>

Novo okrajno cesto so zgradili v smeri Moravče-Kračice-Selo-Goričica do stika z občinsko cesto, ki so jo tudi uvrstili med okrajne in je šla v smeri Studenec-Brezje-Krtina-Želodnik, kjer se je povezala z dunajsko državno cesto.<sup>152</sup>

Prestavili so okrajno cesto Trebnje-Čatež-Moravče pri Čatežu, načrt za preložitev sta dala izdelati okrajna cestna odbora v Trebnjem in v Litiji.<sup>153</sup>

Leta 1896 so preložili okrajno cesto Moravče-Vače-Hotič na odseku med Hotičem in Vačami. Načrt je dal pripraviti okrajni cestni odbor v Litiji.<sup>154</sup>

V ribniškem cestnem okraju so uvrstili most čez potok Bistrico v vasi Breg med stavbne objekte okrajnih cest.<sup>155</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili občinsko pot, ki se je pri Kočevju odcepila od okrajne ceste Kočevje-Koprivnik-Črnomelj in je šla čez Šalko vas-Sela do tja, kjer se je povezala s cesto, ki so jo vzdrževali privatniki. Pred uvrstitvijo

135 Isti, št. 50

136 Isti, št. 33

137 LGB1, 1894, št. 13

138 Isti, št. 20

139 Isti, št. 24

140 Isti, št. 25

141 Isti, št. 28

142 Isti, št. 29

143 Isti, št. 30

144 LGB1, 1895, št. 4

145 Isti, št. 10

146 Isti, št. 15

147 Isti, št. 17

148 Isti, št. 18

149 Isti, št. 19

150 Isti, št. 24

151 Isti, št. 25

152 Isti, št. 37

153 Isti, št. 39

154 LGB1, 1896, št. 10

155 Isti, št. 15

med okrajne ceste pa je bilo treba to občinsko pot še popraviti in urediti, tako kot je predpisano za okrajne ceste.<sup>156</sup> Preložili so okrajno cesto Tržič-Srednja vas na področju kraja Kovor. Delali so po načrtu, ki ga je dal izdelati okrajni cestni odbor v Tržiču.<sup>157</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili občinsko cesto, ki se je pri Prelogu odcepila od okrajne ceste Vir-Dol-Litija in šla preko Domžal do državne ceste do stika pri hiši št. 24 v Rodici, kjer se je povezala še s cesto Kamnik-Domžale-Šentjakob.

Med okrajne ceste je bil uvrščen tudi most čez Bistrico.<sup>158</sup> V novomeškem cestnem okraju so preložili okrajno cesto iz Novega mesta v Mršečo vas in Krško v predelu pri Lešnici in Šent Petru.<sup>159</sup>

Preložili so tudi okrajno cesto z Vrhniko do Podlipse v predelu pri Stari Vrhniki.<sup>160</sup>

Leta 1897 so občinsko cesto, ki se je v Borovnici povezala z okrajno cesto Vrhnika-Borovnica-Podpeč in šla nato po dolini proti vasi Sobočevo, do h.š. 27 v vasi Brezovica uvrstili med okrajne ceste.<sup>161</sup>

Med okrajne ceste so sprejeli tudi občinsko cesto, ki je šla iz Vrhpolja in se pri Logu povezala z državno cesto Vipava-Gorica.<sup>162</sup>

Novi most čez Savo Bohinjko so uvrstili med okrajne cestne stavbe.<sup>163</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili občinsko cesto, ki se je pri Cikavi odcepila od državne ceste Ljubljana-Novo mesto in šla mimo Male in Velike Stare vasi do meje občine Polica, z njenim odcepom pri Mali Stari vasi, ki je peljal čez Dolenje Duplice do stika z že omenjeno državno cesto.<sup>164</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili občinsko cesto, ki se je od ljubeljske državne ceste odcepila nasproti podružnične cerkve Sv. Jerneja v Spodnji Šiški in se v Bežigradu povezala z dunajsko državno cesto.<sup>165</sup>

Med okrajne ceste so prav tako uvrstili občinsko cesto, ki se je od okrajne ceste Vrhnika-Podlipa-Podčelo blizu Rodetove hiše odcepila in šla čez Veliko Ligojno do Male Ligojne.<sup>166</sup>

Leta 1898 so delno prestavili okrajno cesto, ki je šla iz Novega mesta čez Žužemberk v Ljubljano in se pri Gabrovščici odcepila ter šla preko Muljave do zveze z zagrebško državno cesto pri Studencu v stiškem cestnem okraju. Cesto so prestavili na področju katastrske občine Podbukovje (med njivama parc. št. 394 in 400 in gozdnima parcelama št. 1091 in 1092) na področju katastrske občine Muljava (med njivama parc. št. 785 in 179/1). Načrt preložitve je naročil deželni zbor.<sup>167</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili občinsko cesto, ki se je na Ježici med hišama št. 14 in 15 odcepila od dunajske državne ceste in držala čez Savlje-Kleče-Vižmarje do stika z ljubeljsko državno cesto.<sup>168</sup>

Občinsko cesto, ki se je pri Mali Slivnici odcepila od okrajne ceste Velike Lašče-Bloke in je šla čez Dvorsko vas do stika z deželno cesto Kočevje-Ljubljana pri Podpoljanah, so uvrstili med okrajne ceste.<sup>169</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili tudi naslednje občinske ceste: cesto, ki se je odcepila od zagrebške državne ceste v Čatežu in je šla do savskega broda;

cesto, ki se je odcepila od zagrebške državne ceste v Jesenicah in šla do Save;

cesto, ki se je odcepila od mokriške okrajne ceste pri Novi vasi in šla v Veliko Dolino ter tudi njeno stransko smer pri Dolinskih Tratah;

cesto, ki se je odcepila od okrajne ceste Šentjernej-Pleterje v Šmarju in šla v Mihovo delno po trasi do Vrhpolja; cesto, ki se je povezala z okrajno cesto Šentjernej-Pleterje pri graščini Pleterje in je držala proti Drči do potoka.<sup>170</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili tudi občinsko cesto, ki se je odcepila od podkorenske državne ceste pri podvinskem znamenju in šla mimo stare šole v Mošnjah.<sup>171</sup> Prav tako so med okrajne ceste uvrstili občinsko cesto, ki se je v Stari Loki odcepila od deželne ceste Loka-Železniki in je šla do vasi Sv. Duh, kjer se je povezala z okrajno cesto Kranj-Loka.<sup>172</sup>

Preložili in razširili so del deželne ceste Radna-Mokronog-Velika Loka na področju katastrske občine Mokronog (od 17•500 do parcel št. 144 in št. 692). Načrt je dal napraviti okrajni cestni odbor za cestni skladovni okraj Mokronog.<sup>173</sup>

V mokronoškem cestnem okraju so zgradili novo okrajno cesto med Šentrupertom in Rakovnikom, dolga je bila 980 m, široka pa 5 m. Ta cesta se je od okrajne ceste Šentrupert-Mirna odcepila med parcelama št. 77 in št. 86 v katastrski občini Bistrica in se povezala z deželno cesto Radna-Mokronog-Velika Loka med parcelama št. 259 in št. 289.<sup>174</sup>

V cestnem okraju Ilirska Bistrica so preložili okrajno cesto Št. Peter-Trnovo med vasjo Knežak in Globovnikom. Načrt za preložitve je dal narediti okrajni cestni odbor za skladovni okraj Ilirska Bistrica.<sup>175</sup>

Prestavili so tudi okrajno cesto Loka-Idrija, in sicer pri Podgori, začeni med vrtnima parcelama katastrske občine Trebija od mostu čez reko Trebijo. Načrt je dal napraviti okrajni cestni odbor Škofja Loka.<sup>176</sup>

Ob koncu 19. stoletja so spadale med deželne ceste te smeri: Podkoren-Fužine (Bela Peč)-koroška meja, dolga je bila 9,6 km;

Lesce-Bohinjska Bistrica, dolga je bila 27,4 km;

Bled-Javornik, dolga je bila 10 km;

Kranj-Kamnik, dolga je bila 23 km;

Trata-Škofja Loka, dolga je bila 3 km;

Škofja Loka-Železniki, dolga je bila 16,1 km;

Škofja Loka-Idrija, dolga je bila 30,7 km;

Kamnik-Trzin, dolga je bila 13,5 km;

Kamnik-Tuhinjska dolina-Motnik-štajerska meja, dolga je bila 25,2 km;

156 Isti, št. 16

157 Isti, št. 20

158 Isti, št. 26

159 Isti, št. 27

160 Isti, št. 37

161 L.GBl, 1897, št. 16

162 Isti, št. 17

163 Isti, št. 18

164 Isti, št. 23

165 Isti, št. 24

166 Isti, št. 28

167 L.GBl, 1898, št. 2

168 Isti, št. 8

169 Isti, št. 9

170 Isti, št. 15

171 Isti, št. 13

172 Isti, št. 14

173 Isti, št. 29

174 Isti, št. 30

175 Isti, št. 36

176 Isti, št. 39

Litija-Pluska ob zagrebški državni cesti, dolga je bila 15,4 km;

Radna-Mokronog-Velika Loka, dolga je bila 37,6 km;

Radeče-Krško, dolga je bila 34 km;

Krško-Kostanjevica, dolga je bila 12 km;

Novo mesto-Žužemberk-Ljubljana, dolga je bila 55 km;

Soteska-Črnomelj, dolga je bila 30,7 km;

Črnomelj-Vinica-hrvaška meja, dolga je bila 19,3 km;

Kočevje-Škofljica, dolga je bila 55,6 km;

Ribnica-Bloke, dolga je bila 21,8 km;

Hrvaška meja-Lož-Planina, dolga je bila 42,8 km;

Logatec-Idrija, dolga je bila 22,7 km;

Reška cesta od Stružnikarja do primorske meje, dolga je bila 13,1 km;

Vipava-Branica, dolga je bila 7 km;

Kočevje-Črnomelj, dolga je bila 48 km;

Gomila-Štampark, dolga je bila 4,7 km;

Leinfeld-Brod, dolga je bila 24,6 km;

od mostu čez Kolpo pri Gašparju do mostu čez Čabranko pri Zamostcu, dolga je bila 10,7 km;

Vavta vas-Toplice-Podturn, dolga je bila 6 km.

Dolžina vseh deželnih cest je bila 619,5 km. Upravni stroški in mezde cestarjev za deželne ceste so se plačevali iz deželnega zaklada. Za vzdrževanje teh cest so prispevali polovico deželni zaklad in polovico okrajni in občine, v katerih so bile ceste speljane. Pri tem so upoštevali razmerje glede zakonito določenih dolžnosti, ki so prizadevale občine na ta način, da so namesto tlake plačevali vrednost v denarju. Le poškodbe, ki so nastale ob vremenskih nezgodah, so še vedno popravljali s tlako, pa tudi tu je bila določena meja. Stroški za deželne ceste so v letu 1899 znašali 95186 gld. Ta denar so plačali: deželni zaklad 53493 gld, okrajni cestni zaklad 30493 gld, manjkajočih 11200 gld so pokrili z mitniškimi in drugimi dohodki.<sup>177</sup>

V letu 1899 so med okrajne ceste uvrstili še naslednje občinske in zasebne poti:

zasebno rudniško pot, ki se je nad Jesenicami odcepila od državne ceste in šla skozi Planino do Betelovega mostu, dolga je bila približno 5 km;<sup>178</sup>

8,6 km dolg del med Lazami in Dolenjim Logatcem, ki je bil del občinske ceste Rakek-Ivanje selo-Laze-Martinj hrib-Dolenji Logatec;

1560 m dolgo občinsko cesto, ki se je na zahodni strani vasi Krampje ločila od okrajne ceste Velike Lašče-Bloke in šla v smer Lahovo-Ravnik;<sup>179</sup>

2,8 km dolgo občinsko cesto, ki se je od okrajne ceste Dilce-Studeno-Planina odcepila med Brinjem in Studenim in šla v smeri Bukovje-Gorenje.<sup>180</sup>

Dolžina okrajnih cest na Kranjskem je do leta 1899 in tudi še potem rastla večinoma zaradi uvrstitev ali preimenovanja občinskih cest v okrajne, le redkokdaj so se okrajne ceste spremenile v občinske.

Leta 1900 so 111 m dolg del zagrebške državne ceste, ki so ga najprej nameravali opustiti, segal pa je v prostor med novim in starim mostom čez Krko v Kandiji pri Novem mestu, uvrstili med deželne ceste.<sup>181</sup>

Med okrajne ceste sta se v tem letu uvrstili še:

občinsko cesto v logaškem cestnem okraju, ki se je v vasi Laze stikala z okrajno cesto Dolenji Logatec-Laze ter je šla v smeri proti Spodnji Planini do povezave s cesto, ki je prišla z Unca;

občinsko cesto, ki se je v Trebnjem odcepila od državne ceste in se v Račjem selu povezala z deželno cesto Radna-Mokronog-Velika Loka.<sup>182</sup>

V letu 1901 so opustili del okrajne ceste Krško-Šrajbarski turn-Koritnica, in sicer del, ki je bil na področju zemljišča Šrajbarski turn (parcele št. 968/1, 962/2 in 962/1 katastrske občine Leskovec ter parcele št. 3034/1 katastrske občine Krško).<sup>183</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili novo, h graščini Šrajbarski turn spadajočo cestno traso, ki so jo kupili od krškega okrajnega cestnega odbora in je šla v smeri Krško-Šrajbarski turn-Koritnica. S tem so nadomestili staro smer, ki so jo v začetku leta 1901 opustili.<sup>184</sup>

Med okrajne ceste so uvrstili še naslednje občinske ceste: cesto, ki se je v Hotemažu odcepila od kokrške državne ceste in šla v Olševek;

cesto, ki se je pri Godelmanovi hiši na Trati odcepila od okrajne ceste Spodnji Brnik-Cerklje-Visoko ter šla v Adergas, oziroma do tamkajšnje šole;

cesto, ki se je v vasi Češnjica odcepila od deželne ceste in šla do severnega konca vasi Rudno;<sup>185</sup>

cesto, ki se je poleg mostu čez Bistrico pri Viru odcepila od dunajske državne ceste in šla čez Rodico ter se v Mengšu povezala s kamniško-trzinsko deželno cesto;

1300 m dolg del občinske poti iz Mirne Peči do Dolenje vasi, in sicer na predelu od Mirne Peči pa do tja, kjer se je z njo povezala dovozna cesta k mirnopeški postaji dolenjske železnice.<sup>186</sup>

Delno so prestavili okrajno cesto Tacen-Skaručna-Vodice v Tacnu in v predelu Šmartno-Povodje na področju med Šmartnim in okrajno cesto Povodje-Gameljne na področju katastrske občine Skaručna.<sup>187</sup>

Prestavili so okrajno cesto med Bršlinom in Prečno med parcelama št. 70 in 63.<sup>188</sup>

Prav tako so prestavili tudi okrajno cesto med Spodnjimi in Zgornjimi Gorjami med parcelama št. 115 in št. 717/1 katastrske občine Zgornje Gorje.<sup>189</sup>

V vrhniškem cestnem okraju so nadaljevali z gradnjo nove okrajne ceste Vrhnika-Podlipa in sicer do meje idrijskega cestnega okraja.<sup>190</sup>

Leta 1902 so med deželne ceste uvrstili okrajno cesto Kranj-Loka, ki se je pri Stražišču odcepila od ljubeljske državne ceste ter se pri Suhi povezala z deželno cesto Trata-Loka.<sup>191</sup>

Med deželne ceste so uvrstili tudi okrajni cesti Toplice-Vavta vas in Toplice-Podturn. Smer Toplice-Vavta vas je bilo še potrebno prestaviti.<sup>192</sup>

177 Glej op. št. 53

178 LGB1, 1899, št. 13

179 Isti, št. 15

180 Isti, št. 16

181 LGB1, 1900, št. 4

182 Isti, št. 13

183 LGB1, 1901, št. 7

184 Isti, št. 12

185 Isti, št. 23

186 Isti, št. 22

187 Isti, št. 30

188 Isti, št. 31

189 LGB1, 1902, št. 5

190 Isti, št. 29

191 Isti, št. 9

192 Isti, št. 8

Med deželne ceste so uvrstili tudi okrajno cesto Metlika-Črnomelj.<sup>193</sup>

Leta 1906 so prestavili okrajno cesto v Suhi Krajini na odcepu med vasema Čatež in Lipa.<sup>194</sup>

Med Krmeljem in Tržiščem so zgradili 2600 m dolgo okrajno cesto.<sup>195</sup>

Deželno cesto med Litijo in Plusko so preložili na odcepu med Litijo in Šmartnim. Z novo traso so povezali smer Litija-Jablanica-Moravče, ki so jo tako izvzeli iz okrajnih cest.<sup>196</sup>

Leta 1910 so okrajno cesto Kranj-Zgornja Besnica prestavili na odcepu proti Rakovici v dolžini 1077 m.<sup>197</sup>

Prestavili so tudi 1100 m dolg Markotov klanec na deželni cesti Pluska-Litija.<sup>198</sup>

Med okrajne ceste so v tem letu uvrstili naslednje občinske ceste:

cesto, ki se je v vasi Vrzdenec stikala z okrajno cesto Horjul-Vrzdenec in šla do meje cestnega okraja v Suhem Dolu;

cesto, ki se je v vasi Polhov Gradec stikala z okrajno cesto Vič-Dobrova-Polhov Gradec in peljala v Zalog;<sup>199</sup>

16 km dolgo občinsko cesto, ki je šla v smeri Vinica-Zilje-Preloka-Adlešiči;

cesto, ki se je v vasi Žvirče odcepila od struške okrajne ceste in šla preko Prevala, Pleša v vas Lazina do stika z občinsko cesto Lazina-Smuka;

cesto, ki se je v vasi Dolenja Ajdovica povezala s staro občinsko cesto in šla v smeri Srednji-Mali Lipovec-Sadinja vas do stika z deželno cesto Novo mesto-Ljubljana, z odcepom od Sadinje vasi na Dvor;

cesto od cerkve v vasi Šmihel do stika z deželno cesto Novo mesto-Ljubljana.<sup>200</sup>

V letu 1911 so med okrajne ceste uvrstili naslednje občinske ceste:

cesto iz vasi Poljane do meje okraja Trebnje v cestnem okraju Novo mesto;

cesto Trebelno-Češnjice-Štatenberg v cestnem okraju Mokronog;

cesto, ki se je odcepila od deželne ceste Litija-Pluska v Litiji in šla po desnem bregu Save do Slapic, kjer se je stikala z okrajno cesto Zalog-Ljubljana;

cesto, ki se je v Radomljah odcepila od okrajne ceste Homec-Dob in je vodila proti Rovtam do križišča na Kolovec; okrajni cestni odbor jo je bil pripravljen takoj sprejeti, vendar jo je bilo treba najprej urediti, kot se je za okrajne ceste spodobilo;

cesto, ki se je imenovala "Korenova pot", in se je na južnem koncu vasi Podgorje odcepila od deželne ceste Kranj-Kamnik in šla proti Šmarjeti, kjer se je povezala z deželno cesto Kamnik-Trzin. Tudi to cesto je okrajni cestni odbor nameraval sprejeti, potem ko bi bila urejena tako kot so okrajne ceste morale biti;

cesto dolgo 1270 m, ki se je v Dovjem odcepila od podkoroške državne ceste, in šla po mostu čez Savo do cementarne;<sup>201</sup>

cesto, dolgo 750 m, ki je vodila od kranjsko-primorskega mejnega mostu "Na Graščaku" do stika z manško deželno cesto.<sup>202</sup>

V letu 1911 je bilo tudi nekaj prestavitvev cest. V cestnem skladovnem okraju Trebnje so prestavili del okrajne ceste Dobrič-Mirna Peč na predelu Vrbovec-Kal v dolžini 1726 m.<sup>203</sup> V cestnem okraju Metlika so prestavili vidoškiško okrajno cesto med Dolcem in Vidošiči.<sup>204</sup> Prav tako so

prestavili del okrajne ceste Metlika-Drašiči pri Kodelovcu in med Dolcem in Drašiči.<sup>205</sup> V črnomaljskem cestnem okraju je bilo treba prestaviti deželno cesto Črnomelj-Vinica na predelu Črnomelj-Loka, zato je bilo potrebno tudi zgraditi most čez Doblčanko. Vse naj bi bilo narejeno po načrtu, ki ga je izdelal stavbni odsek c.kr. deželne vlade v Ljubljani.<sup>206</sup>

Leta 1913 so prestavili v litijskem cestnem okraju 923 m dolg del okrajne ceste Trojane-Zagorje na predelu pri Zagorju.<sup>207</sup>

V idrijskem in logaškem cestnem okraju so zgradili okrajno cesto Žiri-Rovte v dolžini 3885 m.<sup>208</sup>

Tega leta so ponovno razdelili ceste po kategorijah.<sup>209</sup>

V letu 1914 so v črnomaljskem cestnem skladovnem okraju prestavili deželno cesto Vinica-Črnomelj.<sup>210</sup>

### Mreža neerarskih cest na Goriškem

Na Goriškem so bile pomembnejše naslednje neerarske ceste:

furlanska cesta, ki je šla v smeri Gorica-Villa Vicentina, kjer se je odcepila v tri krake: eden je šel v Červinjan, drugi v Oglej, tretji pa v smeri Ronki-Tržič;

dornberška cesta, ki je šla v smeri Gorica-Št. Peter-Dornberk-Rihenberk-Štanjel; bila je precej v rabi;

kraška cesta, ki je tekla v smeri Ajdovščina (ali Vipava)-Štanjel-Dutovlje-Opčine-Trst;

del stare državne ceste Dunaj-Trst, ki je šel v smeri Trst-Opčine-Sežana-Štorije-Senožeče.<sup>211</sup>

V drugi polovici 19. stoletja so začeli na Goriškem graditi tudi skladovne ceste, predvsem po Krasu, sredogorju pa tudi po hribih.<sup>212</sup> Od leta 1868 se je stanje cest na Tolminskem precej popravilo. To je bila v veliki meri zasluga takratnega okrajnega glavarja na Tolminskem Andreja Winklerja. Zgradili so cesto Sv. Lucija-Cerkno, obnovili so povezavo s Kranjsko. Povezava med Goriško in Kranjsko po Poljanski dolini je bila že tradicionalna. Bili sta dve možnosti, sovodenjska ali pa kopačniška cesta. V 19. stoletju je sovodenjska cesta potekala po Poljanski dolini do Hotavelj, nato je šla na Sovodenj, proti Novi Oselici, na Kladje in od tu v Cerkno in naprej na goriško stran. Sovodenjska cesta je bila okrajna in v 80-tih letih 19. stoletja je kranjski deželni zbor sklenil, da je njeno popraviljanje predrago ter da je

193 LGB1, 1906, št. 8

194 Isti, št. 9

195 Isti, št. 11

196 Isti, št. 14

197 LGB1, 1910, št. 33

198 Isti, št. 34

199 Isti, št. 42

200 Isti, št. 40

201 LGB1, 1911, št. 2

202 Isti, št. 21

203 Isti, št. 20

204 Isti, št. 27

205 Isti, št. 28

206 Isti, št. 32

207 LGB1, 1913, št. 7

208 Isti, št. 8

209 Isti, št. 22

210 LGB1, 1901, št. 11

211 Rutar III, str. 52-53

212 Isti, str. 95

potrebno oživiti staro povezavo po dolini Kopačnice. Tekla je iz Škofje Loke po Poljanski dolini do Hotavelj, kjer je zavila desno, potem pa v smeri srednjeveške trgovske poti po dolini Kopačnice. Šla je večinoma ob reki (potoku) Kopačnici do Cerčna, od tu čez Bukovo do Grahovega, nato pa ob Soči navzgor proti Kobaridu in naprej do Čedadu. O tej cestni povezavi so se precej pogovarjali, v letu 1883 pa je vseeno še niso začeli graditi, ker so bili zadržki na goriški strani. To cesto je na kranjski strani podpirala deželna vlada, c.kr. vojno ministrstvo in c.kr. ministrstvo za notranje zadeve. Edini pogoj je bil, da bo zagotovljena povezava na goriški strani. Namestništvo v Trstu ni takoj odgovorilo na pobude kranjske strani. V letu 1884 so o cesti govorili v kranjskem deželnem zboru, šlo je predvsem za finančno plat. Cesto so začeli graditi v letu 1888 in jo tudi dogradili. Pokazale pa so se pomanjkljivosti: gradnja je bila dražja, kot so predvidevali, dela niso bila dobro izvedena, postavljali so lesene mostove namesto kamnitih. Tudi to, kdo jo bo vzdrževal in plačeval cestarja, ni bilo jasno. Ker pa je ta cesta pomenila edino povezavo med Kranjsko in Goriško na tem področju, naj bi bilo v državnem interesu, da bi spadala med deželne ceste. Ob prvem deževju so se pokazale vse njene slabosti. Na dan je prišlo tudi to, da je cesta od Cerčna dalje zelo slabo vzdrževana, da ni niti posuta in da posestniki nanašajo nanjo kamenje in nesnago, kadar trebijo okoliške laze. Na začetku 20. stoletja je izgubila pomen in je propadala tudi na kranjski strani.<sup>213</sup> To povezavo je dopolnila še gradnja ceste Želin-Idrija. Druga povezava Tolminskega s Kranjsko je bila cesta iz Tolmina ob Bači čez Petrovo Brdo, na cesti proti Podbrdu je delo zastalo. Nadaljnja pot proti Hudajužni je bila neprijetna še v lepem vremenu, ob slabem pa smrtno nevarna. Od Hudajužne naprej po dolini Bače je bila nekoliko boljša. Šla je v smeri Koritnica-Grahovo-Kneža-Tolmin. Na Kneži se je cepila, en krak je šel v smeri Klavže-Bača-Sv. Lucija-Selo, v eni uri je prišla do ceste, ki je držala do soške ceste, od tu dalje pa ali proti Kobaridu ali pa proti Gorici.<sup>214</sup> Na kranjski strani se je cesta čez Petrovo Brdo nadaljevala v smeri Podrošt-Zali Log-Železniki-Škofja Loka. Pri delih je tu teren povzročal precej preglavic. V začetku 20. stoletja se je ta cesta le začela izboljševati. Kranjski deželni odbor se je pozanimal o gradnji te ceste pri goriškem deželnem odboru. Zanimalo ga je predvsem, kdo bo gradil na goriški strani, ali bo to okrajna ali državna cesta, kolikšna bosta prispevka države in dežele, kdaj bo cesta dodelana do kranjske meje. Goriški odbor je odgovoril, da bo cesta od Podbrda do Bače okrajna, prav tako kategorijo bo imela tudi cesta čez Petrovo Brdo do kranjske meje; tolminski odbor bo prispeval 10% proračunskih sredstev, ostalo bo krila država, ki je tudi prevzela gradnjo; predvidevajo, da bo cesta zgrajena v štirih letih. V letu 1903 so govorili, da bi kranjski del ceste uvrstili med deželne ceste. Vendar bi se cesta morala zaradi tega prilagoditi v izvedbi cestišča in glede njegove širine, važna pa je bila tudi izpeljava klancev, zidava podpornih zidov in odtočnih kanalov. Kranjski deželni odbor je ugotovil, da je cesta zgrajena zahtevnemu terenu primerno in 8 km ceste Železniki-Zali Log-Podrošt-Sorica uvrstil med deželne ceste. V letu 1905 so obravnavali prevzem ceste Podrošt-Petrovo Brdo na kranjski strani. O tem delu ceste je bila vrsta pripomb, češ da je bila grajena v naglici in prilagojena delom na bohinjski železnici, zato jo bo treba na kranjski strani temeljito popraviti, preden bodo izročili vsoto, ki jo je deželni odbor odboril za ta del ceste.<sup>215</sup>

Ob koncu stoletja so bile na tolminskem v delu še ceste: ob levem bregu Soče od Kobarida do Tolmina, cesta Sv. Lucija-Modrej-državna cesta v Ušniku (del predilske ceste). Leta 1880 so zgradili most čez Tolminko pri Tolminu. Svoje poti so začele izboljševati tudi posamezne občine, tako da so tudi bolj oddaljene vasi povezali z deželnimi cestami. Tako so se npr. občina Šebrelje, Nemški Rut (danes Rut), Livek trudile za boljšo povezavo s svetom. Cerkljansko gorovje ima več zložnih prehodov in nizkih sedel. Eno takih je bukovsko (606 m) med Bukovim in Grahovim. Čez to sedlo je šla tovorna pot iz Baške grape na Cerkljansko in naprej na Kranjsko. Pot je šla ob južnem robu Kojce, čez Zakriško sedlo (700 m) med Orehkrom in Zakrižem, od tu navzdol v dolino Cerknice, pa spet navzgor čez Planino do kranjske meje, kjer je prekoračila novo sedlo Vrh ulice (ali Podlanišče ali Kladje, visoko 791 m) in šla na kranjsko stran ter dalje po Poljanski dolini do Škofje Loke.<sup>216</sup> V letu 1873 je deželni odbor predlagal ustanovitev pisarne, ki bi skrbela za cestno omrežje. Bilo je precej načrtov, a so bili izpolnjeni šele ob koncu stoletja, koso gradili naslednje ceste: cesto na Čepovan, cesto od Avč do Grgarja preko Banjščic, cesto v Brdih od Kojškega okrog hriba Korada do Kolovrata. V hribih so gradili cesto, ki je ob zgornji Soči v Trenti prišla do prehoda pri Mojstrovki. Med cestami drugega reda so bile pomembne še: cesta Červinjan-Gradež, cesta Zagraj-Gorica po desni strani Soče, že omenjena cesta Tolmin-Podbrdo. Šele v zadnjih letih 19. stoletja so popravili približno desetino cest, kajti z deli so začeli šele takrat, ko je bilo popolnoma jasno, da slabe cestne povezave ogrožajo goriško gospodarstvo.<sup>217</sup>

### Mreža neerarskih cest na Koroškem

Važna povezava Koroške proti jugu je šla čez prelaz Plöck, prav tako je bila pomembna zveza s cesto po Ziljski dolini. Nastajale so tudi nove povezave preko Karnijskih Alp v Italijo. V 18. stoletju so zgradili cesto preko Madrisa do Pontafła do Radnje vasi (Rattendorf). Zelo je bila potrebna in primerna tudi kratka povezava med beneško cesto in dohodi do prehodov čez Ture ter do Katschberga, to je bila na novo zgrajena in prestavljena tovorna pot čez prelaz Mokrine (Nassfeld). Poleg teh uradnih poti je preko gora vodilo tudi veliko tihotapskih stez, predvsem za vino. V rabi je bila še vedno prastara pot od Niklesdorfa v Dravski dolini skozi Kreuzen, preko Windisch Höhe proti Št. Štefanu in Blačam (Vorderberg) v Ziljski dolini. Prav tako je bila še v rabi stara pot, po kateri so tovorili svinčevo rudo iz Plajberga (Bleiberg) do Beljaka. Pot je šla po Bleiberški dolini do krajev Čače, Čajna (Nötsch, Saak) v Ziljsko dolino. To pot so uporabljali tudi kot živinsko pot v Ziljsko dolino ter kot povezavo čez sedlo Bartolo s Kanalsko dolino. Preko zahodnih Karnijskih Alp so vodile poti proti Italiji, in sicer preko Lugaua, preko kraja Liesing in naprej po dolini Wodner, po Ziljski dolini in po dolini Frohn. Večina živine je potovala

213 Holz, Cestne povezave, str. 112

214 Josip Levičnik, Ozir po goriškem in tržaškem Primorju in romanje v prestari Oglej. - Slovenske večernice za poduk in kratek čas, Mohorjeva družba, 9. zvezek, V Celovcu 1864, str. 55-59

215 Holz, Cestne povezave, str. 113

216 Rutar III, str. 275

217 Massi, L'ambiente, str. 90



prav po tej dolini, ker je bila to večja in najbolj prehodna dolina.<sup>218</sup>

Na Koroškem so glavne ceste dobile pravi pomen šele v začetku 18. stoletja. Takrat so postale pomembne povezave: Kanalska dolina-Beljak-Šent Vid-Neumarkt, Celovec-Velikovec-Labot-Maribor; Celovec-Beljak-Lienz, prehod Plöck v Ziljsko dolino-Gailberg-Podkoren-Beljak, Spittal-Katschberg. Med cestami so imele prednost tiste, ki so vodile proti Trstu.

Leta 1727 je cesar s patentom razglasil za glavne komercialne ceste naslednje smeri:

Salzburg-Ratstattske Ture-Katschberg-Beljak-Podkoren-naprej na Kranjsko, Dunaj-Neumarkt-Celovec-Ljubelj in naprej na Kranjsko.<sup>219</sup>

Leta 1731 so bile glavne ceste v deželi: cesta od Brež do Ljubelja, cesta od Celovca proti Beljaku preko Podkorena na Kranjsko, cesta od Beljaka do tirolske meje.<sup>220</sup>

Že v 17. stoletju je bila znana "dolga" (podolžna) pot (Längstroute) na področju med Celovcem in Beljakom. V letu 1798 pa je ta cesta prišla do veljave v vsej svoji dolžini od Oberdrauburga do Dravograda (Unterdrauburg). Bila je poštna cesta, že od leta 1783 so o njej govorili kot o poštni in glavni cesti, pa tudi kot o potovalni cesti med Dunajem in Italijo. Potujoči so morali plačevati carino od leta 1783 dalje v Brežah, v Celovcu, v Spittalu in v Oberdrauburgu.<sup>221</sup> Na področju Kreuzeck so jo potoki ob slabem vremenu uničevali in ni bila prevozna. Nobena cesta na Koroškem ni bila tako slaba kot ta na področju Špatrjana (Paternion), pa čeprav je bila komercialna in poštna. Cesta od Spittala do tirolske meje je bila edina, po kateri so vozile kočije (diligence). Zaradi živahnega prometa med Tirolsko in Tržaškim zalivom ter obratno, je bilo nujno, da so to cesto obravnavali kot komercialno in jo tako tudi vzdrževali.<sup>222</sup> V 18. stoletju so se pojavile tudi nove ceste. Leta 1766 so govorili o stranski komercialni cesti, ki je šla od kraja Lieserhofen oziroma Sachsenburg-Spittal-Liesergg-Treffling-Milstatt-Döbriach-Radenthein-Feld-Cibric (Afritz)-Trebinja (Treffen)-Šent Rupert in naprej v smeri dunajske poti proti Beljaku.<sup>223</sup> V drugi polovici 18. stoletja je postala pomembna cesta v zgornji Dravski dolini in cesta po Pustriški dolini.<sup>224</sup> Napoleonske vojne niso bistveno spremenile prometa na Koroškem. Tako je še vedno ostal sistem za trgovanje na dolge razdalje Trst-Ljubljana-Beljak-Pustriška dolina-Brenner. Ta smer je imela dva odcepa, cesto čez Ture proti Salzbergu in cesto proti Kanalski dolini. To je ostalo nespremenjeno do uvedbe železnice. Podobno je bilo tudi s cestnimi povezavami Beljaka in Dunaja ter Beljaka in Zgornje Avstrije. Za gospodarstvo je imela večji učinek priključitev Lombardije-Benečije. Smer proti Mariboru je bila pomembna za celotno Koroško zaradi izvoza železa in železnih izdelkov.<sup>225</sup> Pri prenašanju pošte sta bili v začetku 19. stoletja že uveljavljeni cesti Spittal-Greifenburg-Lienz; ter Beljak-Celovec-Velikovec-Led (Eis)-Dravograd. Stranske ceste so šle po Kanalski dolini, pomembna je bila tudi smer Trbiž-Predil-Tolmin in še naprej smer Lendorf-Zgornja Bela (Oberverllach)-Winklern-Iselberg-Lienz. Brez poštnih povezave pa so bili kraji v Ziljski dolini, v Rožu, dolini Krke in Gline, v Labotski dolini ter na področju proti Jezerskem in Jauntalu. Poštna ceste in glavne ceste niso bile identične. Stanje cest na Koroškem ni več ustrezalo času.<sup>226</sup>

Do srede 19. stoletja so se pritoževali, da so ceste poleti prašne, pozimi pa nevarne. V resnici so bile ceste slabe,

čeprav se je mitnina povečala. To je veljalo še posebej za deželne in okrajne ceste. V sedemdesetih letih 19. stoletja se je cestna mreža kar najbolj prilagodila železniškemu omrežju. Obstojele so še glavne komercialne ceste. Tako je med Št. Vidom in Beljakom peljala le še ena deželna cesta. Glavne komercialne ceste so bile: od Beljaka proti Pontafllu (Pontebbi), cesta čez Podkoren, cesta od Neumarkta do Celovca in naprej proti Ljubljani, cesta od Velikovca preko Jezerskega, cesta v Labotsko dolino, cesta od Spittala preko Katschberga.<sup>227</sup> V 80-tih letih 19. stoletja so nekatere ceste le popravljali, nekatere so prestavili, potem ko so propadli načrti za regulacijo Drave, so si prizadevali povezati svojo cestno mrežo s tržaško železnico v Ljubljani.<sup>228</sup> Gradnja železnice je sicer najprej pustila Koroško ob strani, je pa takoj učinkovala na njeno tranzitno trgovino.<sup>229</sup> Šele ko so v letu 1863 odprli progo Celovec-Maribor, se je za Koroško začela doba železnic. V naslednjih 15 letih so gradili priključke v Zgornji Avstriji, na brennersko železnico in dokončno dogradili železniško mrežo proti Pontafllu. Cesta čez Ture je bila razvrednotena, njeno delo je prevzela železnica Ture-Karavanke-Bohinj in naprej. Precejšen del prometa sta pa ponovno prevzeli predilska in podkorenska cesta.<sup>230</sup>

V začetku 20. stoletja je bilo stanje cest na Koroškem tako: ceste so se delile na državne, deželne, okrajne in občinske. Dolžina vseh cest je znašala 1749,784 km.

Državne ceste so bile dolge 596,284 km, za leto 1900 so stroški vzdrževanja znašali 520000 kron. Med državne ceste so spadale sledeče:

Celovec-Št. Vid-Breže-Puččava; Celovec-Beljak-Oberdrauburg (Gornji Dravograd); Celovec-Velikovec-Dravograd; Celovec-Ljubelj; Beljak-Pontafel (Pontabelj); Trbiž-Predel; Rikarja vas-Koren; Spittal-Katschberg; Velikovec-Jezersko; Velikovec-Grebinj-Volšperg-Št. Lenart; Volšperg-Labot.

Deželne ceste so bile dolge 716 km, okrajne 296 km, občinske pa 141,400 km. Državne ceste so bile lepe in lepo ohranjene po vsej Koroški, deželne ceste so bile dobro ohranjene le v nemškem delu dežele. Tako deželne kot tudi okrajne ceste so večkrat prizadele naravne katastrofe, posebno pogosto so bili prizadeti kraji v Ziljski dolini, Kanalski dolini in v Rožu. Železniških povezav je bilo na Koroškem precej. Glavne proge so bile dolge do 500 km, lokalne pa 59,537 km. Južna železnica je povezovala Oberdrauburg z Dravogradom in je bila dolga 186 km, pri Sinči vasi se je od glavne proge ločila stranska proti Železni Kapli, dolga je bila 17 km. Od državnih železnic je šla preko Koroške še železnica cesarjeviča Rudolfa od Puščave do Pontablja in je bila dolga 152 km. V Podkloštru se je od glavne proge odcepila stranska, ki je peljala do

218 Schluga, Der Waren und Postverkehr, str. 671

219 Paschinger, Grundzüge, str. 378

220 Schluga, Der Waren und Postverkehr, str. 669

221 Glej op. št. 218

222 Isti, str. 672

223 Glej op. št. 222

224 Hassinger, Die Verkehrsstellung, str. 266

225 Isti, str. 272-275

226 Paschinger, Grundzüge, str. 379

227 Isti, str. 381

228 Glej op. št. 227

229 Hassinger, Die Verkehrsstellung, str. 273

230 Isti, str. 276

Šmohorja pri Zilji, dolga je bila 21 km. Novejše državne železnice so bile še: Št. Vid-Področica, ki je bila dolga 55 km; Beljak-Področica, ki je bila dolga 27 km; Svetna vas-Borovlje, dolga je bila 6 km; Dravograd-Zeltweg, dolga je bila 83 km.

Za promet na Koroškem je bilo zelo pomembno tudi brodarstvo, odprtje južne železnice pa je ta način prometa uničilo. Poslej so pluli le še od Greifenburga dalje, dolžina plovnih rek pa je bila 229 km. Parniki so vozili od leta 1853 po Vrbskem jezeru in od leta 1905 po Osojskem.<sup>231</sup>

Začetek prve svetovne vojne je seveda prinesel omejitve prometa. Ko se je vojna razraščala, je v septembru 1915 c.kr. deželni predsednik na Kranjskem izdal razglas "o potovalnem prometu in izkazu". Poveljstvo jugozahodne fronte je izdalo razglas po katerem je bila ta fronta razdeljena v ožje in širše bojno območje. V ožje bojno območje so šteli na Tirolskem področje od črte Nauders, greben Centralnih Alp čez Brenner do Grossglocknerja, Koroško, Kranjsko, Primorsko in Reko z okolico. Širše bojno območje pa je obsegalo ostank jugozahodne fronte, tj. Vorarlberg, Tirolsko severno od črte Nauders, greben Centralnih Alp čez Brenner do Grossglocknerja, pa Salzburg, Štajersko, Hrvaško brez županij Požega, Virovitica, Srem. Za potovanje na ta področja ali z njih so od 10. 9. 1915 veljala posebna določila. Kot potovanje so upoštevali potovanja vseh vrst: potovanje z železnico, avtomobilom, vozovi, ladjami, peš. Na področju ožjega bojnega območja so se morali potujoči izkazati s potnim listom, ki ga je izdalo avstrijsko oziroma ogrsko skupno ministrstvo, in z dovoljenjem pristojnega poveljstva. Poleg tega so se morali potujoči izkazati še z neke vrste osebno izkaznico, ki so jo smele izdajati državne in policijske oblasti bivališča, etapna stacijska poveljstva, poveljstva žandarmerijskih postaj, zaupniki, ki jih je določila politična

oblast po občinah prav v ta namen. Dovoljenja za potovanje so smele izdajati državne politične ali policijske oblasti bivališča v dogovoru z vojaškim poveljstvom, višja poveljstva po dogovoru z državno politično ali policijsko oblastjo. Armadna etapna poveljstva pa so imela pravico odrediti vse poostitve, ki so se jim zdele umestne, vendar pa so se skušali ogibati ukrepov, ki bi motili enotnost teh določil za vse jugozapadno bojišče. Ti predpisi niso veljali za državne, dvorne in železniške uslužbenke, ki so se lahko izkazali z legitimacijo v kateri so imeli fotografijo in lastnoročni podpis. V širšem bojnem območju so bile razmere nekoliko manj ostre. Na to območje so lahko stopile osebe s potnim listom, ki pa je veljal le tri mesece.<sup>232</sup>

Tudi na področju cestne gradnje je prva svetovna vojna prinesla marsikaj novega in neprijetnega. Med vsemi vojaškimi cestami, ki so jih zgradili na našem področju, je prav gotovo najbolj znamenita cesta na Vršič. Dolina Trente je bila povezana s Kranjsko Goro, vendar pa so bile to le pastirske steze. Ko je začela rasti vojna napetost, je vojska pot čez Vršič začela širiti (leta 1909), da bi lahko po njej prevažali topove. Ko je leta 1915 Italija stopila v vojno na strani antante, je Kranjska Gora spadala v ožje vojne področje, poveljstvo avstro-ogrske vojske pa je začelo širiti in urejati cesto čez Vršič. To so delali najprej primorski begunci, nato pa ruski vojni ujetniki. Cesta je potekala po dolini reke Pišence, preko Vršiča v dolino Soče. Vzporedno so gradili tudi žičnico s kranjskogorske železniške postaje do Vršiča. Cesta je bila dolga 24 km in je imela 50 ovinkov. Plaz, ki je 12. 3. 1916 zasul taborišče ruskih vojnih ujetnikov, je dokazal, da pozimi prehod preko Vršiča ni varen. Zato so v letu 1916 zgradili cesto preko Solne glave, ki se je od ceste čez sedlo odcepila na Starem tamarju. Bila je speljana po desnem bregu hudournika v serpentinah preko Solne glave, kjer sedaj stoji Poštarski dom, ponovno se je priključila cesti čez sedlo na Veliki planini. Sedaj je ta cesta razpadla.<sup>233</sup>

231 Matko Potočnik, Vojvodina Koroška, I. zvezek, Ljubljana 1909, str. 141-141

232 LGBI, 1915, št. 29

233 Ivan Arih, Gradnja ceste preko Vršiča v času prve svetovne vojne. - Železar, Jesenice 1975, št. 4 (30. 1. 1975), št. 5 (6. 2. 1975)

# Železniške dovozne ceste

Razmah železniške mreže na Kranjskem je prinesel vrsto novosti, pa tudi obveznosti. Potrebno je bilo uskladiti cestno in železniško omrežje. Ena od oblik takega povezovanja so bile železniške dovozne ceste. To so bile ceste, ki so vodile iz kraja do kolodvora, ki je bil praviloma bolj ali manj odmaknjen od naselja. Bile so nujne za razvoj in razmah prometa po železnici, na drugi strani pa tudi za razvoj industrije v posameznih področjih. Vendar pa v pogodbah železniških družb, vsaj v začetku, o takih cestah praviloma ni govora. Do državnih železnic je te ceste gradila država in jih tudi vzdrževala, ko pa so nekatere železnice prešle v privatne roke, se je država odrekla temu vzdrževanju. O železniških dovoznih cestah tudi ni govora v cestnem zakonu za Kranjsko. Ceste ob južni železnici npr. niso navedene v razpisu za cestno gradnjo. To pomanjkljivost je najprej opazilo železniško gospodarstvo in tako se je vodstvo Rudolfove železnice obrnilo za mnenje na kranjski deželni odbor, ki je odgovoril, da bi bilo najbolj elegantno, če bi obstojal deželni zakon, ki bi zadevo uredil. Železniško podjetje naj bi sklenilo pogodbo s tistimi občinami, na ozemlju katerih bodo postaje; tako bi občine prevzele gradnjo teh cest. Občine pa niso čutile nobenega posebnega nagnjenja do tega, da bi prevzemale gradnjo dovoznih cest do postaj. Tako je pri južni železnici morala prevzeti gradnjo dovoznih cest do postaj država, ki pa je nato skušala izterjati povračilo. Na Štajerskem so bile železniške dovozne ceste v Špilju, Pesnici in Mariboru. Spadale so med državne ceste.<sup>234</sup> V letu 1871 se je problem dovoznih cest pojavil ob trbiški železnici na vsem področju od Bele Peči do Vižmarij. Cena za te ceste je bila preračunana na 15321 gld. Ceste naj bi gradili v naslednjih krajih: Vižmarje, Medvode, Loka, Kranj, Radovljica, Lesce, Jesenice, Dovje, Kranjska Gora, Rateče proti Beli Peči in Rateče proti kraju Rateče. Na tekoč seženj (1,896 m) je prišlo tako 15 gld in 27 kr. Od tega je bilo predvideno za odkup zemljišča po 2 gld in 31 kr, čisti gradbeni stroški bi bili torej 12 gld in 94 kr na tekoči seženj. Deželnemu odboru se je to zdelo predrago. Odborniki so menili, da bi pri gradnji morala pomagati tudi industrija, ki bo imela od tega koristi (tako podjetje v Beli Peči kot tudi Ruardova železarna na Jesenicah). Po prerekanju so najprej zbili prvotno preračunano ceno na 6665 gld tako, da so opustili kamnito podlago pri dovoznih cestah na Dovjem, v Kranjski Gori in v Ratečah, pač pa je bilo predvideno, da bo zato potrebno več posipanja. Cestni odsek je končno priznal, da so razlogi za gradnjo dovoznih cest upravičeni, vendar pa ni želel, da bi tak način dela postal praksa. Pozval je vlado, naj v bodoče ob podeljevanju koncesij za železnice na

Kranjskem upošteva tudi dovozne ceste h kolodvorom, ne pa da stroške zanje prepusti cestnemu odseku, kot v tem primeru. Ruardovo podjetje na Jesenicah se je tudi branilo karkoli prispevati za dovozne ceste.<sup>235</sup> Podoben spor med cestnim odborom in železniškim podjetjem ali pa kar podjetnikom, ki je gradil določen železniški odsek, je nastal tudi pri gradnji bohinjske železnice. Tu je okrajni cestni odbor Bled zahteval od podjetnika G.pl. Ceconija naj prispeva k popravilom okrajne ceste od blejskega savskega mostu do Bohinjske Bistrice ter za cesto od Laškega Rovta do Bohinjske Bistrice, ker sta bili ti dve cesti v letih 1901-1903 prekomerno obremenjeni zaradi dovoza materiala za gradnjo proge. Podjetnik je to odklonil. Proti istemu podjetniku je nastopil tudi škojfeloški cestni okraj. Za gradnjo železnice v Baški grapi so namreč uporabljali kamen, ki so ga lomili v Kamnitniku pri Škofji Loki. Material so prevažali po poti od škojfeloškega kolodvora po Selški dolini do Železnikov čez Zali Log do Podrošta. Večja obremenitev te ceste je bila v letih 1901-1903. Cestni okraj je predložil višje stroške vzdrževanja te ceste ter od podjetij Gross in družabniki ter od podjetij G.pl. Ceconi ter Redlich & Berger zahteval primerno povračilo škode.<sup>236</sup> Spor s temi podjetniki se je vlekel še v leto 1910.

V letu 1872 je cesar potrdil zakon o gradnji in vzdrževanju železniških dovoznih cest h kolodvorom in postajališčem. Veljal je za vso Kranjsko. Določal je komisijo, ki naj najprej preveri potrebnost take ceste. V tej komisiji so morali biti zastopani tudi predstavniki deželnega odbora. Če se o kakšni dovozni cesti niso mogli sporazumeti, potem je obveljalo, naj tako cesto zgradijo sklad vse dežele, okraj, v katerega spada ta cesta, in železniško podjetje - vsak enak del. Če je bil kolodvor postavljen tako, da je bil splošno uporaben za več okrajev, potem je lahko deželni odbor razsodil, kako si bodo delili 2/3 stroškov, ki prideta na deželo in skladni okraj, oziroma, kolikšen delež bodo prispevali ostali kraji, ki bodo imeli koristi od kolodvora. Če dosedanje dovozne ceste niso bile zgrajene po predpisih, je popravljalna dela, ki so bila potrebna, šteti za nova dela. Deželni odbor naj odloča o tem,

234 Glej op. št. 123

235 Obravnave, 14. 9.-14. 10. 1871, 7. seja, 4. 10. 1871, str. 34

8. seja, 7. 10. 1871, str. 38

10. seja, 14. 10. 1871, str. 51

Priloga 30, str. 415-416

Priloga 54, str. 591

236 Obravnave, 25. 10. 1905-29. 12. 1907, Letno poročilo, Občila, str. 112, 116, 118

kako naj delo poteka in to sporoči cestnemu odboru, na zemlji katerega gradijo dovozno cesto. Skrb za dovozne ceste naj pripada cestnim odborom tistih skladovnih okrajev, kjer teče cesta, držati pa se je treba zakona o skladnih cestah. Pri takih dovoznih cestah, kjer plačujeta tudi deželni sklad (Landesfond) in železniško podjetje, imata tudi ta dva pravico do svojih zastopnikov v cestnem odboru in imata tudi glasovalno pravico. Politično vodstvo je moralo podpirati cestne odbore tam, kjer je bilo to potrebno. Kadar pa so bili kolodvor, postajališče ali sprejemna postaja postavljeni tako, da so imele od tega koristi le nekatere občine ali pa posamezniki, tedaj so morali dovozno cesto narediti in vzdrževati le tisti, ki so jo rabili.<sup>237</sup> Ko je bil zakon potrjen in sprejet, je deželni odbor želel od deželnega predsedništva ukaze, da bi okrajni cestni odbori pri obeh takratnih železnicah na Kranjskem prevzeli te ceste in bi bil v odboru tudi zastopnik deželnega odbora in zastopnik železnice.<sup>238</sup>

#### *Trbiška državna proga Vižmarje-Bela Peč*

V letu 1875 so bile dovozne ceste na trbiški državni progi Vižmarje-Bela Peč sprejete. Stroški popravila in vzdrževanja so se razdelili med deželni sklad, skladovne okraje in železnico. Izjema je bilo le Dvoje-Mojstrana, kjer so bile potrebne spremembe, ki bi bile v korist Mojstrane, kar pa bi morali plačati prebivalci sami. V letu 1878 dovozne ceste še marsikje niso bile zgrajene. Karl Luckmann je zato predlagal naj se uredi še preostanek dovoznih cest. Deželnemu odboru pa je bilo treba naročiti, naj izpelje dograditev še preostalih dovoznih cest, kajti železnica je obstojala že 8 let.<sup>239</sup>

Vižmarje. Dovožna cesta k postaji Vižmarje je bila grajena le za pešce in lahke vozove, široka je bila 2,85 m. Ta širina pa ni ustrezala vse večjemu prometu s težkimi vozovi. Cesto je bilo treba razširiti, stroški so bili preračunani na 1776 gld in 38 kr. Vsi so se strinjali, da je treba cesto razširiti, stroške pa si bodo razdelili: 1/3 ravnateljstvo c.kr. državnih železnic, 1/3 deželni sklad, 1/3 okrajni cestni sklad skladovnega okraja Ljubljana.<sup>240</sup> Pred koncem leta 1897 je bila cesta narejena na novo.<sup>241</sup>

Medvode. V letu 1874 je k postaji v Medvodah vodila le stara poljska pot, ki je ni hotel nihče vzdrževati. Nad to kratko a zelo slabo potjo so se vsi le pritoževali. Ko je bil sprejet deželni zakon o gradnji in vzdrževanju dovoznih cest, so sklenili urediti dovozno pot, ki se bo ocepila od državne ceste proti Kranju pri mostu čez Soro in peljala h kolodvoru v Medvodah. Glede vzdrževanja te ceste so sprejeli sklep, da bo papirniška družba Leykam-Vevče prevzela cesto v popolno vzdrževanje. Cesta je bila grajena tako, kot je predpisoval zakon za gradnjo okrajnih cest. Gradili so jo pod nadzorstvom okrajnega cestnega odbora za Ljubljano okolico, široka je bila 6,5 m, stroški so bili preračunani na 685 gld, dela so oddali na akord za 600 gld. Cesta je bila dograjena leta 1889.<sup>242</sup>

Škofja Loka. Leta 1875 se je starološki župan pritoževal zaradi obveznosti, ki jih ima občina Stara Loka zaradi vzdrževanja dovozne ceste h kolodvoru. Menil je, da imajo v občini že tako v oskrbi dovolj drugih cest. To cesto naj vzdržujejo tudi druge občine in podobčine, ki imajo od nje tudi koristi. Komisija je bila mnenja, da bi bilo prav, če bi predstavili del cestne trase Loka-Trata tako, da bi opustili dotedanje traso, ki je bila narejena leta 1872. V letu 1877 so

odkupili zemljišče, ki je bilo potrebno za prestavitev ceste. Zanj so plačali 300 gld in 23 kr. Cesto so res prestavili in jo skrajšali za 60 sežnjev (113,76 m). Za delo so si zagotovili 350 gld iz deželnega sklada.<sup>243</sup>

Kranj. Dovožno cesto od državne ceste do kolodvora je najprej napravil posestnik Leopold Jugovic na lastne stroške. Po mnenju komisije je bila cesta potrebna trdnejše podlage, potrebno jo je bilo zravnati in napraviti tudi pešpot. Stroški za ta dela so bili preračunani na 624 gld, od tega je bilo treba plačati za zemljišče 330 gld. Te stroške bi morali enakomerno nositi dežela, sklad in železnica. Okrajnemu cestnemu odboru v Kranju je bila obljubljena pomoč za kritje 1/3 stroškov iz deželnega zaklada. Na javni dražbi so dela oddali za 609 gld, tu pa ni bila upoštevana cena za odkup zemljišča. Deželna tretjina je tudi prispela, kot je bilo predvideno. Cesto so dodelali aprila 1875 in je dobro prestala kolavdacijo, ki jo je vodil c.kr. inženir Grimm. Zato so podjetniku Jakobu Sajovicu, ki je gradil to cesto, izplačali 203 gld, kot je bilo z zakonom predvideno. Za gradnjo te nove ceste so odkupili 298,64 kvadratnih sežnjev (1074,20 m<sup>2</sup>) zemlje po 88 kr za kvadratni seženj. Del teh stroškov je morala kriti tudi dežela.<sup>244</sup> Podnart. Cesta, ki je povezovala kraj s kolodvorom, je bila le zasilna, zato jo je bilo treba urediti tako, da bi lahko veljala za dovozno pot. Stroški za to delo so bili preračunani na 431 gld in 15 kr. To je bilo leta 1875, cesta je bila gotova leta 1878 in je stala 1097 gld in 70 kr. Odškodnino za zemljišče, ki v to ceno ni bila všteta, je plačala železnica.<sup>245</sup>

Lesce. V letu 1875 je bila dovozna pot že narejena, potrebna je bila le še uvrstitev in vzdrževanje. Tudi to je bila le občinska pot, ki jo je bilo potrebno razširiti na 15 čevljev (4,74 m). Pozimi 1881/82 so dogradili dovozno cesto proti kolodvoru. Šla je od Lesc, oziroma od okrajne ceste iz Radovljice, ki gre skozi Lesce in Bled proti kolodvoru. Stroški so bili 697 gld in 90 kr. Zaradi gradnje te železniške dovozne poti se je povečal tovorni promet in so zrasli stroški za vzdrževanje deželne ceste od Lesc do blejskega savskega mostu ter stroški za vzdrževanje dovozne ceste k železniški postaji v Lescah. Od podjetja G.pl. Ceconi so zahtevali, da

237 Obravnave, 5. 11.-7. 12. 1872, 10. seja, 6. 12. 1872, str. 121  
Priloga 52, str. 526-527

238 Obravnave, 15. 9. 1874-16. 10. 1874, Priloga 16, str. 92-95

239 Obravnave, 12. 9.-16. 10. 1878, 14. seja, 16. 10. 1878, str. 317, 320

240 Obravnave, 28. 12. 1897-28. 12. 1898, Letno poročilo, Občila, str. 118

241 Obravnave, 28. 12. 1898-16. 5. 1899, Letno poročilo, Občila, str. 134

242 Obravnave, 10. 10.-23. 11. 1889, Letno poročilo, Občila, str. 118, 120  
10. seja, 8. 11. 1889, str. 203

Obravnave, 14. 10.-25. 11. 1890, Letno poročilo, Občila, str. 100

Obravnave, 3. 3.-9. 4. 1892, Letno poročilo, Občila, str. 162

243 Obravnave, 5. 11.-7. 12. 1872, 10. seja, 6. 12. 1872, str. 121

Priloga 57, str. 541-543

Obravnave, 8. 4. 1875-14. 5. 1875, 3. seja, 19. 4. 1875, str. 15

11. seja, 12. 5. 1875, str. 160-162

Priloga 14, str. 130

Obravnave, 5. 4.-21. 4. 1877, Priloga 34, str. 280

244 Obravnave, 8. 4. 1875-14. 5. 1875, Priloga 14, str. 130

Obravnave, 7. 3. 1876-11. 4. 1876, Priloga 19, str. 148

245 Obravnave, 8. 4. 1875-14. 5. 1875, Priloga 14, str. 130

Obravnave, 12. 9.-16. 10. 1878, Priloga 81, str. 479

Obravnave, 24. 9.-22. 10. 1881, 11. seja, 20. 10. 1881, str. 215

Obravnave, 25. 11. 1885-23. 1. 1886, Letno poročilo, Občila, str. 84

19. seja, 22. 1. 1886, str. 386

Obravnave, 9. 12. 1886-24. 1. 1887, Letno poročilo, Občila, str. 66

Obravnave, 3. 3.-9. 4. 1892, Letno poročilo, Občila str. 142

prispeva znesek 1558 kr in 67 vinarjev zaradi večjih stroškov za vzdrževanje.<sup>246</sup>

Radovljica. V letu 1882 je občina Radovljica naslovlila na deželni odbor prošnjo, da bi bilo tudi v Radovljici postajališče. Deželni odbor je prošnjo sprejel ter jo dodatno izpopolnil s tem, da je Radovljica tudi pomembno prometno križišče, da torej tako postajališče potrebuje. Občina je v svoji peticiji obljubila, da bo dovozno cesto k postajališču sama uredila in jo tudi sama vzdrževala.<sup>247</sup>

Jesenice. Tu so bili mnenja, da bo občinska pot zadostovala tudi za dovozno pot, le posuti in razširiti jo je potrebno. Široka je bila 10 čevljev (3,16 m), potrebno pa je bilo 15 čevljev (4,74 m) širine.<sup>248</sup>

Dovje. V letu 1875 je okrajni inženir iz Kranja preračunal stroške za ureditev dovozne ceste na 1272 gld in 79 kr. Ta proračun je komisija sprejela, ugovarjal je le zastopnik Kranjske obrtne družbe in pa predstavnik iz Mojstrane. Leta 1878 je občina Dovje izdelala nov načrt za gradnjo dovozne ceste. Predvideno je bilo, da bo gradnja stala 3807 gld in 83 kr:

- |  |                   |
|--|-------------------|
| 1. za zidanje in razstreljevanje       | 1515 gld          |
| 2. vožnje, pomoč pri delu in materialu | 1844 gld in 33 kr |
| 3. odkup zemljišč                      | 448 gld in 50 kr  |

Občina Dovje bi morala kriti stroške pod točko 2, Kranjska obrtna družba bi za kritje stroškov pod točkama 1 in 3 prostovoljno prispevala 300 gld, ostanek stroškov pa bi bilo treba razdeliti med tri po zakonu določene člane. Na vsakega bi prišlo po 554 gld in 50 kr. Tega zneska ne bi smeli prekoračiti, tudi če bi se pokazalo, da bodo stroški večji. Zgrajeno cesto bi potem vzdrževala občina. Delala bi jo dovška občina pod nadzorstvom kranjskogorskega okrajnega cestnega odbora. Leta 1880 so govorili o tem, da se od leta 1878 stvari niso bistveno spremenile, in zato zahtevali, da se gradnja pospeši. Kranjskogorski cestni okraj pa je opozarjal tudi na to, da visoka Sava odnaša del ceste, ki jo nameravajo zgraditi, zato je predlagal, da zgradijo tisto smer dovozne ceste, ki je bila predvidena prvotno. Leta 1881 je bilo dokončno jasno, da se ceste ne bo dalo zgraditi tam, kjer sta to zahtevali občini Dovje in Mojstrana. Obveljala je smer, ki jo je že sprva predlagala železnica. To je bila najkrajša in najcenejša zveza med kolodvorom in državno podkorensko cesto. Kranjskogorski cestni odbor je bil zadolžen, da odda cesto v delo. Na dražbi so prvotne stroške 977 gld in 10 kr zbili na 630 gld. Pri natančnejšem pregledu načrta pa se je pokazalo, da bo treba posekati en jesen, prestaviti kozolec in narediti mostiček na zemljišče, ki ga je cesta presekala. Te stroške bi lahko krili iz zneska, ki so ga pridobili pri dražbi. Skupni stroški so se delili na tretjine med kranjsko deželo, Rudolfovo železnico in okrajnim cestnim odborom. Spor med željami občin Dovje in Mojstrana ter idejo za povezavo kolodvora in podkorenske državne ceste se je končal tako, da so leta 1882 dodelali cesto po krajši varianti, skupni stroški pa so znašali 1276 gld in 80 kr.<sup>249</sup>

Kranjska Gora. V letu 1875 je vzdrževanje te dovozne ceste znašalo 636 gld in 41 kr. Vzdrževati in popravljati bi jo morala radovljiški in kranjskogorski cestni okraj. V letu 1878 so v kranjskem deželnem zboru sprožili vprašanje, zakaj je ta cesta tako draga in zakaj je njena gradnja tako počasna. Leta 1880 je bila cesta končana, ob kolavdaciji je stala 900 gld in 5 kr. Za odkup zemljišča je šlo 557 gld 91 in 1/2 kr, za gradnjo ceste je šlo 314 gld in 50 kr, za komisijske

stroške 27 gld in 67 1/2 kr. Deželni zaklad je moral plačati tretjino, to je 300 gld.<sup>250</sup>

Bela Peč. Prošnje za gradnjo dovozne poti so se začele v letu 1871 in so se ponavljale do vključno leta 1874. Tu so se pokazale tipične razmere, ko je ena občina želela dovozno cesto čim bliže, druga pa je bila proti. Obrtniki in posestniki v Beli Peči so zahtevali takojšnjo zgraditev dovozne ceste v Rateče. O obeh predvidenih smereh so razpravljali v letu 1874, leta 1875 pa so se odločili, da se pot, ki je bliže Ratečam popravi in uredi kot dovozna pot. Stroški so bili preračunani na 1320 gld in 3 kr. Leta 1878 je kranjski deželni zbor zahteval pojasnilo in natančnejši načrt glede dovozne ceste, predvsem zaradi velikih stroškov (to vprašanje so postavili hkrati z vprašanjem počasnosti pri kranjskogorski dovozni cesti). V aprilu 1879 so cesto končno začeli graditi, končana je bila novembra istega leta in tudi kolavdirana. Stala je 1633 gld.<sup>251</sup>

### Južna železnica

Na področju južne železnice, ki se je delila v dva kraka, so bile tudi potrebne dovozne ceste.

Krak Št. Peter-Raka. Na tem predelu sta bili potrebni dve dovozni cesti.

- 246 Obravnave, 8. 4. 1875-14. 5. 1875, Priloga 14, str. 130  
Obravnave, 4. 9.-9. 10. 1882, Letno poročilo, Občila, str. 96  
Obravnave, 25. 11. 1885-23. 1. 1886, Letno poročilo, Občila, str. 84  
Obravnave, 9. 12. 1886-24. 1. 1887, Letno poročilo, Občila, str. 66  
Obravnave, 10. 9.-22. 10. 1888, Letno poročilo, Občila, str. 96  
Obravnave, 10. 10.-23. 11. 1889, Letno poročilo, Občila, str. 100  
Obravnave, 14. 10.-25. 11. 1890, Letno poročilo, Občila, str. 108  
Obravnave, 3. 3.-9. 4. 1892, Letno poročilo, Občila, str. 142  
Obravnave, 28. 12. 1893-17. 2. 1894, Letno poročilo, Občila, str. 148  
Obravnave, 28. 12. 1895-11. 7. 1896, Letno poročilo, Občila, str. 158
- 247 Obravnave, 4. 9.-9. 10. 1882, Letno poročilo, Občila, str. 96
- 248 Obravnave, 8. 4. 1875-14. 5. 1875, Priloga 14, str. 130
- 249 Obravnave, 8. 4. 1875-14. 5. 1875, Priloga 14, str. 130  
Obravnave, 12. 9.-16. 10. 1878, Priloga 81, str. 479  
Obravnave, 8. 6.-13. 7. 1880, Priloga 23, str. 276/b  
12. seja, 10. 7. 1880, str. 223  
Priloga 78, str. 762  
Obravnave, 24. 9.-22. 10. 1881, 13. seja, 13. 7. 1880  
Priloga 18, str. 296 in 298  
7. seja, 13. 10. 1881, str. 114  
Priloga 48, str. 568  
11. seja, 20. 10. 1881  
Obravnave, 4. 9.-9. 10. 1882, Letno poročilo, Občila, str. 96
- 250 Obravnave, 8. 4. 1875-14. 5. 1875, Priloga 14, str. 130  
Obravnave, 12. 9.-16. 10. 1878, Priloga 81, str. 479  
Obravnave, 8. 6.-13. 7. 1880, Priloga 23, str. 276/b  
Obravnave, 24. 9.-22. 10. 1881, Priloga 18, str. 308  
7. seja, 13. 10. 1881, str. 114  
Priloga 48, str. 568  
11. seja, 20. 10. 1881, str. 215
- 251 Obravnave, 14. 9.-14. 10. 1871, 8. seja, 7. 10. 1871, str. 38  
10. seja, 14. 10. 1871, str. 51  
Priloga 54, str. 591  
Obravnave, 15. 9. 1874-16. 10. 1874, 8. seja, 8. 10. 1874, str. 66  
12. seja, 16. 10. 1874, str. 200  
Obravnave, 8. 4. 1875-14. 5. 1875, Priloga 14, str. 130  
Obravnave, 24. 9.-22. 10. 1881, Priloga 18, str. 296  
Obravnave, 8. 6.-13. 7. 1880, Priloga 23, str. 276/b  
Obravnave, 25. 10. 1905-29. 12. 1907, Letno poročilo 1905, Občila, str. 126  
Letno poročilo 1907, Občila, str. 146

Dovozna cesta v Kilovče. Leta 1875 so sklenili, da morajo za vzdrževanje te dovozne ceste skrbeti enakomerno dežela, skladni okraj in južna železnica. Leta 1877 so to dovozno cesto uredili, vodstvo južne železnice pa je v ta namen podarilo 200 gld. Ko se je pokazalo, da je 560 sežnjev (1061 m) dolga pot dobro urejena, so denar razdelili med naslednje občine: Bitnje 55 gld, Kilovče 54 gld, Prem 45 gld, Smerje 20 gld, Janezovo (Janežovo) Brdo 8 gld, mlinar Valenčič 8 gld. Vsi ti so morali tudi naprej skrbeti za to dovozno cesto in jo vzdrževati.<sup>252</sup>

Dovozna cesta Trnovo-Bistrica. V letu 1875 je bilo sklenjeno, da mora južna železnica vzdrževati del te ceste. Njen je bil tisti del, ki je šel mimo železniškega poslopja v dolžini 243 sežnjev (460,7 m); prav tako je morala vzdrževati in čistiti tisti del ceste, ki je šel vstric z železnico od konca kolodvora do bistriške občinske poti, to je bilo 186 sežnjev (352,6 m). Na nasprotni strani sta morala vzdrževati oba dela, ki sta se držala kastavske skladovne ceste v dolžini 32 sežnjev, (60,6 m) kastavski in bistriški cestni okraj v enakih delih. Vzdrževanje te ceste je bilo precej težavno. Leta 1880 so zahtevali, da se gradnja te dovozne ceste konča.<sup>253</sup>

Krak Ljubljana-Trst. V letu 1875 je bilo sklenjeno, da se dovozni cesti v Postojni in Logatcu, ki sta bili do tedaj državni, predata v vzdrževanje okrajnima cestnima odboroma. Postojnska dovozna cesta je bila državna, ker je pomenila pomembno povezavo med kolodvorom in državno cesto Ljubljana-Trst (Gorica). Kranjski deželni zbor je bil prepričan, da take ceste ni mogoče kar čez noč naprtiti okrajnemu cestnemu odboru, podobno mnenje je veljalo tudi za logaško dovozno cesto. Obe sta bili povezavi z državno cesto in ne s kakšno cesto nižjega ranga. Vendar sta leta 1876 obe cesti, kljub ugovorom, z ukazom prešli v oskrbo okrajnih cestnih odborov v Logatcu in v Postojni. Leta 1879 so ponovno govorili o dovozni cesti h kolodvoru v Postojni, tokrat je šlo za vzdrževalne stroške, ki so znašali 93 gld in 58 kr in so od tega porabili 40 gld in 30 kr za nasad drevja in kidanje snega. Teh stroškov pa deželni zaklad ni priznal in je plačal le tretjino ostalih stroškov.<sup>254</sup>

V začetku 20. stoletja so zgradili še dovozno cesto do privatne postaje na Verdu. Leta 1906 je bilo odobreno privatno postajališče in nakladališče Verd. Treba je bilo zgraditi tudi dovozno cesto. Stroške so si razdelili tako: zgornji del dovozne ceste je plačala južna železnica, spodnji del pa ostali tako, kot je bil običaj. Ker so bili ti pogoji izpolnjeni, je dela prevzel podjetnik Josip Lončarič iz Ljubljane za pavšalno vsoto 40000 kron. Leta 1908 je bila cesta končana in kolavdirana. Ker je bil projekt narejen pomanjkljivo, so podjetniku priznali še za 5000 kron stroškov. Celotni stroški so znašali 45872 kron.<sup>255</sup>

### *Dolenjska železnica*

Po zakonu iz leta 1874 o gradnji in vzdrževanju dovoznih cest h kolodvorom in postajališčem, je c.kr. železniško stavbno podjetje izročilo deželnemu odboru izdelane projekte za dovozne ceste k postajam proge Ljubljana-Grosuplje-Kočevje. Deželni odbor c.kr. vlade je določil komisijo, ki je pregledala načrte dovoznih cest k postajam Ljubljana, Škofljica, Šmarje-Sap, Grosuplje, Čušperk. Izgradnjo teh dovoznih cest so prepustili podjetnikoma bratoma Redlich & Berger pod vodstvom in nadzorstvom c.kr. železniškega

stavbnega vodstva.<sup>256</sup> Za dovozne ceste k postajam Velike Lašče, Ortnek, Ribnica, Kočevje pa je razpisalo ponudbo okrajno glavarstvo Kočevje. Za gradnjo teh cest so prispevali dežela Kranjska, okrajni cestni sklad, Ribnica in Kočevje ter podjetje dolenjskih železnic. Okrajna cestna odbora Velike Lašče in Ribnica pa sta se branila sodelovati. Zato je deželni odbor sklenil, da se bo dovozna cesta v Ribnici ločila v dva dela. Za cesto od postaje do poti bodo morali plačevati vsi zadoženi (dežela, cestni okraj Ribnica, železnica). Za drugi del ceste od poti do povezave z deželno cesto v Ribnico pa bo deželni odbor določil dva sklada: za stroške projekta in gradnje na eni in za stroške odkupa zemljišča na drugi strani. Za prve stroške bodo morali prispevati že zgoraj imenovani, za odkup zemljišča pa dežela Kranjska, trg Ribnica in podjetje dolenjskih železnic.

Tudi dovozna cesta v Velikih Laščah se je delila v dva dela. Prvi del je bil dolg 420 metrov in je bil povezava postaje s t.i. staro rimsko cesto. Te stroške so prevzeli dežela, velikolaški cestni okraj in podjetje dolenjskih železnic. Drugi del ceste je bil dolg 806 m, povezal se je s prvo cesto za t.i. staro rimsko cesto. Stroške te gradnje pa so si delili dežela, podjetje dolenjskih železnic in kraj Velike Lašče. Postaja je bila postavljena tam, kjer je to zahteval krajevni zastop

252 Obravnave, 8. 4. 1875-14. 5. 1875, Priloga 14, str. 128  
Obravnave, 12. 9.-16. 10. 1878, Priloga 81, str. 476

253 Obravnave, 8. 4. 1875-14. 5. 1875, Priloga 14, str. 128  
Obravnave, 7. 3. 1876-11. 4. 1876, Priloga 19, str. 148

Obravnave, 5. 4.-21. 4. 1877, Priloga 34, str. 282

Obravnave, 12. 9.-16. 10. 1878, Priloga 81, str. 479

Obravnave, 8. 6.-13. 7. 1880, Priloga 23, str. 276/b

Obravnave, 24. 9.-22. 10. 1881, Priloga 18, str. 296, 7. seja, 31. 10. 1881, str. 114

Priloga 48, str. 568

Obravnave, 25. 6.-20. 10. 1883, Letno poročilo, Občila, str. 82

Obravnave, 9. 9.-18. 10. 1884, Letno poročilo, Občila, str. 58

Obravnave, 25. 11. 1885-23. 1. 1886, Letno poročilo, Občila, str. 70  
19. seja, 22. 1. 1886, str. 386-388

Obravnave, 9. 12. 1886-24. 1. 1887, Letno poročilo, Občila, str. 52

Obravnave, 10. 9.-22. 10. 1888, Letno poročilo, Občila, str. 86

Obravnave, 10. 10.-23. 11. 1889, Letno poročilo, Občila, str. 86

Obravnave, 14. 10.-25. 11. 1890, Letno poročilo, Občila, str. 96

Obravnave, 3. 3.-9. 4. 1892, Letno poročilo, Občila, str. 126

Obravnave, 28. 12. 1893-17. 2. 1894, Letno poročilo, Občila, str. 122

Obravnave, 28. 12. 1895-11. 7. 1896, Letno poročilo, Občila, str. 126

Obravnave, 18. 12. 1896-6. 3. 1897, Letno poročilo, Občila, str. 142

254 Obravnave, 15. 9. 1874-16. 10. 1874, 6. seja, 30. 9. 1874, str. 315-317  
11. seja, 15. 10. 1874, str. 377

Obravnave, 7. 3. 1876-11. 4. 1876, Priloga 19, str. 166

Obravnave, 8. 6.-13. 7. 1880, Priloga 23, str. 276

Obravnave, 4. 9.-9. 10. 1882, Letno poročilo, Občila, str. 96

Obravnave, 25. 11. 1885-23. 1. 1886, 19. seja, 22. 1. 1886, str. 386-388  
Letno poročilo, Občila, str. 66

Obravnave, 9. 12. 1886-24. 1. 1887, Letno poročilo, Občila, str. 52

Obravnave, 19. 9.-22. 10. 1888, Letno poročilo, Občila, str. 84

Obravnave, 10. 10.-23. 11. 1889, Letno poročilo, Občila, str. 86

Obravnave, 14. 10.-25. 11. 1890, Letno poročilo, Občila, str. 94

Obravnave, 3. 3.-9. 4. 1892, Letno poročilo, Občila, str. 120

Obravnave, 9. 9. 1892-13. 5. 1893, Letno poročilo, Občila, str. 142

Obravnave, 28. 12. 1893-17. 2. 1894, Letno poročilo, Občila, str. 144  
in str. 146

Obravnave, 28. 12. 1894-16. 2. 1895, Letno poročilo, Občila, str. 168

Obravnave, 28. 12. 1896-6. 3. 1897, Letno poročilo, Občila, str. 174

255 Obravnave, 27. 3. 1908-29. 10. 1910, Letno poročilo, Občila, str. 184

256 Obravnave, 28. 12. 1893-17. 2. 1894, Letno poročilo, Občila, str. 162-169

Obravnave, 28. 12. 1895-11. 7. 1896, Letno poročilo, Občila, str. 176

Velike Lašče, projektirana je bila v Retjah na deželni cesti, tako ni bila potrebna dovozna cesta in tudi drugim krajem je tako bolj ustrezalo. Ti sklepi so bili potrjeni 15. 4. 1893. Gradnjo ceste št. 1 v Velikih Laščah in gradnjo ceste št. 1 v Ribnici ter dovozne ceste v Kočevju sta prevzela brata Redlich & Berger, dovozna cesta v Ortneku pa je pripadala c.kr. železniškemu stavbnemu uradu. Cesta št. 2 v Ribnici je pripadla tamkajšnji trški občini Ribnica, priprava ceste št. 2 v Velikih Laščah pa je pripadla občini Velike Lašče za deleža dežele in podjetja dolenskih železnic, to je 2829 gld. Razen te ceste, so bile vse ostale pravočasno narejene.<sup>257</sup>

Krak Grosuplje-Novovo mesto-Straža je imel dovozne ceste do naslednjih postaj: Višnja Gora, Stična, Velika Loka, Trebnje, Mirna Peč, Novo mesto. Glede gradnje teh cest je bilo sklenjeno, da je zaradi narave dela nujno, da se dela na železnici in dovoznih cestah začnejo hkrati. Pri tej gradnji ni bilo potrebno razlašanje zemljiških posestnikov. Obravnave so potekale na osnovi projektov, ki jih je izdelalo c.kr. železniško stavbno vodstvo ob prisotnosti ostalih, namreč zastopnika podjetnikov dolenskih železnic, zastopnikov udeleženih okrajnih cestnih odborov Stična, Trebnje, Novo mesto. V letu 1893 so poročali, da so dovozne ceste k postajam Velike Lašče (cesta št. 2), Višnja Gora, Stična, Velika Loka, Trebnje, Mirna Peč, Novo mesto, Straža kolavdirane in izročene prometu. V letu 1898 je županstvo občine Polica in Grosuplje prosilo za prispevek za gradnjo ceste iz Perovega do postaje Grosuplje. Posestniki občine Polica v litijskem okraju in posestniki iz vasi Perovo, Mala in Velika Stara vas, Zgornja in Spodnja Duplica, Gradišče v občini Grosuplje so prosili za to dovozno cesto. O gradnji pa je moral odločiti deželni odbor.<sup>258</sup>

Stroški za dovozne ceste na progi Ljubljana-Grosuplje-Kočevje so bili:

Ljubljana. Spadala je v cestni okraj pomerij mesta Ljubljana. Strošek je bil 2710 gld in 84 kr, dela pa so bila oddana podjetnikoma Redlich & Berger za 2130 gld.

Škofljica. Spadala je v cestni okraj Ljubljana okolica. Stroški so bili 468 gld in 76 kr. Oddana je bila v delo podjetnikoma Redlich & Berger za 330 gld.

Šmarje-Sap. Je prav tako spadala v cestni okraj Ljubljana okolica. Stroški so bili 1246 gld in 87 kr. Podjetnika Redlich & Berger sta jo prevzela za 900 gld.

Grosuplje. Spadala je v isti cestni okraj kot zgoraj imenovana cesta. Stroški so bili 2021 gld in 36 kr. Podjetnika Redlich & Berger sta jo prevzela za 1200 gld.

Čušperk. Ta dovozna cesta je prav tako spadala v cestni okraj Ljubljana okolica. Stroški so bili 1372 gld in 80 kr. Delo je prevzelo c.kr. stavbno vodstvo dolenskih železnic za 1150 gld.

Velike Lašče (cesta št. 1). Ta cesta je spadala v cestni okraj Velike Lašče. Stroški so bili 2872 gld in 40 kr. Dela sta prevzela brata Redlich & Berger za 2800 gld.

Velike Lašče (cesta št. 2). Spadala je v cestni okraj Velike Lašče. Stroški so bili 4930 gld in 98 kr, delo je za 2829 gld in 5 kr prevzela občina Velike Lašče.

Ortnek. Ta dovozna cesta je spadala v cestni okraj Ribnica. Stroški so bili 651 gld in 23 kr. Za isto ceno je dela prevzelo c.kr. stavbno vodstvo dolenskih železnic.

Ribnica (cesta št. 1). Spadala je v cestni okraj Ribnica. Stroški so bili 2364 gld in 17 kr. Za 1487 gld sta dela prevzela brata Redlich & Berger.

Ribnica (cesta št. 2). Spadala je v cestni okraj Ribnica.

Stroški so bili 6794 gld in 80 kr. Za 1096 gld je dela prevzela trška občina Ribnica.

Kočevje. Dovožna cesta je spadala v cestni okraj Kočevje. Stroški so bili 2870 gld in 38 kr. Za 2000 gld sta dela prevzela brata Redlich & Berger.

Proga Grosuplje-Novovo mesto-Straža.

Višnja Gora. Spadala je v cestni okraj Stična. Stroški so bili 272 gld 79 kr. Za 221 gld in 4 kr je dela prevzelo c.kr. stavbno vodstvo dolenskih železnic, ki je gradilo tudi ostale dovozne ceste na tem kraku dolenske železnice.

Stična. Spadala je v cestni okraj Stična, predvideni stroški so bili 855 gld in 47 kr. Dela so bila oddana za 678 gld in 37 kr. Velika Loka. Spadala je v cestni okraj Trebnje. Predvideni stroški so bili 146 gld in 35 kr. Za 117 gld in 26 kr je bila cesta oddana v delo.

Trebnje. Ta cesta je spadala v cestni okraj Trebnje. Predvideni stroški so bili 1710 gld in 93 kr. Oddana je bila za 1381 gld in 53 kr.

Mirna Peč (cesta št. 1). Spadala je v cestni okraj Novo mesto. Predvideni stroški so bili 2609 gld in 10 kr. Oddana je bila za 2402 gld in 45 kr.

Mirna Peč (cesta št. 2). Spadala je v cestni okraj Novo mesto. Predvideni stroški so bili 2317 gld in 35 kr.

Novo mesto. Spadala je v cestni okraj Novo mesto. Predvideni stroški so bili 4082 gld in 84 kr. Oddana je bila za 3728 gld in 40 kr.

Straža. Ta dovožna cesta je spadala v cestni okraj Novo mesto. Predvideni stroški so bili 4259 gld in 51 kr. Oddana je bila za 3620 gld in 44 kr.<sup>259</sup>

#### *Bohinjska železnica*

Za razdelitev gradbenih stroškov in stroškov za zemljiškoknjižni prepis zemljišč, ki so jih potrebovali za zgraditev dovoznih cest, so na osnovi zapisnika kolavdacije in na podlagi zapisnikov deželnega knjigovodstva in zapisnikov okrajnega cestnega odbora na Bledu sestavili predračun na katerem so znašali vsi gradbeni stroški dovoznih cest 65135 kron in 8 vinarjev. Stroški za odkup zemljišč in zemljiškoknjižni prepis pa so znašali 14668 kron in 14 vinarjev. Celotni stroški so torej bili 79803 kron in 22 vinarjev. To vsoto bi bilo po zakonu treba razdeliti na tri dele.

Ob gradnji bohinjske železnice se je odpirala povezava po Baški grapi, kar je bilo zelo važno tudi za cestne povezave na tem področju. Tu je prišla v poštev predvsem okrajna cesta po Selški dolini od Železnikov naprej do Zalega Loga in

257 Obravnave, 28. 12. 1895-11. 7. 1896, Letno poročilo, Občila, str. 138, 160, 170

Obravnave, 28. 12. 1896-6. 3. 1897, Letno poročilo, Občila, str. 180, 190

258 Obravnave, 28. 12. 1894-16. 2. 1895, Letno poročilo, Občila, str. 192  
Obravnave, 28. 12. 1895-11. 7. 1896, Letno poročilo, Občila, str. 154, 174

Obravnave, 28. 12. 1896-6. 3. 1897, Letno poročilo, Občila, str. 164, 184, 194

Obravnave, 28. 12. 1897-28. 2. 1898, 2. seja, 18. 1. 1898, str. 21  
11. seja, 17. 2. 1898, str. 301-302

15. seja, 25. 2. 1898, str. 396-397

259 Obravnave, 28. 12. 1893-17. 2. 1894, Letno poročilo, Občila, str. 168-169

dalje do Petrovega Brda ter do Podbrda. Tako bi si ta predel zagotovil še eno povezavo s Trstom. V kranjskem deželnem zboru je vladalo mnenje, da je ta del Slovenije z bohinjsko železnico več izgubil kot pa pridobil.

C.kr. železniško stavbno vodstvo na Dunaju je 27. 5. 1904 izročilo deželnemu odboru projekte dovoznih cest k postajam Dobrava, Bled, Bohinjska Bela, Nomenj, Bohinjska Bistrica, Dobrava. Ta cesta je bila dolga 37 m, široka pa 5 m. Stroški za odkup zemljišča so bili 365 kron in 53 vinarjev, gradnja pa je stala 1764 kron in 51 vinarjev.

Bled. Dovozna cesta je bila dolga 646 m in široka 6 m. Stroški za odkup zemljišča so bili 18984 kron, gradbeni stroški pa 28433 kron in 90 vinarjev, skupaj 47417 kron in 90 vinarjev.

Bohinjska Bela. Dolžina dovozne ceste je bila 76 m, širina pa 6 m. Stroški za odkup zemljišča so bili 527 kron in 60 vinarjev, radbeni stroški 3091 kron in 25 vinarjev, skupaj torej 3618 kron in 85 vinarjev.

Nomenj. Dovozna cesta je bila dolga 318 m, široka pa 5 m. Stroški za odkup zemljišča so bili 3176 kron in 45 vinarjev, gradbeni stroški 8653 kron in 80 vinarjev, skupaj torej 11830 kron in 25 vinarjev.

Bohinjska Bistrica. Dovozna cesta je bila dolga 382 m, široka pa 6 m. Stroški za odkup zemljišča so bili 2136 kron in 87 vinarjev, gradbeni stroški pa so znašali 48352 kron, skupaj torej 50488 kron in 87 vinarjev.<sup>260</sup>

Gradnjo dovoznih cest k postajam Dobrava, Bohinjska Bela in Bled je prevzel podjetnik F. Hace iz Stične, kos dovozne poti proti Bohinjski Bistrici je prevzel podjetnik G.pl. Ceconi, del pa inženir R. Janesch z Dunaja, ki je prevzel gradnjo mostu čez Belco, gradnjo ceste pa je prevzel J. Ogrin z Vrhnike. Ker so bile ceste in most pravočasno in pravilno zgrajeni, so po kolavdaciji podjetnikom povrnili 10% varščino.<sup>261</sup>

#### Lokalne železniške proge

Tudi lokalne železniške proge so morale organizirati dovozne ceste. Na lokalni progji Ljubljana-Kamnik so bile dovozne ceste v kraje Mengeš, Jarše, Domžale.<sup>262</sup>

Za dovozno cesto Mengeš-Jarše je prosil kamniški cestni odbor, naj se uvrsti med okrajne ceste. Ko bo namreč

železnica zgrajena, bo na tej cesti veliko prometa, zato naj bi jo vzdrževali tisti, ki bodo imeli od nje koristi. Cesta je bila dolga 1700 m, široka pa je bila 2,8-4,5 m.<sup>263</sup>

Dovozna cesta v Domžalah je bila predvidena tako, da bi tekla vzporedno z železnico. To je bilo nerodno za brdski okraj, ker je nastal izredno oster ovinek. Načrtovana cesta je bila tudi dvakrat daljša od smeri, ki so jo predlagali prosilci. V letu 1890 je deželna vlada naznanila deželnemu odboru, da bo c.kr. okrajno glavarstvo v Kamniku dobilo nalogo naj obravnava gradnjo železniške dovozne ceste h kolodvoroma Trzin in Domžale. Stroški so bili ocenjeni na 700 gld za dovozno cesto v Trzinu in 1050 gld v Domžalah. Gradnjo obeh cest je prevzel podjetnik iz Kamnika Fran Fischer kot najcenejši ponudnik - za 1470 gld. Ob koncu leta 1891 se je pokazalo, da so prihranili še 35 gld. Obe cesti je prevzel v svojo oskrbo kamniški cestni odbor.<sup>264</sup>

Vrhniška lokalna proga. Z dovoljenjem deželnega odbora sta bili do nje zgrajeni dve dovozni cesti: z Brezovice in z Loga. Stroški so bili 283 gld in 19 kr. Poleg teh dveh so uredili še dovozni cesti z Drenovega Griča in Vrhnike. Ti dve zadnji je odobril vrhniški okrajni cestni odbor. Ob kolavdaciji sta bili ocenjeni na 1277 gld in 5 kr. Kasneje so zgradili še dovozno cesto v Straže. Te ceste so bile grajene ob prelomu stoletja.<sup>265</sup>

Lokalna železnica Kranj-Tržič. Za dovozno cesto v Tržiču je bila dežela dolžna prispevati svojo tretjino. Potrebne so bile dovozne ceste do krajev Naklo, Duplje, Tržič. Dela je prevzelo podjetje Inženir Chierici in inženir Picha za pavšalni znesek 97380 kron. Predračun je znašal 108199 kron in 39 vinarjev. Pogajanja o teh gradnjah so tekla v letih 1908-1910, ko so bile ceste že gotove. Nekaj težav je bilo z dovozno cesto v Dupljah, to traso so morali deloma spremeniti na željo predilnice Ed. Glanzmann & And. Gasser zaradi studentev. V predračunu so bili predvideni stroški za zajetje teh studentev in gradnjo novega lesenega mostu čez Bistrico na tržiški dovozni cesti. Zato je imelo gradbeno podjetje pravico do povračila teh stroškov.<sup>266</sup>

Leta 1910 je bila zgrajena šentjanška lokalna železnica in dovozna cesta do Mirne.<sup>267</sup>

Ko so bile te ceste zgrajene in kolavdirane, so pripadale določenim cestnim okrajnim odborom, ki so jih morali vzdrževati, dežela pa jim je vsako leto odobrila potrebna sredstva v ta namen.

260 Obravnave, 25. 10. 1905-29. 12. 1907, Letno poročilo, Občila, str. 116, 118

Obravnave, 27. 3. 1908-29. 10. 1910, Letno poročilo 1909, Občila, str. 184

261 Obravnave, 27. 3. 1908-29. 10. 1910, Letno poročilo 1909, Občila, str. 184

Obravnave, 30. 12. 1901-23. 6. 1902, 1. seja, 30. 12. 1901, str. 13-16

262 Obravnave, 28. 12. 1896-6. 3. 1897, Letno poročilo, Občila, str. 218

263 Obravnave, 14. 10.-25. 11. 1890, 7. seja, 4. 11. 1890, str. 115  
12. seja, 20. 11. 1890, str. 275-276

264 Obravnave, 14. 10.-25. 11. 1890, 12. seja, 20. 11. 1890, str. 275-276  
Obravnave, 3. 3.-9. 4. 1892, Letno poročilo, Občila, str. 162

Obravnave, 28. 12. 1896-6. 3. 1897, Letno poročilo, Občila, str. 150

265 Obravnave, 29. 12. 1899-5. 5. 1900, Letno poročilo, Občila, str. 124, 126

266 Obravnave, 25. 10. 1905-29. 12. 1907, Letno poročilo, Občila, str. 160  
Obravnave, 27. 3. 1908-29. 10. 1910, Letno poročilo, Občila, str. 180

267 Obravnave, 28. 12. 1911-22. 2. 1912, Letno poročilo, Občila, str. 168



# MITNICE

Za vzdrževanje, izpopolnjevanje in dograjevanje tako razvejanega cestnega omrežja so bila potrebna precej visoka denarna sredstva. Denar je moral biti ob pravem času na razpolago, saj so bila dela na cesti precej odvisna od letnega časa in vremenskih razmer. Financiranje je bilo odvisno od tega, kdo je bil lastnik cest. Možnih je bilo več različnih virov, tudi za isto cesto, posebno še, če je bila le-ta zelo pomembna.

Glavni vir dohodkov so bile precej časa mitnine, ki so jih pobirali na mitnicah. Njihov čas se je začel iztekati šele v drugi polovici 19. stoletja. V tem besedilu so mitnice predstavljene predvsem kot vir financiranja cest, obenem pa lahko po nekaterih podatkih tudi ocenimo frekvenco prometa v določenem času na precej omejenem področju.

Druga možnost za vzdrževanje cest je bil njihov zakup, ki pa se je ob koncu 18. stoletja končal precej klavrno.

Državne ceste je morala vzdrževati država, ki je denar zajemala iz cestnega fonda, nedržavne ceste pa so našle svoje oblike financiranja, ki so bile predpisane z zakonom. Tretja možnost je bila cestna tlaka, ročna in vozna. O takem načinu dela kot tudi možnosti vzdrževanja so imeli posamezniki zelo različno mnenje. Celoten razvoj je v 19. stoletju pripeljal do tega, da se je tlaka vse bolj umikala, vendar pa se do konca stoletja ni dokončno umaknila. Odkup tlake pa je bil na drugi strani tudi eden od finančnih virov deželne in kasneje občinske blagajne.

Tako kot promet in trgovina so tudi mitnice v času svojega razvoja prešle različna obdobja. V 18. in začetku 19. stoletja izraz carina ali mitnina ni pomenil le različne oblike dajatev na nekem določenem mestu, pač pa so oba izraza uporabljali enakomerno za vse izdatke, ki jih je bilo potrebno poravnati ob prečkanju nekega določenega ozemlja, pri prehodu čez določen cestni predel, pri prehodu čez reko. Plačevati je bilo potrebno za blago, vozove, vprežno živino ali živino, ki so jo gnali, za tovarne in jezdne konje. Odkar se je uveljavila mitnina, so se o njeni višini med seboj prepirali vladar, lokalni velikaši ali pa mesta. Z razvojem in pomenom prometa se je vse bolj kazala tudi negativna stran mitnic - oviranje trgovine in tudi prometa. Vse več je bilo pritožb nad pretiranim številom mitnic tudi zato, ker ceste niso bile zaradi večjega števila mitnic nič bolje vzdrževane in varnejše. Poleg državnih so se ob koncu 18. stoletja v naših krajih začele pojavljati tudi t.i. "privatne mitnice". Sem so šteli mitnice, ki so jih vzdrževale avtonomne korporacije (dežela, okraj, občina), družbe ali posamezne osebe, da bi pokrile stroške za gradnjo ali za vzdrževanje cest in mostov. Ob koncu 18. stoletja so bile na našem ozemlju še stanovske

mitnice - predvsem na Dolenjskem. Za gradnjo nekaterih zelo zahtevnih cestnih odsekov so od vlade v Gradcu izsilili dovoljenje za gradbeno mitnico (Konstruktions Mauth), ki je obstajala, le dokler so gradili tak odcep ali pa most, potem so jo ukinili (npr. ob gradnji novega cestnega odseka med Vrhniko in Planino). Privatna mitnica je lahko nastala le s privoljenjem organov javne uprave. Zakonodaja o privatnih mitnicah je bila del zakonodaje o neerarskih cestah in je tako spadala v delokrog deželnega zbora. Tudi v 19. stoletju so še obstajale privatne mitnice. Na Kranjskem je o njih odločal deželni zakonik, ki je urejal tudi deželne in okrajne ceste. Za Štajersko so o te vrste mitnicah odločili s posebnim cesarskim deželnozborskim odlokom, za Goriško, Gradiško in Istro pa s privolitvijo deželne oblasti.

Cesar Karl VI. je v avstrijskih deželah začel z gradnjo mreže državnih cest. Stroške vzdrževanja in širjenja te mreže pa naj bi krili dohodki od mitnic. Ti dohodki so pritekali v novo ustanovljeni cestni fond, kasneje v državno blagajno. Nadležnost privatnih mitnic je bila občutna že v tem času, vlada je z vse večjo skrbjo opazovala njihov pomen. To proučevanje je trajalo vso dobo Marije Terezije. V letu 1750 so začeli ukinjati nedonosne mitnice. V državne dohodke pa so bile od leta 1782 vključene vse privatne mitnice, ki so bile ob tlakovanih cestah in mostovih. Na cesarskih mitnicah so tega leta povišali mitnine za vozove in živino. Cestne in mitniške zadeve so prišle v roke bankalne uprave, hkrati pa so uvedli tudi vrsto oprostitev od plačevanja mitnine, predvsem za dominije. V letu 1789 so poskusili prepustiti ceste in mitnice v zakup, kar pa se ni posrečilo. Tega leta je bil sprejet zakon, ki je uvedel enako visoko mitnino na vseh cesarskih mitnicah. Leta 1810 so ponovno uravnavali mitnino, to se je ponovilo še leta 1820. Mitnina je bila enakomerno razporejena glede na dolžino poti. Na vseh mostovih, ki so bili daljši od neke določene dolžine, so pobirali mostnino, ki je bila razdeljena v tri kategorije, spet odvisno od dolžine mostu. Kljub dobro preišljenemu načrtu pobiranja mitnine so se z razmahom trgovine in prometa težave stopnjevale. Proti koncu 19. stoletja so bile vse glasnejše zahteve, naj se mitnina sploh odpravi. Zakon iz leta 1891 je popolnoma ukinil erarske mostnine, mitnine na cestah pa so bile urejene tako, da je bil mitninski dohodek za cestno dolžino 8 km enakomerno razporejen. Uredili so tudi erarske prevoze pri brodovih.

Z zakonom iz leta 1902 so dokončno odpravili erarske cestne mitnice in erarsko mitnino na brodu. Od mitnic, ki so bile večinoma v zakupu, je država leta 1900 dobila 21 15288 kron dohodka.

Plačevanja mitnine so bile praviloma oproščeni: voznje in jezdec kraljevskega dvora in tujih vladarjev, njihovo spremstvo, zastopniki tujih držav, nekatere dvorne službe, dvorne šarže, čete, vojaške osebe (to je bilo omejeno), vse voznje, ki so bile opravljene v korist vojske, žandarmerija (sem je bila šteta tudi priprega, če je bilo potrebno), finančna straža, cestni uradniki na službeni poti, nadzorniki telegrafske mreže, cerkveni dostojanstveniki, beraški menihi, če so potovali peš, prevozi kaznjencev, državne poštno voznje, vsi prevozi materiala za cestna popravila, za državno železnico, prevozi materiala za utrjevanje obale, za regulacijo rek in hudournikov, prevozi materiala za gradnjo cerkva, župnišč in šol, voznje, ki so bile potrebne zaradi elementarnih nesreč,

pogrebi, voznje gasilcev, kadar so hiteli gasit požar. Prav tako ni bilo treba plačati mitnine za živino, kadar je šla na pašo ali pa v planino. Poleg teh splošnih pravil so imeli posamezniki še posebno pogodbo, ki jim je zagotavljala oprostitev od plačevanja mitnine. Prav tako niso plačevali mitnine prebivalci kraja, kjer je bila mitnica, če so imeli tu gostilno ali obrtno delavnico. Prosta mitnine je bila živina tega kraja, ki so jo gnali na pašo, na napajanje, k živinozdravniku, v zakol. Mitnine so bile proste tudi nekatere gospodarske voznje, kar pa je bilo v zakonu točno določeno, če ni bilo na vozu naloženo blago za prodajo ali pa kupljeno blago. Pod določenimi pogoji so lahko te prednosti uživali tudi prebivalci okoliških krajev.<sup>1</sup>

1 Jože Žontar in sodelavci Ugo Cova, Pierpaolo Dorsi, Karl Spreitzhofer, Wilhelm Wadl: Uprava Štajerske, Koroške, Kranjske in Primorja 1747/48 do leta 1848. Bankalna uprava. Upravo večine direktnih davkov so tudi po terezijanskih reformah prepustili upravnim uradom, upravo pristojbin pa so vodili posebni uradi. V ta namen je bila ustanovljena na Dunaju vrhovna bankodeputacija, ki je imela v deželah kot podružnice bankalne pristojbinske administracije. Ko so ukiniteli deželne vicecome (na Kranjskem in Koroškem 1747, na Štajerskem 1748), je prešla uprava carinskih pristojbin, cestnih, mostnih in vodnih mitnin, solnih pristojbin, splošnih davkov na pijače in potrošnje v celoti na bankalne pristojbinske administracije. Te so bile kasneje neposredno podrejene dvorni komori na Dunaju, ko so po letu 1802 z njo združili vrhovno bankodeputacijo. Leta 1830 so vsa centralna oblastva na Dunaju združili. To je privedlo do združitve vseh panog pristojbinskih administracij ter uprave državnih posestev in državnih gozdov tudi na ravni dežel. Zamenjale so jih združene kameralne pristojbinske uprave.

Organizacijo uprave pristojbin so večkrat spreminjali. Najprej sta obstajali dve bankalni pristojbinski administraciji v Gradcu za Štajersko in Koroško, v Ljubljani za Kranjsko, Trst, Goriško in Gradiško; od 1783 v Gradcu za Štajersko, Koroško in Kranjsko ter v Trstu za Primorje. Leta 1791 so ju združili v Gradcu. Po 1814 sta delovali dve administraciji v Gradcu za Štajersko, v Ljubljani za Koroško, Kranjsko, Trst, Goriško-Gradiško in Istro (ilirska administracija); 1825 so ju zopet združili v Gradcu. Združene kameralne pristojbinske uprave so prevzele najprej organizacijo pred letom 1825; 1830 so štajersko-ilirski kameralni pristojbinski upravi v Gradcu dodelili Štajersko, Koroško, Kranjsko, primorsko-dalmatinski v Trstu pa Primorje in Dalmacijo.

Bankalne pristojbinske administracije so imele kot podrejena oblastva inšpektorate, združene kameralne pristojbinske uprave pa okrajne kameralne uprave, katerih območje je obsegalo eno ali več okrožij. Kot organi, ki so izvajali upravo pristojbin, so delovali uradi, ki so se imenovali po vsebini pristojbine. Posebno pomembni so bili glavni mitninski uradi (kasneje glavni carinski in cestnopristojbinski urad) v Gradcu, glavni carinski urad v Trstu in višji solni urad v Trstu.

Za pristojbinski nadzor so leta 1842 na podlagi združitve do tedaj obstoječe mejne in pristojbinske straže postavili finančno stražo.- Handbücher und Karten zur Verwaltungsstruktur in den Ländern Kärnten, Krain und Steiermark bis zum Jahre 1918. Ein historisch-bibliographischer Führer. Priročniki in karte o organizacijski strukturi v deželah Koroški, Kranjski, Primorju in Štajerski do leta 1918. Zgodovinsko-bibliografski vodnik. Manuali e carte sulle strutture amministrative nelle province Carinzia, Carniola, Litorale e Stiria fino al 1918. Guida storico-bibliografica. Redaktion/Redakcija/Redazione Jože Žontar unter Mitarbeit/v sodelovanju/con la collaborazione di Ugo Cova, Vinko Demšar, Pierpaolo Dorsi, Gernot Fournier, Karl Spreitzhofer, Ema Umek, Wilhelm Wadl. Graz-Klagenfurt-Ljubljana-Gorizia-Trieste 1988, str. 81

Myrbach, Mauten. - Österreichisches Staatswörterbuch, Handbuch des gesamten österreichischen öffentlichen Rechts, Hrsg. unter Mitwirkung zahlreicher Fachmänner, von dr. Ernst Mischl, dr. Josef Ulbrich. Wien 1907, dritter Band, str. 551-553

# Mitnice na Kranjskem od druge polovice 18. stoletja do Ilirskih provinc

O cestah in mitnicah na Kranjskem je odločila cesarica Marija Terezija leta 1773. Ta njena odločitev je z nekaterimi popravki veljala do obdobja Ilirskih provinc. Cesarica se je odločila, da bo upoštevala pritožbe zaradi slabih komercialnih cest na Kranjskem, ki so bile pod nadzorstvom grofa Johana Ursinija Blagaja. Na Kranjskem je bilo takrat približno 40

nemških milj (cca 301,28 km) komercialnih cest, kar je bila velika prednost, če so bile dobro vzdrževane, samo vzdrževanje pa je bilo zelo drago. Zato se je cesarica v svoji materinski skrbi za Kranjsko deželo odločila, da bodo mitnine na Kranjskem take kot v drugih deželah Spodnje Avstrije. Te tarife so veljale na vstopnih in izstopnih postajah:

	Kr	Den
Od konja ali para volov, vpreženih v težak voz	9	
Od vsakega naloženega tovornega konja	7	
Od vsakega konja ali para volov za pripravo v trojanski klanec	3	
Od vsakega vlečnega konja ali para volov	3	
Od vsakega jezdnega, tovornega konja, para volov, ki gredo prazni preko zapornice	1	1
Od konja vpreženega v voz, ki prevažajo ljudi	1	2
Od voz, ki peljejo v mesto ali na trg na običajne tedenske sejme in so naloženi s senom, slamo, lesom za kurjavo, butarami, deskami, ogljem, opeko in podobnim, od voz s prehrabnimi izdelki, če ne prekoračijo teže 5 centov (280 kg)		
Od voz, ki niso primerni za težke tovore		
Od kmečke vožnje od enega konja ali para volov	1	2
Od konja ali para volov, vpreženega v težak tovorni voz 5-10 centov (280-560 kg)	3	
Od voženj, ki gredo z Dolenjske na Gorenjsko v rudnike in vozijo rudo ali pa grodelj	1	2
Od vsake vožnje, ki prevažajo rudo v Železnike preko Vrhnik, se plača pri tamkajšnji postaji	3	
Postaja na Barju		
Od vsakega vpreženega, jezdnega ali tovornega konja ali para volov	3	
Deželni stanovi lahko potujejo z lastnimi ali pa najetimi vozovi ali konji, ki jih imajo za tlako, ob vsakem prehodu morajo plačati za konja	1	2

Hkrati pa je cesarica v svoji odločitvi pripomnila, da s temi predpisi ne namerava omejevati gibanja osebam, ki jezdijo ali se prevažajo. Zato je odločila, da se te osebe lahko svobodno gibljejo na področju ljubljanskega pomirja, ki sega proti Štajerski do savskega mostu, proti Koroški do

mitniške postaje v Medvodah, proti Vrhniku pa do postaje na Barju. Ker pa je po cestah štorljala tudi velika in mala rogata živina, ki je poškodovala ceste, še bolj pa obcestne jarke, je bilo potrebno tudi za to določiti takso, ki jo je bilo treba plačevati na mitnicah:

	Kr	Den
Od madžarskega ali štajerskega vola	2	
Od madžarske ali štajerske krave	1	2
Od madžarskega ali štajerskega teleta	1	
Od domačega vola, ki ga peljejo na trg ali je bil kupljen	1	2
Od domače krave, ki jo peljejo na trg ali je bila kupljena	1	
Od domačega teleta, ki ga peljejo na trg ali je bilo kupljeno		2
Za tujo eno-ali večletno svinjo	1	
Za tujo še ne enoletno svinjo		2
Za domačo eno-ali večletno svinjo, ki jo peljejo na trg ali je bila kupljena		2
Za domačo svinjo, ki še nima eno leto in jo peljejo na trg ali pa je bila kupljena		1
Za koze, kozle, ovce, ovne		2

Mitnine so bili oproščeni:

1. c.kr. neposredni dvorski uslužbenci, spremstvo in konji;
2. vojaška priprava, če je imela priporočilo;
3. kurirji in pošta, če ni prevažala potnikov;
4. poslaniki tujih dvorov;
5. dvorni uradniki, če potujejo z lastnimi ali poštnimi konji;
6. osebe, ki so v službi cesarice in imajo vsakič novo izkaznico za prehod;
7. gosposke voznje za tlako, če se predstavijo z listino, ki jo izda njihov gospod;
8. vozovi, ki so bili naloženi s poljskimi pridelki, ki vozijo v okviru okraja (Bezirk), ki ga zajema mitnica;
9. višje in nižje cestno osebje.

Razen teh ni smel nihče prekoračiti mitnice, ne da bi plačal mitnino. Cesarica je upala, da bo vsakdo spoštoval ta navodila, ne glede na stan, ker so bila sprejeta v dobro razvoja trgovine in prometa v deželi. Mitnino je bilo treba plačevati brez upiranja.<sup>2</sup>

Proti koncu 18. stoletja so ocenili, kakšen je bil uvoz trgovskega blaga. Državno knjigovodstvo tega poročila iz Trsta ni hotelo sprejeti, ker podatki niso podrobneje razlikovali med vrstami voz, vendar je pa vseeno zanimivo:

Čas	Štev. konj	Štev. voz	Štev. plačil
1.11.1791-31.10.1792	23844	7680	8940
1.11.1792-31.10.1793	21940	7591	9752
1.11.1793-31.10.1794	20865	6951	8821
1.11.1794-31.10.1795	25100	7715	7982
1.11.1795-31.10.1796	22651	6840	9110
1.11.1796-31.10.1797	24770	8130	8659
	139170	44907	53258

Temu sporočilu je potem sledil pregled tovornih voz, ki so jih vlekli konji ali pa pari volov med Trstom in Nemčijo:

Čas	Število voz	
	Veliki vozovi	Mali vozovi
1.11.1791-31.10.1792	6138	18731
1.11.1792-31.10.1793	6049	19543
1.11.1793-31.10.1794	5419	18612
1.11.1794-31.10.1795	6173	17773
1.11.1795-31.10.1796	5298	18901
1.11.1796-31.10.1797	6588	18444
	35665	112004

Povprečno je tako prišlo letno 5944 velikih in 18667 malih voz. To sporočilo pa je knjigovodstvo sprejelo, ker so bile priložene tudi originalne priloge.<sup>3</sup>

Na prelomu med 18. in 19. stoletjem so bile na Kranjskem naslednje komorne mitnice:

1. Krašnja, cestna mitnica (Wegmauth), upravno podrejena Ljubljani;
2. Vransko, cestna mitnica "in subsidium Krain", podrejena inšpektoratu v Mariboru;
3. Tržič, cestna mitnica (Strassenmauth), bila je tudi mejna mitnica proti Koroški, podrejena inšpektoratu v Ljubljani;
4. Podkoren, cestna mitnica (Wegmauth) "in subsidium Krain", podrejena pa inšpektoratu v Beljaku;
5. Kranj, cestna mitnica, podrejena inšpektoratu v Ljubljani;
6. Razdrto, mitniški urad (Mauthamt), podrejen glavni carinarnici v Trstu;

7. Trst, cestna mitnica (Wegmauth), glavna carinarnica (Hauptzollamt);
8. Bazovica, cestna mitnica (Wegmauth), podrejena glavni carinarnici v Trstu;
9. Sv. Matija, mejna carinarnica (Gränz Zollamt), podrejena glavni carinarnici na Reki;
10. Vrhnik, cestna mitnica (Wegmauth), podrejena inšpektoratu v Ljubljani;
11. Ljubljana, Dunajska cesta, mitniški urad (Mauthamt), podrejena glavni carinarnici v Ljubljani; Italijanska cesta, mestna mitnica, podrejena glavni carinarnici v Ljubljani; glavna carinarnica (Haupt Zollamt);
12. Barje, cestna mitnica;
13. Gorica, carinski inšpektorat;
14. Reka, glavna carinarnica.<sup>4</sup>

#### Primer delovanja komorne mitnice v Podkorenu.

Do leta 1788 je bila v zakupu. Prvega oktobra 1788 pa je ponovno prešla v okvir erarskega obračuna. Dobila je navodila za ravnanje in delovanje:

1. Mitničar mora upoštevati navodila, ki jih je za to mitnico pripravil cestni mitniški urad v Ljubljani 1773. Vozniki, ki pridejo s Koroškega na Kranjsko z vozom, ki prevaža 10 centov (560 kg), morajo plačati za konja ali par volov 9 kr; za otovorjenega tovornega konja pa 7 kr; za vpreženega konja ali par volov, ki so vpreženi v voz s trgovskim ali drugim blagom; ki v patentu ni naštet, če je voz naložen do 5 centov (280 kg). 3 kr; od vsakega jezdnega ali tovornega konja, ki prestopi mitnico s katerekoli strani 1 1/2 kr; za vsakega potnika na kakršnem koli vozu od konja. 1 1/2 kr; od vsakega voza, ki pelje v mesto ali na trg, pa naj bo naložen s senom, slamo, lesom za kurjavo ali obdelavo, deskami, ogljem, opeko in podobnim blagom kot tudi od voz, ki so naloženi s hrano, pa ne presejajo teže 5 centov (280 kg), od voz, ki ne spadajo med težke, je treba plačati od konja ali para volov 1/2 kr; od voza, ki je težji od 5 centov (280 kg) pa do 10 centov (560 kg) je treba plačati za vpreženega konja. 3 kr; Deželni stanovi so dosegli popust tako, da so njihovi vozovi ali pa vozovi, ki so zanje opravljali vozno tlako, plačali od konja. 1 1/2 kr; od madžarskega, hrvaškega ali štajerskega vola 2 kr; od madžarske, hrvaške ali štajerske krave 1 1/2 kr; od madžarskega, hrvaškega ali štajerskega teleta 1 kr; od domačega vola, ki ga ženejo na trg ali je bil kupljen 1 1/2 kr; od domače krave, ki jo ženejo na trg ali je bila kupljena 1 kr; od domačega teleta, ki ga ženejo na trg ali je bilo kupljeno 1/2 kr; od tuje svinje, stare leto ali več 1 kr; od tuje svinje, še ne stare eno leto. 1/2 kr;

2 GUB. fasc. 54, leto 1807

3 Isti, leto 1799/1800

4 Isti, leto 1801

## MITNICE

od domače enoletne svinje, ki jo ženejo na trg ali je bila kupljena 1/2 kr;

od domače, manj kot leto stare svinje, ki jo ženejo na trg ali je bila kupljena 1/4 kr;

od malih živali (koz, kozlov, ovac, ovnov, kozličkov in jagenjčkov) brez izjeme 1/2 kr.

Ukinjen pa je bil način, da bi od 1/3 tovora pobirali 3 kr, od polovice tovora 4 1/2 kr, od 2/3 tovora pa po 6 kr. Ta način pobiranja ni bil utemeljen ne v patentu ne v zakonu.

2. Mitničar mora pobirati kazen od vseh voznikov, ki prestopijo mitnico s kranjske strani proti Koroški in ne morejo pokazati dokumenta (bolete), da so mitnino že plačali na neki prejšnji postaji. Kazen je treba pobirati ne glede na to, ali je voz naložen ali prazen in ne glede na njegov tip. Od tovornih voz je treba pobirati po 1 gld kazni, od drugih voz pa po 30 kr. Glavni carinarnici je treba take prestopnike naznaniti. Kazni ni treba plačevati le takrat, če voznik ni prestopil nobene prejšnje postaje. Če pa se zgodi, da imajo vpreženih več konj ali parov volov, kot je napisano na prvem mitniškem listku (boleti), mora mitničar pobrati mitnino za tiste živali, ki so prekoračile število vpisanih živali.

3. Vsakemu vozniku ali potniku, ki gre s postaje, je treba potrditi listek, ki je v dvojniku. Treba je izpolniti:

- številko listka, ki teče skozi vse leto in se z vsakim letom začne s številko 1;
- ime voznika ali potnika;
- kraj ali deželo, iz katere je prišel;
- vrsto blaga, ki ga prevažata in teža;
- mitnino, ki jo je plačal glede na določila patenta;
- številko voza;
- vpisati število konj ali parov vprežnih volov;
- dan, mesec in leto;
- ime lastne postaje in ime kraja, kamor je voznik ali potnik namenjen.

4. Carinski in mitninski uradnik mora od potnikov in voznikov, ki zapuščajo mitnico, na postaji pobrati listke, ki so jih ti dobili na prejšnjih postajah, in jih pravilno povezati tako, da lahko ob koncu dneva napravi obračun s specifikacijo. Od tistih, ki vstopajo, je treba zahtevati, da izpolnijo listek, kot je navedeno v 3. točki. Ta listek mora potrditi carinik ali mitničar na postaji, na zadnji postaji pa je treba ta listek cariniku ali mitničarju oddati. Če se listek izgubi, mora stranka plačati še enkrat.

5. Od plačevanja mitnine so oproščeni le in samo:

- neposredno c.kr. dvorno spremstvo in konji;
- priprega za vojsko, če ima dovoljenje od vojaške oblasti ali pa od krajevne oblasti;
- sli, navadni poštni vozovi brez potnikov;
- od c.kr. dvora opolnomočeni sli ali štafete;
- c.kr. dvorni svetniki in dvorni uradniki, če potujejo z lastnim vozom ali s pošto;
- osebe, ki potujejo v najvišji službi, ki pa morajo imeti pri sebi veljavno propustnico;
- gosposke vožnje za tlako, če se legitimirajo s propustnico, ki jo je podpisal njihov gospod;
- vozovi s poljskimi pridelki posestva, ki je v okvirih mitnice;
- cestno osebje - višje in nižje, če je na službeni poti.

Razen teh ne sme nihče mimo mitnice, ne da bi plačal pristojbino.

6. Uradnik mora imeti pregled nad izdanimi listki in o tem od časa do časa poročati na c.kr. glavni carinski urad v Ljubljano. Delo uradnika je podrejeno navodilom tega urada.

7. Uradnik mora dnevno vpisovati in shranjevati bolete in pripravljati mesečne in četrtletne obračune ter potem te spise in denar oddati. Da bi pri mesečnih obračunih ne nastale težave, naj nepopisane bolete prečrta in začne nov register.

8. Napisati mora tudi četrtletni obračun, za to obstoja formular.

9. Če se bo uradnik držal vseh predpisov in pobiral od vseh predpisano mitnino in ne, bo sprejemal podkupnine v denarju ali v naturi, se mu ne bo treba bati izsiljevanja voznikov ali potnikov.

Poleg mitnice v Podkorenu je bila omenjena še mitnica v Tržiču, prav tako proti Koroški. Tudi ta je bila do 1. septembra 1788 v zakupu, po tem datumu pa je prešla v sklop erarskega računovodstva. Predpisi glede višine mitnine so bili isti kot za Podkoren.<sup>5</sup>

V letu 1798 so uvedli papirje (bolete) namesto dotedanjih načinov in papirje, ki jih je moral mitničar odrezati (Ausschnittboletten). Vsako področje oblasti je imelo za te papirje-potrdila določeno svojo barvo: c.kr. bankalne mitniške bolete so bile črne, prehodi (Pasage) so imeli bolete rdeče barve, kameralne mitnice so imele rumene bolete, mestne in ostale privatne mitnice pa so izdajale bolete modre barve.<sup>6</sup>

Tudi mejna mitnica na Vranskem je imela iste tarife in predpise kot obe prej omenjeni, bili pa sta še dve izjemi:

1. Za novo cesto, ki jo je gradil grof Lamberg na Babo, je bilo treba plačati za konja ali za par volov 3 kr.

2. Vsak voznik, ki je peljal s Štajerske na Kranjsko po tej cesti, je moral od konja ali para volov plačati skupaj po 12, 8, 6, 4 1/2, 2 1/2 kr. Uradnik na tej mitnici je prejel še nekaj dodatnih navodil. Vsi vozovi, tako tovorni kot potniški, so morali pri odhodu iz dežele predložiti uradniku listek, na katerem se vidi, da so plačali mitnino na vstopni postaji v Ljubljani, v Podkorenu, Krašnji, Tržiču ali v Kranju. Za uporabo ceste čez Babo pa so morali še posebej plačati 3 kr za konja. Če pa se potniki niso mogli izkazati s plačano potnino, jim je uradnik zaračunal poleg dvojne mitnine še 1 gld za tovorni voz, za potniški voz pa 30 kr.

Uradniki so morali na vstopni postaji natančno izpolniti listek, kot je navedeno za mitnico v Podkorenu. Od potnikov, ki so zapuščali Kranjsko pa so morali izterjati te listke, jih shraniti in priložiti računom. Tisti potniki, ki so prišli v deželo, so morali uradniku predložiti bolete, ki so jih dobili od svojih uradnikov, tako kot je bilo rečeno v navodilih. Pri prvi naslednji prekoračeni postaji, npr. v Krašnji, so jih morali poslušno pokazati in dati potrditi, nato pa so jih pokazali na zadnji prekoračeni postaji na ljubljanski Dunajski cesti, kjer so jih tudi oddali. Če tega niso mogli ali niso hoteli narediti, so morali drugo plačilo mitnine pripisati svoji nemarnosti. Mitnine so bile oproščene iste kategorije prebivalcev kot v Podkorenu in v Tržiču.<sup>7</sup> Ta navodila so veljala do leta 1807.

V letu 1801 so za vzdrževanje in konserviranje cest

<sup>5</sup> Glej op. št. 2

<sup>6</sup> Glej op. št. 3

<sup>7</sup> Glej op. št. 2

#### MITNICE

potrebovali 58801 gld in 45 3/4 kr, mitnice pa so v tem letu prinesle 10619 gld in 9 kr, tako, da je bilo na Kranjskem v tem letu za 47893 gld in 34 3/4 kr deficita.<sup>8</sup>

Ob koncu stoletja so bile razmere na komercialnih mitnicah vse prej kot ugodne. Kontrolor iz Ljubljane je na vsaki postaji našel različne pomanjkljivosti.

<sup>8</sup> Glej op. št. 4

## *Mitnice na cesti proti Koroški*

Mitnica v Tržiču ni imela dovolj dohodkov, da bi lahko vzdrževala ljubeljsko cesto. Priprege niso računali, ker so konje posojali domačini, ki pa mitnice niso prestopili. En konj je lahko peljal na Ljubelj približno 4 cente (224 kg) tovara. Nad mitnico in njenim delom ni bilo nobenega pravega nadzora. To je nadzornik sklepal po pregledu delovanja mitnice v letih 1766-1800.

Na mostu čez Bistrico pri Brezjah je bila stanovska mitnica,

upravljali so jo na enak način kot mitnico pri Podpeči. Knjige so bile popolnoma neurejene.

Mitnica v Podkorenu tudi ni zaračunavala priprege za pot čez hrib. Pobirali pa je niso zato, ker v predpisih o tarifi o pripregi ni nič pisalo. Za Trojane je sicer veljal predpis, ki naj bi bil splošen, da je za priprego treba pobirati po 3 kr od konja ali para volov, mitnici v Tržiču in v Podkorenu pa tega nista upoštevali.

# Mitnice na cesti Ljubljana-Trst-Reka

Mitnica na Vrhnikih je bila ob nadzornikovem prihodu v redu. Kljub temu pa je ugotovil, da na področju mitnice na Barju pobirajo previsoko mitnino za konje (za 3 kr preveč) in za pešce (za 1 1/2 kr). Mitničar je bil prepričan, da ima preveč dela, ker mora paziti še na idrijski cesti, kjer se popotniki zelo radi zmuznejo mimo zapornice. Nadzornik je menil, da zapornice pač niso prav postavljene. Cesta naprej je bila slaba in v enem dnevu je nadzornik lahko prišel le do Planine, tu prenočil in naslednji dan nadaljeval pot proti Postojni.

O mitnici v Planini je menil, da ni prav nujno, da ima lastno poslopje. Ugotovil je, da je kraj, kjer naj bi stala mitniška hiša, zelo zapuščen in odročen, na drugi strani pa zelo blizu gozda, kar bi le spodbujalo razbojnike za napade na poslopje. Zelo neprijetno pa je tudi vprašanje pomanjkanja vode. Prepričan je bil, da bi bilo bolje, če bi bila mitniška hiša v kraju Planina.

Na mitnici v Razdrtem so morali mitničarji, ki so živeli tu, plačevati svojo prehrano precej dražje kot v Trstu.

Ko je prišel v Trst, je v mestu ostal čez noč, ker se je moral odpočiti, prav tako tudi konj, voz pa je bilo potrebno temeljito popraviti. Nato je sledil pregled mitnic na cestnem odcepu proti Reki.

Na mitnici v Bazovici je prišlo na dan, da blagajnik nima niti tarifnega lista niti predpisov in da je vse to spravljeno pri kontrolorju, ki ga pa slučajno ni bilo doma. Čez to mitnico niso potovali tako težki vozovi kot čez Razdrto.

Pravilno poslovanje z boletami je nadzornik ugotovil le na področju od Razdrtega do Sv. Matija. S tržaške strani ni bilo nobenega nadzora. Mitnice v Bazovici so se izogibali podložniki posestev Castel novo in St. Servolo. Postavitev zapore ne bi bila primerna, pač pa bi bilo potrebno opozoriti obe posestvi, kakšne so dolžnosti njihovih podložnikov do mitnice na Bazovici. Opozorilo bi moralo biti javno.

Mitnica Lokev je ležala že v goriškem distriktu. Bila je last gospostva Schwarzenegg, na njej pa je bilo treba plačati 1 kr za konja, ki je bil vprežen v naložen voz.

Na mitnici v kraju Sv. Matija je bil v veljavi isti postopek, ista tarifa kot na vseh drugih mitnicah na komercialnih cestah. Za vprežnega konja ali par volov so pobirali 9 kr, za tovrnega konja pa 7 kr, čeprav po tej cesti niso potovali tako težki vozovi kot so jih poznale druge komercialne ceste, prav tako tudi ni bilo tako težkih tovornih konj.

Na cesti med Trstom in Reko so prevladovali vozovi, ki so lahko prenesli le do 10 centov (560 kg) tovora, tovorni konji pa so bili le redko kdaj obloženi z 2 centoma (112 kg). Tudi na tem področju so se pridno izmikali mitnicam.<sup>9</sup>

V času med leti 1773 in 1804 so uvedli nekatere spremembe pri tarifah. Povečala se je tarifa za konja ali par volov, vprežen v težak tovorni voz, od 9 na 12 kr, prav tako se je povečala mitnina za madžarsko, hrvaško in štajersko govedo na 3 kr za vola, 2 kr za kravo, za teleta pa je mitnina ostala nespremenjena. Za 2 denariča se je povečala tudi mitnina za večletno tujo svinjo.<sup>10</sup>

V letu 1806 govori poročilo o prehodu živine preko vinske postaje v Ajdovščini:

1. XI. 1805	Voli, junci	Krave, teleta	Konji, kobile žrebički	Na mitnici po 3 kr na glavo	
31. 10. 1806	enot 3797	enot 150	enot 249	gld 209	kr 48
V istem času vinske voznje s konji			5000	250	/
Skupaj	3797	150	5249	459	48 <sup>11</sup>

Leta 1807 so tudi pripravili izračune, kako bi se obnesli mitnici v Sežani in na Opčinah. Možni dohodek so računali s pomočjo šestletnega povprečja mitnice v Razdrtem. Prav tako so preračunavali tudi možen dohodek mitnice v Bistrici, glede na dohodek mitnice v kraju Sv. Matija. Vse omenjene mitnice in mitnica v Tržiču so imele v teh letih dobiček. Podobne obračune so pripravili tudi za mitnico v Materiji, na osnovi šestletnega povprečja mitnice v Bazovici.<sup>12</sup>

Zaradi vojaških premikov so bile ceste na Kranjskem v letu 1807 zelo poškodovane. Cesar Franc II je zato na eni strani

<sup>9</sup> Glej op. št. 4

<sup>10</sup> Glej op. št. 2

<sup>11</sup> Isto

<sup>12</sup> Isto



dovolil povišanje mitnine, po drugi pa zaostрил izterjevanje mitnine od zakupnikov.<sup>13</sup>

Cesarski razglas o povišanju mitnin pravi:

- 1) V vsej deželi je treba plačati za lahke vozove za miljo poti (7,5859 km) 3 kr od konja, za težke vozove pa po 4 kr. To je veljalo že od leta 1803.
- 2) Mitnina za vsako vlečno žival, pa naj vleče težak ali lahek voz, je 1 kr.
- 3) Od gnane živine je treba plačati:
  - 1 kr od težke živine,
  - 1/2 kr od lahke živine.

Zato pa je cesar v vsej deželi ukinil prehodne mitnice (Passagemauthe). Prepričan je bil, da bodo podložniki ta njegov razglas prav razumeli. Za uveljavitev teh zahtev pa je bilo treba na Kranjskem uvesti nekatere spremembe in olajšave. Cesar je pripravil nov mitninski sistem, po katerem mitnine ne bodo več računali po številu voz, pač pa po teži tovara, za večjo težo bo treba plačati večjo mitnino. Večja teža voza pa bo zahtevala tudi širša kolesa, da bo na cestah čim manj škode. Na komornih mitnicah Krašnja, Vrhnika, Kranj, Tržič, Podkoren se je komorna mitnina povečala za 1/3 za vprežno, tovarno in gnano živino v primeri s postajami Vransko, Ljubljana in Razdrto.<sup>14</sup>

Leta 1808 je cesar v razporejanju mitniških dohodkov uvedel novo spremembo. Sprejet je bil sklep, ki je veljal v vseh deželah, da notranje avstrijske bankalne oblasti in c.kr. bankalna komora nimata nad cestami in prehodnimi mitnicami na tem področju nobene oblasti več. Temu splošnemu obvestilu je nato sledil še dopis, ki je o tem posebej obveščal Kranjsko in Goriško.<sup>15</sup> Ta dopis je vzbudil skomine nekaterim komornim mitnicam, da bi od države zahtevale odškodnino. Mitnina se je po novih predpisih določala po oddaljenosti, zato je bilo treba popisati razdalje tako na komornih kot tudi na stanovskih cestah. Ta popis so opravili leta 1808.

### Državne ceste in njihove mitnice

*Dunajska cesta* - od štajerske meje proti Trstu:

Krašnja - 2 milji (15,1718 km);  
 Bistrica - 2 milji (15,1718 km), tu je bila še deželna mitnica na mostu;  
 Ljubljana - 2 milji (15,1718 km), v oddaljenosti 1 milje (7,5859 km) je bila deželna mitnica na črnuškem mostu;  
 Vrhnika - 3 milje (22,7577 km), poleg deželne je bila še nova konstrukcijska mitnica;  
 Planina - 3 milje (22,7577 km), poleg te je bila še nova deželna konstrukcijska mitnica;  
 Postojna - 2 milji (15,1718 km);  
 Razdrto - 2 milji (15,1718 km);  
 Sežana - 2 milji (15,1718 km);  
 Opčine - 2 milji (15,1718 km).

*Koroška cesta* - od Celovca do Ljubljane:

Tržič - 2 milji (15,1718 km);  
 Kranj - 2 milji (15,1718 km) in mitnica na mostu čez Savo;  
 Ljubljana - 3 milje (15,1718 km), most pri Medvodah.  
*Koroška cesta* - od Beljaka do Ljubljane:  
 Podkoren - 2 milji (15,1718 km);  
 Jesenice - 2 milji (15,1718 km);  
 Bistrica pri Brezjah - 3 milje (22,7577 km), deželna mitnica na mostu;

Kranj - 2 milji (15,1718 km), mitnica na mostu čez Savo;  
 Ljubljana - 3 milje (22,7577 km), most pri Medvodah.

*Kokrška cesta:*

Kokra - 2 milji (22,7577 km).

*Goriška cesta:*

Ajdovščina - 3 milje (22,7577 km).

*Reška cesta:*

Bistrica pri Trnovem - 4 milje (30,3436 km);

Lipa - 2 milji (15,1718 km);

Sv. Matija - 2 milji (15,1718 km).

*Tržaška komunikacijska cesta* proti Reki:

Materija - 2 milji (15,1718 km);

Bazovica - 2 milji (15,1718 km).

*Zaloška cesta:*

Ljubljana - 1 milja (7,5859 km);

Zalog - 1 milja (7,5859 km);

Litija - 3 milje (22,7577 km).

Na cesti Ljubljana-Zalog je bilo treba plačati mitnino le enkrat pri prihodu ali odhodu v uradu v šentpeterskem predmestju ali na Poljanah. V Zalogu je bilo treba plačati še mostnino, če so uporabljali most.

### Stanovske ceste in njihove mitnice

*Karlovška deželna cesta:*

Ljubljana - 3 milje (22,7577 km);

Višnja Gora - 3 milje (22,7577 km);

Trebnje - 3 milje (22,7577 km);

Novo mesto - 3 milje (22,7577 km);

Metlika - 3 milje (22,7577 km), treba je bilo plačati tudi deželno mostnino.

*Jeseniška deželna cesta* proti Zagrebu:

Kostanjevica - 3 milje (22,7577 km);

Krška vas - 2 milji (15,1718 km), tudi mitnica na mostu;

Jesenice - 2 milji (15,1718 km).

*Krška cesta* proti Radečam ob Savi preko Mirne:

Krško - 3 milje (22,7577 km);

Mirna - 2 milji (15,1718 km), obenem je bilo treba tudi plačati deželno mostnino na mostu.

### Komercialne cestne mitnice

Pod ljubljanski inšpektorat so spadale naslednje mitniške postaje:

Krašnja, Bistrica pri Podpeči, Ljubljana na Dunajski cesti, Ljubljana predmestje Št. Peter, Ljubljana Poljane, Ljubljana na cesti proti Italiji, Vrhnika, Planina, Tržič, Kranj, Podkoren, Sava pri Jesenicah, Bistrica pri Brezjah, Kokra, Zalog.

Pod tržaški inšpektorat (carinski urad) so spadale postaje: Postojna, Razdrto, Sežana, Opčine, Bazovica, Materija.

Pod carinski urad na Reki so spadale naslednje postaje:

Bistrica pri Trnovem, Lipa, Sv. Matija.

Pod nadzorstvo goriškega bankalnega urada sta spadali mitnici v Ajdovščini in na Colu.

Komercialna mostnina v Kranju in pri Medvodah je bila podrejena ljubljanskemu bankalnemu inšpektoratu.

13 GUB. fasc. 54, leto 1807

14 Glej op. št. 2

15 GUB. fasc. 54, leto 1808

## Stanovske mitnice

Bile so podrejene ljubljanskemu bankalnemu inšpektoratu, bile pa so v Višnji Gori, v Ljubljani na Karlovski cesti, v Trebnjem, Novem mestu, Metliki, Kostanjevici, na Jesenicah in v Krškem.

Most v Črnučah je bil stanovski, bil pa je podrejen ljubljanskemu bankalnemu uradu. Tudi stanovska mitnica in mostnina v Krški vasi in v Mirni sta bili podrejeni ljubljanskemu bankalnemu inšpektoratu. S prvim oktobrom 1808 je prišel mitninski urad za Kranjsko in Goriško pod direkcijo kranjsko-goriške deželne vlade. Ta predpis je veljal za prej omenjene komercialne cestne mitnice, prav tako tudi za stanovske mitnice. Uveljavile pa so se tudi nekatere izjeme. Bankalna cestna mitnica na Colu, v Bistrici pri Podpeči, v Bistrici pri Brezjah, pri Metliki na Kolpi so bile izvzete iz dosedanjih posebnosti, prav tako je bila izvzeta mitnica na mostu pri Mirni-Krški vasi ter še nekatere mitnice na stanovskih cestah in mitnica na Vrhniku. Na Planini pa so uvedli še novo komercialno mitnico, da bi lahko vzdrževali cesto pa tudi že obstoječo novo mitnico. Osebjem je dobilo nova navodila:

- 1) Od oktobra prejšnjega leta so v veljavi nova uradna potrdila o plačani carini. Uradi se morajo čim prej prilagoditi novim razmeram. Mimo ne smejo spustiti nikogar, ki ni plačal, izjema so le tisti, za katere je posebej navedeno. Izdana potrdila se morajo ujemati z delom potrdila, ki ostane v knjigi. Sledi štetje listkov. Pri napisu na potrdilu je treba namesto komercialna napisati bankalna mitnica (Bancal Strassenmauth).
- 2) Del uradnega potrdila o plačani carini je treba, glede na zahteve, od časa do časa, vendar pa na daljše obdobje, pregledati in urediti. Urad mora skrbeti za to, da je postopek pravilno izveden.
- 3) Uradna potrdila o plačani carini je treba vezati obenem s potrebnimi ovojnicami v knjigo, ki ima 24 strani. Vojaško leto (Militärjahr) označujejo tekoče številke, obračunsko leto pa označujejo črke abecede in se začinja z A.
- 4) Na vsaki strani so seštete zapisane postavke plačanih mitnin, vendar se to ne prenaša na naslednjo stran (to se je imenovalo latus), temu se doda še številko, tako da se lahko za kvartal ugotovi število teh vsot. To je treba od časa do časa pregledati in urediti denar.
- 5) Knjiga uradnih potrdil o plačani carini ima 24 strani, sešiti jo morajo na mitninskem uradu. Če se zgodi, da ob kvartalu ne porabijo vseh potrdil, sešijejo v knjigo le porabljena in napišejo vsoto. Prazna potrdila se lahko prenesejo v naslednji kvartal. Pri obračunu je treba upoštevati tudi potrdila, ki so bila napisana na prejšnji postaji.
- 6) Na uradno potrdilo o plačani carini je treba poleg mitnice napisati tudi ime, stan tistega, ki plača mitnino, kam potuje, kam žene živino itd. Navesti je treba mitninsko postajo, datum izdaje dokumenta, ime in priimek mitničarja. Tako se pride do tekočih podatkov.
- 7) Odrezki uradnega potrdila o plačani carini pripadajo potujočemu, mora jih oddati na naslednji postaji. Vsi, ki prečkajo mitnico peš, na konju ali na vozu, morajo oddati listek, ki so ga dobili na predhodni postaji, da ga mitničar revidira, pa če je bila mitnina na prejšnji mitnici

plačana ali ne. Če so mitnino na prejšnji postaji pravilno poravnali, vzame mitničar listek, ga naniza na vrstico, ga vpiše pod primerno številko v kvartalu, to uredi po datumih ter kasneje vse z denarjem in računi pošlje bankalni višji oblasti. Ko je vse to urejeno, dobi potnik na postaji novo potrdilo o plačani mitnini za potovanje naprej. Če na prejšnji postaji mitnine niso obračunali, je uradnik na naslednji postaji dolžan pobrati tisto vsoto, ki so jo na prejšnji mitnici premalo zaračunali. Ta denar je treba v knjigo uvesti posebej, tako da je pri pregledovanju knjig to takoj vidno. Tako lahko nadzornik ob revizijah kontrolira nemarne uradnike na posameznih postajah. Če potnik nima potrjene bolete, to velja za ljudi in za živino, ga je potrebno skrbno zaslišati, če je res prečkal prejšnjo postajo. Kazni za izmikanje postajam so:

a) za vsakega vpreženega konja ali pa drugo večjo žival 1 gld;

b) od jezdnega konja, od vsake gnane živali ali tovarne živali 30 kr.

Poleg tega je treba od vsakega potnika takoj pobrati mitnino, ki bi jo moral plačati na prejšnji postaji. Tudi to vsoto je treba vpisati v računsko knjigo posebej. Kazen je treba označiti tudi na boleti in napisati, da je bila že plačana. Postaji, kjer ni bila plačana mitnina, je treba plačati njen del glede na tarifo.

- 8) O kazni, ki jo plača stranka, je treba izdati nepečateno potrdilo z vsemi potrebnimi navodili, da se v času 6 tednov lahko pritoži na c.kr. deželno vlado.
- 9) Delež, ki ga dobijo uslužbenci na mitnici od kazni, ki jih morajo plačati prestopniki, ni trdno določen. Če oba dohodka mitnice - mitnina in kazni - znašata v vojaško obračunskem letu 25 gld ali več, je možno ob koncu izplačati remuneracijo. O tej nameri je treba pravočasno obvestiti bankalni urad ali pa kar c.kr. deželno vlado. Čas za taka povišanja je med oktobrom in koncem decembra tekočega leta. Kasnejše prošnje ne pridejo v poštev, prav tako tudi ne prošnje, ki bi se nanašale na prejšnje obračunsko leto.
- 10) Vojaške osebe in državni uradniki ne plačujejo mitnine. Boletu je treba vseeno izpolniti, da je pojasnjeno, zakaj se številke in denar ne ujemajo.
- 11) Glede delovanja mitnic so važni naslednji podatki:
  - Cestna mitnica Krašnja na poti, ki gre proti Bistrici ali proti Vranskem, ne sme potnikom, katerim so bolete prečrtali na Vranskem, računati mitnine za Kranjsko. Mitnica na Opčinah lahko pobira mitnino v obe smeri in sme prečrtati bolete sežanske mitnice.
  - Mitnica v Trziču lahko pobira mitnino na obe strani in sme prečrtati bolete kranjske mitnice.
  - Mitnica v Podkorenu lahko pobira mitnino v obe smeri in prečrtuje bolete jeseniške mitnice.
  - Mitnica v Kokri lahko pobira mitnino na obe smeri in sme prečrtati bolete kranjske mitnice.
  - Mitnica v Ajdovščini lahko pobira mitnino na obe strani za račun Kranjske ter prečrtuje bolete mitnice na Razdrtem.
  - Mitnica Sv. Matija lahko pobira mitnino na obe strani in sme prečrtovati bolete mitnice Lipa.
  - Mitnica v Bazovici lahko pobira mitnino na obe strani in prečrtuje bolete mitnice iz Materije.

Ljubljana: Mitnica v Št. Peteru lahko pobira cestnino proti Zalogu in lahko prečrta bolete potnikov, ki pridejo na Poljane iz Zaloga in so mitnino že plačali. Mitnica v Zalogu pobira cestnino od tistih, ki gredo proti Ljubljani in od tistih, ki se ne morejo izkazati z boletami, da so plačali mitnino na poti Ljubljana-Zalog. Sme tudi prečrtovati bolete ljubljanskega urada. Mitnica na dunajski smeri ima pravico revidirati in prečrtati bolete mitnice v Medvodah pa tudi bolete cestne in mostne mitnice v Kranju, kadar je ta v zakupu. Prav tako prečrtuje bolete mitnice v Črnučah.

Kranjski mitninski urad na mostu ima pravico revidirati in prečrtati bolete ljubljanske postaje in žirovske postaje. Bolete kranjske postaje sme le revidirati, ne pa prečrtati. Le če ima mitnica premalo ali pa nič dohodka, ima pravico pobirati mitninski dodatek ali pa kazni in se ravnati po čl. 7.

Kranjska cestna mitnica lahko revidira bolete tamkajšnje mitnice na mostu, ne sme pa prečrtavati bolet obeh lokalnih mitniških postaj. Le če ima mitnica na mostu premalo ali pa nič dohodka, sme pobirati mitninski dodatek in kazni in se ravnati po čl. 7. Prejemnik sme

prečrtati bolete predhodnih postaj Tržič, Bistrica pri Brezjah in Kokra. Bolete teh postaj lahko tudi revidira. Metlika, stanovska cestna mitnica, ima pravico pobirati mitnino v obe smeri in prečrtovati bolete mitnice na mostu v Metliki.

Metlika, mitnica na mostu, ima pravico prečrtovati bolete cestne mitnice Metlika.

Jesenice imajo pravico pobiranja mitnine na obe strani in prečrtovanja bolete urada v Krški vasi. Krško ima pravico pobiranja mitnine na obe strani in prečrtovanja bolet svojih predhodnih postaj.

Ljubljana - dunajska smer, šentpetersko predmestje, Poljane, karlovška smer, italijanska smer imajo pravico revidiranja bolet prve vhodne ali izhodne postaje, smejo medsebojno prečrtavati bolete in med seboj vzdrževati red, ki je potreben za delo, pobirati mitnino na izhodni postaji tiste ceste, ki jo potnik izbere.

- 12) Ponovno so potrdili tudi razdalje, na katerih smejo posamezne mitnice pobirati mitnino, nastalo pa je vprašanje, če lahko mitnica pobira mitnino, če gre nekdo po vzporedni cesti.

Cesta mimo Črnuč, Kranja  
mitnica na mostu Medvode

Ljubljana  
dunajska smer  
Planina

Razdrto

Kranj

Bistrica pri Brezjah

Lipa

Materija

kot od Bistrice naprej in za Bistrico za 2 milji (15,1718 km)

od Kranja naprej in nazaj za  
3 milje (22,7577 km)

od Postojne za 2 milji (15,1718 km)

proti Vrhniku 3 milje (22,7577 km)

proti Sežani za 2 milji (15,1718 km)

proti Postojni za 2 milji (15,1718 km)

proti Ajdovščini za 3 milje (22,7577 km)

proti Tržiču za 2 milji (15,1718 km)

proti Bistrici pri Brezjah za 3 milje (22,7577 km)

proti Kokri za 2 milji (15,1718 km)

proti Jesenicam za 2 milji (15,1718 km)

proti Kranju za 3 milje (22,7577 km)

proti Bistrici ali Sv. Matiji za 2 milji (15,1718 km)

proti Materiji za 4 milje (30,3436 km)

proti Bazovici za 2 milji (15,1718 km)

proti Lipi za 4 milje (30,3436 km)

Mostnina:

Bistrica pri Brezjah, Metlika, Bistrica pri Podpeči, Mima, Krška vas. Povsod tu so mostnino pobirali le enkrat, ne glede na razdaljo 2 ali 3 milj.

- 13) Mitninski urad se mora držati določene tarife in mora nadzorovati svoje uradnike, ki morajo preverjati in izpolnjevati listke vsakega potnika.
- 14) Še enkrat so ponovili navodilo, kako je treba ravnati z denarjem, kako se delijo stroški na plačila, za pisarno, pripomočke, poštne osebje, remuneracijo ter na "posebno" in da je treba računati tudi z drugimi stroški, ki se izmikajo sistemu.
- 15) Ob obračunavanju kvartala je treba izvesti tudi primerjavo s prejšnjim letom in tako ugotoviti stanje na mitnici. Ugotoviti in zapisati je treba vzroke, zakaj se je promet po neki cesti zmanjšal. Ob vsakem problemu je potrebno navesti natančna dejstva.
- 16) Če mitninska knjiga ni vodena pravilno in se podatki med seboj ne ujemajo, se pošlje obračun, potem ko je bil

pregledan na stroške tistega, ki je napako napravil, nazaj.

- 17) Zaradi sprememb, ki so se uveljavljale vse prejšnje leto, so bilance neprimerljive, zato je to potrebno izvesti sedaj, od kvartala do kvartala.
- 18) Vsaka mitnica mora imeti natančno označeno, kolikokrat je kakšna stranka prešla mitnico. Ob tem je treba upoštevati še stranske ceste. Če je razdalja večja, je treba plačati tudi višjo mitnino. To seveda pomeni, da nekatere mitnice prinašajo več kot druge.
- 19) Račun o boletah kot tudi o blagajni je treba v prihodnje polagati po vojaškem obračunskem letu. Mitniški urad je treba opozoriti, da mitninski prihodek prvega kvartala leta 1810, ni mogoče primerjati z enakim iz leta 1809, ker bo ta sestavljen iz 4 mesecev, da pa je mišljeno, da se mesec oktober odšteje od vsega prihodka prvega kvartala leta 1809, šele tako bo prvi kvartal leta 1809 primerljiv z istim kvartalom leta 1809. Tako bo mitninski urad glede pravega prinosa mitnice objektivno obveščen.

- Vsako leto je treba tudi popisati inventar v uradu.
- 20) Kvartal se zaključi z zadnjim dnevom vojaškega kvartala, treba je napraviti kvartalni obračun, kjer je treba spraviti v red in pregledno urediti tudi listke. Blagajno je treba obračunavati mesečno, kot to zahtevajo predpisi. Vsako rubriko je treba voditi posebej.
  - 21) Račune je treba podati ob kvartalnih, tako jih tudi revidirajo, vsakokratne probleme ali dvome pa je potrebno takoj sporočiti uradu. Računski primanjkljaj se najprej podaljša za določen rok, nato sledi kazen in potem kazen, ki jo določi mitninska blagajna. Višina kazni je odvisna od stopnje malomarnosti.
  - 22) Mitninski urad mora denar nakazati pri oblasteh, kot je napisano na prvi strani: c.kr. bankalnemu inšpektoratu, c.kr. carinski oblasti v Trstu, c.kr. carinski oblasti na Reki, c.kr. bankalnemu inšpektoratu v Gorici so podrejeni kot prvi inštanci in morajo temu, glede na "kollektierenden Herrn Oberamten", predati račune in davčne dohodke proti potrdilu. Blagajno, kvartalne podatke o tamkajšnjih davkih, podatke o vseh prehodnih itd. pa od časa do časa predati c.kr. bankalnemu uradu ali pa c.kr. visoki deželni vladi. Urad mora imeti dolžno spoštovanje do svojih predstojnikov.
  - 23) Osebe na mitnici mora biti spoštljivo do potnikov.
  - 24) Osebe na mitnici naj si razdeli delo v službi. Pri tem se ne sme enega preveč obremeniti, drugemu pa popolnoma olajšati delo. Pobiralec (Einnehmer) mora delati skupaj z nadzornikom (Kontrollor) in se dogovoriti s tistim, ki dviguje zapornico glede nedelj in praznikov, kajti če nekdo od osebja zbolí, ga morajo nadomestiti v okviru obstoječega osebja.
  - 25) Nekateri računi, izvlečki iz blagajne, bilance ter druga poročila in priloge ter vloge morata podpisati pobiralec in kontrolor ter še zapečatiti z uradnim pečatom, poslati po pošti ali na drug način predati oblastem.
  - 26) Mitninski urad mora skrbeti za to, da so tarife in okrožnice objavljene na vidnem mestu, da jih lahko prebere vsak potnik in se lahko sam prepriča, koliko mora plačati na postaji.
  - 27) Zapomnica mora biti odprta od zgodnjega jutra do večera, ostali čas pa zaprta in jo morajo odpreti le, če pridejo potniki, ki morajo poravnati mitnino, nato pa jo je treba spet zapreti.
  - 28) S tem navodilom je poskušala deželna vlada prisiliti mitninske oblasti, da bi o vseh zahtevanih podatkih naredile indeks, da bi uradne papirje skrbno predali v registraturo, da bi primerno skrbeli za novonastale uradne akte in jih tudi pravilno predajali.
  - 29) Če se opazi med osebjem poneverbo ter če pride glede tega celo do sporazumevanja med osebjem na predhodnih postajah, mora tisti, ki je to odkril in ga tudi veže službena prisega, to sporočiti z vsemi podatki in dokazi najprej višjemu bankalnemu uradu, če pa je zadeva zelo pomembna, mora takoj obvestiti c.kr. deželno vlado.
  - 30) Če je nekdo prepričan, da je službeno osebje na mitnici prekoračilo svoje pravice, da je zmerjalo ali celo teplo potnike, ne da bi ga potniki k temu izzivali, mora o tem javiti na okrožnem uradu, na bankalnem uradu ali pa pri c.kr. visokem deželnem glavarstvu. Obtem mora popisati celoten dogodek, mora imeti priče in tudi materialne dokaze o takem ravnanju.
  - 31) Nihče ne sme biti odsoten od službe na mitnici dva dni zaporedoma, če ni tega prej sporočil predstojniku. Še to je mogoče le izjemoma, kajti uradniki s takim obnašanjem dokazujejo, da jim ni do službe, da lahko živijo tudi brez nje. V takem primeru je treba poiskati drugega uradnika. Če pa se le zgodi, da uradnik nujno potrebuje proste dneve, se mora mitniški urad obrniti na višji bankalni urad, ki ima pravico dovoliti 8-dnevni dopust, daljši dopust pa lahko odobri le c.kr. deželna vlada.
  - 32) Če se v službi zgodijo napake, tako pri lokalnem uradu kot na postaji, in so znana sredstva, ki bi to napako odpravila, je treba o tem obvestiti bankalni urad ali pa prositi deželno oblast za pomoč.
  - 33) Če je uradu znano, da na neki postaji tihotapijo, mora mitniški urad okrepiti nadzor in odgovornost in to kontrolirati na naslednji postaji.
  - 34) O službenih pripomočkih je potrebno oddati poročilo, kot govori čl. 19.
  - 35) O stroških, ki jih ima urad s pismi, je treba voditi dnevnik kot je predpisano, ga vsak kvartal zaključiti in to poslati poštenu uradu. Tudi to vsoto je treba voditi, ob koncu kvartala pa obračunati s pošto, ker c.kr. komercialne mitnice ne bremenijo pošte.
  - 36) Glede potreb pisarne, kurjave, svečave vključno z laterno, ki mora viseti pred mitniško hišo in biti ponoči prižgana, pripada mitniškim uradom:
    - v Krašnji 50 gld iz davka na komercialno cesto;
    - v Bistrici pri Podpeči 50 gld dohodka stanovske mitnice na mostu;
    - na Vrhniki 50 gld iz dohodka provincialne konstrukcijske mitnice;
    - v Planini 50 gld iz dohodka provincialne konstrukcijske mitnice;
    - v Tržiču 40 gld iz dohodka komercialne mitnice;
    - na Jesenicah 40 gld iz dohodka komercialne mitnice;
    - v Bistrici pri Brezjah 50 gld iz dohodka stanovske mitnice na mostu;
    - v Zalogu 60 gld za prejemnika, 24 gld za nadzornika; kurjavo in svečavo je treba plačati iz postajnih dohodkov, dokler bo mitnica samostojna. Urad mora plačevati prejemniku njegovih 60 gld;
    - v Sežani 80 gld iz dohodka komercialne cestne mitnice;
    - v Kranju (most) 24 gld za nadzornika;
    - v Medvodah 40 gld če se pobira davščina v lastni režiji;
    - v Trebnjem 50 gld iz dohodkov stanovske mitnice;
    - v Mirni 50 gld iz dohodkov stanovske mitnice;
    - v Črnučah 50 gld iz dohodkov stanovske mitnice na mostu;
    - v Metliki (most na Kolpi) 50 gld iz dohodkov stanovske mitnice na mostu;
    - v Krški vasi 50 gld iz dohodka stanovske mitnice na mostu;
    - v Bistrici pri Trnovem 40 gld iz dohodka komercialne cestne mitnice;
    - v Lipi 40 gld iz dohodka komercialne cestne mitnice;
    - v Materiji 40 gld iz dohodka komercialne cestne mitnice.
 O teh dohodkih je potrebno dobiti tudi pečateno potrdilo, kar je treba upoštevati pri obračunu.
  - 37) V 22. čl. je bilo ukazano, da je treba denar od kvartala do kvartala oddati višjim oblastem in dobiti za to potrdilo. Ker pa je treba včasih cestni fond zelo na hitro preskrbeti z denarjem, naj mitniški uradi pošiljajo dohodke mesečno, kot je to bilo v rabi že doslej. Račun pa naj s

- potrebnimi dopolnili pošiljajo po kvartalih c.kr. bankalnemu inšpektoratu.
- 38) Če želi c.kr. gradbena direkcija dvigniti denar od mitninskih uradov za vzdrževanje cest, ga lahko dobi proti potrebni garanciji, kolikor ga pač v določenem času je. Mitninske urade je potrebno ponovno opozoriti, da je treba odrezke od bolet dobro shraniti, ob zaključku dneva spraviti denar v blagajno, kjer sta dva uradnika, zato je treba tudi oba ključa spraviti pod skupen nadzor. V blagajno je treba spraviti tudi obračunske dokumente, pobotnice, potrdila o plačilih itd.
- 39) Nato sledijo navodila, kako je treba ravnati z denarjem in vrednostnimi papirji, dokler jih ne prepeljejo v glavno blagajno.
- 40) Plačilo uradnikov in tistega, ki dviguje zapornico, se ne sme izplačati pred 3. dnem vsakega meseca za nazaj. Možne odstopke pa lahko izplačajo ob iztekajočem se mesecu. Vsako preuranjeno izplačevanje se pri kontroli šteje kot primanjkljaj in je uradnik za to odgovoren.
- 41) Pod kasacijsko kaznijo je uradnikom prepovedano trgovati z mitninskim denarjem, si ga izposojati ali pa si ga prisvojiti. Blagajniški primanjkljaj je potrebno takoj nadomestiti ali pa prijaviti višjim oblastem.
- 42) Izrecno prepovedano je, da bi se mitninski uradniki ukvarjali še s postranskim zaslužkom ali pa imeli gostilno na svoje ali ženino ime, ker je to v nasprotju s službenimi pravili o uradniku.
- 43) Če se potniki pritožijo nad slabo cesto ali mostom in če so to opazili tudi mitničarji sami, je treba o tem obvestiti ne le cestnega asistenta, pač pa narediti tudi prijavo ter opisati odsek ceste ali pa most. Prijavo je treba poslati c.kr. okrajni oblasti (Kreisamt) ali pa gradbeni direkciji.
- 44) Vsakemu uradniku, ki ima službeno stanovanje, je naročeno, da ga mora primerno uporabljati. Mala popravila na oknih, vratih, vrtni ograji mora urediti sam, o velikih popravilih pa je treba obvestiti gradbeno direkcijo. Treba je skrbeti tudi za stvari, ki sodijo k hiši.
- 45) Nekateri mitničarji in tisti, ki dvigujejo zapornico, teh navodil niso dovolj upoštevali in bodo temu primerno kaznovani.<sup>16</sup>

## Stanovske mitnice na Kranjskem

Ob koncu 18. stoletja so bile mitnice večinoma v zakupu. Ko so se začele spreminjati razmere, se je spreminjal tudi položaj zakupnikov, vedno na slabše. V letu 1786 je deželna vlada obravnavala problematiko mitnin na privatnih mitnicah pri Kranju, v Radovljici, na mostu pri Kranju. Na osnovi gubernijskega ukaza z dne 9. aprila 1785 so morali lastniki privatnega zakupa mitnic podati desetletni pregled dohodkov in stroškov mitnic. Odločiti so se morali, če bodo sprejeli nove sistemizirane pogoje. Gubernij je zahteval podatke za Turjak, Novo mesto, mesto Kočevje, gospostvo Gradac, gospostvo Črnomelj (za mitnico na mostu), gospostvo Ribnica. Ostala gospostva in mitnice niso bile našete in so svoje premoženje lahko šteje za izgubljeno. Zaradi tega sklepa so se takoj pritožili gospostvo Črnomelj, Krško, Videm, Krška vas (ta zaradi konjske in goveje mitnice), vodna mitnica pri Vidmu, gospostvo Poljane, gospostvo Kostanjevica, gospostvo Rekštanj. Gospostvo Črnomelj je trdilo, da nima privatne mitnice, pobira pa mostnino. Gospostvo Krška je povedalo, da mora vzdrževati del ceste od Krškega do Krške vasi. Ta cesta ni bila tlakovana in vzdrževali so jo po deželnem običaju. Od mitnice pri vodi tudi nimajo nobenega dobička. Gospostvo Poljane naj bi dobivalo 17 gld dohodka, so pa vprašljivi stroški. Gospostvi Kostanjevica in Rekštanj morata vzdrževati cesto in nekatere mostove. Most, ki ga vzdržuje Kostanjevica, pomeni povezavo mesta z ostalim svetom, zato tudi pobira "mostni pfenig". Mesto Kostanjevica je samo priskrbelo les, gospostvo Kostanjevica ni nič pomagalo, zato tudi nima sedaj pravice pobirati mitnine. Gospostva Kočevje, Žužemberk, Višnja Gora so privatne mitnice odkupila od stanov. Erarju so plačala stroške in računala na to, da bodo od tega imele neke koristi. Gospostvo Ribnica je bilo v takem položaju, da bi moralo mitnico zapreti, vendar pa bi jo rado obdržalo, ker mora vzdrževati del poti. Želi si, da bi mu dovolili privatno mitnico. Gospostvo Turjak bi moralo glede na okrožnico vzdrževati tlakovano cesto, zato bi lahko imelo privatno mitnico. Dela na tem cestnem odseku so bila označena kot zelo zahtevna, narejeno pa ni bilo nič. Privatna mitnica posesti Soteska je bila le mitnica na mostu. Potrebna je bila kot povezava proti Soteski in Krški vasi. Pojasnila so poslala tudi mesta Novo mesto, Višnja Gora, Črnomelj, Metlika, ki so imela privatne mitnice. Mesto Višnja Gora je moralo vzdrževati del komercialne ceste, to jim je pobralo ves dohodek od mitnice in še je bilo treba dodajati. Mitnice na mostovih so bile po patentu iz leta 1757 pri gospostvu Otočec, pri mestu Kostanjevica, mesto Kočevje je imelo koncesijo še iz leta 1564, prav tako sta imeli koncesijo tudi

gospostvi Gradac in Črnomelj. Od vseh teh sta le Kočevje in Gradac poslala desetletni izkaz, nekoliko kasneje je to naredilo še gospostvo Črnomelj, gospostvo Kostanjevica je poslalo izkaz že prej, gospostvo Otočec pa ni naredilo nič. Kočevje in Kostanjevica sta imela urejeno poslovanje in sta tudi primerno skrbela za dodeljeno delo na delu komercialne ceste.<sup>17</sup>

Iz povedanega je razvidno, da so bile mitnice na področju novomeške kresije večinoma v zakupu. Stanovi so si zelo prizadevali, da bi dobili pod nadzorstvo vse mitnice na karlovški komercialni cesti, morali pa bi potem tudi skrbeti za to cesto. Cesta v samem Novem mestu je bila povsem propadla in je bila potrebna temeljite obnove. O cesti proti Karlovcu so bili prepričani, da je potrebna, zato so jo tudi vzdrževali, vzdrževali so tudi most na Krki. Mitnica jim je letno prinesla 1769 gld in 44 kr. Stanovi so prevzeli dohodke šestih mitnic, in sicer mitnice na Jesenicah, v Metliki, v Novem mestu, v Višnji Gori in v Ljubljani. Dolžnost kresijskega urada je bila, da je nadzoroval privatne mitnice ter od njih zahteval izpolnjevanje obveznosti. Mitnice za konje in vozove so morale vzdrževati ceste in mostove, ki so bili v njihovem distriktu, če jih ni prevzel v oskrbo glavni cestni fond.<sup>18</sup> Ko je bil govor o gradnji mostu čez Kolpo, so stanovi želeli na mostu tudi mitnico, tako, kot je bila na črnomeljskem mostu čez Savo. Za vpreženega vola bi računali 1 kr, za vola, ki pride s Štajerske ali Ogrske pa po 2 kr. To pravico so si tudi pridobili. Cena mostu je bila 4889 gld in 28 1/6 kr, potrebno se je bilo torej dogovoriti o višini mostnine, ki pa je morala biti preračunana na osnovi cene mostu, hkrati pa je morala upoštevati tudi v deželi dovoljene cene. Še predno pa je bilo vse urejeno, je bilo proti mitnini že več ugovorov. 15. aprila 1786 so določili cene na mitnici na mostu čez Kolpo pri Metliki. To je bila konjska mitnica in mitnica za vozove:

17 GUB. fasc. 17, leto 1784-1786

18 Isti

19 Isti

20 Isti

## MITNICE

	Kr	
Tovorni voz vsake vrste, kočije, koleslji, ki prevažajo predvsem svoje blago ali potnike, vstopajo ali peljejo skozi, plačajo od vsakega vpreženega konja ali vlečne živali	4	
Voz s suknom, papirjem, železom, jeklom, kositrom, platnom, volno, mlinskimi kamni, trgovskimi in obrtnimi predmeti, ki so v deželi običajni, ki so tudi domači, prav tako tudi domač voz s potniki plača od vsakega vpreženega konja ali vlečne živine	3	
Voz z ogljem, žitom, lesom, maslom, mastjo, deskami, drugimi domačimi izdelki in pridelki, ki gredo na trg, plača od vsakega vpreženega konja ali vlečne živine	1	
Prav tak prazen voz, razen posebej izvzetih, plača polovico od zgoraj omenjenih voz. Otvorjen konj ali tovorna živina, ki nosi stvari za prodajo, pa naj jo jašejo ali vodijo, plača prav toliko kot vprežena žival, ki je zgoraj omenjena. Prav tako voz, ki ga potiskajo ali vlečejo ljudje	/	
<b>Živinska mitnica</b>		
Od mladih živali, ki pridejo ali gredo skozi mitnico kot tudi od odraslih živali, namreč konj, goveda, mul, oslov, ki so starejše kot leto dni, od vsakega prašiča, ki je star leto ali več; od štirih telet, ovac, koz, drugih malih živali - sem ne spada perutnina, ki je mitnine prosta - če jih peljejo na trg, je treba plačati od sredstva, s katerim jih peljejo na trg, tako kot je zgoraj navedeno, od ostalih pa	2	
Mitnine so bili oproščeni:		
vse osebe, ki nič ne nosijo; voznje pri prehodu vojske, oficirji na službeni poti, vozovi s soljo, ker gre to na stroške deželnega kneza; tranzit proti morju ali proti kopnem; navadna pošta, ki ne prevaža potnikov; gosposke voznje za lastno gospostvo ali lastno potrebo, ne pa, če gre za prodajo, a ni tako blago opremljeno s posebnim priporočilnim pismom; voznje za tlako, če jih je treba opraviti na drugi strani in če ne vozijo s seboj stvari, ki bi jih lahko prodali; voznja samega mitničarja za domače gospodinjstvo in gospodarstvo.		
Te cene so bile osnova za določanje cen tudi na ostalih mitnicah na Kranjskem. Kranjski stanovi so si takoj začeli prizadevati, da bi tudi ta mitnica postala njihova last. Septembra 1786 je bila zanjo razpisana licitacija. Mitničar na novi mitnici na metliškem mostu je postal Franc Plut, letne plače je imel 250 gld ter brezplačno stanovanje. Za nadzornega pisarja je bil imenovan neki podoficir s plačo 150 gld na leto. <sup>19</sup>		
Tudi ljubljanska kresija je imela težave z mitnicami, ki so bile v zakupu. Precej je bilo tudi govora o nadziranju carine na Savi, o načinu poslovanja te carinarnice in o oddajanju denarja. Težave je imela tudi mitnica v Radovljici, ki jo je		
imelo v zakupu mesto Radovljica. Mesto je hotelo mitnico na vsak način obdržati. Zato je moralo najprej dokazati, kakšne vrste mitnica to je: ali tranzitna ali pa le trgovska mitnica, ki bi jo lahko predpis iz leta 1757 potisnil na nivo mitnice za konje, vozove in govedo. Zakupniki so bili prepričani, da je njihova mitnica tranzitna. Drugo vprašanje pa je bilo, če lahko mitnica spodbudi trgovanje in promet. Po mnenju zakupnikov je bilo to težje rešljivo, ker so novi predpisi potiskali to mitnico na nivo mitnice za konje, vozove in govedo. Na vseh treh postajah te mitnice so pobrali 100 gld dohodka. Samo postaja na cesti proti Jesenicam je bila na komercialni cesti, taka mitnica torej ne more kaj prida pomagati trgovini. Gospostvo Radovljica je s pomočjo dohodka te mitnice vzdrževalo tri mostove od katerih sta bila dva na komercialni cesti, eden pa na stranski. Stranski most, ki je bil na Peračici, je bil lesen. Pozidali so ga, kar je stalo gospostvo 3000 gld. Ta strošek je bil vračunan v mitnino po 5% obrestih, kar je prinašalo letno 150 gld. Letni dohodek mitnice po odbitkih pa je bil 54 gld in 11 kr. Če bodo mitnico ukinili, bo mesto brez dela dohodka. Za primerjavo z mitnico v Metliki, so bile cene v Radovljici naslednje:		
	Kr	Den
<b>Prva skupina</b>		
Tovorni voz vsake vrste, kočija, koleselj, ki so natovorjeni s tujim blagom, kot tudi osebe, ki potujejo z vozom ali konjem plačajo od vsake vprežene živali	3	
Od vsakega natovorjenega konja ali tovarne živali	3	
<b>Druga skupina</b>		
Voz natovorjen s suknom, platnom, železom, jeklom, volno, perjem, mlinskimi kamni, drugim trgovskim blagom in obrtnimi predmeti, ki so v deželi iskani, prav tako domača kočija s potniki plačajo od vsakega vpreženega konja ali vlečne živali	2	
Od vsakega natovorjenega konja ali vlečne živali	2	
<b>Tretja skupina</b>		
Voz z žitom, lesom, deskami, mastjo, domačimi materiali in potrebščinami, ki jih peljejo na trg, plača od vsakega vpreženega konja ali vlečne živali	1	
Od natovorjenega konja ali vlečne živali	1	
Vozovi vseh vrst, ki so bili zgoraj omenjeni in gredo prazni preko mitnice, plačajo polovico, in sicer:		
Vozovi iz prve skupine	1	2
Vozovi iz druge skupine	1	
Vozovi iz tretje skupine		2
<b>Živinska mitnica</b>		
Od vsake živali, ki jo peljejo na trg, od velikih živali: konj, mul, oslov, goveda, ki so starejši kot eno leto, od treh enoletnih ali starejših prašičev, od štirih telet, ovac, in drugih malih živali	2	
Sem ne spada perutnina, ki je prosta mitnine, kar pa je gre na trg, mora plačati od vprege tako, kot je navedeno zgoraj,		

## MITNICE

Poleg te mitnice je bila problematična tudi mitnica na mostu, o kateri je moralo poročati gospostvo Zois, ki je bilo vezano na ta most. Gospostvo Bled je bilo mnenja, da naj ukinejo mitnico proti Bohinju, ker ne prinaša dovolj niti za vzdrževanje stranske ceste. Iz odgovora iz Radovljice pa lahko razberemo, da štejejo prav to mitnico kot pomembno za vzdrževanje ceste in mostu čez Savo. Gospostvo Bled je odgovorilo, da so stransko cesto v Bohinj vzdrževali lastniki rudnikov Javorje, Bistrica in Stara Fužina, nič hudega pa ne bi bilo, če bi Radovljica prispevala od stare mitnice za to cesto. Hkrati je gospostvo Bled napovedalo mitnico v Bohinju, ki bo pospeševala trgovino, prizadela pa bo staro radovljiško mitnico. Zato naj se blejsko gospostvo obveže pri rudnikih v Bohinju, da bo nosilo stroške za konje in vozove. Spor je prišel pred graški gubernij, ki je v novembru 1785 odločil, da so prebivalci Bohinja prosti plačevanja mitnine.

Ko so razpravljali o ukinitvi privatne mitnice v Kranju, je knjigovodstvo zagovarjalo mnenje, da mitnica prinaša koristi, če je njen dohodek približno 1010 gld in 50 3/4 kr. S tem krijejo vse stroške na stranskih mostovih in imajo tudi koristi.<sup>21</sup>

Precej zapletov in neprijetnosti z mitnicami so imeli tudi v postojnski kresiji. Problematične so bile mitnice v Velikih Munah, na Premu, pri Senožečah in pri Sv. Matiji. Baron Lazarini je dokazoval, da mitnica v Velikih Munah ne prinese letno 5 gld in 40 kr, kot je bilo preračunano, pač pa 10 gld. Zato je prosil, da bi 5 gld kar prepisali na dominikalno rabo, hkrati pa se je opravičeval, ker ni pravilno vzdrževal cestnega odseka. To pa zato, ker je šele pred tremi leti prevzel posest in mitnico in imel le 30 gld dohodka. Drug problem pa je bil v tem, da je cesta oddaljena od bivališča 6 ur, tako da nima od nje nobenih koristi.<sup>22</sup>

Mitnico na kastavski cesti pri Sv. Matiji je imela v zakupu kastavska občina, dovoljenje za zakup pa je izdal kresijski urad v Postojni. Zakupna doba je bila 3 leta. V letu 1783 je

graški gubernij prepovedal izvoz lesa in oglja na Reko in promet preko te mitnice je občutno padel, tako da je imela v letu dni 135 gld in 59 1/2 kr izgube. V pravdanju z graškim gubernijem je občina zmagala. Ko so ji izgubo poravnali, pa se je odpovedala nadaljnjemu zakupu mitnice.<sup>23</sup>

Marca 1785 je bilo določeno, da je treba ukiniti privatno mitnico kneza Porzie v Premu. Gospostvo bi moralo ta dohodek prepustiti cestnemu skladu za nazaj od leta 1783. Prav tako je bilo sklenjeno, da pripade cestnemu skladu most v Kosezah. Govorilo se je tudi, da bodo opustili mitnico v Bistrici, dohodki pa bodo pripadli cestnemu skladu za nazaj od 27. 11. 1783. Knez Porzia je imel o tem svoje mnenje in zadeva se je zapletla, zapletle so se tudi razmere na mitnici na Premu in v Senožečah. Iz vsega spora sledi, da je denar, ki naj bi ga zakupnik porabil za vzdrževanje ceste, našel druge porabnike. Na eni strani so se v tem času posamezne občine ali pa privatniki potegovali za zakup mitnic, po drugi strani pa tožili, da jim nič ne ostane, ko obračunajo vse stroške. Pravo razmerje med eno in drugo stranjo je težko ugotoviti, ker so podatki nepopolni ali pa jih sploh ni. Značilno je, da je graški gubernij na vse načine zbijal zahteve zakupnikov.

Ko so stanovi prevzeli komercialne poti na Kranjskem, se je pojavila vrsta problemov, tudi z mitnicami. Na kameralni poti so bile v 90-tih letih 18. stoletja že znane postojanke: Krašnja, Vransko, Tržič, Podkoren, Kranj, Razdrto, Trst, Bazovica, Sv. Matija, Vrhnika, Ljubljana-Dunajska cesta, Ljubljana-cesta v Italijo, Barje-cesta v Italijo, goriška cesta, reška cesta. Stanovom je šlo predvsem za to, da bi imeli mitnice čim bolj pod nadzorom, vprašanje pa je, če ni bilo upanje, da bodo z boljšim nadzorom povečali prihodek vseh mitnic, preveč naivno. Obstoječe mitniške tarife so ostale v veljavi, mitnice pa so se morale ravnati po patentih in predpisih. Prihodki nekaterih mitnic na Kranjskem so bili v letu 1792 naslednji:

Postaja	Gld	Kr
Nadzorna postaja na Dunajski cesti v Ljubljani	7755	1 1/2
Nadzorna postaja na Italijanski cesti v Ljubljani	2112	46 1/2
Vrhnika in postaja na Barju	4467	35 1/2
Kranj	817	44 1/2
Tržič	776	18 1/2
Podkoren	304	4 1/2
Krašnja	1994	22 1/2
Vransko	3623	38
Bazovica	353	44 1/2
Razdrto	5540	4 1/2
Sv. Matija	1536	34
Skupaj	29281	54
Štiriletno poprečje je	29666	41 1/4
V zadnjih 4 letih, od 1. 11. 1788 do 31. 10. 1792 pa je bil dohodek	118666	45
Od tega je treba odšteti v ljubljanski glavni blagajni sprejete naklade na tisk, bolete in dokumente	3700	42 1/4
Štiriletni dohodek je torej	114896	2 3/4

Ob pregledih dohodkov mitnic so upali, da bodo ustvarile tak obseg dela, da bo imel deželni cestni sklad dovolj sredstev. Vse mitnice tudi niso plačevale v cestni sklad, tako da bi moral knez Porzia plačati zaradi mitnice na Premu in v Senožečah od 1. 1. 1786 do 31. 12. 1791 1200 gld, grof Pettazi, posestnik Podgrada pa za isto dobo 504 gld. Mitnica

21 Isti

22 Isti

23 Isti

24 Isti

25 Glej op. št. 4

26 Isto

27 GUB. fasc. 54, leto 1801



## MITNICE

v Podgradu je spadala pod Goriško in zato ni plačevala v kranjski cestni sklad, kranjske oblasti pa so želele, da bi plačevala sem in so prepričevale goriške oblasti, naj Kranjski plačujejo tistih 504 gld<sup>24</sup>.

Po uradnih izračunih, ki so jih opravili leta 1800 za 10 let za nazaj in jih tudi preverili, se je pokazalo, da bi mogli tako stanovske mitnice kot tudi mostovi nositi stroške, ki so jim predpisani. V celem desetletju so se dohodki in izdatki navadno pokrili, kljub nekaterim velikim nihanjem. Se je pa tudi dogajalo, da so izdatki precej presegle dohodke, kajti ob koncu 18. stoletja so izrazito naraščali režijski stroški.<sup>25</sup> Tako so stanovske mitnice na Dolenjskem prinesle v letih 1776 do 1791 43770 gld in 42 kr dohodka, kar je bilo povprečno 2735 gld in 40 kr na leto. Mitnica na jeseniški cesti je v času od 1786 do 1791 prinesla 1261 gld in 50 kr, kar je bilo 202 gld in 48 kr na leto. Mitnica na mostu čez Kolpo pri Metliki je v povprečju prinesla v letih 1788-1791, ko so odšteli stroške za mitničarja, 265 gld.<sup>26</sup>

Ovišinitarife na privatnih stanovskih mitnicah na Dolenjskem je odločala cesarska naredba, ki je bila sprejeta leta 1785:

	Kr	Den
Od vsakega ogrskega ali štajerskega vola, brez razlike	2	
Od vsake krave (ogrske ali štajerske)	1	2
Od vsakega teleta (ogrskega ali štajerskega)	1	
Od domačega vola, ki ga peljejo na trg ali nazaj	1	2
Od domače krave, ki jo peljejo na trg ali nazaj	1	
Od teleta, ki ga peljejo na trg ali nazaj		2
Od tuje svinje, eno- ali večletne	1	
Od tuje svinje, še ne enoletne		2
Od domače eno- ali večletne svinje, ki jo peljejo na trg ali nazaj		2

Za isto, le če ni še stara eno leto		1
Za tujega konja ali kobilo	3	
Za domačega konja, ki ga peljejo na trg ali nazaj	1	2
Za domačo kozo, koštruna ali ovco		2
Za naložen voz, od vsakega konja ali para volov	1	
Za vsak voz naložen z medom, od konja ali para volov	1	
Za obloženega tovornega konja	1	
Mitnine so oproščeni isti kot vedno		

Tarifa na jeseniški cesti	Kr	Den
Od vsakega konja, tovornega, jezdnega, vlečnega, natovorjenega ali pa ne	7	
Od vsakega vola ali krave	3	
Od malih živali	1	
Od težkega tovornega voza za enega konja	10	
Od potnikov za vsakega konja	6	
Oproščeni so isti kot vedno.		

Tarifa na mostu pri Krški vasi	
Od vsakega pešca, če nosi tovor ali pa ne	2
Od vsakega tovornega, jezdnega, vlečnega konja, če je obremenjen ali pa ne	7
Od vsakega težkega tovornega voza za konja	9
Potniki plačajo za vsakega konja	6
Od vola ali krave	3
Od malih živali	1

Ostali predpisi so isti kot pri jeseniški mitnici, poleg tega pa so mitnine oproščeni še prosjaški menihi, če gredo peš.

Primerjava delovanja jeseniške mitnice in mitnice v Krški vasi v letih 1785-1799

Čas	Dohodki				Izdatki			
	Jesenice		Krška vas		Jesenice		Krška vas	
	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr
28.9.-31. 10. 1785	9	4				22		
1.11. 85-31.10. 86	339	52			13	36		
1786-1788	393				15	43		
1787-1788	154	8			21	46		
1788-1789	121	11			4	51		
1789-1790	87	11			23	39		
1790-1791	121	25			4	51		
1791-1792	144	58			50	45		
1792-1793	270	10			30	53		
1793-1794	394	1			34	43		
1794-1795	255	12			21	10		
1795-1796	348	21	120	2	25	54	43	57 2/4
1796-1797	314	15 2/4	477	46	24	16 2/4	292	
1797-1798	559	3	644	45 1/2	45	11 2/4	292	
1789-1799	572	50	804	49 1/2	36	41 2/4	295	30
Skupaj	4084	41 2/4	2045	23	354	22 2/4	923	27
Stroški režije	354	22 2/4	923	27				
Dohodek	3730	19	1121	55 2/4				
Povprečje	266	27	345	12 2/4				
Skupaj - Povprečje	611	39 2/4						

## MITNICE

Septembra leta 1806 sta kranjsko in goriško knjigovodstvo izdala pregled mitnic na mostovih in cestah, obenem pa sta navedla tudi vse rubrike, po katerih je treba plačevati tarife, in kakšne te tarife sploh so. To lahko razumemo tudi kot odmev na urejanje mitniških problemov na Štajerskem in Koroškem. Tarife so bile navedene le v krajcarjih, rubrike pa so bile naslednje: ime mitniške postaje, vrsta mitnice, za vsakega pešca, ki prekorači most, za vsakega tovornega konja, za jezdnega konja, za vpreženega konja ali pa par volov, vprežen v tovorni voz, ki je naložen; od vsakega tujega konja ali kobile, od vsakega kozla, koze, ovce, ovna so pobirali določeno vsoto. Nato je sledila rubrika, ki je obravnavala veliko živino na tujo in domačo, ki jo peljejo na trg ali pa je bila razdeljena na tujo in domačo, ki jo peljejo na trg ali pa je bila kupljena. V posebni rubriki so bili navedeni prašiči, prav tako razdeljeni na tuje in domače, poleg tega pa še po starosti - do enega leta in starejši. Nato je sledila še rubrika izjem, ki so bile oproščene plačevanja mitnine. Te izjeme so bile na različnih mitnicah različne.

*Na cestni mitnici na Jesenicah* so po predpisu iz leta 1786 (18. 3.) bile tarife naslednje:

	Kr
Od vsakega tovornega, jezdnega ali drugega konja, naloženega	1
Od naloženega blaga za vsakega konja ali para volov	1
Za vsakega tujega konja ali kobile	3
Od koze, kozla, ovce, ovna	/ 2/4
Od živine, ki jo ženejo na trg ali pa je kupljena:	
Od domačega konja	1 2/4
Od domačega vola	1 2/4
Od domače krave	1
Od domačega teleta	2/4
Od tuje živine, madžarske ali štajerske:	
Od vola	2
Od krave	1 2/4
Od teleta	1
Od eno in večletnih prašičev, ki jih ženejo na trg ali so kupljeni	2/4
Še ne enoletni prašiči	1/4
Tuji, eno- in večletni prašiči	1
Še ne enoletni prašiči	2/4

*V Krški vasi*, na mitnici na mostu, po predpisu iz Ljubljane 15. 7. 1796:

	Kr
Pešci, ki gredo preko mostu	2/4
Od vsakega jezdnega, tovornega, vpreženega konja, če je otovorjen ali ne	2
Od vsakega jezdeca ali voznika	2/4
Od vsakega natovorjenega voza, od konja ali para volov	3
Od vsakega tujega konja ali kobile	/
Od koze, kozla, ovce, ovna	1/4
Od domačega konja, ki gre na trg ali je kupljen	/
Od domačega vola	2
Od domače krave	2
Od domačega teleta	/
Od tujega vola, ki gre na trg ali pa je bil kupljen	2
Od tuje krave	2

Od tujega teleta	/
Domači prašiči	/

Mitnine so bili oproščeni: c.kr. cesarske vožnje ter njihovo spremstvo, vojaška priprava, če se je lahko izkazala s potrdilom vojnega komisariata, ordonanci okrožnega urada, dvorni kurirji in štafete, navadna pošta, če se z njo niso prevažali potniki. Drugače pa so bili mitnine oproščeni le en konj in prosjaški menihi, če so šli peš. Leta 1807 so veljala ista pravila.

*Na cestni mitnici v Novem mestu* po predpisu iz Gradca 9. 5. 1787:

	Kr
Od naloženega voza za vsakega konja ali par volov	3
Vse ostale rubrike tu niso izpolnjene. Plačevanja mitnine so bili oproščeni: prazni konji in konji za pripravo, ki so bili potrebni za prevoz preko vzpetine, vojaške vožnje, štafete, neposredne cesarske vožnje. Leta 1807 so veljali isti predpisi.	

*Na cestni mitnici v Metliki* po predpisu iz Gradca 9. 5. 1787:

	Kr
Od vsakega naloženega voza za konja ali par volov	3
Mitnine so bili oproščeni prazni konji ali konji, ki so bili potrebni za pripravo pri premagovanju vzpetine, vojaške vožnje, štafete in neposredne cesarske vožnje.	

*V Metliki na mitnici na mostu*, po predpisu iz Ljubljane 6. 11. 1786:

	Kr
Od vsakega pešca, ki gre preko mostu	2/4
Od vsakega jezdnega, tovornega, vpreženega konja, natovorjenega ali pa praznega	2
Od jezdeca ali voznika	2/4
Od vsakega naloženega voza za konja ali par volov	3
Od tujega konja ali kobile	/
Od koze, kozla, ovce, ovna	1/4
Od domačega vola, ki gre na trg ali je kupljen	2
Od domače krave, ki gre na trg ali je kupljena	2
Od domačega teleta, ki gre na trg ali je kupljeno	/
Od tujega, madžarskega ali štajerskega vola, ki gre na trg ali je kupljen	2
Od tuje krave, madžarske ali štajerske, ki gre na trg ali je kupljena	2
Od tujega teleta, madžarskega ali štajerskega, ki gre na trg ali je kupljeno	/
Od prašičev, domačih in tujih	/
Mitnine so bili oproščeni isti kot pri mitnici na mostu v Krški vasi. Isti predpisi so veljali tudi leta 1807.	

*Na cestni mitnici v Trebnjem*, po predpisu iz Gradca 9. 5. 1787:

	Kr
Od naloženega voza, za vsakega konja ali par volov	3
Vsi ostali so šli prosto preko mitnice.	

## MITNICE

V *Mirni* na mitnici na mostu, po predpisu iz Gradca 9. 5. 1787:

	Kr
Od naloženega voza, od vsakega konja ali para volov	3
Patent 8. 3. 1786 je predpisal, kdo je oproščen mitnine.	—

Na *cestni mitnici v Višnji Gori*, po predpisu iz Gradca 9. 5. 1787:

	Kr
Od naloženega voza, za vsakega konja ali par volov	3
Glede oprostitev je veljalo isto kot pri <i>Mirni</i> .	—

V *Ljubljani* na cestni mitnici pri Karlovških vratih, po predpisu iz Gradca 9. 5. 1787:

	Kr
Od naloženega voza, od konja ali para volov	3
Oproščeni so bili isti kot pri predpisu za <i>Mirno</i> . Ti predpisi so veljali še v letu 1807.	—

Na *mitnici na mostu v Črnučah* po predpisu z Dunaja 16. 9. 1724:

	Kr
Od vsakega pešca, ki gre čez most	2/4
Od vsakega tovornega, jezdnega, vpreženega konja, če je obložen ali ne	2
Od jezdeca ali voznika	2/4
Od naloženega voza za vsakega konja ali par volov	3
Od tujega konja ali kobile	/
Od koze, kozla, ovce, ovna	1/4
Od domačega konja, ki gre na trg ali je kupljen	2
Od domačega vola, ki gre na trg ali je kupljen	2
Od domače krave, ki gre na trg ali je kupljena	2
Od domačega teleta, ki gre na trg ali je kupljeno	/
Od tujega vola, ki gre na trg ali je kupljen	2
Od tuje krave, ki gre na trg ali je kupljena	2
Od tujega teleta, ki gre na trg ali je kupljeno	/
Domači in tuji prašiči	/

Če je živina plavala ali bredla čez vodo, za kar se je lahko odločil vsak sam, mostnine ni bilo treba plačati. Prav tako niso smeli računati mostnine podložnikom, ki so gnali živino čez most na pašo. Pač pa so morali ti podložniki pomagati pri popravilu mostu, kadar je bilo potrebno. Prav tako so morali pomagati pri popravilu škode, ki jo je povzročal tok Save. Tisti podložniki pa, ki so bili čolnarjem za prevoz preko Save dolžni plačevati v žitu, so se morali sami odločiti, ali bodo še naprej plačevali v žitu ali pa bodo hodili čez most in plačevali mitnino. Sicer pa so bili plačevanja mostnine oproščeni le: prosjaški menihi, če so šli peš; navadna pošta, stafete; potniki, ki so se peljali s poštnimi kočijami niso spadali v to skupino. Ti predpisi so veljali še v letu 1807.

V *Bistrici pri Podpeči*, na mitnici na mostu, po predpisu z Dunaja 16. 9. 1724:

	Kr
Od vsakega pešca, ki gre čez most	2/4
Tovorni, jezdni, vlečni konj, natovorjen ali ne	1
Od jezdeca ali voznika	2/4
Naložen voz, od konja ali para volov	1

Od tujega konja ali kobile	/
Od koze, kozla, ovce, ovna	1/4
Od domačega konja, ki gre na trg ali je bil kupljen	1
Od domačega vola, ki gre na trg ali je bil kupljen	1
Od domače krave, ki gre na trg ali je bila kupljena	1
Od domačega teleta, ki gre na trg ali je bilo kupljeno	1
Od tujega vola, ki gre na trg ali je bil kupljen	1
Od tuje krave, ki gre na trg ali je bila kupljena	1
Od tujega teleta, ki gre na trg ali je bilo kupljeno	1
Domači in tuji prašiči	/

Plačevanja mostnine so bile oproščene iste skupine prebivalstva kot v *Črnučah*. Ti predpisi so veljali do 1807.

V *Bistrici pri Brezjah*, na mitnici na mostu, po predpisu z Dunaja 16. 9. 1724:

	Kr
Od vsakega pešca, ki gre čez most	2/4
Tovorni, jezdni, vlečni konj, natovorjen ali ne	1
Od jezdeca ali voznika	2/4
Od naloženega voza za konja ali par volov	1
Od tujega konja ali kobile	/
Od koze, kozla, ovce, ovna	1/4
Od domačega konja, ki gre na trg ali je kupljen	1
Od domačega vola, ki gre na trg ali je kupljen	1
Od domače krave, ki gre na trg ali je kupljena	1
Od domačega teleta, ki gre na trg ali je bilo kupljeno	1
Od tujega vola, ki gre na trg ali je bil kupljen	1
Od tuje krave, ki gre na trg ali je bila kupljena	1
Od tujega teleta, ki gre na trg ali je bilo kupljeno	1
Domači in tuji prašiči	/

Oprostitve so bile iste kot v *Črnučah*. Predpis je veljal do 1807.<sup>28</sup>

18. marca 1786 je bil v Gradcu sprejet cesarski patent, ki je urejal pobiranje mitnine na privatnih mitnicah na Dolenjskem. Osnova za to odločitev je bila okrožnica, ki je te vrste mitnic urejala na področju vse Notranje Avstrije. Sprejete so bile naslednje tarife:

	Kr	Den
Od vsakega madžarskega ali štajerskega vola brez razlike	2	
Od vsake madžarske ali štajerske krave brez razlike	1	2
Od vsakega madžarskega ali štajerskega teleta	1	
Od tuje eno- ali večletne svinje	1	
Od tuje še ne enoletne svinje		2
Od domače svinje, ki gre na trg ali je kupljena		2
Od domače še ne enoletne svinje, ki gre na trg ali je kupljena		1
Od tujega konja ali kobile	3	
Od domačega konja, ki gre na trg ali je kupljen	1	2
Od kozla, koze, ovce, ovna brez razlike		2
Od voza naloženega s hrano, za vsakega konja ali par volov	1	

28 Isti, leto 1806

Domači pridelki in izdelki so bili oproščeni mitnine, če so imeli za to veljavno potrdilo, ki ga je bilo treba predložiti mitničarju. Če pa je kdo poskušal tuje kupljene pridelke in izdelke predstaviti kot domače blago in se je poskušal tako izogniti plačevanju mitnine, ni bil kaznovan le tako, kot da je poskušal obiti mitnico, pač pa so ga obdolžili tudi tihotapstva ter je bil kaznovan temu prekršku primerno.

	Kr
Od vsakega voza, ki prevažata med, je treba plačati od konja ali para volov, če je med očitno namenjen prodaji	1
Od natovorjenega tovornega konja brez razlike	1
Tudi tujci, ki pridejo na Dolenjsko z Gorenjske ali Notranjske, ki za gradnjo cest na tem področju ne plačujejo nič, pa naj bodo to vozniki ali potniki, plačajo od vsakega vpreženega konja ali jezdnega konja pri prehodu mitnice	1

Vse neposredno cesarsko blago je moralo biti prosto mitnine, sem pa ni spadalo blago, ki so ga vladarju pošiljali različni zakupniki, ker so ti pri tem že imeli svoje koristi. Ob pobiranju tako določene mitnine je bilo obvezno izdati potrdilo (boleto) za plačano mitnino. Njegovo veličanstvo je določilo te tarife z namenom, da bo imela Kranjska vse pravice, ki ji iz tega denarja pripadajo, in da bo ohranjela ceste v dobrem stanju. Tisti, ki pridejo na Dolenjsko, morajo plačati mitnino na mitnicah Jesenice, Ljubljana-Karlovska vrata, Višnja Gora, Mirna, Trebnje, Novo mesto, Metlika, Soteska, tako pri vstopu kot pri izstopu. V Novem mestu sta bili dve mitniški postaji, mitnino je bila treba plačati le pri eni, in sicer pri tisti, preko katere je potnik ali voznik šel, brez izjeme in brez ugovora.<sup>29</sup>

*Seznam domačega blaga (blaga, ki so ga izdelovali v dednih deželah), ki ga je bilo treba žigosati:*

	Kr	Den
Trakovi (Bänder)		
Svileni, okrašeni z zlatom ali srebrom, za kos	3	
Samo svileni in žametni, pod št. 5, za kos		1/2
Od št. 5 do vključno št. 10, za kos		1
Od št. 11 do vključno št. 15, za kos		2
Od št. 16 do vključno št. 20, za kos	1	
Od št. 21 do vključno 100, za kos	1	2
Trakovi iz svilenih odpadkov ali polsvileni, za kos		1/2
<i>Barhant</i>		
Gladek, tiskan, pike kot tudi bombažno blago za kos		3
Dvojno tkan, manšester, belšester, dušester, za kos		4
Batist, za kos		3
Bombažni izdelki		
Muslin vseh vrst		3
Bambasin, nankin, kitaj v celem kosu, za kos		4
V odrezanih manjših koščkih		2
Polbombažne tkanine, od kosa		2
Pajčolani, za kos		2
<i>Svileni izdelki</i>		
Popolnoma in polsvilen žamet, za kos		12
Z zlatom ali srebrom pretkani in krojeni svileni izdelki in blago, atlas, bambas, za kos		6
Z zlatom in srebrom pretkane in obrobljene obleke, krojen žamet, taft vseh vrst, za kos		6
Gladko in črtasto svileno blago, damast, atlas posebne vrste, blago za podlago, za kos		6
Stvari za oblačila, za kos		3
Jopiči, za kos		1
Polsvileni in pleteni izdelki, polsvilena podlaga, za kos		3
Jopiči, za kos		2
<i>Volneni izdelki</i>		
S kameljo dlako in svilo, za kos		3
Deli za oblačila, za kos		2
Jopiči, za kos		2
Prešito blago (Gezwirnte Waaren), za kos		2
Navadno blago, za kos		1
Raševina (Kronrasche) vseh vrst, en kos		1

<sup>29</sup> Glej op. št. 2

<sup>30</sup> Glej op. št. 2

# Mitnice na Štajerskem ob koncu 18. in v 19. stoletju

## Mitnice na tržaški državni glavni in komercialni cesti.

V Mariboru je bila mitnica, inšpektorat in poštna postaja. Naslednja mitniška postaja je bila v bližini Slovenske Bistrice na vrhu Jožefovega hriba. Nato so sledile mitnice v Konjicah, Celju, na mostu čez Savinjo pri Grobljah, na Vranskem.

V Ernovžu je bilo treba plačati še "privatno" mostnino, v Slovenski Bistrici in Celju pa "privatno" tlaknino. Za vožnjo med Gradcem in deželno mejo so znašale javne mitnine 44 kr, privatne pa 9 kr. Mitnina za voz s štirimi konji in 60 centi (3360 kg) je bila približno 3,5 kr za cent. Tovornino so računali povprečno 5,3 kr za cent (56 kg) in miljo (7,5859 km). Za vožnjo od Gradca do meje, ki je bila dolga 21 milj (159,20 km), je bila tovarnina 1 gld 52 kr, za vožnjo od Gradca do Trsta, dolgo 45 milj (341,36 km) pa 3-5 gld, povprečno 4 gld za cent.<sup>31</sup>

Tudi na Štajerskem so za hitrejši razvoj cestnega prometa že v prvi polovici 19. stoletja predlagali, da se ukinejo mitnice znotraj deželnih meja, ostale pa naj bi samo tiste na mejah. Postanki na mitnicah so kar precej upočasnili promet, vendar pa je vse ostalo nespremenjeno do srede 19. stoletja.<sup>32</sup>

## Mitnice na erarski dravski ali koroški vezni cesti.

Med Mariborom in Mohrenhofom je bilo treba državno cestnino plačati v Mariboru, Selnici in v Radljah. Bila je 8 kr za konja. V Zgornji Muti je bila privatna mitnina za konja 3 kr. Že v Mariboru je bila potrebna priprava, cestnino je bilo treba plačevati na vseh postajah. Tako je prišlo pri 60 centov (3360 kg) težko naloženem vozu na cent 1,25 kr, voznina po centu in po milji pa 36-38 kr.<sup>33</sup>

## Mitnice na ptujski poštni in komercialni cesti.

Na Ptujju je bilo treba plačati privatno mostnino, ki je znašala za lažje vozove 6 kr za konja, za težje pa 8 kr. Tlaknina je znašala za lažje vozove 1 kr, za večje pa 2 kr. V Zavrču je bilo treba plačati privatno cestnino in brodnino. Cestnina je bila za lahek voz 3 kr, za težak pa 4 kr. Brodarina je bila za lahek voz 4 kr, za težjega pa 5 kr. V Zavrču je bil tudi državni mejni carinski urad. Pri njem se je na štajerski meji plačevala carina za blago, na hrvaški strani pa tridesetinska taksa. Seštevek vseh mitninskih dajatev na tej cesti je znašal za cent tovara 1,25 kr, voznina za cent tovara in za miljo dolžine pa je bila 4,5-5 kr.<sup>34</sup>

Na radgonski poštni in glavni vezni cesti niso pobirali javnih mitnin, pač pa je bilo treba plačati privatno mostnino v Cmureku, v Radgoni in v Ljutomeru. Zaračunavali so jih po konju in so znašale pri tovorih s 40 centi (2240 kg) teže v Cmureku 4 kr, v Ljutomeru 3 kr in v Radgoni 4 kr. Voznina po milji in po centu je znašala 4,5-5 kr.<sup>35</sup>

Na ormoški vezni cesti je bilo treba plačati privatno mostnino in cestnino v Veliki Nedelji, Ormožu in Središču. V Veliki Nedelji in v Ormožu je bila 3 kr za konja, v Središču pa po 4 kr. V Ormožu je bil tudi sedež mejnega carinskega urada, v Središču je bila uvozna postaja, kjer je bilo treba plačati splošno veljavno carino.<sup>36</sup>

Na slovenjgraški glavni stranski cesti mitnine sicer niso pobirali, je pa bilo treba plačati na mežiškem mostu uradno pristojbino.<sup>37</sup>

Državno mostnino je bilo treba plačati tudi v Letušu na gornjegrajski deželni cesti.<sup>38</sup>

Na brežiški glavni stranski cesti mitnine niso pobirali, pač pa so bili na njej obmejni carinski uradi v Podčetrtku, v Bistrici, v Krčah pri Stari vasi in v Dobovi ter uvozna postaja pri Brežicah.<sup>39</sup>

Mestno mostnino so pobirali na laški glavni stranski cesti v Celju, znašala je 3 kr za konja.<sup>40</sup>

V letu 1805 je cesar dovolil povišanje mitninskih tarif na Štajerskem, vsi tisti pa, ki so bili že leta 1786 oproščeni plačevanja mitnine, so bili oproščeni tudi sedaj. Tarife so veljale za Štajersko od 1. 3. 1805 dalje. Vozovi so plačevali vsi enako tarifo ne glede na to, ali so bili lastni ali sposojeni. Te tarife so veljale za poštno in komercialne ceste na Štajerskem.

31 Curk II, str. 240-241

32 Isti, str. 242

33 Isti, str. 243

34 Isti, str. 244

35 Isti, str. 245

36 Isti, str. 245

37 Isti, str. 250

38 Isti, str. 251

39 Isti, str. 252

40 Isti, str. 253

## MITNICE

Kraj	Vozovi	Težki vozovi	Mostn.	Živina-gnana	
	Od konja, za vozove, za par volov	Za konja ali za par volov		Težka	Lahka
	Kr	Kr	Kr	Kr	Den
Semmering-Mürzzuschlag	3	4 1/2	/	2	2
Kindberg	6	9	2	2	2
Bruck	6	9	2	2	2
Frohnleiten	6	9	2	2	2
Graz do Papier-Mühle	8	12	/	2	2
Karlau	6	9	/	2	2
Wildon	6	9	/	2	2
Landschabrucken	5	7 1/2	2	2	2
Maribor	7	10 1/2	2	2	2
Konjice	10	15	/	2	2
Most na Savinji	9	13 1/2	2	2	2
Vransko	3	4 1/2	/	2	2
Koroška cesta Maribor-Selnica	4	6	/	2	2
Ravne	8	12	/	2	2
Cesta proti Madžarski St. Leonhard pri Gradcu	4	6 /	2	2	
Gleisdorf	4	6 /	2	2	
Fürstenfeld	6	9 /	2	2	
Stranska cesta ob Gradcu Münzgraben	4	4 /	2	2	
Schörglgasse	4	4 /	2	2	
Geidorf	4	4 /	2	2	
Steinbruch	4	4	/	2	2
Lazareth	4	4	/	2	2
Steinfeld	4	4	/	2	2
Prankergasse	4	4	/	2	2
Weisseggerhof	4	4	/	2	2
zu Lafnitz	6	6	/	/	/
proti Radgoni	6	6	/	/	/
proti Središču	6	6	/	/	/
proti Ormožu	6	6	/	/	/
Bruck-Leoben	4	6	3	2	2
Judenburg	12	18	2	2	2
Unzmarkt-Frauenberg	6	9	/	2	2
Neumarkt	6	9	/	2	2
Dürnstein	4	6	/	2	2

Povsod, kjer so bili mostovi, je bilo treba plačati mostnino. 7. avgusta 1805 je graški gubernij obvestil vse, ki so gnali živino po Štajerski preko Konjic, da je tu nova mitnica z

novi ceno, in sicer za težko živino 4 kr po glavi, za lažjo pa po 2 kr. Kdor je potoval po stari cesti, mu mitnine ni bilo treba plačevati.<sup>41</sup>

41 GUB. fasc. 54, leto 1805

# Mitnice na Koroškem ob koncu 18. in v 19. stoletju

V 18. stoletju so se carine v primeri s 17. stoletjem znižale. Povečale so se mitnine v Trbižu, k temu so precej pripomogle podružnice na predilski in podkorenski cesti. Na splošno so cestne mitnice v drugi polovici 18. stoletja prinašale precej manj kot stare mitnice. Prihodek mitnice je bil odraz frekvence prometa na nekem določenem predelu, kjer sta bila prešteta vsak voz in vsak konj, prej pa so določali težo in posebno vrednost blaga.<sup>42</sup>

Novembra 1805 je izšla okrožnica o mitninskih tarifah za združeni koroško-štajerski gubernij. Ker je bilo vzdrževanje komercialnih cest na Koroškem zelo drago in s samo mitnino teh stroškov niso mogli pokriti, se je cesar odločil za povečanje mitnine na komercialnih cestah; bil je mnenja, da bo to omogočilo tudi dotok denarja za nove gradnje. Cesta na katerih se je povišala mitnina so bile:

- 1) Celovec-Kranjska, preko Ljubelja,
- 2) Celovec-Beljak.

Povišanje je veljalo od 1. novembra 1805 dalje. Odpravili so tudi razliko, ki je prej veljala pri plačevanju za lasten ali pa najet voz, prav tako je bila sedaj mitnina enaka za lastnega ali pa izposojenega konja. Z uvedbo povišane mitnine je odpadla obveznost, da je bilo pri prehodu postaje treba plačati davščino. Oprostitve, ki so veljale prej, so ostale v veljavi tudi sedaj. Kdor je prekoračil mitnico, je moral brez ugovaranja plačati mitnino, do osebja se je moral obnašati vljudno. Kdor se tega ne bo držal, bo čutil neprijetne posledice. Na komornih mitnicah na Koroškem je bila v veljavi naslednja tarifa, ki se je plačevala na miljo:

Celovec-Št. Vid-Breže-štajerska meja postaja Dürstein, dolžina 6 1/2 milje (49,30 km)

Kr

Od lahkega voza, ki ga vleče konj, mula, ne glede na to, ali je najet ali lasten	3 kr na miljo	19 1/2
Od vsakega v težak voz vpreženega konja ali druge vlečne živali	4 kr na miljo	26
Od vsake gnane živali vola, krave, teleta, junca, konja, mule, osla	3 kr na miljo	19 1/2
Od vsake gnane male živali-izjema je perutnina	1 kr za miljo	6 1/2

Od Celovca preko Ljubelja proti Kranjski postaja Ljubelj, dolžina 4 milje (30,34 km)

Od lahkega voza (kot zgoraj)	3 kr za miljo	12
Od težkega voza (kot zgoraj)	4 kr za miljo	16

Od velike živine (kot zgoraj)	3 kr za miljo	12
Od male živine (kot zgoraj)	1 kr za miljo	4

Od Celovca preko Vrbe-Beljaka do kraja Rauschenbach postaja Beljak, dolžina 5 1/2 milje (41,7224 km)

Od lahkega voza (kot zgoraj)	3 kr za miljo	16 1/2
Od težkega voza (kot zgoraj)	4 kr za miljo	22
Od velike živine (kot zgoraj)	3 kr za miljo	16 1/2
Od male živine (kot zgoraj)	1 kr za miljo	5 1/2

Od Beljaka preko kraja Federaun proti Podkorenu in na Kranjsko postaja Podkoren, dolžina 2 milji (15,17 km)

Od lahkega voza (kot zgoraj)	3 kr za miljo	6
Od težkega voza (kot zgoraj)	4 kr za miljo	8
Od težke živine (kot zgoraj)	3 kr za miljo	6
Od lahke živine (kot zgoraj)	1 kr za miljo	2

Smer Mauthbrücken-Spittal-Möllbrücke postaja Oberdrauburg, razdalja 2 1/2 milje (18,9649 km)

Od lahkega voza (kot zgoraj)	3 kr za miljo	7 1/2
Od težkega voza (kot zgoraj)	4 kr za miljo	10
Od težke živine (kot zgoraj)	3 kr za miljo	7 1/2
Od lahke živine (kot zgoraj)	1 kr za miljo	2 1/2

Kjer so bili mostovi, je bilo treba za vsako vpreženo žival, ki je vlekla lahek voz, plačati 2 kr, za težak voz pa 3 kr. Od gnane živine je bilo treba plačati 2 kr po glavi za težko živino in 1 kr za lahko živino. Za perutnino ni bilo treba nič plačati.<sup>43</sup>

<sup>42</sup> Paschinger, Grundzüge, str. 675

<sup>43</sup> Glej op. št. 41

## Mitnice na Goriškem

Na državni cesti, ki je vezala Goriško s Koroško, t.i. predilski cesti je bila v 18. stoletju mitnina zelo visoka. Zato so koroški vozniki začeli raje uporabljati cesto čez Pontabelj.<sup>44</sup> Uvozne carine so plačevali: za olje pri Št. Ivanu in Trstu, za kranjsko žito v Bači, za koroško žito v Kanalu, za kranjsko žito v Podkraju in v Gorici.

Proti beneški deželi so bile carinarnice v Krminu, Nogaredu, Višku, Červinjanu, Zagraju.<sup>45</sup>

Leta 1775 je bila izdana prepoved vseh zasebnih mitnic, kar je sprožilo prerekanje med tolminskim grofom in vlado. Grof te prepovedi ni priznal, dokler mu ni vlada ostro zagrozila in mu prepovedala pobirati mitnino. 29. avgusta 1725 je graška vlada uredila pobiranje mitnine na Tolminskem takole:

	Sold
Od vsakega teleta, ovce, koze, ki so prodani izven dežele	1
Od vola ali krave	2
Od črede volov s Kranjskega ali Goriškega, ki je šla skozi Tolminsko so plačali	2
Če je bila čreda pripeljana na Tolminski in potem od tu prodana, so plačali	4
in 1 denar od vsake kože	1
Od ene gnajti in svinjske masti	1
Od boha, ki so ga pripeljali s Kranjskega in ga prodali na Goriškem ali izven Goriškega	2
Če so Tolminci prodajali svoje blago na Goriškem, jim ni bilo treba plačati mitnine. Tihotapstvo je bilo zelo razširjeno. <sup>46</sup>	

44 Rutar III, str. 110

45 Gilej op. št. 44

46 Rutar II, str. 160-161



# Obdobje Ilirskih provinc

Francoska oblast je obravnavala Ilirske province kot področje tranzitne trgovine. K temu je precej prispevala tudi geografska lega provinc. Novo carinsko tarifo so dobile province razmeroma kasno, približno v enem letu. V tem času je še veljala avstrijska tarifa, kar je povzročalo precejšnjo zmedo.<sup>47</sup> 29. 11. 1809 je *Laibacher Zeitung* objavila seznam novih carinarnic in mitnic na meji z Avstrijo. Glavne so bile: Tržič na cesti proti Celovcu, Trojane na cesti proti Gradcu in Dunaju, Krško na cesti proti Celju, Čatež na cesti proti Zagrebu. Uradi pa so bili: v Kokri za smer na Koroško, v Sv. Primožu, Motniku, Zagorju za kopno smer proti Štajerski, za smer po Savi pa v Prusniku, Radečah, Kopolju in Radni. Tudi Avstrija je na svoji strani postavila verigo carinarnic ob meji na Koroškem, Štajerskem, Hrvaškem. Carinski urad je ostal na Vranskem in na mostu pri Zagrebu. To je bilo vse le začasno, šele dekret 28. 2. 1819 je uredil carinarnice in mitnice v provincah.<sup>48</sup>

Glavna direkcija je bila v Trstu. Pod njenim nadzorstvom je bilo sedem inšpektoratov, od tega štirje prvega razreda v Trstu, na Reki, v Ljubljani in še nekem istrskem pristanišču, ki pa v tem času še ni bilo določeno. Trije inšpektorati so bili drugega razreda. Ti so bili v Sisku, Beljaku in Gorici. Na carinarnicah in mitnicah je bilo zaposlenih 906 uradnikov.

Seznam carinarnic in mitnic šestih inšpektoratov:

inšpektorat v Trstu kamor, so spadale postaje: Trst, Prosek, Devin, Tržič (Monfalcone), Opčine, Bazovica, Klanec, Žavlje, Sežana, Senožeče, Razdrto, Postojna, Materija;

inšpektorat na Reki, kamor so spadale postaje: Reka, Sv. Matija, Klana, Starada, Volosko, most na Rečini, Lovran, Moščenice, Bakar, Kraljevica, Crikvenica, Novi, Senj, Sv. Martin, Sv. Juraj, Sv. Križ-Vratnik, Jablanac, Bag;

inšpektorat v Gorici, kamor so spadale postaje: Gorica, Pieris, Turjak, Kaseljan, Zagraj, Podgora, most čez Sočo, Solkan, Kanal, Sv. Lucija, Kobarid, Rabelj, Pontabelj, Ajdovščina, Podbrdo, Cerkno, Angelska gora, Miren;

inšpektorat v Beljaku, kamor so spadale naslednje postaje: Beljak, Muta, Oberdrauburg, Lenberg, Trg, Vrba, Šentilj, Podgorje, Vrata, Stermca, Podkoren;

inšpektorat v Ljubljani, kamor so spadale naslednje postaje: Ljubljana, Jesenice, Bistrica, Tržič, Kranj, Sorica, Kokra, Kamnik, Motnik, Trojane, Čemšenik, Zagorje, Dol, Bistrica, Krašnja, Črnuče, Zalog, Vrhnika, Planina, Višnja Gora, Krka, Žužemberk, Soteska, Novo mesto, Koprivnik, Kostanjevica, Krška vas, Trebnje, Mirna;

inšpektorat v Sisku, kamor so spadale postaje: Sisak, Prusnik, Radeče, Radna, Krško, Čatež, Jesenice, Otok, most pri Zagrebu, Zelin, Letovanić, Kupinac, Trgova, Mahićno,

Hrnetić, Karlovac, Banija (predmestje Karlovca), Metlika, most pri Metliki, Griblje, Pobrežje, Vinica, Poljane, Brod na Kolpi, Osilnica, Lož.<sup>49</sup>

Septembra 1810 je Napoleon na podlagi predlogov, ki jih je prejel, odločil, da je treba carino obravnavati s treh vidikov:

- 1) kot rezultat provinc, vendar je treba v provincah ohraniti zmerno tarifo, kajti pretirana tarifa bi ovirala trgovino;
- 2) kot sredstvo komunikacije med Francijo in Turčijo in obratno. Ob tem so prišli v poštev tudi naši kraji, kajti blago naj bi potovalo preko Trsta, Ljubljane proti Srbiji, Dalmaciji, Bosni, Albaniji in po Savi do Turčije;
- 3) kot sredstvo komunikacije med morjem in Avstrijo. Čim bolj je treba ohraniti tranzitno trgovino. Preko Trsta naj se z blagom oskrbujejo Ilirske province, Avstrija in Madžarska.<sup>50</sup>

Dohodki od mitnin niso kaj prida pripomogli k dohodkom Ilirskih provinc, po drugi strani pa je vedno grozeči finančni zlom Ilirskih provinc tudi onemogočal, da bi mitnice lahko opravljale svojo nalogo.<sup>51</sup> Kljub lepim načrtom je bilo namreč zaradi vojnega stanja prepovedano uvažati ali izvažati vrsto blaga. Tarife so bile navedene v goldinarjih, krajcarjih in v frankih, centimih in milimih.<sup>52</sup>

47 Pivec-Stelè, *La vie économique*, str. 117-118

48 Ista, str. 28

49 Ista, str. 29

50 Ista, str. 119-120

51 Ista, str. 36

52 Ista, str. 122

# Od Ilirskih provinc do leta 1848

O stanju cest po letu 1813 so najprej poročali mitničarji. Vsa preračunavanja v tem času so skušala predvsem ugotoviti, če so dohodki mitnic dovolj visoki, da bi z njimi lahko vzdrževali posamezne cestne odseke. Leta 1814 je bila c.kr. organizacijska dvorna pisarna mnenja, da bi bil zakup mitnic trenutno najboljša rešitev. Le če ne bi šlo drugače, naj bi c. kr. carinska služba upravljala mitnice v lastni režiji.<sup>53</sup> Septembra istega leta so sprejeli sklep, da bo država prevzela vse tiste mitnice, za katere nikakor ne bi mogli najti zakupnika.<sup>54</sup> Ob vseh teh poskusih in preračunavanjih se je že leta 1818 pokazalo, da stane vzdrževanje in popravljanje zanemarjenih cest precej več kot so mitnice lahko prinesle. Leta 1819 je zato cesar sklenil, da bodo mitnice in vse, kar je povezano z denarjem in osebjem na njih, polagoma prešle pod nadzorstvo c.kr. splošne dvorne komore.<sup>55</sup>

V letu 1820 so sledile nove spremembe. Na Štajerskem so določili razliko med težkim in lahkim vozom, ki se je poznala tudi pri plačevanju mitnine.<sup>56</sup> Z dvornim dekretom so ukinili cestno mitnico v Sežani in prenesli njeno delo na Opčine in na Razdrto. Na Opčinah je bilo treba plačati za razdaljo do Razdrtega od vpreženega konja ali para vpreženih volov za težak voz 16 kr, za lahkega pa 12 kr, za veliko gnano živino 4 kr, za malo gnano živino pa 2 kr. Ista tarifa je veljala tudi v obratni smeri.<sup>57</sup>

V letu 1821 je država uvajala vrsto predpisov, ki naj bi ponovno uredili razmere na mitnicah ter pravice in dolžnosti potnikov. Dvorna komora je s prezidialnim dekretom sporočila spremembe, ki so veljale za vse mitnice na državnih cestah, isti predpisi so veljali tudi za mitnice na mostovih:

- 1) Cestna mitnica velja za vlečno živino in za vprego, ne glede na vrsto voza. Treba je plačati krajcar konvencionalne veljave od vprežne živine za miljo razdalje.
- 2) Za vprežno živino, ki gre poleg, in za gnano živino je treba za eno miljo oddaljenosti plačati: od težkih živali, kot so konji, voli, biki, krave, junci, mule in osli 1/2 kr, od lahkkih živali, kamor štejejo teleta, ovce, koze, ščetinarji pa po 1/4 kr.
- 3) Na Dunaju in v vseh pokrajinskih glavnih mestih, kjer so tudi linijski uradi, je treba za zgoraj navedeno živino odšteti zgoraj določeno mitnino za miljo oddaljenosti.
- 4) Plačevanja mitnine so oproščeni:
  - a) c.kr. dvor in njemu neposredno podrejene službe;
  - b) nj. kraljevsko veličanstvo vojvoda Albert Sachsen-Teschen;
  - c) poslaniki in odpravniki poslov, ki so akreditirani na c.kr. dvoru, potujejo pa z lastnimi ali najetimi konji;

d) višji dvorni lovski mojster z lastnim vozom, njegovi jezdni konji in kuhinjski voz na vseh področjih deželnoknežjega lova; njemu podrejeni gozdni in lovski uslužbenci, poleg tega pa še njegovi hišni sluge, če so opremljeni s potrebnimi spričevali;

e) c.kr. gozdarsko in lovsko osebje v gozdnih in lovskih okrajih, v katerih so v službi;

f) vojska v okviru garnizona v oddaljenosti 1/4 milje, če jo je potrebno nastaniti in je v uniformi;

g) konji, ki so jih najeli za pomoč pri vojski, če imajo njihovi lastniki o tem spričevala lokalnih oblasti;

h) vse vožnje, ki so neposredno vezane na državo ali če imajo posebne prepustnice;

i) vojaška priprega, tako posamezna kot tudi ob večjih premikih;

j) dovoz hrane iz skladišč, tudi priprega, ki jo v takem primeru prevzamejo podložniki, kot tudi preskrbovalne vožnje, ki jih organizira dežela, če opravi te vožnje namesto podložnikov nekdo drug, je prav tako oproščen mitnine;

k) navadna pošta, če z njo ne potujejo potniki; če ima potnike, mora vsak plačati mitnino za konja;

l) štafete in sli, c.kr. poštni voz kot tudi vsi prazni konji in konji, ki peljejo poštni voz nazaj;

m) vožnje duhovnikov na njihovi službeni poti; če gredo maševat, poučevat, obiskat bolnike, pokopavat. To velja za njihovo dušebrižniško področje;

n) domačini na področju mitnice, če:

- ženejo živino na pašo, k veterinarju ali v zakol;
- vozijo na polje pluge, brane, gnoj ali apno; te vožnje morajo biti potrjene od višje oblasti;
- opravljajo te vožnje z lastno ali najeto živino; če so te vožnje potrebne za njihovo gospodarsko življenje-žetev, mlačev, prevoz obrtnih izdelkov do tkalnice ali apreture, prevozi do gozda;
- vozijo gradbeni material, ki je na področju mitnice in je potreben za delo mitnice;
- so to gospodarske vožnje dominijev z lastnim ali izposojenim vozom; vožnje za tlako, ki so namenjene delu na polju, vožnje za gradnje, če je les, ki ga rabijo last dominija.

53 Note der k.k. Organisirungs Hofcommission vom 26. July 1814

54 Note der k.k. Organisirungs Hofcommission vom 21. September 1814

55 Hofkanzlei Decret vom 2. December 1819

56 Hofkammerdecret vom 6. April 1820

57 Hofkammerdecret vom 25. Februar 1820

## MITNICE

Od teh oprostitev na lokalni mitnici so bile izvzete t.i. industrijske voznje. Sem so šteli voznje, s katerimi so produkte (zmje, seno, slamo ali fabrikate) peljali naprodaj nekam drugam. Prav tako niso bile oproščene mitnine voznje na trg; če so se vračali naslednji dan prazni, so morali prav tako plačati mitnino.

- o) vse voznje za vzdrževanje ali gradnjo cest, ki pa morajo imeti potrjeno spričevalo od cestne gradbene direkcije;
- p) voznje z gradbenim materialom za popravilo pogorele hiše - na deželi mora tako voznjo potrditi kresija, v mestu pa magistrat;
- r) voznje surove rude, oglja, lesa - če je ta material na področju mitnice, ne pa izven njenega območja.
- 5) Izogibanje mitnici tako z vprežno kot z gnano živino je kaznivo. Če takega človeka ujamejo, mora poleg mitnine plačati za vsako žival 10-kratno vrednost mitnine.
- 6) Mostnino pobirajo le na mostovih, ki so dolgi 10 sežnjev (18,94 m) in več. Mostnina je bila razdeljena v tri razrede: v prvi razred so spadali mostovi, dolgi od 10 do 20 sežnjev (18,94-37,88 m); v drugi mostovi, dolgi od 20 do 40 sežnjev (37,88-75,76 m); v tretji mostovi, daljši od 40 sežnjev. Ob tem je treba pripomniti, da se mostovi, ki slonijo na več podpornikih, štejejo za en most.

	Razred		
	1 Kr	2 Kr	3 Kr
Od vsakega voza, za vsako vlečno žival	1	2	3
Od vsake težke živali: konja, vola, bika, krave, mule, osla	1/2	1	1 1/2
Od vsake male živali: teleta, prašiča, koze, ovce, jagnjeta	1/4	1/2	3/4

- 7) Tam, kjer je bil prehod čez reko državni brod, je bilo treba plačati brodniku v veljavnem denarju po tarifi, ki je veljala za mitnice na mostu. Tudi za prevoz preko reke, ki je bila ožja od 10 sežnjev, je bilo treba plačati kot za prehod preko mostu prvega razreda. Prav tako je morala plačati vsaka oseba brodniku za prevoz 1 kr, 2 kr ali 3 kr. Oseba, ki je imela s seboj ročni voziček (pa naj ga vleče ali poriva), je morala plačati dvojno ceno.<sup>58</sup>

Poleti so predpise o cestnih in mostnih mitnicah dopolnili. Zaradi pobiranja trošarine so uredili urade v predmestjih Ljubljane. Pri cestni mitnici v Trnovem je bila trošarina enaka kot na italijanski liniji, v Kravji dolini je bila trošarina enaka kot na mitnici na dunajski smeri, v Zalogu je bila trošarina enaka kot mitnina v Št. Petru, lahko so jo plačali tudi v Št. Petru, na Poljanah so plačevali trošarino pri cestni mitnici v poljanskem predmestju enako kot na mitnici v šetnpetrskem predmestju.<sup>59</sup> Še vedno sta bili v veljavi tudi konstrukcijski mitnici na Vrhnikih in v Planini.

Urad	Pot	Oddalj.	Vlečna živina				Gnana živina				
			Težka		Lahka		Težka		Lahka		
			Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	
Vrhnika	Ljubljana in Planina			36		27		4 1/2			1 1/2
	Postojna	2		36		27		4 1/2			1 1/2
Planina	Vrhnika	3		36		27		4 1/2			1 1/2

Za voznjo s sanmi, ki niso imele naloženega več kot 15 centov (840 kg) tovora, je bilo treba plačati na Vrhnikih 12 kr, na Planini za smer proti Postojni 21 kr in za smer proti Vrhnikih 27 kr. To mitnino je bilo treba plačati tudi, če so šli vozovi prazni čez te mitnice. Potniški vozovi so plačali za lahek voz za konja 27 kr.<sup>60</sup> Oktobra je dvorna komora razposlala dekret, v katerem so bile razložene vse novosti.

- Obračunavanje tarif.* Osnova za obračunavanje tarif je bila oddaljenost postaj. Računala se je od deželne meje ali od končne točke ceste v smeri proti deželnemu glavnemu mestu tako, da je od meje naprej štela za razdaljo naslednja postaja. V glavnih mestih provinc, kjer so bile tudi linijske mitnice, se je bilo treba ravnati po 2. čl. okrožnice, ki je govorila o tem; kjer pa so bile le navadne mitnice, je bilo treba tarifo določiti po oddaljenosti od naslednje postaje. Za eno postajo so smeli določiti le eno pristojbino, ki jo morajo plačati tisti, ki gredo preko zapornice.
- Zakupnina mitnic.* V času zakupa se na takih mitnicah mitnina ni smela spreminjati. Oblasti so morale poskrbeti, da se je zakup ob pravem času odpovedal.
- Konstrukcijske mitnice.* Postavljali so jih tam, kjer so morali nujno pokriti stroške cestne gradnje.

- Mitnica na mostu.* Na mostu, ki je dosegel določeno dolžino, so bile lahko tudi državne mitnice, česar prej ni bilo. Lokalnim oblastem je bilo treba prepustiti odločitev, kje bodo stale, da bo njihova postavitve čim cenejša, učinek pa čim večji. Kot osnovo pri postavitvi pa je bilo treba upoštevati, da je mitnica - kjer ni bila na mostu ali v njegovi neposredni bližini - morala biti povezana z najbližjo mitniško postajo tako, da so pristojbino plačali vnaprej.

- Mitninske postaje.* Pri postavitvi mitninskih postaj, posebno če so bile med seboj oddaljene dve milj in več (največja dovoljena razdalja med mitninskima postajama je bila tri milje), je bilo mogoče vmes postaviti novo postajo.

- Mitnina za jezdne konje.* Jezdne konje je bilo treba obravnavati tako kot vlečno živino, kadar ta ni bila vprežena.

- Obravnava civilne priprave in praznih priprežnih voz.*

58 Hofkammer Präsidialdecret vom 17. May 1821, Gubernial Umschreibung vom 1. Juny 1821

59 Gubernial Umschreiben vom 28. Juny 1821

60 Gubernial Umschreiben vom 17. August 1821

## MITNICE

Pri civilni pripravi so mitnino zaračunavali tistim civilnim uradnikom, ki so se posluževali te priprave. Prazne priprežne vozove pa je bilo reba obravnavati enako kot prazne priprežne vozove za vojsko. Če so imeli določena spričevala, so bili oproščeni mitnine.

8. *Oprostitev posameznih vojaških oseb, ki potujejo s priprego.* Z uvedbo novih navodil oblast ni imela namena povečati obsega tistih, ki so bili oproščeni plačevanja mitnine. Odločila je, da morajo plačevati mitnino tudi vojaške osebe, če ne korakajo s kolono.
9. *Kazni.* Če se je kdo izmikal plačevanju mitnine, mostnine ali brodarine, pa je most ali brod uporabljal, ga je bilo treba kaznovati z 10-kratno vsoto mitnine ali brodarine

v konvencionalni vrednosti. Če kdo ni hotel oddati bolete, ga je bilo treba kaznovati z goldinarjem konvencionalne vrednosti kazni za eno vpreženo žival, prav tako tudi za nevpreženo živino in gnano živino.<sup>61</sup>

Februarja 1821 so na Kranjskem in v beljaški kresiji stopile v veljavo nove tarife. Hkrati pa je oblast opozorila še na naslednje:

- a) da se na mitniški postaji Podkraj ne sme več pobirati mitnine;
- b) da se za postajo v Špatrionu, dokler oblast ne določi drugače, plačuje mitnina v Spittalzu za 4 milje;
- c) da ostanejo v veljavi uradi, ki so bili urejeni v ljubljanskih predmestjih za pobiranje trošarine.

Tarife, ki so stopile v veljavo v februarju 1822:

## Kranjska - cestne mitnice

Ime postaje	Oddalj.	Vlečna živina	Gnana živina	
			Težka	Lahka
<i>Tržaška cesta</i>		Kr	Kr	Kr
Razdrto	2	2	1	1/2
Postojna	1	1	1/2	1/4
Planina	3	3	1 1/2	3/4
Vrhnika	3	3	1 1/2	3/4
			Italijanska smer	
Ljubljana	3	3	1 1/2	3/4
			Trnovo	
<i>Vipavska cesta</i>				
Ajdovščina	3	3	1 1/2	3/4
<i>Reška cesta</i>				
Bistrica pri Trnovem	4	4	2	1
<i>Zagrebska cesta</i>				
Jesenice	1	1	2	1/4
Krška vas	2	2	1 1/2	
Kostanjevica	2	2	1 1/2	
Novo mesto	3	3	1 1/2	3/4
Trebnje	3	3	1 1/2	3/4
Višnja Gora	3	3	1 1/2	3/4
Ljubljana, karlovška smer	3	3	1 1/2	3/4
<i>Karlovška cesta</i>				
Metlika	3	3	1 1/2	3/4
<i>Krška cesta</i>				
Krško	1	1	1/2	1/4
<i>Mirnska cesta</i>				
Mirna	3	3	1 1/2	3/4
<i>Zaloška cesta</i>				
Zalog				
			Poljane	
Ljubljana	1	1	1/2	1/4
			Šenpeter	
<i>Dolska cesta</i>				
Dol	/	/	/	/
<i>Dunajska cesta</i>				
Krašnja	2	2	1	1/2
Bistrica pri Podpeči	1	1	1/2	1/4
Črnuče	/	/	/	/

61 Hofkammerdecret vom 17. Oktober 1821, Gubernial Verfügung vom 27. Oktober 1821

## MITNICE

	Dunajska smer				
Ljubljana/		3	3	1 1/2	3/4
	Kravja dolina				
<i>Celovška cesta</i>					
Tržič		2	2	1	1/2
Kranj		3	3	1 1/2	3/4
Medvode		/	/	/	/
Ljubljana, koroška smer		3	3	1 1/2	3/4
<i>Koroška cesta</i>					
Kokra		3	3	1 1/2	3/4
<i>Podkorenska cesta</i>					
Podkoren		3	3	1 1/2	3/4
Sava pri Jesenicah		3	3	1 1/2	3/4
Bistrica pri Brezjah		2	2	1	1/2

*Beljaška kresija*

Ime postaje	Oddalj.	Vlečna živina Kr	Gnana živina	
			Težka Kr	Lahka Kr
<i>Tirolska cesta</i>				
Oberdrauburg	2	2	1	1/2
Greinfeburg	2	2	1	1/2
Sachsenburg	2	2	1	1/2
Spittal	2	2	1	1/2
Špatrjon (Paterion)	2	2	1	1/2
Mauthbrücken	/	/	/	/
Beljak, Zgornja vrata	2	2	1	1/2
<i>Salzburška cesta</i>				
Kremsbruck	3	3	1 1/2	3/4
Gmünd	2	2	1	1/2
<i>Italijanska cesta</i>				
Pontabelj	3	3	1 1/2	3/4
Thörl	3	3	1 1/2	3/4
Arnolstein, Podklošter	/	/	/	/
<i>Ljubljanska cesta</i>				
Sedlo	1	1	1/2	1/4
Beljak, Spodnja vrata	2	2	1	1/2
<i>Goriška cesta</i>				
Rabelj	2	2	1	1/2
<i>Celovška cesta</i>				
Vrba, Velden	3	3	1 1/2	3/4

Konstruktivska mitnica na Vrhniku in v Planini je imela isto tarifo kot leta 1821.

Mitnice na mostovih  
*Kranjska*

Ime postaje	Oddalj.	Vlečna živina Kr	Gnana živina	
			Težka Kr	Lahka Kr
Razdrto	1	1	1/2	1/4
Ljubljana, italijanska smer	1	1	1/2	1/4
Bistrica pri Trnovem	1	1	1/2	1/4
Krška vas	3	3	1 1/2	3/4
Novo mesto	3	3	1 1/2	3/4
Trebnje	3	3	1 1/2	3/4
Ljubljana, karlovška smer	2	2	1	1/2
Metlika	3	3	1 1/2	3/4
Mirna	1	1	1/2	1/4

## MITNICE

Dol	3	3	1 1/2	3/4
Bistrica pri Podpeči	3	3	1 1/2	3/4
Črnuče	3	3	1 1/2	3/4
Kranj	3	3	1 1/2	3/4
Medvode	3	3	1 1/2	3/4
Kokra	3	3	1 1/2	3/4
Podkoren	3	3	1 1/2	3/4
Sava pri Jesenicah	1	1	1/2	1/4
Sava pri Jesenicah	3	3	1 1/2	3/4
Bistrica pri Brezjah	2	2	1	1/2

*Beljaška kresija*

Ime postaje	Oddalj.	Vlečna živina		Gnana živina	
		Kr		Težka Kr	Lahka Kr
Sachsenburg	3	3		1 1/2	3/4
	3	3		1 1/2	3/4
Mauthbrücken	3	3		1 1/2	3/4
Beljak-Zgornja vrata	3	3		1 1/2	3/4
Gmünd	2	2		1	1/2
Pontabelj	1	1		1/2	1/4
	3	3		1 1/2	3/4
Arnoldstein- Podklošter	2	1		1/2	3/4
Beljak-Spodnja vrata	3	3		1 1/2	3/4
Rabelj	2	2		1	1/4 <sup>62</sup>

Zakupniki mitnic so v letu 1822 spraševali, če so oni in osebje, ki dela na mitnici, oproščeni vojaščine. Oblast je na to vprašanje odgovorila, da niti zakupniki, niti uradniki na mitnici niso oproščeni vojaščine.<sup>63</sup>

V letu 1823 so popisali ceste v Ilirskem kraljestvu, ob tem je nastal tudi nek začasen pregled obstoječih mitnic in mitnine, ki so jo pobirali.

## Mitnice in mitnina v letu 1823 na Kranjskem

## Dunajska državna cesta:

V Krašnji so pobirali cestno mitnino	2 kr za konja.
V Bistrici je bila mostnina in cestnina	5 kr za konja,
V Črnučah mostnina	3 kr za konja.
V Ljubljani pri civilni bolnici je bila v zakupu nova mitnica	3 kr za konja.

## Tržaška državna cesta:

V Ljubljani je bila cestna mitnina in mostnina	3 kr 1 kr
Konstruktorska mitnica na Vrhnikih in na Planini je prinašala	1 gld in 12 kr za konja.
Prav tako so prinašale mitnice od Vrhnik do meje	1 gld in 16 kr za konja,
tako mitnica na Vrhnikih	3 kr za konja,
mitnica na Planini	3 kr za konja,
mitnica v Postojni	1 kr za konja,
mitnica na Razdrtem	2 kr za konja.

## Zaloška cesta:

V Št. Petru so pobirali	1 kr za konja.
V Zalogu je bila cestna mitnina	1 kr za konja.

## Dolska komunikacijska pot:

Plačilo za prevoz čez Savo je bilo 3 kr za konja, 1 kr za osebo.

## Dolska komunalna pot:

Pri mostu čez Bistrico je bila mitnina 3 kr za konja.

## Kamniška in tuhinjska komunalna pot:

Razen mitnice za mestni tlak (Stadtpflastermauth) ni bilo nobene mitnice.

## Reška državna cesta:

V Bistrici pri Trnovem je bila cestna mitnina 4 kr za konja.

## Goriška državna cesta:

V Ajdovščini je cestna mitnica pobirala 3 kr za konja.

## Stari del goriške državne ceste:

Na Vrhnikih je bila mitnina za težak tovorni voz 1 1/2 kr za konja, za lahek tovorni voz 3/4 kr za konja; na konstrukcijski mitnici za težak tovorni voz za konja 36 kr, za lahek tovorni voz za konja 27 kr; na Planini za konja 3 kr, za t.i. voz s sanicami (Schlittenwagen) na konstrukcijski mitnici 12 kr.

## Ljubeljska državna cesta:

V Ljubljani je bila cestna mitnina za konja 3 kr,

<sup>62</sup> Gubernial Umlaufschreiben vom 9. Februar 1822

<sup>63</sup> Hofkanzleydecret vom 9. November 1822

## MITNICE

v Medvodah je bila mostnina	3 kr,
v Kranju cestna mitnina in mostnina	6 kr,
v Trziču cestna mitnina	2 kr.
Podkorenska državna cesta:	
V Bistrici pri Brezjah so pobirali za konja	2 kr,
mostnino za konja	2 kr.
Na Savi je bila cestna mitnina za konja	3 kr,
mostnina za konja	4 kr.
Podkorenska cestna mitnica je dobila za konja	3 kr,
mostnino za konja	4 kr.
Kokrška državna cesta:	
V Kranju je pobiralo mesto mostnino od konja	3 kr.
V Kokri je bila cestna mitnina za konja	3 kr.
Smledniška komunalna pot: Razen pristojbine za prehod čez vodo pri Rucnigu ni bilo nobene mitnine.	
Zagrebska državna cesta:	
V Ljubljani je bila cestna mitnica z mitnino	3 kr za konja
in mitnica na mostu	2 kr za konja.
V Višnji Gori je pobirala cestna mitnica	3 kr za konja,
v Trebnjem mitnica na mostu	3 kr za konja,
cestna mitnica	3 kr za konja;
V Novem mestu cestna mitnica	3 kr za konja,
mitnica na mostu	3 kr za konja;
V Kostanjevici privatna mitnica	2 kr za konja,
V Krški vasi cestna mitnica	2 kr za konja,
mitnica na mostu	3 kr za konja.
Karlovska državna cesta:	
V Novem mestu je pobirala mitnica na cesti	3 kr za konja,
mitnica na mostu	3 kr za konja;
V Metliki cestna mitnica	3 kr za konja,
na mostu čez Kolpo	3 kr za konja.
Mokronoška komunalna deželna cesta:	
V Mirni je bila cestna cestna mitnica z mitnino	3 kr za konja,
mitnica na mostu	3 kr za konja.
Krška komunalna pot:	
V Krškem so pobirali od vinske postaje cestno mitnino	1 kr.
Koprivniška komunalna pot:	
Le v Kočevju so pobirali mitnino na mostu.	
Žužemberška komunalna cesta:	
Na Dvoru je bila privatna mitnica na mostu z mitnino	3 kr
za konja.	
Krakovska komunalna pot:	
V Mršeči vasi je bila privatna mitnica na mostu z mitnino	3 kr za konja.
Šmartinska komunalna cesta	
V predmestju Poljane so pobirali mostnino za most, ki ga je vzdrževal provincialni sklad	1 kr. <sup>64</sup>

Leta 1847 je državna oblast sprejela dekret o višini mitnine na privatnih mitnicah. O tem je obvestila gubernij, ta pa je moral obvestiti o tem kresije, ki so bile zadolžene, da obvestijo okraje. Privatne mitnice na noben način niso smele prinašati dobičkov, pač pa je bila njihova naloga pokriti stroške vzdrževanja ceste ali pa mostu, zaradi katerega so bile tudi postavljene. Za vsako privatno mitnico je moral biti narajen poseben izračun, kajti tu se ni dalo določiti povprečja kot na državnih mitnicah. Ob preračunavanju tarife na privatnih mitnicah je bilo treba upoštevati:

- kolikšen je povprečni letni prinos privatne mitnice v primerjavi s povprečjem na deželnoknežjih mitnicah,
- kolikšni so letni povprečni stroški vzdrževanja privatne ceste ali privatnega mostu,
- kako se razmere na deželnoknežjih mitnicah ujemajo z razmerami na privatnih mitnicah ali pa razlikujejo od njih. Na tej osnovi so potem dovolili zvišanje ali znižanje tarife. Pri odločanju o privatnih mitnicah se je morala dežela vedno ozirati na razmere na deželnoknežjih mitnicah, ki so bile osnova za primerjavo.<sup>65</sup>

V dvajsetih letih 19. stoletja so bili zakupniki mitnic še vedno pomembni. Država je mitnice rada dajala v zakup. Ko je bila med državo in zakupnikom sklenjena pogodba, so se je morali zakupniki držati. Če so pogodbo na kakršen koli način kršili, je imela država pravico prisiliti jih, da so poravnali zakupnino ali pa si je poiskala zaščito s pomočjo kavcije. Proti nezanesljivemu zakupniku so lahko uvedli tudi sekvester, kot je bilo predvideno že 1786.<sup>66</sup> V posebnih primerih je država še vedno tudi dovolila privatne mitnice na mostovih, hkrati pa se je zavedala, da ni priporočljivo večati števila privatnih mitnic. Vzdrževanje okrajnih in občinskih cest v Ilirskem guberniju je bila tako naloga okrajnih občin in okrajnih blagajn. Le če je bila cesta ali reka izjemno pomembna, je bila prošnja za privatno mitnico utemeljena.<sup>67</sup> Leta 1824 so z dekretom dvorne pisarne preklicali konstrukcijsko mitnico na Vrhniki in na Planini. Postaja na Vrhniki je morala prenehati z delom 10. septembra, postaja na Planini pa ob koncu oktobra istega leta.<sup>68</sup> V novembru se oblasti ni posrečilo, da bi oddala v zakup mitnici na Vrhniki in v Trnovem, tako sta obe prešli v državno režijo. S tem v zvezi so bile tudi nekatere spremembe za voznike, ki so po logaški cesti vozili blago proti Vrhniki za prevoz po reki. Mitnica na Vrhniki se je z zgornje preselila na spodnjo postajo. Tako so bili ti vozniki oproščeni plačevanja mitnine do Brega, ob vračanju po komercialni cesti proti Logatcu pa so mitnino morali plačati.<sup>69</sup>

Zdi se, da je bilo vse več prošenj za ustanovitev mitnic. Oblast je zato odredila, da je odločitev, kje bo stala mitnica, v rokah gubernija. Vendar pa se je dogajalo, da so o tem odločale tudi kresije, včasih pa celo okrajne oblasti. Gubernij je zato sklenil, da se nobena mitniška zapora ne sme spremeniti ali premakniti brez predhodnega dovoljenja deželne oblasti. Če so se mitniške oblasti s svojimi zahtevami obračale na lokalne oblasti, so morale te to takoj javiti na gubernij.

64 GljB. fasc. 28, leto 1825/26

65 Hofkanzlei Decret vom 17. Mai 1847, Gubernial Verordnung vom 11. Juni 1847, An die k.k. Kreisämter

66 Hofkammerdecret vom 26. Februar 1823

67 Hofkanzlaydecret vom 31. May 1823

68 Hofkanzelaidecret vom 9. September 1824

69 Gubernial Currende vom 4. November 1824

Zahteve in pritožbe zakupnikov pa so morali poslati na bankalni urad. Spremembe, ki bi ob cesti nastale brez dovoljenja gubernijske oblasti, so morali kresijski komisarji ob svojih obhodih po deželi sporočati guberniju.<sup>70</sup> Tega leta je bil tudi sprejet dekret dvorne komore, da je treba plačati mitnino tudi za voz, iz katerega pred mitniško zaporo izprežejo živino, ga s človeško silo potiskajo preko mitnice in na drugi strani vprežejo novo živino.<sup>71</sup>

V letu 1830 je državna oblast zahtevala, da dohodki od vseh mitnic, tako cestnih kot tistih na mostovih, vsi stranski dohodki provincialnega cestnega fonda, vodne mitnice in prihodki vodnega gradbenega fonda preidejo v komorno blagajno.<sup>72</sup> Že septembra 1829 je bil sprejet dekret o regulaciji cestnih in mostnih mitnic v Ilirskem guberniju, gubernijske okrožnice so izšle v juliju 1830, dekret pa je začel veljati v novembru 1830.<sup>73</sup> Kljub tem spremembam je leta 1833 državna oblast na Kranjskem sporazumno s komorno dohodkovno upravo sklenila, da se uredita mitnici na Savi in v Gozdu.

Nastala je torej mitniška postaja Sava pri Jesenicah. Cestna mitnina je bila določena za tri milje. Druga dovoljena mitnica je bila mostna mitnica Gozd. Imela je dve postaji in sicer je bila v Gozdu mostna mitnica tretjega razreda, na Belci pa mostna mitnica prvega razreda. Plačati je bilo treba:

za vsako vprežno žival v vpregi	4 kr,
za vsako težko gnano žival	2 kr,
za vsako lahko gnano žival	1 kr.

Vozovi, ki so imeli kolesa širša od 6 dunajskih col (15 cm), so lahko uveljavljali popust.<sup>74</sup>

Leta 1835 so prenehali pobirati mostnino na mostu čez Kolpo pri Metliki, cestnino pa so še naprej pobirali na cesti, ki je vodila iz Novega mesta.<sup>75</sup>

Leta 1846 je najvišja oblast dovolila, da so v Ljubljani uvedli tlakovno mitnico. Za vsako vprežno žival je bilo treba plačati 1/2 kr, za vsako vprežno žival, ki ni bila vprežena pa 1/4 kr. Vse posebne ugodnosti, ki so jih bili Ljubljančani deležni na ostalih mitnicah, so veljale tudi za to.<sup>76</sup>

70 Gubernial Verordnung vom 1. Februar 1828

71 Hofkammer Decret vom 17. September 1828

72 Hofkanzlei Decret vom 19 Jänner 1830, Gubernial Verordnung vom 5. Februar 1830

73 Hofkammer Decret vom 30. September 1829, Gubernial Currende 22. Juli 1830

74 Gubernial Currende vom 9. Februar 1833

75 Gubernial Currende vom 13. Juny 1835

76 Hofkanzlei Decret vom 12. September 1846



# Mitnice po letu 1848

V letu 1847 so se oblasti dokopale do spoznanja, da so privatne mitnice vse večja ovira za promet in trgovino ter da pobirajo višjo mitnino kot državne mitnice. Zato je država nameravala poseči tudi na to področje in uskladiti tarife.<sup>77</sup>

V letu 1849 je finančno ministrstvo odobrilo uvedbo mitninske postaje na hrušiški gozdni poti v kraju Col. Tu je bilo od tega leta dalje treba plačevati naslednjo mitnino:

- a) za nemško miljo med Ajdovščino in Črnim vrhom (7,532 km ali 7,419 km)
- |                       |         |
|-----------------------|---------|
| za vprežno živino     | 1 kr,   |
| za težko gnano živino | 1/2 kr, |
| za lahko gnano živino | 1/4 kr, |
- b) za štiri nemške milje razdalje med Ajdovščino in hrušiško cesto čez Col (29,6 km)
- |                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| za vprežno živino     | 4 kr,               |
| za težko gnano živino | 2 kr,               |
| za lahko gnano živino | 1 kr. <sup>78</sup> |

V letu 1852 je cesar določil za Štajersko, Koroško in Kranjsko, kakšen naj bo režim na mejah. Marsikatero zaščitno carino je odpravil, ker je nameraval s konkurenco spodbuditi razvoj domače obrti. Tihotapljenje je še vedno pomenilo velik prekršek.<sup>79</sup> V tem letu je bil tudi sprejet sistem prijavljanja blaga, ki je bilo namenjeno v tujino. Proceduro na carini so poskušali čim bolj poenostaviti.<sup>80</sup> V letu 1853 je cesar začel urejati še položaj Trsta kot svobodnega pristanišča in pa vprašanje trgovine s soljo. To je bilo urejeno z razglasom finančnega ministrstva 30. 8. 1853, veljalo pa je za celotno cesarstvo.<sup>81</sup>

V letu 1858 je bil sprejet zakon, po katerem je bilo ukazano pobirati cestnino, mostnino in mitnino v denarju avstrijske veljave. Tazakon ni veljal za lombardsko-beneško kraljestvo, Dalmacijo in Vojno krajino. Za ostale dežele je veljal od 1. 11. 1858 dalje. Ob tem je ostal v veljavi način, ki se je uveljavil še v časih pred prihodom Francozov, da se mitnina plačuje na razdaljo in ne več po teži tovara.

Cestnina na eno miljo (7,5859 km):

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| od vprežene živine                        | 2 nova krajcarja,     |
| od nevprežene živine, gnane velike živine | 1 novi krajcar,       |
| od gnane male živine                      | 1/2 novega krajcarja. |

## Mostnina

	mostovi		
	1.raz.	2.raz.	3.raz.
za vsako vpreženo živinče	2	4	6
za vsako tovorno žival in gnano veliko živino	1	2	3
za gnano malo živino	1/2	1	1 1/2

Cesarskim brodovom, ki so navadno nadomeščali mostove, so določili plačilo po tarifi, ki je bila določena za mostove, ob tem pa je bilo treba upoštevati:

- a) prevoz preko reke, ki ni široka 10 sežnjev (18,94 m), stane toliko kot prehod čez most prvega razreda.
- b) prevoz preko reke, ki je široka 20 sežnjev (37,88 m), stane vsakogar brez izjeme 2 krajcarja, za prevoz preko reke, ki je širša od 20 sežnjev, vendar pa ne širša od 40 sežnjev (75,76 m), je treba plačati 4 nove krajcarje, za prevoz preko reke, ki je širša od 40 sežnjev, pa je treba plačati šest novih krajcarjev.

Kdor ima voz, ki ga vleče (Ziehkarré) ali pa taljigo (Schiebkarré), plača dvojno. Ti predpisi veljajo za tiste brodove, katerih brodnina je bila določena s cesarskim sklepom 30. 12. 1820, ter za Ogrsko, Erdeljsko, Hrvatsko in Slavonijo, za srbsko Vojvodino in nemški Banat po predpisu iz leta 10. 12. 1853.<sup>82</sup>

Mitnice v naših krajih so tako po sprejetju teh predpisov delale naprej. V letu 1867 so ukinili mitnice v Krškem, Radni in Logu, ker je dotedanja cesarska cesta Rateče-Krška vas izpadla iz kategorije cesarskih cest.<sup>83</sup> Leta 1871 je finančno ministrstvo dovolilo mitnico v Ljubljani, šlo je za blago, ki ga je pripeljala Rudolfova železnica in ki je moralo priti v mesto do potrošnikov. Podružnica mitninskega in potrošniškega urada je bila postavljena na Celovski cesti. Imela je pravico pobirati mitnino od blaga, ki so ga popotniki prinesli za prodajo. Imela je tudi pravico pobirati:

- a) mestno tlaknino od naloženih voz, ki so prihajali od skladišča Rudolfove železnice, ki je bilo v ljubljanskem pomeriju, v Ljubljano;
- b) mestno tlaknino od voz, ki so prišli po tej cesti izven pomerija v Ljubljano;
- c) mestno tlaknino in cesarsko cestnino od voz, ki so v Šiški zapustili glavno cesto in po tej cesti mimo podružnice med Kozlerjevo hišo, ki pri Neuwelt in Treovih hišah pridejo spet od glavne ceste in v Ljubljano.

Cesarske cestnine so bili oproščeni vozovi, ki so prišli iz

77 Hofkanzlei Decret vom 17. Mai 1847

78 Erlass des Finanz Ministeriums vom 20. November 1849

79 L.GBl., 1852, št. 114

80 Isti, št. 115

81 L.GBl., 1853, št. 198

82 L.GBl., 1858, št. 163

83 L.GBl., 1867, št. 19

Šiške le do skladišča Rudolfove železnice in mitnice niso prekoračili.<sup>84</sup>

V letu 1899 so ta predpis dopolnili. C.kr. finančno ministrstvo je z razpisom dne 25. 3. 1899 odobrilo, da se prejšnja podružnica cestninskega urada na Cesti Marije Terezije ponovno ustanovi poleg skladišča c.kr. državne železnice v Ljubljani, s pogoji, ki so bili zajeti v razpisu z dne 5. 12. 1871. V smislu tega razpisa "smejo na dovozni cesti, ki jo je svoječasno napravilo društvo Rudolfove železnice do skladišč svojega kolodvora v Ljubljani, užitninskemu davku podvrženi predmeti prestopiti užitninsko črto ljubljansko, torej ima tam, kjer se je poleg skladišča Rudolfove železnice, zdaj državne železnice, na omenjeni dovozni cesti od sedanjega zakupnika napravila lopa in pregraja, poslovati podružnica zgoraj omenjenega užitninskega cestninskega urada in mitniške postaje, ki bo poslovala za užitninskemu davku podvržene predmete ter pobirala erarično cestnino in mestno tlaknino na sledeči način:

Omenjena podružnica ima glede predmetov, ki so podvrženi užitnini, pravico le-to pobirati samo od onih stvari, ki jih prinašajo potniki, druge užitnini podvržene stvari pa mora odkazati cestninskemu uradu na Cesti Marije Terezije.

Omenjena podružnica ima še pravico pobirati:

- tlaknino od naloženih voz, ki dospejo v mesto iz skladišča c.kr. državnih železnic, ležečega v mestnem pomeriju;
- tlaknino od voženj, ki prihajajo izven mesta in prekoračijo mejo ljubljanskega pomerija;
- tlaknino in cestnino od vseh onih voženj, ki zapuste v Šiški državno cesto in dospejo preko označene podružnice po Bleiweisovi cesti zopet na državno cesto, oziroma v mesto;
- cestnine so oproščene le tiste voznje, ki prispejo iz Šiške le do skladišč c.kr. državnih železnic in ne prekoračijo onega kraja, kjer se nahaja podružnica, oziroma branilna ograja." Ta ukaz je stopil v veljavo 1. 8. 1899.<sup>85</sup>

Leta 1874 so premestili mitnico v Postojni, to pa je povzročilo

vrsto premikov v mestu. Zaprli so reško cesto, ki se je tu odcepila. Pri novi cestninski postaji "Pri Hudičku" so začeli pobirati tudi mostnino za pivški most od 1. 1. 1875 dalje. Z zaporo reške ceste v Postojni se je ponovno uveljavila cestna tarifa, ki so jo prej pobirali v Zagorju in pri Štrusnikarju. To vsoto so začeli sedaj pobirati na dvojni postaji Postojna-Hudiček. Te novosti so veljale od 1. 1. 1875 dalje. Ker so s 1. 1. 1875 prenehali pobirati mostnino za pivški most, so se spremenile tudi tarife na mitniških postajah v Razdrtem in Postojni. Tudi to delo je prešlo na postajo Postojna-Hudiček.<sup>86</sup> Za lažje vzdrževanje ceste, ki je tekla od šentpetsko-primorsko-reške velike ceste pri Štrusnikarju in šla do primorske meje pri Škofljem, ki je v cestni uvrstitvi z dne 2. 4. 1866 imenovana reška cesta, je cesar dovolil pobiranje zasebne mitnine. Za to je bila določena mitnica na križišču reške in senožeško-britofske okrajne ceste. Tudi ta mitnica je morala upoštevati cenik, ki je veljal za vse druge:

od vpreženega voznega živinčeta	4 kr,
od težke gnane živine (konj, vol, bik, krava, junec, junica, mezeg, mula, osel) ali od nevprežene živine	2 kr,
od lahke gnane živine (teleta, ovce, koze, prašiči)	1 kr,
od živali, ki jo nesejo ali peljejo na vozu, ni treba plačati mitnine.	

Ta cenik se je lahko spremenil v dogovoru deželnega odbora s c.kr. vlado. Dohodek te mitnice se je razdelil med cestna sklada okraja Senožeče in okraja Postojna, sorazmerno z dolžino ceste, ki jo je moral vsak vzdrževati, o tem pa je imel pravico odločati deželni odbor. Upravljanje mitninskih poslov je bilo v rokah senožeškega okrajnega cestnega odbora, ta pa je moral delovati v dogovoru s postojnskim okrajnim cestnim odborom. O vseh prepirih pa je razsojal deželni odbor.<sup>87</sup> V tem letu so tudi premaknili mitnico iz Planine v Kalce-Cirkovska vas (Gorenji Logatec). Od leta 1. 1. 1878 je bilo določeno, da se na mitnicah Kalce, Postojna, Col pobira mitnina za naslednje smeri: Kalce-Vrhnika, Postojna-Kalce, Ajdovščina, oziroma Col-Kalce za vsaki dve miljji (15 km).

Tarife so bile naslednje:

Ceste	Mitninske postaje	Cestnina km od ene živine			Za daljavo	
		Vpr.	Gnane		l.	
		Novih kr				
Tržaška cesta	Kalce Cirkovska vas	15	4	2	1	Kalce-Vrhnika
	Postojna	15	4	2	1	Postojna-Kalce
Stranska cesta						
Ajdovščina-Col						
Kalce	Col	15	4	2	1	Col-Kalce
Ajdovščina-Črni vrh	Col	8	2	1	1/2	Ajdovščina-Črni vrh

V zadnjih 20-ih letih 19. stoletja je bilo na Kranjskem vse bolj očitno odklonilno stališče do mitnic. Zagovornikov mnenja, da mitnice ne prinašajo dobička, pač pa le precej stroškov je bilo vse več. Zato naj bi bile predvsem velike ceste brez mitnic. Iz mitniških dohodkov se ni dalo več vzdrževati in popravljati cest (če se je sploh kdaj), sredstva za ta dela so ob koncu 19. stoletja in v začetku 20. stoletja pridobivali predvsem kot prilike na davke in podpore.<sup>88</sup> Kakšno je bilo razpoloženje prebivalcev, nam pokaže primer

mitnice na mostu v Ajdovščini. Županstvo in prebivalci vasi Šturija so prosili, da bi mitnico ukinili. Ta problem je moralo

84 I.GBl, 1871, št. 31

85 I.GBl, 1899, št. 20

86 I.GBl, 1874, št. 34

87 I.GBl, 1877, št. 17

88 Obravnave, 24. 9.-22. 10. 1881, 7. seja, 13. 10. 1881, str. 117

razrešiti finančno ministrstvo. Mitnica je bila oddana v zakup za čas 1884-1886 in v tem času je niso mogli ukiniti.<sup>89</sup> Po drugi strani pa je bil 31. 7. 1884 sprejet zakon, ki je dovoljeval okrajnim cestnim odborom v Logatcu, Ložu, Ribnici pobirati cestnino na cesti, ki je šla z Rakeka čez Bloško Polico in od tam naprej na eni strani v Novo vas v Ribniški dolini, po drugi strani pa čez Lož na Babno Polje do hrvaške meje. Cestnino je bilo dovoljeno pobirati na Rakeku v logaškem okraju, na Bloški Polici v loškem okraju in v Podklancu v ribniškem okraju. Preden je bil ta zakon sprejet, pa je bilo precej prošenj in preračunavanj, ki naj bi dokazala, da se te mitnice izplačajo. V 80-ih letih 19. stol. je bilo značilno prizadevanje nekaterih področij, da bi si pridobila mitnice. Loški okrajni odbor je prosil za dovoljenje za postavitev štirih mitnic na cestah Rakek, Lož, Ribnica, Kočevje. V letu 1880 so to prošnjo premlevali. Cestni odbor v Kočevju in mestna občina Kočevje sta bila proti. Ob tem je potrebno omeniti, da sta bili ti dve skupnosti tako proti vsaki mitnici. Tisti, ki so se zavzemali za mitnico, pa so bili mnenja, da je ta cesta zelo frekventirana in bi lahko prenesla štiri mitnice. Govorili o več kot 18000 enovprežnih vozovih in o preko 10000 glav živine, ki jo gonijo po tej cesti. Nasprotniki so bili mnenja, da so ti podatki prenapihnjani. Zagovornik mitnic v deželnem zboru Pakiž je dejal, da gre po tej cesti letno 80000 voz, nekako 200 do 300 na dan. Že leta 1875 so začeli govoriti o tej problematiki, pa se do 1880 ni nič spremenilo.<sup>90</sup> O tem problemu je hotela imeti jasnejšo sliko tudi trgovska zbornica, zato je zahtevala natančnejše podatke. Bila je mnenja, da je cesta precej obremenjena, posebno še odsek do železniške postaje južne železnice na Rakeku. Sem so vozili les s področja Kočevja, Ribnice, Loža, Čabra, ker je bila to za ta področja edina povezava. Cesta od Kočevja do postaje na Rakeku na južni železnici in odcep, ki je šel v smeri preko Bloške Police-Loža-Prezida do hrvaške meje, je bil slabo vzdrževan. Zbornica je ocenila, da je šlo po tej cesti proti postaji na leto najmanj pol milijona dunajskih centov (28000 t) različnega blaga. Če računamo, da je bilo na en dvovprežni voz naloženih 25 centov (1,40 t), pride tako na leto 80000 dvovprežnih voženj, ter če računamo na vprežno žival 6 kr po glavi, kar znese 12 kr za vožnjo v obe smeri, bi bila:

letna mitnina	9600 gld kr.
Dnevno je na tej cesti najmanj 50, letno torej 18250 enovprežnih voženj, to je letno na glavo vprežene živine sem in tja.	1095 gld kr

Dnevno je bilo tudi 30 enot živine, ki jo gonijo sem in tja, tako pride na leto 10950 glav po 1 kr	109 gld	50 kr
Na leto pride na mitnici na Rakeku	10804 gld	50 kr
Na leto pride na mitnici v Ložu	7000 gld	kr
Na leto pride na mitnici v Ribnici	5400 gld	kr
Na leto pride na mitnici v Kočevju	3000 gld	kr
	26204 gld	50 kr.

Ta vsota bi lahko precej pripomogla k vzdrževanju te ceste na moderen način in ne po kmečko, ko jo popravljajo v času, ko je kmečkih del manj. Zato so predlagali, naj bi postavili mitnice na naslednjih mestih: Kočevje, Sodražica, Bloška Polica pri odcepu proti Ložu in naprej proti Hrvaški in Rakeku.<sup>91</sup> Ta prošnja ni bila sprejeta.<sup>92</sup> Vendar se zagovorniki mitnic niso vdali in so še naprej zagovarjali svoje mnenje. Dokazovali so, da ceste na tem področju rabijo predvsem

tuji in je že zato potrebno uvesti drugačen način pridobivanja sredstev za vzdrževanje teh zelo obremenjenih cest. Popis komercialnega vodstva c.kr. privatne južne železnice pravi, da so na postaji Rakek v zadnjih petih letih razložili in naložili poprečno 797000 metrskih stotov (79700 t) blaga, v letu 1882 pa 894000 metrskih stotov (89400 t), od tega je šlo le 50000 metrskih stotov (5000 t) blaga v ali iz planinske okolice, vse ostalo pa se pripelje po prej imenovani cesti. Teh tovorov je približno 750000 za izvoz in 94000 za uvoz. Vsak voz pelje približno 15 metrskih stotov (1,5 t). Če torej ne upoštevamo lokalnega in osebnega prometa, je frekvenca v letu dni: 50000 dvovprežnih voz sem in tja ali približno 166 težko naloženih voz na dan na Rakek in isto število tudi nazaj. Med temi, ki vozijo nazaj, je naloženih 20-30. Ob taki obremenitvi ni dovolj le običajno popraviljanje in obnavljanje ceste. Za kraje mitninskih postaj so predvideli Rakek, Bloško Polico, Zavrata pri Sodražici.<sup>93</sup> Cesar je končno privolil, da so postavili naslednje mitniške postaje: na Rakeku, ki je spadala v okraj Logatec, na Bloški Polici, ki je spadala v okraj Lož, in v Podklancu, ki je spadala v okraj Ribnica.

Cestne tarife so bile sledeče:

Rakek:	
od vsake vprežene živine	3 kr,
od vsake glave gnane živine (konj, krava, vol, bik, mlada živina, mezeg, osel)	1 kr.

Bloška Polica:	
za cesto v ribniško dolino	
od glave vprežene živine	5 kr,
od glave gnane živine	1 kr.

za cesto Lož-Hrvatska:	
od glave vprežene živine	6 kr,
od glave gnane živine	1 kr.

Podklanec:	
od glave vprežene živine	3 kr,
od glave gnane živine	1 kr.

Cestne tarife so se lahko po dogovoru spreminjale vsako leto. O tem sta se morala dogovoriti deželni odbor in c.kr. deželna vlada. Ostali predpisi so bili splošni in taki kot drugje. Dohodek pa naj bi se delil: mitnica na Rakeku bi oddajala svoj dohodek okrajnemu cestnemu odboru v Logatcu, mitnica na Bloški Polici je svoj dohodek razdelila, 28% ga je dobil okrajni cestni odbor v Logatcu, 72% pa okrajni cestni odbor v Ložu, dohodek mitnice v Podklancu je pripadel v celoti okrajnemu cestnemu odboru v Ribnici.<sup>94</sup> Prepirali so se tudi o tem, kje naj bi stala mitnica na Bloški Polici. Večina je bila zato, da naj stoji stavba tam, kjer se stikajo ceste iz Loža, Rakeka in Blok. Bili naj bi dve mitnici, ena na cesti proti Blokam in druga na cesti proti Ložu. Manjšina je bila zato, da bi bila stavba na cesti proti Rakeku. Deželni odbor se je odločil za mnenje večine, dovolil je

89 Obravnave, 9. 9.-18. 10. 1884, Letno poročilo, Občila, str. 76

90 Obravnave, 8. 6.-13. 7. 1880, 3. seja, 9. 6. 1880, str. 42 in str. 44-45

91 Obravnave, 24. 9.-22. 10. 1881, 8. seja, 15. 10. 1881, str. 147-149

92 Obravnave, 4. 9.-9. 10. 1882, Letno poročilo, Občila, str. 78

93 Obravnave, 25. 6.-20. 10. 1883, 15. seja, 20. 10. 1883, str. 200-201

94 Obravnave, 25. 6.-20. 10. 1883, Priloga 50, str. 300-303

## MITNICE

postaviti dve mitnici, kar je bilo edino pametno zaradi različnih mitniških tarif. Cestnino so začeli pobirati na Rakeku 2. 6. istega leta, na Bloški Polici 18. 5. in v Podklancu 1. 11.<sup>95</sup> Mitniške posle na Rakeku je opravljal cestni odbor v Logatcu, na Bloški Polici okrajni cestni odbor v Ložu in posle v Podklancu okrajni cestni odbor v Ribnici. Dohodki mitnic pa so se smeli porabiti le za vzdrževanje cestnih odsekov, na katerih so bile postavljene mitnice. Deželnemu odboru je bilo treba predložiti poseben obračun o tem, kako so gospodarili z mitnino. Deželni odbor je moral nadzorovati porabo mitniških dohodkov in tudi primerno vzdrževanje cestnih odsekov.<sup>96</sup> V letu 1886 se je pojavila prošnja, da bi ukinili mitnico v Podklancu. Ta prošnja je bila utemeljena s podatki, da prinaša mitnica okrajnemu cestnemu skladu v Ribnici 500-600 gld čistega dohodka. Zdi se, da so tarife prenzke, da bi lahko pokrile stroške, ki jih povzročajo vzdrževalna dela na tej zelo obremenjeni cesti. Prošnja je bila zavržena kot premalo utemeljena, ker mitnica le prinaša nekaj dohodka. Ostali dve mitnici sta prinesli okrajnemu cestnemu skladu v Logatcu okrog 8000 gld, okrajnemu cestnemu skladu v Ložu pa 7000 gld letno.<sup>97</sup> Dohodkom mitnice na Rakeku so po letu 1887 prišli še 28% dohodka mitnice na Bloški Polici. Ta princip obračunavanja se je ohranil do 1895, ko so ponovno govorili o mitnici na Rakeku posebej, vendar pa se je v celoti uveljavil drugačen princip. Dohodke mitnice na Rakeku in mitnice na Bloški Polici so sešteli in potem razdelili med cerkniški in loški okrajni cesti.<sup>98</sup> V letu 1912 so v kranjskem deželnem zboru spregovorili o tem, da bi uvedli mitnino tudi za avtomobile in motorna kolesa. Zakon iz leta 1884 so takole dopolnili:

- Cestnina na Rakeku:  
3. od avtomobila po 2 K  
4. od motornega kolesa po 20 v

Ostale obveznosti so ostale iste, preračunane v krone seveda. Avtomobiliste in motocikliste je prav tako čakala globa, če so se izmikali plačevanju mitnine.<sup>99</sup>

Motorni promet je sprožil tudi vprašanje cest na splošno. Pojavljale so se zahteve prebivalcev na posameznih področjih, da naj bi se promet z motornimi vozili na njihovem koncu prepovedal, ker jim te moderne naprave odjedajo zaslužek od prevoznitva. Avtomobili kvarijo ceste, prav tako pa tudi motorna kolesa, zato je bilo sprejeto načelo, da se zanje uvede mitnina, za motorna kolesa se je povišala na 50 vinarjev.<sup>100</sup>

Za motorna vozila je bila cestnina na Bloški Polici takale:  
za avtomobil 2 K,  
za motorno kolo 20 v,  
na cesti proti Hrvaški so bile zahteve iste.<sup>101</sup>

O mitnici v Podklancu so govorili ponovno leta 1893. Še enkrat so podali njen historiat. 31. 7. 1884 je dobil okrajni cestni odbor v Ribnici pravico, da je postavil to mitnico na cesti, ki drži iz Rakeka čez Bloško Polico in od tu skozi Novo vas naprej skozi Ribniško dolino. Mitnica ni prinašala kakšnih večjih dohodkov, od leta 1887 oziroma od 1888 pa so ti še zelo očitno upadali:

1888	1307 gld in 47 kr
1889	694 gld in 16 kr
1890	677 gld in 80 kr

1891	400 gld
1892	?
1893	8 gld in 46 kr na mesec

Navajali so celo bruto podatke, ker bi bil drugače položaj še slabši. Na osnovi teh podatkov so predlagali, da bi mitnico ukinili. V utemeljitvi pa ni nikjer razvidno, zakaj je promet in dohodek v teh letih tako izrazito upadel. V letu 1893 so navajali kot vzrok novo železnico Ljubljana-Kočevje. Od 1. 1. do konca septembra 1893 je bilo na mitnici 252 gld in 64 kr dohodka, 176 gld in 47 kr pa stroškov, tako da je bilo čistega dohodka 76 gld in 17 kr. Leta 1894 je ta mitnica še omenjena, dohodek je bil 73 gld in 77 kr<sup>102</sup> potem pa o njej ni več govora, razen v letu 1912, ko je tudi tu govor o cestnini za avtomobile in motorna kolesa. Tudi tu naj bi veljale iste tarife kot na prejšnjih dveh mitnicah.<sup>103</sup>

Leta 1914 je cesar z zakonom 11. 7. 1914 dopolnil zakon iz leta 1884 o mitnicah na tem področju. Tarife so bile po novem take:

Rakek:  
od vpreženega voznega živinčeta 6 v,  
od gnane živine (konj, vol, krava, bik, junec, telica, mezeg, osel) 2 v.

Bloška Polica:  
cesta, ki drži v Ribniško dolino:  
od vprežene živali 10 v,  
od gnane živali (kot zgoraj) 2 v.  
cesta, ki po Loški dolini drži do kranjsko-hrvaške meje:  
od vprežene živali 12 v,  
od gnane živine (kot zgoraj) 2 v.

Podklanec:  
od vprežene živali 6 v,  
od gnane živine (kot zgoraj) 2 v.

Za vse te mitnice pa so veljale še naslednje mitnine:  
"od avtomobila za osebno vožnjo 2 K,  
če avtomobil služi izvrševanju poklica ali občekoristnim in drugače dobrotvornim namenom 1 K;  
od naloženega tovarnega ali takega poslovnega avtomobila, ki ne služi osebnim vožnjam 1 K,  
od praznega avtomobila 50 v,  
od naloženega privoza (prikolice) 50 v,  
od prazne prikolice 25 v,  
od motornega kolesa 25 v,  
s privozom (prikolico) 40 v."

95 Obravnave, 25. 11. 1885-23. 1. 1886, Letno poročilo 1884/85, str. 95

96 LGB1, 1884, št. 13

97 Obravnave, 9. 12. 1886-24. 1. 1887, 10. seja, 12. 1. 1887, str. 154, Priloga 52, str. 418-421

98 Obravnave, 18. 12. 1897-28. 2. 1898 ter vse do Obravnave 28. 12. 1911-22. 2. 1912; podatki so povzeti po Letnih poročilih

99 Obravnave, 28. 12. 1911-22. 2. 1912, 11. seja, 22. 2. 1912, str. 391, Priloga 74, str. 568-571

100 Isto, 11. seja, 22. 2. 1912, str. 425-426

101 Isto

102 Predvidevajo, da bo promet po tej cesti usahnil zaradi železnice Obravnave, 28. 12. 1893-17. 2. 1894, 13. seja, 15. 2. 1894, str. 327, Priloga 70, str. 420-421

103 Obravnave, 28. 12. 1911-22. 2. 1912, 11. seja, 22. 2. 1912, str. 391, Priloga 74, str. 568-571

Te tarife so se lahko spremenjale le po vsakokratnem dogovoru deželnega odbora s c.kr. deželno vlado. Ta zakon je prenehal veljati 31. 12. 1916.<sup>104</sup>

V 80-ih letih so bile zanimive še nekatere mitnice. Tako sta okrajni cestni odbor in županstvo radovljiškega okraja prosila za dovoljenje za postavitev mitnice na mostu, da bi prišli do denarja za železen most. Deželni odbor je moral preučiti razmere, trgovsko obrtna zbornica je bila proti tej mitnici. V letu 1886/87 so ponovno govorili o tej mitnici na blejskem mostu in dokončno sklenili, da je ne bo.<sup>105</sup>

Na hruški cesti je bila pomembna mitnica na Colu. Z ukazom 20. 11. 1849 je c.kr. finančno ministrstvo dovolilo postavitev te mitnice, ki je začela delovati 1. 2. 1850.<sup>106</sup>

Kasneje so okoliške občine Godovič, Idrija, Črni Vrh prosile, da bi cestno mitnico postavili nazaj na staro mesto na Orešju. Vendar pa se tu ni dalo nič storiti, kajti mitnico na Orešju so prav na prošnjo takratnih prebivalcev preselili na Col. To premestitev so dosegli prebivalci Cola in Podkrajca, ker so morali zaradi strmega terena pri prevozu lesa plačevati na Orešju tudi za priprego, medtem ko so se mitnici lahko izognili tisti, ki so vozili ali gonili živino s Črnega Vrha, iz Idrije proti Šturijam in Vipavi.<sup>107</sup>

Sredi 80-ih let je občinski odbor v Zagradcu prosil, da bi na cesti Grosuplje-Krško postavili zaporo in pobirali cestnino za vzdrževanje te ceste. Svojo prošnjo so utemeljevali s tem, da je cesta bolj koristna drugim (je tranzitna) kot pa domačim, ki jo morajo vzdrževati. O prošnji je razpravljajal gospodarski odsek deželnega zbora. V letu 1885 je deželni zbor prošnjo odklonil.<sup>108</sup>

V letu 1887 je deželni zbor na četrti seji sprejel načrt zakona o nekterih spremembah mitniških določil mesta Kamnika. Mesto z mitniškimi dohodki ni moglo shajati. Želeli so povečati mitnino na prazne vozove za vsakega vpreženega konja ali za dva vprežena vola od dveh na pet krajcarjev. Osebni vozovi občanov Kamnika naj bi bili še vedno oproščeni mitnine, vsi drugi osebni vozovi, zasedeni ali ne, pa naj bi plačali od vsakega vpreženega konja 5 krajcarjev. Vsi drugi členi so veljali tako, kot so bili sprejeti z odlokom gubernija v Ljubljani 20. 2. 1846. Vlada tega predloga ni potrdil. Leta 1889 so ponovno govorili o problemu mitnine v Kamniku. Sprejeli so zakon, da se mitninska določila za mesto Kamnik spremenijo takole:

1. Mitnina od praznih voz znaša:
  - a) od vsakega vpreženega konja in vsake vprežene mule 4 kr,
  - b) od vsakega vpreženega govejca živinčeta (vol, bik, krava) 2 kr.

2. Do sedaj obstoječa oprostitev od mitnine za tako imenovane osebne vozove prebivalcev mesta Kamnika ostane še naprej v veljavi. Vsi drugi pa morajo plačati mitnino za osebne vozove, ne glede na to, ali so zasedeni ali ne.

Za vsakega konja je treba plačati 4 kr. Prvi predlog ni dobil cesarjevega potrdila, ker so mitnino preveč povišali in ker to povišanje ni bilo omejeno na neko določeno dobo. To je bilo treba storiti vedno, kadar se je mitnina povišala. Baron Schwegel je bil proti mitnini, ker je bil sploh proti vsaki mitnini, odgovarjal mu je dr. Tavčar, ki je dokazoval, da mitnina 4 kr ni prehuda, ker prinese na leto le 300 gld, če pa bi mitnino povišali za manj, bi ne imelo nobenega pomena. Ta denar je mesto potrebovalo za ureditev ceste, treba je bilo odstraniti klanec sredi

mesta, pa tudi siceršnji stroški vzdrževanja cest so bili vse večji.<sup>109</sup>

Ob mostu na Brodu na Kolpi sta morali sodelovati hrvaška in kranjska stran. V letu 1887 je vlada v Zagrebu želela, da bi dosedanjo mostnino na Brodu zaupali istemu zakupniku do konca leta 1890 pod enakimi pogoji kot doslej. Letna zakupnina je bila 567 gld in 36 kr. S tem se je strinjal tudi okrajni cestni odbor v Kočevju. 1899 je vlada v Zagrebu naznanila, da je pobiranje mitnine na Brodu oddano za čas od 1. 1. 1900 do konca decembra 1902 pod enakimi pogoji kot prej istemu zakupniku. O tem so obvestili tudi okrajni cestni odbor v Kočevju. 14. 12. 1905 je bila dražba za zakupnino mitnice na mostu, ker je potekla zakupna doba. Dražba je bila v Delnicah, zakupnino je za tri leta dobil Ivan Bolf, letno je plačal 1160 kron zakupnine. O tem je bil obveščen tudi okrajni cestni odbor v Kočevju. V letu 1908 so morali ustaviti promet preko mostu, ker je bil ta že tako slab, da so se bali nesreče. Hrvaška vlada in kranjski deželni zbor sta sklenila, da je treba zgraditi nov betonski most. Leta 1909 je bil novi most kolavdiran. Pobiranje mitnine je prenehalo 31. 12. 1908, ko je potekla pogodba z zakupnikom. Proti mostnini so bile okoliške občine in tudi finančni odsek se je z njimi strinjal, saj so bili za vzdrževanje betonskega mostu potrebni dosti manjši stroški, zato so sklenili, da se mostnina odpravi.<sup>110</sup>

Tudi na mostu čez Kolpo pri Vinici so pobirali mostnino, ki so jo dajali v zakup za tri leta. O razmerah na tem mostu so obveščali okrajni cestni odbor v Črnomlju.<sup>111</sup>

V Krškem je bila mitnica na mostu. Leta 1855 je privatnik Martin Hočevar, posestnik v Krškem, predlagal, da bo na lastne stroške zgradil most, če bo lahko postavil obenem tudi privatno mitnico. Pogajanja o tem so trajala leta, in ker se je Hočevar tega naveličal, je svoj predlog umaknil. Tudi dežela Štajerska je bila mnenja, da bi bil zanjo ta most drugotnega pomena in bi tako vsa bremena padla na kranjski deželni sklad. Predlagane mitnine na mostu so bile:

- |                       |        |
|-----------------------|--------|
| 1. ena vprežena žival | 17 kr, |
| 2. ena gnana žival    | 7 kr,  |
| 3. ena mala žival     | 4 kr,  |
| 4. en človek          | 1 kr.  |

104 LGBI, 1914, št. 25

105 Obravnave, 8. 6.-13. 7. 1880, 9. seja, 7. 7. 1880, str. 182-183

Obravnave, 24. 9.-22. 10. 1881, Priloga 18, str. 292

Obravnave, 9. 12. 1886-24. 1. 1887, 1. seja, 9. 12. 1886, str. 4

4. seja, 21. 12. 1886, str. 45

5. seja, 22. 12. 1886, str. 71

106 LGBI, 1850, št. 33

107 Obravnave, 28. 12. 1896-6. 3. 1897, Letno poročilo, Občila, str. 200

108 Obravnave, 25. 11. 1885-23. 1. 1886, 2. seja, 2. 12. 1885, str. 14, 6.

seja, 14. 12. 1885, str. 87

Obravnave, 9. 12. 1886-24. 1. 1887, Letno poročilo, Občila, str. 70

109 Obravnave, 10. 10.-23. 11. 1889, Letno poročilo, Sklenjeni zakoni, str.

14, Priloga 64, str. 387

110 Obravnave, 24. 11. 1887-23. 1. 1888, Letno poročilo, Občila, str. 72,

Obravnave, 19. 12. 1900-17. 7. 1901, Letno poročilo, Občila, str. 146,

Obravnave, 25. 10. 1905-29. 12. 1907, Letno poročilo 1906, Občila,

str. 132

Obravnave, 27. 3. 1908-29. 10. 1910, Letno poročilo 1909, Občila, str.

172

Priloga 256, str. 3525-3526, 18. seja, 19. 10. 1910, str. 1133

111 Obravnave, 10. 10.-23. 11. 1889, Letno poročilo, Občila, str. 108

Obravnave, 3. 3.-9. 4. 1892, Letno poročilo, Občila, str. 154

## MITNICE

Med temi pogajanji in premišljevanji je bila zgrajena železniška zveza med Zidanim Mostom in Zagrebom in zidan most za povezavo Vidma z železnico je postal nujna. Ostala je le možnost, da ga postavijo iz deželnih sredstev. O mostu so govorili vse lepše, ugotovili so, da bo tudi strateško pomemben, nekatera posestva pa so že ugotavljala in prijavljala škodo, ki jim jo bo most povzročil (gospodstvo Thurnamhart).<sup>112</sup>

Cesta od Zaloga do Ljubljane je bila razglašena za okrajno cesto, potem ko je v Ljubljano pripeljala železnica. Cesto so morali vzdrževati okoliški prebivalci s tlako, kljub temu pa je ohranila mitnice v Šentpetru, v Kravji dolini, na mostu proti Štepanji vasi ter v karlovškem predmestju. Blago, ki je prihajalo v Ljubljano, je bilo zaradi teh mitnic za 10 kr dražje. Prebivalci so bili zaradi tega nezadovoljni in so zahtevali, da naj mitnice odpravijo. V letu 1869 so za odpravo mitnic prosile tudi občine Vrhnika, Borovnica, Preserje. Te občine so želele, naj se ne bi pobirala mitnina na Ljubljani. Ta mitnica je bila pomembna v časih, ko je bila Ljubljana še pomembna prometna povezava, sedaj pa je popolnoma v neskladju s sodobnimi razmerami.<sup>113</sup>

Na področju mirenseke ceste se je boštanjska občina zavzemala za mitnico na tej cesti. Prošnja je bila podrobno razdelana, okrajno glavarstvo v Krškem pa je bilo proti. Priznavalo je sicer, da je na tej cesti velik promet in prav v zvezi s tem opozarjalo, kakšno škodo bi mitnica naredila obrti, industriji in trgovini tega področja. Po tej cesti je šel promet iz šentjernejskega rudnika in glažute v radeškem okraju, precej so jo uporabljali tudi prebivalci okrog Mokronoga in Šentruperta. Ko je deželni odbor vse to pretehtal, je zahtevo po uvedbi mitnice odklonil.<sup>114</sup>

V Radečah so na savskem mostu pobirali mitnino od 16. 6. 1894 dalje. Mostnina je bila sledeča:

1. za vsako glavo vprežene živine	24	vinarjev
2. za vsako glavo gnane živine (konj, vol, bik, krava, telica, mezeg, osel)	10	"
3. za vsako glavo drobnice (teleta, ovce, koze, prašiči)	6	"
4. za vsak prazen voz brez vprežene živine	12	"
5. za vsak samotež voziček ali veloped	6	"
6. za vsako osebo	2	"
7. za vsak osebni avtomobil (od l. 1909 dalje)	46	vinarjev
8. za vsak tovornjak (od l. 1909 dalje)	80	"

O tem predlogu je razpravljal finančni odsek in ga toliko spremenil, da so morali osebni in tovorni avtomobili plačevati po 1 krono mitnine, motorna kolesa pa po 10 vinarjev. Leta 1912 je občina Radeče prosila, da bi mostnino odpravili, vendar pa ta prošnja ni bila sprejeta. Te cene so se lahko spremenile le v dogovoru med c.kr. deželno vlado in deželnim odborom. Dohodek so morali uporabiti predvsem za vzdrževanje mostu, presežek pa so lahko porabili kot plačilo in obrestovanje predplačil, ki sta jih prispevali dežela in trška občina Radeče.<sup>115</sup>

Del reške ceste, ki je bila na Kranjskem dolga le 13,165 km, je bil precej obremenjen, potekal je po senožeškem in postojnskem cestnem okraju. V senožeškem okraju so bile precej slabe terenske razmere. Po tej cesti so vozili vozovi iz senožeškega in postojnskega cestnega okraja, pa tudi iz bistriškega, kadar so vozili proti Trstu. Oba cestna okraja sta se zavzemala za mitnico, trgovska zbornica pa je bila proti.

Bistriški okrajno cestni odbor je ocenil, da pride po tej cesti letno povprečno po:

1000	voz lesnega oglja od Jablanice do Trnovega,
300	voz sena iz Bistrice,
800	voz bukovih desk iz žage na Reki,
1000	voz obdelanega lesa iz vasi na Pivki,
800	voz sena iz drugih krajev,
300	voz sadja,
500	voz poljščin,
4700	voz letno,

poleg tega 2000 ovac in jagnet.

Če računamo, da je teh 4700 voženj opravljenih z vozovi, ki imajo vpreženi po dve živali (izjema so le vozovi s sadjem, ki jih je praviloma vlekla le ena žival), in če računamo za vlečno žival po 4 kr mitnine, pridemo do naslednjega izračuna:

4700 voz po 2 vprežni živali	
9400 vprežnih živali po 4 kr	= 376 gld
2000 ovac po 1 kr	= 20 gld
dohodek	= 396 gld

Režijski stroški:

a) plačilo mitničarja	350 gld
b) obresti na vložen kapital za gradnjo mitnice (hiše)	20 gld
	370 gld

Čisti dohodek mitnice je bil le 26 gld, kar je bil zelo slab rezultat.<sup>116</sup>

V diskusiji o reški cesti je bil poslanec Bleiweis mnenja, da so navedbe odseka prenizke. Po njegovem mnenju je šlo na leto v Trst vsaj 500 voz sena, 1600 voz žganih pijač, 1200 voz obdelanega lesa, če je bila dobra letina čez 1000 voz sadja ter najmanj 800 voz poljščin. Bil je proti mitnici, ker bi po njegovem mnenju odobritev te mitnice sprožila poplavo podobnih zahtev.<sup>117</sup> Njegovo mnenje glede mitnice ni bilo sprejeto. Sprejet je bil zakon, s katerim je bila okrajnima cestnima odboroma v Senožeah in v Postojni dovoljeno pobirati zasebno mitnino na mitnici, ki so jo postavili na križišču reške in senožeške-britofske okrajne ceste. S tem denarjem bi pomagali pri vzdrževanju dela reške ceste od šempetrsko-reške velike ceste, ki je šla pri Strusnikarju do primorske meje pri Škofjem in je v zakonu o cestnem umeščanju z dne 2. 4. 1866 imenovana reška cesta.

Mitnine in cestnine so bile naslednje:

Od vprežne živine po glavi	4 kr
Od težke živine po glavi (konji, voli, junci, biki, krave, junice, mezgi, mule, osli) ali od nevprežene vozne živine	2 kr
Od lahke gnane živine po glavi (teleta, ovce, koze, prašiči, svinje)	1 kr

<sup>112</sup> Obravnave, januar, februar, marec 1863, 12. seja, 7. 2. 1863, str. 3-8

<sup>113</sup> Obravnave, april 1861, 4. seja, 15. 4. 1861, str. 61-65

Obravnave, 15. 9.-22. 10. 1869, 15. seja, 19. 10. 1869, str. 161

<sup>114</sup> Obravnave, 5. 4.-21. 4. 1877, Priloga 34, str. 288

<sup>115</sup> Obravnave, 27. 3. 1908-29. 10. 1910, Priloga 207, str. 2186-2187, 23. seja, 29. 1. 1910, str. 966

Obravnave, 28. 12. 1911-22. 2. 1912, 10. seja, 16. 2. 1912, str. 370, Letno poročilo, Občila, str. 8

<sup>116</sup> Obravnave, 5. 4.-21. 4. 1877, Priloga 1, str. 5, Priloga 38, str. 382

<sup>117</sup> Isto, 4. seja, 16. 4. 1877, str. 40-46

MITNICE

Od živine, ki jo je kdo nesel ali imel na vozu, ni bilo potrebno plačati mitnine. Dohodki mitnice so se morali razdeliti cestnima skladoma senožeškega in postojnskega cestnega okraja, glede na del ceste, ki sta ga morala vzdrževati. Ob tem je bilo treba upoštevati resnične stroške. Kdor se je izogibal plačevanju mitnine na ta ali oni način, je bil kriv "mitnega utrganja" in je moral plačati 5 ali 10 krat toliko globe v denarju, kolikoršnemu plačilu se je izognil. Mitničar naj bi lepo ravnal z ljudmi, mitnino naj bi pobiral podnevi in ponoči. Denar je moral sprejemati izven mitniškega poslopja na cesti ob pregradi in tistim, ki bi to želeli, daje potrdila o plačani mitnini. Imeti je moral razločno pisan ali tiskan cenik, ki je moral biti obešen na vidnem mestu. Prostor pri cestni pregradi je moral biti ponoči razsvetljen. Mitničar, ki se ni držal teh predpisov, je bil kaznovan z globo od 1 do 10 gld. Če je vzel mitnino tudi takrat, ko tega ne bi smel ali pa vzel več, kot je označeno na ceniku, je moral plačati 20-krat toliko globe, kolikor preveč je vzel. Poleg tega pa je bil še kaznovan. Občinski župan kraja, kjer je bila mitnica, je imel pravico kaznovati tiste, ki so se mitnici izogibali kot tudi mitničarje, ki so prekoračili svoja pooblastila. Globe, ki so se nabrale od tistih, ki so se mitnici izogibali, so pripadale obema okrajnima cestnima skladoma. Kdor globe ni mogel plačati, je bil lahko obsojen na 48 ur zapora. Ostala globa pa naj bi šla za občinsko ubožnico.<sup>118</sup> Mitnica je bila torej sprejeta, vendar pa ni prinašala večjega dohodka. Bila je v zakupu. Zakupnik je prva tri leta 1877-1880 plačeval letno 1420 gld zakupnine. V času od oktobra 1878 do aprila 1879 je bil promet zaradi živinske kuge zelo zmanjšan in tudi mitnina je bila temu primerna. Tako so zakupniku znižali zakupnino za to dobo na 400 gld. Po preteku zakupne dobe je šla mitnica na licitacijo, pa tudi novi zakupnik ni imel kaj večje sreče.<sup>119</sup> Ob koncu leta 1866 so občine Famlje, Gorenje Vreme in Britof prosile, da bi preložili mitnico na reški cesti. O tem so že večkrat govorili, vendar pa je vse ostalo po starem. Mitnica je prinesla približno 1000 gld, ta denar se je delil na polovico med senožeški in postojnski okrajni cestni sklad. Če bi mitnico ukinili, bi morali okraja obremeniti še s 4% davčne priklade, da bi pokrili ta primanjkljaj. Občine naj bi s svojim predlogom le priznale, da se hočejo izmakniti plačevanju mitnine.<sup>120</sup> Mitnica je tako ostala do leta 1914. Leta 1911 so na njej uvedli mitnino za avtomobile in motorna kolesa. Mitnina za avtomobile je bila 2 kroni, za motorna kolesa pa 20 vinarjev. Za lastnike teh vozil so veljala ista pravila kaznovanja kot za vse druge, ki so se izogibali mitnici. Mitnina za motorna kolesa se je ustalila na 50 vinarjev, ta cena pa je bila utemeljena z mnenjem, da motorna kolesa uničujejo cestišče.<sup>121</sup> Julija 1914 je bil sprejet zakon, ki je znova urejal mitnino na reški cesti. Mitnino sta še vedno pobirala cestna okraja Senožeče in Postojna. Tarife pa so bile naslednje:

Od vprežnega živinčeta	8 v
Od težke gnane živine (konj, bik, krava, junec, junica, mezeg, mula, osel) nevpredna vozna žival	4 v
Od lahke gnane živine (teleta, ovce, koze, prašiči)	2 v
Od živine, ki jo nekdo nese ali ima na vozu ni treba plačati mitnine	
Od avtomobila za osebne vožnje	2 K
Če tak avtomobil služi izvrševanju poklica ali obče koristnim in drugačnim dobrodelnim namenom	1 K
Od naloženega tovornega in takega poslovnega avtomobila, ki ne služi osebnim vožnjam	1 K

Od neobloženega (praznega)	50 v
Od naloženega privoza (prikolice)-	50 v
Od neobloženega privoza (prazne prikolice)	25 v
Od motornega kolesa	25 v
S privozom (prikolico)	40 v

Ta mitniška tarifa se je lahko spremenila po vsakokratnem dogovoru deželnega odbora s c.kr. deželno vlado. Veljavnost tega zakona pa je prenehala 31. 12. 1916.<sup>122</sup>

V letu 1892 (16. 9.) je c. kr. finančno ravnateljstvo razglasilo nove mitninske tarife. To je bilo sprejeto v soglasju s finančnimi oblastmi v Gradcu, Celovcu in v Trstu. Nove cene na erarskih mitnicah na Kranjskem so bile: (glej tabelo na naslednji strani).

V letu 1893 so popravili mitnino v Krški vasi, tako da je bila za vprežno živino 4 kr. V letu 1895 pa je bil sprejet sklep, da je treba plačati od vsake vprežene živali 4 kr mitnine, od težke gnane živine 4 kr, od lahke gnane živine pa po 1 kr.<sup>123</sup>

V letu 1898 so z razglasom c.kr. finančnega ministrstva spremenili nekatere mitniške postaje na erarskih cestah na Kranjskem. Tako so na mitniški postaji Belica pri Dovjem na korenski cesti za 16 km dolžine pobirali od vsake vprežene živali po 4 kr, od vsake težke gnane živine po 2 kr in od vsake lahke gnane živine po 1 kr. Mitniška postaja Kranj na ljubeljski cesti se je od 1. 1. 1899 delila na dva pobiralna urada, eden je stal na ljubeljski državni cesti, drugi pa na kokrški državni cesti. Obe mitnici sta pobirali mitnino za 16 km dolžine, tarifa je bila ista kot v Dovjem.

Mitniško postajo v Novem mestu bi zaprli tistega dne, ko bi odprli nov železni most čez Krko v Novem mestu, najkasneje pa do 31. 12. 1898. Na tem mostu pa bi ob otvoritvi ali pa do 1. 1. 1899 morali postaviti dve samostojni mitniški postaji, eno v Smolenji vasi na zagrebški državni cesti, drugo pa na Poganicah na karlovški državni cesti. Obe postaji bi pobirali mitnino za dolžino 8 km, tarifa pa bi bila za polovico nižja kot v Dovjem. Že v naslednjem letu (1899) so preklicali predpis za Dovje, kjer so ponovno pobirali mitnino za dolžino 8 km in je bila tako tarifa za pol nižja.<sup>124</sup>

V Ljubljani so leta 1900 premestili cestninski urad 4 na Prulah na levi breg Ljubljanice in sicer v tisti del trnovskega pristanišča, kjer je že stala mitnica za pobiranje cestne tlaknine, ki pa bo morala tudi v bodoče ostati na istem mestu. Leta 1901 je c.kr. finančno ministrstvo dovolilo premestitev cestninskega urada s Koroške ceste na vogal Bleiweisove in Ceste Marije Terezije.<sup>125</sup> Leta 1907 so dopolnili predpise, ki so določali, kako morajo biti mitnice razsvetljene in kako morajo biti postavljene zapornice:

"1. Na javnih nedržavnih cestah je mitniške zavore ponoči razsvetljevati na stroške mitniških upravičencev. To se zgodi tako, da se dene v sredo zavore svetlo goreča svetilnica z brezbarvnim steklom, ki sveti na obe strani cestišča.

118 Isto, Priloga 1, Postava, str. 5-7

119 Obravnave, 24. 9.-22. 10. 1881, Priloga 81, str. 298

120 Obravnave, 9. 12. 1886-24. 1. 1887, 4. seja, 21. 12. 1886, str. 45

121 Obravnave, 28. 12. 1911-22. 2. 1912, Priloga 75, str. 572-574, 11. seja, 22. 2. 1912, str. 425-426

122 LGB1, 1914, št. 24

123 LGB1, 1892, št. 17

124 LGB1, 1898, št. 38

LGB1, 1899, št. 24

125 LGB1, 1901, št. 3

## MITNICE

Ime	Dolžina v km, za katero se pobira mitnina	Pristojbina od vsake glave				
		Vprežna živina	Gnana živina	Lahka		
Erarska cesta	Postaja	Krajcarjev				
			Težka			
Dunajska cesta	Ljubljana	8	2	1	1/2	
	Ježica	8	2	1	1/2	
	Zgornje Domžale	8	2	1	1/2	
	Krašnja	16	4	2	1	
	Trojane	8	2	1	1/2	
Tržaška cesta	Ljubljana	16	4	2	1	
	Drenova Gorica	16	4	2	1	
	Vrhnika	8	2	1	1/2	
	Kalce	16	4	2	1	
	Postojna	16	4	2	1	
	Razdrto	16	4	2	1	
	Senožeče	8	2	1	1/2	
	Podvelb (Col)	16	4	2	1	
	Šturije	8	2	1	1/2	
Vipavsko - goriška cesta	Vipava	16	4	2	1	
Reška cesta	Št. Peter	16	4	2	1	
	Bitnje	16	4	2	1	
	Ilirska Bistrica	8	2	1	1/2	
Cesta čez Ljubelj	Ljubljana	16	4	2	1	
	Medvode	16	4	2	1	
	Kranj	16	4	2	1	
	Pristava	16	4	2	1	
	Sv. Ana na Ljubelju	8	2	1	1/2	
	Zgornja Kokra	16	4	2	1	
Cesta čez Kokro	Otok	16	4	2	1	
	Sava	16	4	2	1	
	Belica pri Dovjem	8	2	1	1/2	
	Podkoren	16	4	2	1	
	Ljubljana	8	2	1	1/2	
Podkorenska cesta	Škofljica	8	2	1	1/2	
	Grosuplje	8	2	1	1/2	
	Višnja Gora	8	2	1	1/2	
	Veliki Gaber	16	4	2	1	
	Trebnje	8	2	1	1/2	
	Jablan	16	4	2	1	
	Rudolfovo-Kandija	8	2	1	1/2	
	Št. Jernej	16	4	2	1	
	Kostanjevica	8	2	1	1/2	
	Krška vas	16	2	2	1	
	Jesenice-Ribnica	8	2	1	1/2	
	Jugorje	16	4	2	1	
	Karlovška cesta	Križevska vas pri Metliki	8	2	1	1/2

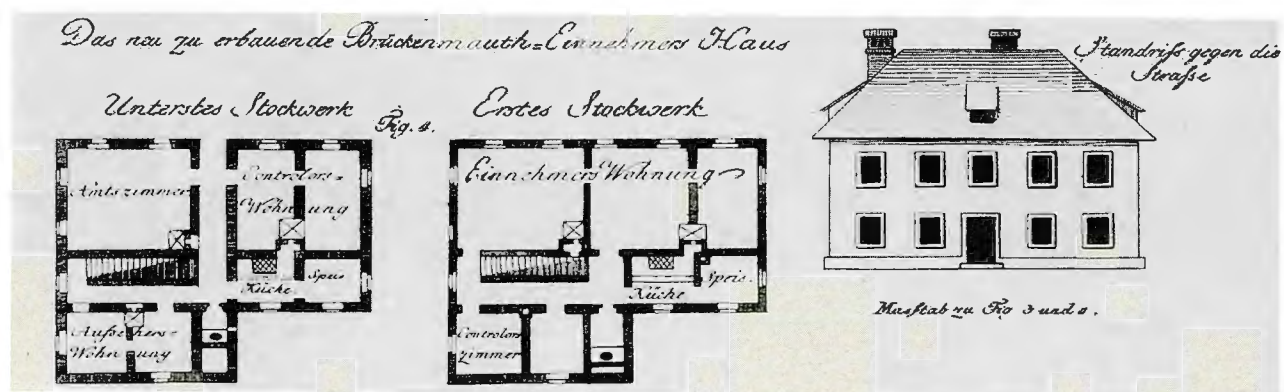
2. Za izvršitev tega ukaza je odgovoren najprej organ, ki mu je izročena strežba mitniške zapore, potem pa tudi mitniški upravičenec, njegov namestnik, oziroma zakupnik mitniške pravice.
3. Preziranje tega ukaza se kaznuje po določilih cestnega policijskega reda za javne nedržavne ceste z dne 26. 9. 1874.

4. Ta ukaz stopi v veljavo v osmih dneh, štetih od dneva, ko je bil razglašen."<sup>126</sup>

<sup>126</sup> 126 I.GBl, 1907, št. 16



MITNICE



**Mitnica na mostu**

*a. Pritličje*

1. Uradna soba
2. Nadzornikovo stanovanje
3. Shramba
4. Kuhinja
5. Paznikovo stanovanje

*b. Prvo nadstropje*

1. Mitničarjevo stanovanje
2. Shramba
3. Kuhinja
4. Nadzornikova soba

Schemerl I. del, Tabela VIII



# VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE CEST OB KONCU 18. IN 19. STOLETJU

## Vzdrževanje

Vzdrževanje cest je bilo v 19. stoletju precej zahtevno delo. V slovenskem prostoru je bila cestna mreža, kot je že bilo omenjeno, dobro razpredena, zato je bilo vzdrževanje le-te še toliko pomembnejše. Ob tem je treba pomisliti na tiste, ki so te ceste vzdrževali. Zanesljive ljudi je bilo (vsaj po pritožbah inženirja Schemerla sodeč) precej težko dobiti. Drugo vprašanje je bila finančna stran vzdrževanja. Tu si je oblast od konca 18. stoletja dalje pomagala na različne načine - od zakupa cestnih odsekov do tlake in njenega odkupa pa do naklad na davke v drugi polovici 19. stoletja. Denarja, tako za vzdrževanje kot za gradnjo, je vedno primanjkovalo.

## Zakup

Ob koncu 18. stoletja je bilo gubernijskim oblastem jasno, da je precejšen vzrok za propadanje cest tudi običaj, da daje cestna direkcija posamezne cestne odseke v zakup posameznikom. Najprej je prevladalo mnenje, da bi bilo prav, če bi dajali ceste v zakup le eni osebi, tako bi bila dela opravljena bolj strokovno, izognili bi se tudi različnim načinom dela in zamudam. Po raznih zapletih je postal vrhovni direktor cest deželni upravnik na Kranjskem Leopold grof Lamberg. Pri svojem delu na tem področju je bil precej enostranski, saj je popravljale glavne komercialne ceste, pri tem delu je bil zelo vesten. Njegov zakup cestnih del na Kranjskem je potekel 31. 12. 1766. Kljub vsem pomanjkljivostim je bil to še najboljši način, zato so mu zakup podaljšali še za 10 let.

V letu 1767 je v plačevanju cestnih del in popravil nastala bistvena sprememba. Denar, ki se je zbiral za ceste, se je od 1. 1. 1767 stekal v blagajno za gradnjo cest, ki je bila pod skrbništvom deželnega glavarstva. To je prevzelo v lastno administracijo tudi vse mitnice.<sup>1</sup> V letu 1788 je cesar dovolil, da lahko gradijo ceste tudi dežele v lastni režiji z najetimi delavci. Na Kranjskem se je za tak način dela navduševal inženir Jožef Schemerl. Zavzemal se je zlasti za to, da cest ne bi več dajali v zakup posameznikom. Zakupnina del na posameznih odsekih je postajala tudi tako ali tako vse bolj problematična. Cestna direkcija se je zapletala v spore s cestnimi zakupniki. Kakšne so bile razmere, nam prikaže licitacija nekaterih cestnih predelov na Kranjskem, ki je bila organizirana leta 1788.

*Distrikt Šentožbolt* je zajemal del ceste od štajerske meje do

polovice smeri med Šentožboltom in Podpečjo. Licitacijska cena za ta predel je bila 1685 gld, poštni mojster pri Šentožboltu je zahteval 2100 gld. Ker se po trikratnem izklicevanju ni javil nihče drug, poštni mojster pa ni hotel popustiti pri ceni, je ta predel ostal brez zakupnika.

*Distrikt Podpeč* je obsegal pol poti proti Šentožboltu in pol poti proti Ljubljani. Do leta 1788 je bila zakupnina tega dela ceste 2450 gld, zakupnik je bil Franc Novak, ki je tudi naprej prevzel ta del ceste za isto zakupnino, pod pogojem, da ne bodo od njega zahtevali vzdrževanja neprimerno velikega števila cestarjev ter da se bodo sporazumeli z zemljiško gospodo, da ne bo prišlo do odkupa cestne tlake.

*Ljubljanski distrikt* je zajemal pol poti proti Podpeči, Kranju in Vrhniki. Prejšnja zakupnina je bila 3400 gld. Za to zakupnino se je potegovalo več interesentov: dosedanji zakupnik Andrej Schemerl, ki je bil pripravljen to cesto popravljati za 3400 gld, Miklavž Rosman, ki je ponujal manj, in Valentin Legat, ki je ponujal še nižjo zakupnino. Končno sta licitirala le še Rosman in Legat. Zakupnino je dobil Rosman za 3000 gld. Ta licitacija se je vlekla ves dan s presledkom za kosilo.

*Kranjski distrikt* je obsegal pol poti proti Ljubljani in del do Ruardovega distrikta. Dosedanja zakupnina je bila 1200 gld. Franc Anton Pirnat je bil pripravljen prevzeti ta distrikt za 1200 gld. Dosedanji zakupnik Johann B. Maier bi ga tudi prevzel po taki ceni. Začelo se je licitiranje med njima, končno je dobil zakup Pirnat za 1000 gld.

*Tržiški distrikt* je obsegal pot proti Kranju in proti Ljubelju. Dali so ga v zakup za 1800 gld. Dosedanji zakupnik Franc Kaučič ga je ponovno prevzel za ta denar, ne da bi se oglasil še kdo drug.

*Ruardov distrikt* je zajemal pol poti proti Kranju in del do korenske meje. Oddali so ga v treh delih:

- od imenovanega kranjskega distrikta do Žabnice za 600 gld. Ta del je prevzel Gregor Koderman, poštni mojster. Meja je bila določena od kranjskega in tržiškega distrikta do njegove dotodanje poštno postaje Voklo. Ker se ni javil nihče drug, je bilo to sprejeto;
- od zgoraj omenjene meje proti Žabnici ali pa do Voklega ter do Jesenic za 500 gld. Ta predel je prevzel novi poštar na Jesenicah Anton Deiller (?) za 550 gld, ker se ni javil nihče drug;
- del od Jesenic do korenske meje za 650 gld. Ta predel je prevzel Matija Anton Egger, poštar na Korenu za 650 gld, ker se ni javil nihče drug.

<sup>1</sup> Šorn. Obnavljanje, str. 32

Še enkrat so poskusili z licitacijo distrikta od štajerske meje do Šentožbolta in pol poti proti Podpeči, ker pa se ni javil nihče, so licitacijo zaključili in poslali poročilo naprej na višjo inštanco. Obveznosti zakupnikov pa so bile naslednje:

1. Vsak zakupnik je moral imeti primerno število cestarjev. Če ni izpolnjeval predpisanih obveznosti, so ga prvič kaznovali z globo, ki je znašala 4 državne tolarje, pri naslednjih prestopkih pa so bili cestarji plačani na njegov račun.
2. Zakupnik je moral poskrbeti in primerno urediti kupe materiala, tako da so cestarji lahko normalno delali. Tudi ob slabem vremenu je moral poskrbeti, da je bilo na razpolago dovolj materiala. Kupi so morali biti med seboj oddaljeni po 4 sežnje (7,5 m) in vsebovati po 6-8 voženj materiala. Postavljeni so morali biti tako, da niso ožili ceste.
3. Vsak zakupnik je moral vzdrževati zidovje, mostove, kanale, ki so bili na njegovem področju. Pridno je moral nadzorovati predvsem zidovje. Popravilo škode so pripisali državni blagajni, le če se je zgodila naravna katastrofa, pa še takrat je moral zakupnik dokazati: 1) da je res bila naravna nesreča, 2) z vizitacijskim dnevnikom je moral dokazati, da je redno nadzoroval zidove, mostove in kanale ter da so bili ti dobro ohranjeni.
4. Ker se zakupniki do sedaj svojih obveznosti niso držali, se sedanji zakupniki obvežejo, da bodo sami nadzorovali razmere na cesti.
5. Bila je navada, da so zakupniki zahtevali od kmetov delo na cesti prav v času, ko so ti imeli največ dela na zemlji, zato so se od tlake odkupovali. Schemerl je nameraval to razvado odpraviti.
6. Prepovedana je bila vozna in ročna tlaka v druge namene, razen za vzdrževanje cest. Če se bo to še dogajalo, bo zakupnik kaznovan s 4 gld cesarske veljave. Polovico te vsote bo dobil ovaduh, polovico pa cestni fond.
7. Če so se zakupniki s temi predpisi strinjali, so uredili vse potrebno na kresiji v treh dneh.
8. Pri delu na cesti so se morali zakupniki obvezati, da ceste ne bodo posipali z zemljo, pač pa s peskom, kjer je to le možno. Na področjih, kjer je bila cesta delana z gramozom in kjer so veliki kremenovi kamni ovirali promet in so bili slabo povezani med seboj, tako da je grozilo, da bo cesta razpadla, je bilo treba posipati z drobnim gramozom in peskom. Na ta način se ob deževju ne bo delalo preveč blata, v sušni dobi pa ne preveč prahu.

Težave so imeli tudi pri licitaciji v postojnski kresiji. Tudi tu niso uspeli pridobiti posameznih zakupnikov za komunikacijsko cesto proti Reki, pa za predel na reški cesti med Bistrico in mejo pri Kastavu. Zakupniki so postavljali višje zahteve, kot jih je bila direkcija pripravljena sprejeti. Schemerl se je zavzemal za to, da bi te cestne dele dali v režijo, ker je bil prepričan, da je dovolj sposobnih ljudi, ki bi to delo lahko prevzeli. Končno so dali v zakup dva cestna dela, z ostalimi pa niso imeli sreče. Sama licitacija pa je potekala tako:

*Vrhniški distrikt* je segal od ljubljanske meje pri Lukovici do logaške meje na t.i. "Miklavžovem hribu". Za ta del so ponujali zakupnino 1900 gld v denarju in 2318 gld v vozni in 4255 gld vrednosti v ročni tlaki. Dotedanji zakupnik je bil poštni mojster Josip Garzarolli z Vrhnike. Zakup te ceste bi sprejel, če bi dobil 4000 gld v denarju. Take oblike zakupa,

kot jo je ponujala direkcija, ni sprejel nihče, tudi po tretjem klicanju ne.

*Logaški distrikt* je segal od "Miklavžovega hriba" do Desnega klanca med Planino in Postojno vključno z unško zasilno cesto. Ta del so dajali v zakup za 2000 gld v denarju, 1100 gld je bila vrednost vozne tlake, 2399 gld pa je bila vrednost ročne tlake. Dotedanji zakupnik Konrad von Schildenfeld tega ni sprejel, pač pa je zahteval 2800 gld v denarju, vrednost vozni tlak naj bi ostala ista, vrednost ročnih tlak pa bi morala biti 4000 gld. Ta del ceste so trikrat licitirali, vendar se ni javil nihče, prejšnji zakupnik pa je vztrajal pri svojih zahtevah.

*Postojnski distrikt* je segal od Desnega klanca do Dilce. Bil je v zakupu za 1500 gld v denarju, 1000 gld je bila vrednost vozne tlake in 2000 gld je bila vrednost ročne tlake. Za tak denar ni bil nihče pripravljen vzeti v zakup tega dela ceste, tudi po tretjem licitiranju ne. Končno je dotedanji zakupnik Johann Weniger izjavil, da bi ta del prevzel za tri leta za 2500 gld v denarju, 2000 gld vrednosti vozne in 2000 gld vrednosti ročne tlake.

*Distrikt od Razdrtega do Štorij* je segal od Dilce do Štorij, kjer je bila deželna meja. Ta del ceste so ponujali v zakup za 1800 gld denarja, 2337 gld vrednosti vozne in 4676 gld vrednosti ročne tlake. Na trikratno izklicevanje se ni javil nihče. Dotedanji zakupnik Joseph Therrapf(?), poštni mojster v Lipi, je bil pripravljen ta predel prevzeti za 3000 gld v denarju, 3000 gld vrednosti vozne in 8000 gld vrednosti ročne tlake.

*Zagorjanski del* med postojnskim miljnikom in bistriškim mostom je bil do tedaj v zakupu za 550 gld denarja, 545 gld vrednosti vozne in 1535 gld vrednosti ročne tlake. Po trikratnem izklicevanju se ni javil nihče. Dotedanji zakupnik Rossmann, poštni mojster v Zagorju, bi prevzel to cesto za 900 gld v denarju, 555 gld vrednosti vozne tlake in 1800 gld vrednosti ročne tlake.

*Od bistriškega mostu do kastavske meje* je bil predel oddan v zakup poštnemu mojstru Therpafu(?) za 1100 gld.

Del komercialne ceste *od Lipe do Bazovice* je bil oddan v zakup za 1050 gld. Prejšnji zakupnik Johann Hämerlein ni več kandidiral in je tako dobil zakup Andreas Nonnab(?), poštni mojster v Materiji. Zakup naj bi veljal za tri leta.

Tako je bila dosedanja zakupnina v postojnskem distriktu 9900 gld v denarju, 7300 gld je bila vrednost vozne tlake, 14861 gld pa je bila vrednost ročne tlake. Zakupniki so zahtevali, da bi bila zakupnina v denarju 15350 gld, vrednost vozne tlake naj bi bila 8973 gld, vrednost ročne tlake pa 20055 gld. Predvideni dohodek bi znašal 5450 gld v denarju, 1673 gld bi bila vrednost vozne tlake in 5194 gld bi bila vrednost ročne tlake.<sup>2</sup>

#### Sprememba lastništva cest in sprememba v administraciji

V novembru 1788 je Schemerl poročal o finančnih razmerah v postojnski kresiji graškemu guberniju. Pri dosedanji režiji je bilo stanje tako:

Dohodki na mitnicah	28814 gld in 57 1/2 kr
Stroški direkcije	12259 gld in 1/2 kr
Za pravo delo na cestah je ostalo	16555 gld in 57 kr
Če bi zakupnikom dovolili	

<sup>2</sup> GUB. fasc. 2551/2, 1787-1794

VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE

zakupnino 22250 gld  
 Bi stroški direkcije prišli na 15360 gld  
 Vprašanje je bilo, kaj je nameraval gubernij graditi s tem denarjem.  
 Preračunal je tudi vrednost ročne in vozne tlake, in sicer je za vsako vožnjo računal 22 kr, za ročno tlako pa 11 kr. Po teh preračunih bi bila zakupnina vredna 5065 gld, dohodek bi bil 6977 gld in 20 kr, za toliko bi morali dati ceste v zakup. Ob teh preračunavanjih so končno le prišli do spoznanja, da naj

začenjajo kresije graditi in vzdrževati ceste v lastni režiji. Prehod na to pa je bil dovolj težak.  
 V letu 1792 so erarske ceste prešle v upravo stanov. Poslej je moral deželni šef skrbeti za vse zadeve, ki so se tikale teh cest, in o tem podati sumarno poročilo; reševati je moral tudi plačevanje vodje gradbenega odseka. Zaradi obveznosti, ki so jih kranjski stanovi s tem sprejeli, je Schemerl napravil primerjavo s Koroško, hkrati pa upal, da bo lahko na ta način učinkoviteje utemeljeval svoje zahteve.

Deželno gradbeno osebje na Koroškem in njegove plače

Osebje	Iz komore	Iz cest. fonda	Iz stanov. bl.	Skupaj
Plača v goldinarjih				
Direktor	800	200	/	1000
Gradbeni inšp. hkrati tudi inž. v celovškem območju	100	/	500	600
Gradbeni arhitekt	400	/	/	400
Pisar in hkrati računovodja	300	50	/	350
Okrožni inženir v beljaškem okrožju	/	400	/	400
Dva asistenta po 300 in 260 gld	/	560	/	560
Pet cestnih mojstrov po 10 in 12 gld	/	696	/	696
Skupaj	1600	1906	500	4006 <sup>3</sup>

Pod nadzorstvo inženirja Schemerla so spadale vse kranjske komercialne ceste od koroške meje na Korenu in Ljubelju, od štajerske meje do Vrhnike, pa od tu naprej proti Trstu vključno z zasilno inuško cesto do meje, reška in vipavska glavna cesta ter dve komunikacijski povezavi med Reko in Trstom in Gorico, kolikor je spadala h Kranjski. Zato mu je bil dovoljen provizorij 200 gld, prav tako tudi obema cestnima inženirjema Minzlu in Jenčiču, prvemu 600, drugemu pa 500 gld. V to so bili všteti tudi potni stroški in hranarina. Ti

dohodki in ta razmerja so veljali do januarja 1789. Iz fonda za vzdrževanje je bilo potrebno vzeti denar za plačilo sedmih asistentov in 27 cestarskih mojstrov. Schemerl je bil prepričan, da bo potreboval vse te ljudi, če bo hotel vzdrževati ceste v primernem stanju. Graški gubernij je njegov načrt odobril. Cestni mojstri naj bi nadzorovali delo 108 cestnih delavcev. Vse to osebje pa ne bi bilo zaposleno le pri cestnih delih, pač pa pri vseh delih njihovega distrikta.

Predvidel je naslednje stroške:

	Plača	Potni stroški+hrana Plača v goldinarjih	Skupaj
Cestni inženir v prvem distriktu Gorenjske	500	200	700
Cestni inženir v drugem distriktu	450	150	600
Cestni inženir v tretjem distriktu	400	100	500
7 cestnih asistentov	200	50	1750
27 cestnih mojstrov, mesečno po 10 gld	120	/	3240
Računovodja	400	/	400
Pisarniški stroški			200
Stroški cestne direkcije za potnino in druge izdatke			1000
			8390

Tem Schemerlovim zahtevam po osebju pa so na guberniju le deloma ugodili. Tako za enkrat ni dosegel imenovanja še

dveh inženirjev, dovolili so mu 7 asistentov, bili so prepričani, da zahteva preveč cestnih mojstrov.

VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE

Patent iz leta 1788 je dovoljeval naslednje cestno osebje:

	Posamezno	Skupaj
	v goldinarjih	
Cestni direktor, plača	400	400
Okrožni cestni komisar v ljubljanski kresiji, plača	550	
Potnina	200	750
Okrožni cestni komisar v postojnski kresiji, plača	500	
Potnina	200	700
Računovodja	600	600
Cestni asistenti v ljubljanski kresiji, plača	300	
Potnina	100	400
Dva nadzornika à 200 gld	400	400
Nadzornik v ljubljanski kresiji, plača	300	
Potnina	75	375
Nadzornik v ljubljanski kresiji, predel proti Štajerski, plača	250	
Potnina	75	325
Cestni asistenti v postojnski kresiji, plača	250	
Potnina	75	325
Cestni pisar		200
Nadzornik v postojnski kresiji, plača	200	
Potnina	50	250
Nadzornik na reški cesti, plača	200	
Potnina	50	250
Za nadzorstvo nad komunikacijsko cesto med tržaško in reško cesto je zaradi kidanja snega in drugih nesreč dovoljenih kot do sedaj		80
27 cestnih mojstrov, plačani so glede na pridnost in cestne odseke po 6, 7, 8, do 10 gld		2305
Za posebej najete nadzornike ali cestne pisarje		200
Za direkcijska potovanja tako kot sedaj		1000
Za nujne pisarniške zadeve		200
		8760

Omenjena ni novomeška kresija.

Ob odpravi zakupa na cestah na Kranjskem in ob prevzemu cest v lastno režijo, kot je narekovalo visoko navodilo 11. 12.

1788, so na kranjskem določili naslednje plače osebja, potne stroške in pisarniške stroške, ki pa se niso ujemali z zgoraj navedenimi podatki, kot jih je predvidela cestna direkcija.

	Stroški v goldinarjih	
	Posamezno	Skupaj
Za cestnega direktorja, dodatek	200	
Za poti direkcije	1000	
Za stroške pisarne	200	1400
Za cestnega inženirja ljubljanske kresije, plača	450	
Pavšalni stroški zanj	150	600
Za cestnega inženirja dolenske kresije, plača	400	
Pavšalni stroški zanj	100	500
Za cestnega računovodjo, plača	400	400
Za 7 asistentov, vsakemu 200 gld plače, za potne stroške v njihovem distriktu 50 gld, skupaj 250 gld, vse to znese		1750
Trije cestni pisarji, ki jih dovoli visoki gubernij z dekretom 14. 4. 1790, mesečno enemu 20 gld,	240	
Drugemu mesečno 15 gld	180	
Tretjemu mesečno 10 gld	120	540
Za nadzorstvo nad komunikacijskimi cestami med Trstom in Reko, letni pavšal		80
Za 27 cestnih mojstrov, vsakemu po 10 gld mesečno		3240
		8510

V tej razporeditvi ni omenjena postojnska kresija.

Leta 1791 je inženir Schemerl predlagal za cestno osebje naslednje dohodke

4 Isti

VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE

	V goldinarjih	
	Prej	Potem
Cestni direktor, dodatek	200	400
Uradnik	200	200
Cestni inženir I. razreda	450	550
Cestni inženir II. razreda	400	500
Računovodja	450	600
Namesto 6 asistentov, dvema prvima zaradi večjega distrikta namesto 200, sedaj 300 gld	400	600
Namesto vsakemu 200 pride sedaj	400	500
Naslednjima dvema pa po 200 gld	400	400
Cestnim pisarjem	790	600
27 cestnim mojstrom	3240	2305
Cestnim delavcem še poseben dodatek	/	200
Za čiščenje komunikacijskih cest	80	80
	7010	6935

	V goldinarjih	
	Prej	Potem
Za direkcijo in njene stroške	1000	1000
1. inženir, dodatek	150	200
2. inženir, dodatek	100	200
1. asistent, dodatek	50	100
Trije drugi asistenti po 50 gld, sedaj po 75	150	225
Naslednja dva po 50	100	100
	1550	1825

Ker se je s prenosom cestnih pravic na deželo povečalo tudi njeno delo na gradbenem področju, so želeli, da bi jim bila ponovno dodeljena taka vsota denarja, kot jim je pripadala, preden so začeli dajati ceste v zakup. Ta vsota je bila do leta 1782 28814 gld in 57 1/2 kr, preračunano po letnem povprečju. Ker so bili mitničarji v tem času pod nadzorstvom direkcije in so plačevali iz mitnin tudi svoje plače, ki so v tem šestletnem povprečju znašale letno 2843 gld in 42 1/2 kr, te mitnice pa je oskrbovala bankalna administracija, bo po odbitku mitničarskih plač ali odstotkov ostalo za cestno

vzdrževanje in za to osebje na razpolago 25971 gld in 15 kr ali okroglo 26000 gld. Ker pa je od leta 1782 promet naraščal in s tem tudi dohodki, stroški pa niso rastli, bi se dalo zahtevati od celote večji del. Idej in tudi del na cestnem omrežju je bilo veliko. Schemerl si je tudi prizadeval za to, da bi se na Kranjskem dokončno uredila cestna direkcija, ki je bila še vedno provizorična. To je bilo leta 1781.<sup>4</sup> Status cestnega osebja na Kranjskem pred uvedbo zakupa je razviden iz poročila cestnega direktorja Johana Ursinija grofa Blagaja za leta 1775 do 1780:

	Dohodki mitnic		Izdatki direkcije	
	Gld	Kr	Gld	Kr
6-letno povprečje je torej	155153	45 1/4		
K temu povprečju dodatki od bankalne administracije	25858	57 1/2		
Od mesta Kranj	1650			
Od gospostva Senožeče	200			
Od glavnega mesta Ljubljana	200			
Od gospostva Završnik (Schwarzenek)	300			
Od tobačne administracije	56			
Od kameralne blagajne za komunikacijske ceste	50			
Letna vsota cestne mitnice	500			
	28814	57 1/2		
Za pobiranje dohodka je bilo treba letno plačevati mitničarjem			2843	42 1/2
Plačevanje osebja na cestni direkciji, stroški direkcije, odkup cestne tlake, letno 100 dukatov			432	20
Tekoči denar			1208	56
3 cestni komisarji s konji f 600 gld			1800	
Na komunikacijski cesti med Trstom in Reko			150	
Revidentu cestnega računovodstva			400	
Upravniku cestne blagajne			200	
Direkcijskemu aktuarju			100	
Za pisarniška dela, tisk in knjigoveštvo			322	24
Posebni izdatki, kamor štejejo tudi plačilo 500 gld za cestnega direktorja			528	38

Za tri višje nadzornike po 200 gld			600	
Za 6 nižjih nadzornikov po 120 gld			720	
41 cestarjev po 72 gld			2952	
Vsota	28814	57 1/2	12259	1/2
Od vsote cestne mitnine odštejemo stroške direkcije	12259	1/2		
Za pravo cestno delo ostane	16555	57		

V letih 1792 in 1793 se je Schemerl spopadel z mnenjem knjigovodstva ljubljanske kresije o tem, koliko uradnikov in delavcev je potrebnih za dobro vzdrževanje cest in seveda o tem, kakšne naj bodo njihove plače. Na pripombe kresijskega knjigovodstva je Schemerl odgovarjal, da so razmere na Kranjskem take, da zahtevajo več ljudi in tudi večjo specializacijo kot npr. na Koroškem. V svoj zagovor je najprej navedel obremenjenost glavnih cest na Kranjskem. Poleg tega pa se je tudi način vzdrževanja cest razlikoval po posameznih deželah. Na Kranjskem je bilo v navadi, da je bila ročna in vozna tlaka dominirala in zemljiških posestnikov določena od cele hube: 12 ročnih in 6 voznih tlak. Možen je bil odkup, tako da so ta dela lahko opravili tudi plačani delavci. Ti pa so zahtevali seveda spet primerno nadzorstvo, kajti večkrat se je zgodilo, da je bilo na nekem cestnem odseku hkrati po 30 voženj in 60 do 70 ročnih tlak. Na Koroškem so popravljali praviloma manjše cestne odseke z manjšim številom ljudi, kar je lahko nadzoroval sam cestni mojster. Schemerl je menil tudi to, na kar visoka oblast ni bila dovolj pozorna, namreč da je bilo 27 cestnih mojstrov, katerih plača je znašala 2300 gld, na Kranjskem potrebnih, ker so bili to ljudje, ki so tudi sami delali na cesti in ki so pomagali pri nadzoru, kadar so bila na vrsti večja dela. Da so lahko obvladali vse delo, ki so ga morali opraviti, pa so smeli od časa do časa še najeti pomoč. Tega v koroškem statutu ni bilo, tam je bilo nastavljenih 5 cestnih mojstrov, toliko kot je na Kranjskem cestnih pisarjev ali pa podasistentov. Potrebe po cestnem osebju so bile natančno razložene in utemeljene že takrat, ko so ceste prešle v upravo dežele (1788). O osebju so govorili v letu 1791, ko je Schemerl v prošnji dokazoval, da je za urejanje stanovskih cest, mostov, plovbe in vodnih gradenj potrebno določeno število ljudi, gubernij pase je nad tem zmrdoval. Prav tako je bilo potrebno določeno število uslužbencev za dela v gradbeni pisarni, potreben je bil okrajni inženir za Dolenjsko, ki bi moral samostojno voditi gradbena dela in bi potreboval gradbenega asistenta in dva cestna pisarja. Stanovske mostove so do tedaj vzdrževali stanovski mitničarji, bodo pa prišli pod nadzorstvo direkcije del za vzdrževanje mostov. Ljubljanska direkcija je lahko tudi izjavila, da status, kot ga ima koroška direkcija, za Kranjsko ni primeren iz več razlogov:

1. Vodne in cestne gradnje na Kranjskem se ne morejo primerjati s podobnimi gradnjami na Koroškem. Na Koroškem ni ceste, ki bi bila obremenjena z vozovi, ki prevažajo po 80 do 100 centov (4480-5600 kg) težka bremena, kot se to dogaja na Kranjskem od Vranskega do Trsta. Poleg tega je na Koroškem množica cest, ki jih mora vzdrževati deželno sodišče (Landesgericht), na Kranjskem pa nekatere ceste oskrbuje direkcija. Kranjske ceste so potegnjene čez visoke hribe, zaradi gostega prometa so poškodovane in jih je treba popravljati. Kranjska ima za 70 milj (531,01 km) cest, kjer je neprestan promet, pri tem niso štete tiste ceste (tisti cestni odcepi), ki pripadajo dominijem, pa tudi ne nova istrska cesta ali

pa vzdrževanje kastavske, devinske in podobnih privatnih cest.

2. V zimskem času so ceste na Kranjskem, predvsem na Postojnskem, izpostavljene snegu, snežnim zometom in burji. Čiščenje v zimskem času je potrebno obračunati na stroške režije. Te ceste je treba čistiti, da lahko potekajo trgovina, pošta in potovanja med Trstom, Reko in Ljubljano. Z visoko odločitvijo dne 11. 12. 1788 je bilo deželi dovoljeno povišati zakupnino. Primerjava med kranjskimi in koroškimi cestnimi zahtevami pove še, da si je Koroška priskrbela stanovsko pristojbino z lastnim osebjem, Kranjska pa večinoma z navodili visokih predpisov. Zaradi velikega prometa s Primorjem je na Kranjskem nastala tudi precejšnja draginja. Na Koroškem se da živeti na potovanju gotovo polovico ceneje kot na Kranjskem; pri pregledovanju Vipavske doline je inženir Jenčič skupaj s Schemerlom plačal za dve navadni kosili in prenočevanje v trgu Vipava 8 gld in 54 kr. Zato tudi ne moremo primerjati plačevanja na Koroškem in na Kranjskem.
3. Delo je na Koroškem drugačno kot na Kranjskem. Na Kranjskem morajo asistenti opravljati delo v težavnih pogojih, od zgornjih jutranjih ur do poznega večera, nadzorovati morajo male distrikte, nadzorovati morajo delavce, precej potujejo in zato rabijo denar za pot. Na Koroškem opravljajo to delo cestarji. Asistent na Kranjskem je od spomladi do jeseni odsoten od doma. Okrajni inženir na Kranjskem je v času glavne sezone na terenu, ker mora nadzorovati vsa dela in podrejene. Računovodja ima v času, ko so vsa dela v teku, za preračunavanje tudi do 60 ali 70 tisoč gld. Ta denar mora čuvati, njegov računski dnevnik vsebuje letno tudi 3 do 4 tisoč postavk. Za tako delo je potreben popolnoma zanesljiv človek, da ne pride do zmede. Slabe razmere, v katerih živi vse to osebje, so splošno znane in zato tudi ni primerne podmladka. Ob teh primerjavah je bila ponovno izražena tudi želja, da cest ne bi več dajali v zakup, na direkciji pa naj bi ostali v službi ljudje, ki so tam že zaposleni. Glede dela, ki ga mora opravljati osebje, pa so navedeni še podrobnejši podatki. Asistenti morajo izmeriti razdalje, to delajo tudi podasistenti in cestni pisarji, če je delo na posameznih odsekih nujno. Cestni mojstri nadzorujejo cestarje pri delu. Nekateri imajo delo na celi milji (7,5859 km), drugi pa na krajši relaciji. Za primerno opravljeno delo na cestah bi tako potrebovali: enega gradbenega direktorja, navigacijskega inšpektorja, podarhitekta, kopista, protokolista, ki bi bil obenem tudi registrator in bi delal v ekspeditu, uradnega pisarja, računovodjo in upravnika stavbne blagajne, blagajnika, nadzornika računov, knjižnega preglednika, zapisnikarja za material, pisarniškega slugo. Potrebovali bi tri kresijske inženirje, za ljubljansko, postojnsko in novomeško kresijo.



Stavbni asistenti bi morali opravljati naslednja dela:

#### *V ljubljanski kresiji*

Asistent na gorenjski cesti od Medvod do Korena in Ljubelja (10 milj=75,859 km) bi imel podrejena dva podasistenta, eden bi skrbel za del ceste od Medvod do Ljubelja v dolžini 5 milj (37,92 km), drugi pa za odcep od Korena do Otoka, prav tako v dolžini 5 milj.

Asistent v ljubljanskem distriktu od Medvod do Lukovice na eni strani in do Bistrice na drugi strani (4 3/4 milje=35,40 km) bi hkrati skrbel za vsa dela na svoji postaji, kot je potrebno.

Asistent od Bistrice do štajerske meje bi skrbel za odcep dolg 4 milje (30,34 km). Potreboval bi dva cestna pisarja, enega v Bistrici, drugega v Krašnji.

#### *V postojnski kresiji*

Asistent na Vrhniki bi moral nadzorovati cesto od Lukovice do Planine v dolžini 4 milj (30,34 km). Asistent v Postojni bi nadzoroval cesto od Planine do Dilce in pošto do Zagorja, Vse to je 4 milje (30,34 km).

Asistent v Razdrtem bi nadzoroval cesto od Dilce do tržaške meje in obenem še vipavsko cesto, dolžina vseh teh cest znaša 5 1/2 milje (41,71 km). Asistent v Bistrici bi poleg komunikacijske ceste nadzoroval reško cesto od Zagorja do kastavske meje. Poleg tega bi potrebovali še dva cestna pisarja ali podasistenta.

#### *V dolenski kresiji*

Asistent v Novem mestu bi skrbel za dolensko cesto od Metlike preko Trebnjega do Višnje Gore v dolžini 10 milj (75,859 km). Njemu bi bila dodeljena dva cestna pisarja, eden bi bil v Kostanjevici, drugi v Višnji Gori.

Knjigovodstvo ljubljanske kresije je na vse te ugovore ponovilo svoje stare trditve, da je personalni načrt prenapet, da je stanovom preračunal previsoke stroške za vzdrževanje cest in mostov, pa tudi primerjava s Koroško bi bila po njihovem mnenju lahko nekoliko drugačna.<sup>5</sup>

V resnici pa je cestni zakup pomenil propadanje cest. Ves način dela je bil zastarel, ceste so bile zanič in vse več je bilo pritožb na ta račun. Najglasnejša je bila pritožba tržaškega gubernija iz leta 1794. Za popravilo ceste Dunaj-Trst je Schemerl zahteval 7000 gld. Dunaj je na to zahtevo odgovoril, naj štedijo in očital Schemerlu, da nima nobenega razumevanja za državno blagajno. Govorili so tudi o tem, da niso povsem prepričani, da je le cesta kriva za zamude pri dobavah žita. Nate očitke je Schemerl odgovoril s konkretnimi podatki, da so se v letih 1793 in 1794 zelo okrepili dovozi žita v Trst iz Madžarske in Štajerske, pa tudi iz drugih krajev cesarstva je bilo na Kranjskem vse več voz. Če se bo ta gostota prometa nadaljevala, bo dovoljena vsota za popravilo ceste še prenizka. K uničevanju cest je precej pripomoglo tudi vreme. Na Dunaju so s težkim srcem privolili v predujem, hkrati pa pripomnili, da je nezaslišano, da že v začetku leta prihajajo s takimi zahtevami. Tako so 7511 gld odšteli iz kameralnega fonda, ta denar je bilo treba upoštevati kot avans od 22533 gld, ki so bili dovoljeni za cestna dela v letu 1794. Tako je imel cestni fond v letu 1794 na razpolago le še 15022 gld. Vse leto trajajoče pospešene vožnje žita v Italijo so prizadele ceste na področju od štajerske meje do Ljubljane. Na tem odseku je bilo vzdrževanje preračunano tako: na dve ročni tlaki je prišla ena vozna, to je pomenilo 27019 delavcev,

poletje pa so bili potrebni tudi delavci, ki so urejali tok Save na Zaloški cesti. Zaradi tega je bilo precej pritožb. Deželni vladi je Schemerl predlagal, da bi vrednost vseh del preračunala v denar (gre za dela na odseku od štajerske meje do Ljubljane), da bi podložnikov ne mučili več s tlako. Na Dunaju še vedno niso mogli razumeti, da na Kranjskem za popravilo in vzdrževanje ne zadostuje predvidenih 20535 gld. Mnenja so bili, da so bile tudi v prejšnjih letih pogoste vožnje žita (n.pr. v času turških vojn), pa je taka vsota zadostovala. Prepričani so bili, da na Kranjskem goljufajo pri voznih tlakah, da ceste popravljajo poleti, ko gre vse posipanje v nič, ker se pesek spreminja v prah. Če so mitnice v zadnjem času prinesle nekaj več, ni šlo to le v cestni fond, pač pa tudi za nadomestilo za elementarne nesreče, za vodje gradnje, za plačevanje inženirjev, za računovodje, risarje itd. Tako je bilo jasno, da se ni mogla povečati vsota, namenjena za popravilo in vzdrževanje cest. Nasprotna stran pa je še vedno dokazovala, da so stroški večji zato, ker so bile ceste prej slabo vzdrževane in se sedaj pač čutijo posledice. Tudi v letu 1795 so bili predvideni večji žitni transporti v Italijo, pričakovali pa so tudi vojaške premike in transport artilerije. Takih obremenitev naših cest do sedaj še ni bilo. Da bi cestna direkcija zaradi pomanjkanja denarja ne bila prisiljena popolnoma prenehati s cestnimi deli, je prosila za predujem za cestno vzdrževanje za 2000 gld. Poleg vsega navedenega je bilo to tudi čudno leto, vreme je bilo zelo mokro in vlažno, kar je še dodatno slabšalo vrhnjo plast cestišč. Cesto so morali popravljati tudi pozimi, kar pa ni dalo pravih rezultatov, pomagalo je le toliko, da cesta ni popolnoma razpadla.<sup>6</sup>

Po odpravi zakupa naj bi sredstva za pokrajinsko cestno izgradnjo prihajala iz naslednjih virov:

- |  |                              |
|--|------------------------------|
| 1. Ob 10-letnem pregledu je 11 postaj cestne kameralne mitnice ob splošnem izkazu prineslo   | 26800 gld.                   |
| 2. Bankalna blagajna je za vzdrževanje komunikacijske ceste na Unec jemala letno   | 150 gld.                     |
| 3. Iz c.kr. višje pisarne je šlo za cesto čez Barje letno  | 1500 gld.                    |
| 4. Glavno mesto Ljubljana je v svojem distriktu dalo   | 300 gld.                     |
| 5. Mesto Kranj je v svojem distriktu prispevalo  | 200 gld.                     |
| 6. Prinos 4 deželnih mostov in 7 cestnih mitnic je bil po preliminarnem sistemu po zakonu ocenjen za leto 1794 na prinos 12087 gld in 31 kr 1/4. |                              |
| Skupaj   | 41037 gld in 31 kr in 1/4 d. |

Cestni deželni fond pa bo predvidoma porabil 40947 gld in 9 kr in 1/2 d.

5 Isti

6 Isti

VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE

Dohodki komercialnega cestnega fonda, odkar je bila ukinjena zakupnina državnih cest:

Leto	Dohodki skupaj	Gld	Kr	Gld	Kr
1789	Cestne mitnine	29561	49 1/2		
	Drugi dohodki	2150		31711	49 1/1
1790	Cestne mitnine	28145	58 1/4		
	Drugi dohodki	2150		30295	58 1/4
1791	Cestne mitnine	29924	19 1/2		
	Drugi dohodki	2150		32074	19 1/2
1792	Cestne mitnine	27461	11		
	Drugi dohodki	2150		29617	11
1793	Cestne mitnine	34523	48 1/2		
	Drugi dohodki	2150		36673	48 1/2
1794	Cestne mitnine	47247	13 3/4		
	Drugi dohodki			49397	13 3/4
1795	Cestne mitnine	28359	39 1/4		
	Drugi dohodki	2150		30509	39 1/4
1796	Cestne mitnine	30940	7		
	Drugi dohodki	2150		33090	7
1797	Cestne mitnine	23510	36 3/4		
	Drugi dohodki	2150		25660	36 3/4
1798	Cestne mitnine	35411	32 1/2		
	Drugi dohodki	2150		37561	32 1/2
Skupaj				336592	16
	Destina prihodka na leto			33659	13 3/5
	Desetina izdatka na leto			23798	39
	Prihodek na leto je			9860	34 3/5

Izdatki za vzdrževanje v istem času:

Leto		Izdatki v gdl		Skupaj v gdl	
1789	Sistemsko določeno za vzdrževanje cest	20535		20535	
1790	Za sist. vzdrževanje	20535			
	Elementarne nesreče, druge potrebe	500		21035	
1791	Za sist. vzdrževanje	20535		20535	
1792	Za sist. vzdrževanje	20535			
	Elementarne nesreče, druge potrebe	2997	56 kr	22888	56 kr
1793	Za sist. vzdrževanje	20535			
	Elementarne nesreče, druge potrebe	2997	4	23532	4
1794	Za sist. vzdrževanje	20535			
	Elementarne nesreče, druge potrebe	9869	51	30404	51
1795	Za sist. vzdrževanje	20535			
	Elementarne nesreče, druge potrebe	6349	31 1/2	26884	31 1/2
1796	Za sist. vzdrževanje	20535			
	Elementarne nesreče, druge potrebe	4427	40	24962	40
1797	Za sist. vzdrževanje	20535			
	Elementarne nesreče, druge potrebe	2639	28 1/4	23174	28 1/4
1798	Za sist. vzdrževanje	20535			
	Elementarne nesreče, druge potrebe	3499		24034	
Skupaj				237986	30 3/4 <sup>7</sup>

7 GIUB. fasc. 54, leto 1799

VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE

Stanovski cestni fond pa je v letih 1792-1797 posloval tako:

Leto	Dohodki					
	Mostovi		Mitnice		Skupaj	
1792	5021 gld		3349 gld	42 1/4 kr	8370 gld	42 1/4 kr
1793	6137	43 1/2 kr	6861	24 1/4	12999	7 3/4
1794	12241	2 3/4	5363	49	17604	51 3/4
1795	6314	50 3/4	5555	42 1/4	11870	33
1796	6682	50	3336	26 2/4	10019	16 2/4
1797	4870	21 3/4	2777	41 2/4	7648	2 1/4
Skupaj	41267	48 3/4	27244	44 3/4	68512	45 2/4
Povprečno pride na leto					11418	45 2/4

Izdatki

Za vzdrževanje cest in mostov je določeno	6000 gld		
Za plačevanje uslužbencev na mostu	1421 gld		
Za mitničarja (Wegemautheinneher)	486 gld		
Za druge izdatke	849 gld	20 kr	
	8756 gld	20 kr	
Zraven še presežek	2662 gld	25 2/4	
	11418 gld	45 2/4*	

Pregled obračunov prihodkov in izdatkov na državnih mitnicah na Kranjskem v dobi 8 let sicer ni popoln, niti niso zajete vse mitniške postaje v istih letih pa tudi načini preračunavanja so bili različni, vendar pa le posredujejo neko predstavbo.

Mitnica na Vrhniku 1792-1799

Leto	Prejemki			Izdatki		
	Gld	Kr	Den	Gld	Kr	Den
1792	4389	47	-	480	20	1
1793	7346	26	2	430	30	-
1794	17354	40	-	584	57	-
1795	5901	19	-	5846	11	-
1796	5281	21	2	745	5	-
1797	3869	1	2	634	30	-
1798	6426	36	2	665	45	-
1799	5686	46	2	750	29	-
Skupaj	50255	58	2	10137	47	-

Mitnica v Kranju 1792-1799

Mitnica na Dunajski cesti v Ljubljani 1792-1799

Leto	Prejemki			Izdatki		
	Gld	Kr	Den	Gld	Kr	Den
1792	8045	34	2	312	45	-
1793	8605	17	2	262	-	-
1794	10565	38	-	261	30	-
1795	9625	58	-	261	30	-
1796	8807	15	1	261	30	-
1797	7572	34	-	262	37	2
1798	9969	29	2	261	30	-
1799	9698	7	-	261	30	-
Skupaj	72829	53	-	2144	52	2

Leto	Prejemki			Izdatki		
	Gld	Kr	Den	Gld	Kr	Den
1792	956	3	-	145	9	3
1793	1007	32	2	144	7	1
1794	1233	-	-	1672	13	-
1795	1410	48	-	246	34	2
1796	1273	43	-	160	26	1
1797	843	2	-	111	1	1
1798	1212	49	2	392	31	2
1799	1155	40	2	412	45	-
Skupaj	9092	38	2	3284	48	2

Mitnica v Tržiču 1792-1799

Mitnica na Tržaški cesti v Ljubljani 1792-1799

Leto	Prejemki			Izdatki		
	Gld	Kr	Den	Gld	Kr	Den
1792	2374	16	2	261	30	-
1793	3304	47	2	260	40	-
1794	4380	15	-	261	30	-
1795	3822	53	-	261	30	-
1796	3336	-	2	270	50	-
1797	2823	4	-	270	37	2
1798	4657	7	-	261	30	-
1799	4224	50	2	262	30	-
Skupaj	28923	14	-	2109	37	-

Leto	Prejemki			Izdatki		
	Gld	Kr	Den	Gld	Kr	Den
1792	929	24	-	153	5	3
1793	868	34	-	107	40	3
1794	928	39	-	125	6	2
1795	873	32	-	109	59	3
1796	951	26	-	121	20	1
1797	692	49	2	95	5	3
1798	932	46	-	270	3	2
1799	702	-	-	31	19	-
Skupaj	6879	10	2	1113	40	3

VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE

**Mitnica v Podkorenu 1792-1799**

Leto	Prejemki			Izdatki		
	Gld	Kr	Den	Gld	Kr	Den
1792	365	5	2	61	39	2
1793	356	48	2	55	54	3
1794	355	33	2	63	22	2
1795	385	33	-	65	15	1
1796	420	55	-	56	27	-
1797	374	24	2	47	9	2
1798	404	18	-	50	29	2
1799	342	28	-	45	22	1
Skupaj	3005	6	-	445	40	1

**Mitnica v Bazovici 1793-1799**

Leto	Prejemki			Izdatki		
	Gld	Kr	Den	Gld	Kr	Den
1793	499	22	2	51	58	2
1794	500	44	-	52	34	3
1795	500	34	-	52	38	3
1796	400	49	-	58	10	-
1797	371	48	-	52	44	1
1798	412	30	-	62	31	3
1799	385	17	-	40	26	2
Skupaj	3159	4	2	371	4	2

**Mitnica v Krašnji 1792-1799**

Leto	Prejemki			Izdatki		
	Gld	Kr	Den	Gld	Kr	Den
1792	2346	25	2	352	3	-
1793	1770	14	2	379	2	-
1794	2624	11	-	377	36	-
1795	2063	16	-	328	12	-
1796	1882	22	-	328	20	-
1797	1568	14	-	328	-	-
1798	1863	22	2	491	16	-
1799	1105	26	2	334	5	-
Skupaj	15223	32	-	2918	34	-

**Mitnica na Razdrtem 1793-1799**

Leto	Prejemki			Izdatki		
	Gld	Kr	Den	Gld	Kr	Den
1793	5669	12	-	333	33	-
1794	6605	43	2	549	44	3
1795	7108	55	-	461	20	-
1796	6822	9	-	540	13	-
1797	5177	11	-	934	17	-
1798	7305	57	-	646	6	-
1799	6870	2	2	520	17	-
Skupaj	45559	10	2	3985	27	3

**Mitnica na Vranskem 1792-1799**

Leto	Prejemki			Izdatki		
	Gld	Kr	Den	Gld	Kr	Den
1792	3950	5	2	370	-	-
1793	7344	37	-	370	33	-
1794	14263	11	-	370	-	-
1795	5678	44	-	-	-	-
1796	5045	37	-	369	30	-
1797	4268	16	2	370	-	-
1798	5215	52	2	372	30	-
1799	5342	28	2	411	46	-
Skupaj	51117	52	-	3004	19	-

**Mitnica Sv. Matija 1793-1799**

Leto	Prejemki			Izdatki		
	Gld	Kr	Den	Gld	Kr	Den
1793	1552	13	-	253	-	-
1794	1508	12	-	249	30	-
1795	1424	49	2	250	30	-
1796	1437	32	-	237	27	2
1797	1273	51	-	249	30	-
1798	1254	21	2	249	30	-
1799	1163	20	-	249	30	-
Skupaj	9624	19	-	1739	7	2 <sup>9</sup>

V letih 1776-1791 so bili letni dohodki in izdatki na mitnicah na Dolenjskem naslednji

**Dohodki 1778-1791**

Leto	Dohodki od mest Lj. in Novo mesto						Mitnina		Metlika		
	Zakup		Karl. v.		Viš. Gora		N. mesto		Metlika		
	Gld.	Kr.	Gld.	Gld.	Kr.	Gld.	Kr.	Gld.	Kr.	Gld.	Kr.
1776	150		2320								
1777	150		2320								
1778	150		2320								
1779	150		2320								
1780	150		2320								
1781	150		2333								
1782	150		2433								
1783	150		2433								

9 Isti, leto 1801

VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE

1784	150		2433								
1785	150		2433								
1786	150		2433								
1787	150		2170								
1788	150		2170	496	30	275	24 1/2	149		33	48
1789	150			1315	33	640	59 1/2	895		83	9
1790	150			1036	22 1/2	516	24	214	24	71	33
1791	150			1188	42	427	32	164	31	95	45
Skupaj	2400		30538	4037	7 1/2	1860	20	1422	58	284	15

Leto	Mitnina				Skupaj	
	Mirna		Trebnje		Gld.	Kr.
	Gld.	Kr.	Gld.	Kr.	Gld.	Kr.
1776					2470	
1777					2470	
1778					2470	
1779					2470	
1780					2470	
1781					2583	
1782	210				2793	
1783	210				2793	
1784	210				2793	
1785	210				2793	
1786	210				2793	
1787	210				2530	
1788	140				3414	42 1/2
1789	400	54	384	46	3870	21 1/2
1790	299	3	221	30	2509	16 1/2
1791	280	15	241	37	2548	22
skupaj	2380	12	847	53	43770	42 1/2

Izdatki 1776-1791

Leto	Za popravilo		Režijski stroški											
	Gld	Kr	Karl. v.		Viš. Gora		N. mesto		Metlika		Mirna		Trebnje	
	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr
1776	2663	32 3/4												
1777	2863	32 3/4												
1778	2903	32 3/4												
1779	3463	32 3/4												
1780	2631	8 3/4												
1781	2963	32 3/4												
1782	4026	52 3/4												
1783	3813	32 3/4												
1784	3223	32 3/4												
1785	4641	32 3/4												
1786	3241	35 3/4												
1787	3117	21 1/2												
1788	3217	21 1/2	59	34	33	2 1/2	17	51	4	3				
1789	4492	48 1/2	157	51 1/2	76	53 3/4	40	52 1/4	19	40	49	35	67	43
1790	3252	6 1/2	136	27 1/2	61	56 3/4	25	46 1/2	8	34 3/4	10	20	46	7
1791	2662	47 1/2	143	47 1/4	51	15 3/4	19	45	12	54	17	32	48	8 1/2
Skupaj	53178	24 3/4	497	40 1/4	223	8 3/4	104	14 3/4	45	11 3/4	77	27	161	58 1/4

**Izdatki 1776-1791**

Leto	Plača inž.	Skupaj	
	Gld	Gld	Kr
1776	425	3088	32 3/4
1777	425	3288	32 3/4
1778	425	3328	32 3/4
1779	425	3888	32 3/4
1780	425	3056	8 3/4
1781	425	3388	32 3/4
1782	425	4451	52 3/4
1783	425	4238	32 3/4
1784	425	3648	32 3/4
1785	425	5066	32 3/4
1786	425	3666	35 3/4
1787	425	3542	21 1/2
1788	425	3756	52
1789	425	5330	24
1790	425	3966	19
1791	425	3381	9 3/4
Skupaj	6800	61088	5 1/2

K zgornji razpredelnici moramo prišteti še stroške za plačo inženirja, da dobimo celotne izdatke.

V letih 1787-1792 so stanovski mostovi in cestne mitnice na Dolenjskem dale naslednje rezultate:

Leto	Dohodki		Izdatki	
	Gld	Kr	Gld	Kr
1787	7703	37 3/4	7369	53
1788	5941	56 1/2	11964	14 1/2
1789	8168	26 3/4	8993	53 3/4
1790	7352	46 3/4	4334	45 3/4
1791	9890	10 1/2	5115	26 1/2
1792	7199	37 3/4	4216	22
Skupaj	42256	36	41994	35 1/2
Povprečno na leto	7709	26	6999	6
Povprečni let. dobiček	710	20		

Primer mitnice na Podkorenu:

**Dohodki**

Leto	Komorna m.		Kazni		Primanj.		Izred. d.		Skupaj	
	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr
1792	365	5 1/2				38 1/2			365	44
1793	356	48 1/2			1	34 1/2			358	23
1794	355	33 1/2			1	10			356	43 1/2
1795	385	33							385	33
1796	420	55							420	55
1797	374	24 1/2							374	24 1/2
1798	404	18							404	18
1799	342	28 1/2							342	28 1/2
1800	327	41							327	41
1801	315	25			20	9 1/2			335	34 1/2
Skup.	3648	12 1/2			23	32 1/2			3671	45

Dohodki na posameznih mostovih pa so bili sledeči:

*Črnuški most na Savi* je imel v letih 1776-1791 51028 gld in 26 kr dohodka, kar je povprečno 3189 gld in 16 1/2 kr na leto. Izdatki v tem času pa so bili: popravila, režijski stroški, kar je zneslo 55508 gld in 46 1/2 kr. Letno povprečje je bilo 3469 gld in 17 3/4 kr.

*Bistrica pri Podpeči* v letih 1776-1791: Mitnica na mostu je letno prinašala 9667 gld in 30 kr, letno povprečje je torej bilo 604 gld in 13 1/2 kr. Izdatki v tem času so znašali 8164 gld in 26 1/2 kr, kar je letno 510 gld in 16 1/2 kr.

*Bistrica pri Brezjah* v času od 1766-1791: Mitnica na mostu je v tem času prinesla 7737 gld in 31 kr, to je bilo letno povprečno 483 gld in 35 1/2 kr. Izdatki v tem času so znašali 5502 gld in 26 kr, kar je letno povprečje 343 gld in 54 kr.<sup>10</sup> Deželni cestni fond je v letu 1800 razpolagal le z denarjem, ki so ga prinesle komorne cestne mitnice. To vsoto pa so dela na cestah prekoračila za 23000 gld.<sup>11</sup> V letu 1801 je cestni fond na Kranjskem prekoračil vsoto denarja, ki mu je bila določena za delo. Inženir Schemerl je moral natančno utemeljevati stroške, o njih je moral podati svoje mnenje tudi deželni inženir Josef von Marinelli kot tamkajšnji cestni direktor.

V začetku 19. stoletja so bila vsa preračunavanja usmerjena predvsem v to, da bi se jasno pokazalo, koliko lahko mitnice pokrijejo stroške vzdrževanja cest in mostov. Na osnovi te težnje in želja je cesar dovolil povišanje nekaterih tarif. Žal pa nimamo podatkov (vsaj za sedaj), koliko voz, jezdecev, potnikov, pešcev, gnane živine se je premikalo po cestah na Kranjskem. Leta 1803 so od komornih mitnic zahtevali 10-letni pregled delovanja, nato pa potrdili navodilo iz leta 1773, kako je treba delati na mitnici. To navodilo je bilo dopolnjeno s preglednico, kako se obračunava čisti dohodek mitnice. Dohodki so bili mitnina in kazni; obračunavati je bilo treba tudi primanjkljaj. Mitnica je lahko imela tudi izredne dohodke. Med izdatke pa so šteli: stroške urada (Amtskosten), plačila in odtegljaje (Besoldnung und Abzüge), kazni (Straffen), pokojnine in provizije (Pensionen und Provisionen), primanjkljaj (Mängel), gradbena popravila (Baureparationen), potnine in tekoči denar (Reisen und Liefergeld). Ko so vse to obračunali, se je pokazalo, ali je bilo sploh kaj čistega dohodka. Formular, kjer je bilo vse to popisano, je bil enak za vse komorne mitnice na Kranjskem.

VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE

Povpr. na l. 364 49 1/2 2 21 1/4 367 10 1/2

Izdatki

Leto	Str. u.		Plačila		Kaz. pok. prim. / / Kr	Povpr.		Potn.	Skupaj		Čisti dohodek	
	Gld	Kr	Gld	Kr		Gld	Kr		Gld	Kr	Gld	Kr
1792	14	13	47	26 1/2					61	39 1/2	304	4 1/2
1793	9	56	45	58 3/4					55	54 3/4	302	28 1/4
1794	17	37	45	45 1/2					63	22 1/2	293	21
1795	16	1	49	14 1/4					65	15 1/4	320	17 3/4
1796	4	22	52	5					56	27	364	28
1797	/		47	9 1/2					47	9 1/2	327	6 1/4
1798	/		50	29 1/2					50	29 1/2	353	48 1/2
1799	/		45	22 1/4					45	22 1/4	297	6 1/4
1800	/		43	45 1/4	19				44	4 1/2	283	36 1/2
1801	/		44	11 3/4			92 30		136	41 3/4	198	52 3/4
Skup.	92	9	471	28 1/2	19		99 30		626	26 1/2	3045	18 1/2
Povpr. na leto	6 12 9/10		47 8 17/20		19/10		9 15		62 38 13/20		304 31 17/20 <sup>12</sup>	

O finančnem stanju, o doprinosu stanovskih mitnic na Kranjskem v cestni sklad in o tem, kaj so lahko iz tega dohodka krili v letih 1766-1805, govori naslednja razpredelnica:

Leto	Kritje na mitnicah		Zahteve Režija in popravila		1798 1799 1800 1801 1802 1803 1804 1805
	Gld	Kr	Gld	Kr	
1766	6570	23 1/2	6570	29	12972 51 1/4 10337 6 1/4
1767	6161	48	4886	35 1/2	14146 16 15037 25
1768	6145	35 1/2	4825	7 3/4	17605 47 9806 18 3/4
1769	6689	13	5878	23 3/4	15049 31 1/2 16953 7
1770	5870	40 1/4	6237	4 3/4	13375 54 2/4 14214 52 2/4
1771	5853	1/4	9920	40 1/4	11583 38 3/4 18264 31 1/4
1772	7182	43 3/4	4992	18 1/4	12464 2/4 14172 37 1/4
1773	6454	16	6460	18 1/2	11553 30 2/4 14060 25 3/4 <sup>13</sup>
1774	6531	39	4762	30	
1775	6471	46 1/4	6080	49	
1776	6677	39	6464	9 3/4	
1777	6801	35 1/2	9512	35 3/4	
1778	6437	19	7761	41 3/4	
1779	6014	22 1/2	8395	20 3/4	
1780	5785	12	15579	6 1/4	
1781	6217	49 1/2	8078	44 3/4	
1782	6293	19	8690	23 1/4	
1783	8199	16 3/4	10357	21 1/4	
1784	7324		7349	5 3/4	
1785	7333		8497	3 1/4	
1786	7663	52	7037	55 3/4	
1787	7454		5064	2 1/2	
1788	8099	50 1/2	7638	39	
1789	8522	32 1/2	8985	46	
1790	7266	27 1/2	5515	19	
1791	7339	47	5335	29 3/4	
1792	8045	37	7160	48 3/4	
1793	15553	40	8997	53	
1794	19249	28	8590	31	
1795	11288	39	7696	19 3/4	
1796	10255	39 3/4	7347	16 2/4	
1797	9013	57	7645	46 3/4	

V letu 1783 je bilo na Gorenjskem in Notranjskem še 16 deželnoknežjih mitnic, ki so bile v zakupu za 36852 gld na leto. Od tega je šlo za vzdrževanje cest 25535 gld. Privatni mitnici, ki bi pripadali mestu ali gospodstvu sta bili na Notranjskem še dve, na Dolenjskem pa jih je bilo 17. Mitnice na mostovih so prinesle po 700000 gld čistega dohodka, leta 1891 pa so bile ukinjene.<sup>14</sup>

V letu 1808 je cesar sprejel sklep, ki so ga posredovali v vednost in za pravilno obnašanje uradom, sem je spadal tudi notranjeavstrijski bankalni urad. Dopis je prišel od glavnega računovodstva na provincialna knjigovodstva. V njem je bilo rečeno, da notranjeavstrijske bankalne oblasti in c.kr. bankalno knjigovodstvo nimata več nobenih pravic nad cestnimi in prehodnimi mitnicami tega področja. O tem so še posebej obvestili kranjsko in goriško provincialno oblast.<sup>15</sup> Primerjava prinosov mitnic na kranjskih komercialnih cestah in mostovih v oktobru 1809 s prinosom deželnih mitnic na cestah in mostovih za isti čas:

Mitnice na komercialnih cestah

	Gld	Kr
1. Ljubljana-kranjska smer	698	2 1/2
2. Bistrica pri Podpeči	652	39
3. Krašnja	664	3

10 Glej op. št. 9

11 GUB. fasc.54, leto 1801

12 Isti, leto 1803

13 Isti, leto 1806

14 Anton Globočnik, Übersicht der Verwaltungs und Rechtsgeschichte des Landes Krain, Laibach 1893, str. 99

15 GUB. fasc.54, leto 1808

4. Sora	170	2
5. Kranj, mitnica na cesti	287	15
6. Kranj, mitnica na mostu	286	44
7. Kokra	30	30 3/4
8. Tržič	211	7
9. Bistrica pri Brezjah	258	23 1/2
10. Sava pri Jesenicah	209	27 1/2
11. Koren	151	57
12. Ljubljana-italijanska smer	611	38 1/2
13. Vrhnika	1573	34 1/2
14. Postojna	1244	33
15. Razdrto	1282	9
16. Sežana	881	6 1/2
17. Opčine	960	57
18. Bazovica	302	52
19. Materija	388	35
20. Bistrica pri Trnovem	316	17 1/2
21. Lipa	807	44
22. Sv. Matija	532	18
23. Ljubljana-šentpetsko predmestje	56	21
24. Zalog	79	55
25. Ljubljana-poljansko predmestje	107	48
	12769	5 1/4

## Deželne mitnice na cestah in mostovih

	Gld	Kr
1. Črnuče	33	1 1/2
2. Bistrica pri Podpeči	93	26 1/2
3. Bistrica pri Brezjah	37	40 1/4
4. Ljubljana-karlovško predmestje	319	40 1/2
5. Višnja Gora	266	48
6. Mirna	97	19
7. Trebnje	238	40 1/2
8. Novo mesto	225	1 1/2
9. Kostanjevica	129	45
10. Krško	71	32 1/2
11. Krška vas	207	42 3/4
12. Jesenice	86	29
13. Metlika, cestna mitnica	112	50
14. Metlika, mitnica na mostu	46	37 3/4
	2266	34 3/4

## Načini plačevanja cestnega vzdrževanja v 19. stoletju

Po končanih vojnah so v letih 1816/18 govorili na Kranjskem predvsem o popravilu zelo uničenih cest. Potrebna popravila

Cestni komisariat	Dolžina c. Sežnji	Širina Sežnji	Stroški	
			Gld	Kr
Ljubljanski	60880 2/4	3 87/100	60358	24 2/4
	115,43 km	7,32 m		
Kranjski	63589 2/4	2 93/100	24821	8 2/4
	121,46 km	5,46 m		
Postojnski	62328 1/4	3 95/100	66659	12
	118,84 km	7,39 m		

so bila navedena od postaje do postaje, dela so dajali v zakup, za zakupnika pa je morala jamčiti njegova občina. Ko so govorili o popravilu cest, so predvsem poudarjali velikanske stroške in prepotrebni material za ta dela, od gradbenega lesa do peska. Vse bolj problematični so postajali tudi mostovi. Zaradi velikih popravil so v marcu 1819 na Dunaju sprejeli sklep, ki je veljal tudi za Kranjsko, da so mitnine oproščene vse tiste vožnje, ki so namenjene cestnemu vzdrževanju. V letu 1819 so ponovno govorili o možnosti priključitve idrijske ceste na tržaško cesto pri Vrhniki, na tem priključku bi seveda postavili tudi mitnico. Ta del ceste pa bi morale vzdrževati občine Stara Oselica, Trata in Loka. Leta 1820 so poskušali oživiti hrušiško cesto, tržaški gubernij pa si je prizadeval obdržati v voznem stanju cesto, ki je šla v smeri Trst-Bazovica-Lokev-Divača proti Senožečam.<sup>17</sup> V letu 1823 so gradili nekatere lokalne, predvsem vezne poti in s tem izboljšali povezavo med posameznimi področji. Popravlil in vzdrževanja cest so se lotevali tudi posamezniki. Tako so v letih 1814 do 1826 v celovškem okrožju privatniki popravili in kot chaussée vzdrževali 4743 sežnjev (8,992 km) cest, ki so bile široke 2 1/2 sežnja (4,74 m), štiri lesene mostove in štiri kanale. V ljubljanski kresiji so privatniki kot chaussée vzdrževali 218129 sežnjev (413,572 km) cest, ki so bile široke 2 1/2 sežnja (4,74 m), 31 zidanih mostov in 152 lesenih mostov ter večje število odtočnih kanalov. V novomeški kresiji so privatniki vzdrževali 159225 sežnjev (301,890 km) cest, ki so bile široke 2 1/2 sežnja (4,74 m), 12 zidanih mostov in 51 lesenih mostov ter 19 odtočnih kanalov.<sup>18</sup> V postojnski kresiji so privatniki vzdrževali 30000 sežnjev (56,880 km) cest, ki so bile široke 2 1/2 sežnja (4,74 m), štiri lesene mostove in večje število odtočnih kanalov. Leta 1823 je bil sprejet tudi predpis, po katerem je bilo prepovedano na težke tovorne vozove privezovati še majhne naložene vozove. Leta 1825 pa so sprejeli predpis, da je treba v strmih zavirati s coklo in ne le z verigo. To je bilo sicer ukazano že leta 1747 in ponovljeno leta 1778.<sup>19</sup>

Za vso prvo polovico 19. stoletja je bilo značilno, da so popravila in vzdrževanja cest in mostov pobrala precej več denarja, kot pa se ga je nabralo v cestnem skladu. Novih cest praviloma niso gradili, pač pa po možnosti le vzdrževali obstoječe stanje. Težave so bile vedno na istih predelih: na trojanskem klancu, na prehodu čez Ljubelj, na prehodu čez Podkoren. Poročila o stanju cest so v tem času pošiljale poštne postaje, pisana so bila po posameznih kvartalih, še vedno je o dobrem ali slabem stanju cest v veliki meri odločalo vreme. V letu 1839 so bile ceste v posameznih cestnih komisariatih urejene tako:

16 Isti, leto 1809

17 GUB. fasc. 28, leto 1819/20

18 Isti, leto 1821 in leto 1827/29

19 Isti, leto 1847/48



VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE

Novomeški	61449 7/12 116,50 km	3 5,68 m	8183	45
Celovski	61394 116,40 km	4 7,58 m	60444	35
Velikovški	45325 5/6 85,93 km	3 12/100 5,88 m	16858	59 3/4
Beljaški	57610 109,22 km	3 48/100 6,54 m	62428	8
Spitalski	59550 112,90 km	3 20/100 6,04 m	24591	2 1/4 <sup>20</sup>
	472127 2/3 895,15 km	3 45/100 6,49	324399	15

V letu 1840 so sprejeli tudi predpis o tem, da smejo biti v vozove na dve kolesi vpreženi največ štirje konji, v vozove s štirimi kolesi pa največ osem konj. Več konj se lahko vpreže le na posameznih področjih kot priprega. Določili so tudi širino platišča, prepovedana je bila vožnja vozovom, ki so imeli platišča ožja od 6 dunajskih col (15,8 cm), če so bili na dve kolesi in so naložili več kot 30 dunajskih centov blaga (1680 kg); za vozove na štiri kolesa je bila teža tovora omejena na 60 dunajskih centov (3360 kg).<sup>21</sup> Kljub dokaj prizadevnemu popraviljanju cest pa so privatniki v 40-ih vzdrževali približno 442 milj 2984 sežnjev (cca 3358, 61 km) cest v Ilirskem guberniju.<sup>22</sup>

Da bi ohranili ceste vsaj take kot so bile, so v oktobru 1850 sprejeli ukaz za Kranjsko, ki je odredil razmere in vzdrževanje okrajnih in občinskih poti. Deželno glavarstvo je od okrajnih glavarjev zahtevalo:

1. Dokler ne bo sprejeta nova ustava, se je treba glede vzdrževanja okrajnih in občinskih cest ravnati po dosedanjih predpisih.
2. Za delo na cesti se sme terjati uveljavljena tlaka. Ne sme se delati razlike med bivšimi dominikalnimi in rustikalnimi posestvi.
3. Stroški za mojstre in druge strokovnjake in tudi stroški za odkup zemljišča za gradnjo ceste se kot do sedaj krijejo z denarjem iz okrajnih (kantonskih) blagajn.
4. Če so te blagajne prazne in tudi ni pritoka od doklad na davke, na osnovi katerih so okrajne blagajne dobivale denar, ga je treba preskrbeti s pomočjo okrajne doklade.
5. Doklado mora dovoliti urad. Če ceste brez take doklade ne bi mogli zgraditi, se je ne sme niti začeti graditi, dokler taka doklada ni dovoljena.
6. Okrajno glavarstvo bo pregledalo načrte, novo razdelitev stroškov in šele na to bo prosilo za zgoraj omenjeno dovoljenje.
7. Od 1. 11. 1850 se mora denar stekati v eni blagajni na sedežu okrajnega glavarstva in iz tega skupnega denarja se bodo plačevali vsi stroški okrajnega glavarstva.
8. Če bi se tisti, ki morajo opravljati tlako, upirali, sme posredovati vojska; če pa to ne bo zaleglo, je treba najete delavce in vozove plačati po najnižji ceni, tistega, ki se upira, pa rubiti in terjati, da povrne stroške. Vendar pa se tistemu, ki je prevzel delo na cesti, ne sme dopustiti, da sam najema delavce, pač pa mora okrajno glavarstvo s pomočjo županstva poskrbeti, da dobijo delavce in denar.
9. Glede vojakov naj se okrajno glavarstvo oglasi pri bližnji c.kr. vojaški komandi, kjer mu bodo dali na razpolago potrebno vojaštvo.<sup>23</sup>

Leta 1864 je bil sprejet zakon, ki je razdelil neeararske poti, se pravi poti, za katere niso mogli črpati denarja iz državnega sklada. Poti so bile razdeljene na deželne ceste, konkurenčne ceste, občinske ceste in občinske poti. Stroške za deželne ceste, to so tiste ceste, ki so jih tako imenovali zaradi pomena, ki so ga imele za deželo, je plačeval deželni sklad. Sem so spadali stroški za vzdrževanje, če se ti stroški niso pokrili iz dohodkov od cestnine. Stroški za konkurenčne (ali okrajne) ceste, to so ceste, ki so spadale v nižjo kategorijo kot deželne ceste, so pa bile določene v deželni ustavi, so se praviloma krili iz cestnine, poleg tega pa tudi z dotacijami tistih občin, ki jih je k temu zavezovala deželna ustava. V denarju je bilo treba za te ceste poravnati stroške za gradivo, gradbena dela, vendar pa prispevki v denarju niso smeli presežati 10% neposrednega cesarskega davka. Dninarska dela in vožnje pa naj bi opravile v naturi tiste občine, ki so bile po ustavi dolžne pomagati. Če so bile konkurenčne ceste zelo pomembne, so občine lahko dobile tudi pomoč iz deželne sklada. Tako deželne kot konkurenčne ceste je bilo treba graditi kot velike ceste. Širina vozne površine je morala biti najmanj 15 čevljev (4,74 m). Poseben problem je bilo čiščenje snega. Na deželnih in konkurenčnih cestah so ga morale brezplačno čistiti tiste občine, ki so bile od takih cest oddaljene manj kot miljo (7,5859 km). Kateri del ceste je pripadel posamezni občini, pa je bilo potrebno urediti za vsak predel posebej. Za deželne ceste se je bilo treba dogovoriti z deželnim odborom, za konkurenčne pa s cestnim odborom.

Občinske ceste ali poti so bile tiste ceste, s pomočjo katerih so se povezovali kraji v občini in sosednje občine med seboj. Vzdrževale so jih občine, kot je bilo v navadi. Izgradnja in vzdrževanje občinskih poti je bila notranja zadeva občine in njene ustave.<sup>24</sup> Leta 1867 so k temu zakonu dodali še 5 členov, ki so podrobneje določili obveznosti do posameznih kategorij neeararskih cest. Po tem dopolnilu so se morali v en okrajni okoliš povezati vsi deli okraja in tako skrbeti za svoje okrajne ceste. Deželni odbor je moral privoliti v povezavo v okraj, potem ko so bile že izčrpane vse druge možnosti. Posamezne občine, ki so ob dosedanjih spremembah (1867) šle v drug okraj, so se morale v novem okraju vključiti v njegov cestni sklad.

Ker je bila gradnja novih cest in prestavljanje starih večinoma

<sup>20</sup> Isti, leto 1839/40

<sup>21</sup> Isti, leto 1839/40

<sup>22</sup> Isti, leto 1839/40

<sup>23</sup> L.GBl., 1850, št. 480

<sup>24</sup> L.GBl., 1864, št. 9

povezana z velikimi stroški, je bilo možno prositi za pomoč občine iz sosednjega okraja. O tem pa je moral odločiti deželni odbor. Denarni stroški za okrajne ceste so se lahko razdelili na vse občine okraja, tako kakor neposredni davek. To doklado so pobirali na enak način kot sam davek. Ob razdeljevanju tlake po občinah in vaseh se je bilo treba ozirati čim bolj na dosedanje navade pri gradnji okrajnih cest. Ob tem je bilo treba paziti tudi na to, kakšna je cesta, bolj ali manj zvožena, ali se gramoz težko dobiva, ali so posamezne občine in vasi zelo oddaljene od ceste. Kadar so razdelili vzdrževanje ceste med posameznike, je bilo treba paziti na to, da so bili deli čimbolj enaki. Cestni odbor je razdeljeval po občinah in med posameznike dele okrajne ceste. Pritožbe proti njegovim sklepom so bile možne v 14 dneh<sup>25</sup>. Leta 1873 so zakon ponovno dopolnjevali. Konkurenčne ceste so dokončno označili kot okrajne ceste. Mostovi in druge stavbe so se šteli kot deli ceste, na kateri stojijo. Če so bile te zgradbe izredno pomembne, so lahko spadale tudi v višjo kategorijo, kot je bila cesta, na kateri so stale. Okrajne ceste so morale biti široke najmanj 15 čevljev (4,74 m), sem pa niso smeli šteti prostora za drevesa, gramoz in cestne jarke. Občinske vozne poti so morale biti narejene tako, da so ustrezale vozilom, ki so bila običajna v občini. Ob okrajnih cestah je bilo treba nasađiti drevesa, ki so morala

biti med seboj oddaljena 10 sežnjev (18,96 m), razen tam, kjer je to bilo nemogoče zaradi kamnitih tal ali zaradi premajhne cestne širine.

Glede denarnih obveznosti do deželnih cest so bile zahteve iste kot v prejšnjem zakonu, novo je bilo le to, da so lahko doklado, ki je dosegla 25%, določili v deželnem odboru, višjo doklado pa je lahko določil le deželni zakon. Iz deželnega sklada (Landesfond) so lahko poravnali stroške le v primeru, ko so dokazali, da je plačevanje obveznosti na vse mogoče načine presešlo finančne moči okraja ali občine. Nekatera dela na okrajnih cestah so še vedno opravljali s tlako. To so bila predvsem težaška dela in vožnje. Ta dela je moral odbor razdeliti med občine in podobčine glede na koristi, ki so jih te imele od določene ceste. Praviloma so imele občine možnost izbire, ali opravijo tlako v naturi ali pa se odkupijo. Če je potekala okrajna cesta skozi naseljen kraj, je bila naloga tega kraja, da je cesto na svojem področju vzdrževal tako, kot so to zahtevali predpisi. Če je bila v naselju tudi mitnica, je morala ta vzdrževati del ceste, ki je potekal skozi kraj.

Gradnja in vzdrževanje občinskih cest pa je bila notranja stvar občine. Vsaka občina je bila dolžna skrbeti za to, da so bile občinske ceste na njenem ozemlju pravilno vzdrževane, prav tako tudi poti in mostovi.<sup>26</sup>

## Okrajni cestni odbori na Kranjskem v letu 1880

Cestni okraj	Dolžina ceste v km	Stroški vzdrževanja		Opombe
		Gld	Kr	
Postojna	34,160	1618	35	od tega 563 gld in 45 kr za popravilo in širitev
Škofja Loka	78,712	3776	21	od tega 1343 gld in 81 kr za delno popravilo ene ceste
Brdo	64,700	776	70	od tega 75 gld in 50 kr za zboljšanje cest in odvezo zemljišč
Bistrica	31,205	1273	61	od tega 354 gld in 53 kr za razširitev in zboljšanje ceste
Kočevje	131,284	4351	54	od tega 2374 gld in 21 kr za popravilo in izboljšanje cest
Velike Lašče	59,312	6729	52	prišteti so stroški 5577 gld in 51 kr za gradnjo ceste čez Slivniško goro
Krško	96,733	3900	8	od tega 590 gld in 71 kr za odvezo zemljišč pri razširitvi neke ceste
Idrija	43,793	7615	19	od tega 260 gld za zboljšanje ceste in za odvezo zemljišč
Kranj	98,200	3169	/	od tega 378 gld za zboljšanje in razširitev ter odvezo zemljišč
Kranjska Gora	10,377	1948	79	od tega 1674 gld in 51 kr za popraviljanje cest na Klancu in za izdelavo ceste h kolodvoru v Kranjski Gori
Lož	47,155	2420	80	od tega 409 gld in 89 kr za zboljšanje in razširitev cest
Ljubljanska okolica	182,443	9283	/	od tega 3199 gld za zboljšanje in razširitev cest
Kostanjevica	40,908	/	/	
Litija	119,761	4712	73	od tega 719 gld in 25 kr za zboljšanje in razširitev cest
Logatec-Planina	47,277	3880	63	od tega 1409 gld in 89 kr za zboljšanje cest
Metlika	82,430	1378	97	od tega 259 gld in 7 kr za zboljšanje in širitev cest
Mokronog	63,450	1768	13	od tega 90 gld za zboljšanje cest
Tržič	14,632	683	2	
Vrhnika	63,851	1702	41	od tega 303 gld in 86 kr za zboljšanje cest
Rateče	53,677	2676	59 1/2	od tega 143 gld in 38 kr za zboljšanje cest
Radovljica	/	/	/	od tega 1056 gld in 55 kr za zboljšanje cest
Ribnica	66,054	2533	59	od tega 540 gld in 51 kr za zboljšanje cest
Novo mesto	128,800	7463	55	od tega 3800 gld za odvezo zemljišč in za razširitev ceste Srebernica-Voljavče
Žužemberk	48,406	1400		
Senožeče	20,882	2945	1 1/2	od tega 574 gld in 58 kr za zboljšanje cest in 500 gld kot deželnemu

25 I.GBl, 1867, št. 7

26 I.GBl, 1873, št. 8

VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE

				skladu povrnjeno predplačilo
Stična	27,779	476	85	od tega 76 gld in 50 kr za odvezo zemljišč in razširitev cest
Kamnik	103,423	3227	92 1/2	
Trebnje	54,534	1241	15	od tega 193 gld in 60 kr za zboljšanje in razširitev cest
Črnomelj	130,721	2935	97	od tega 1820 gld 89 kr za zboljšanje in širjenje cest in za odvezo zemljišč
Vipava	27,145	1771	47	
Skupaj	1971,814	92862	10 1/2	izvzemši c.o. Radovljica in c.o. Kostanjevica <sup>27</sup>

Z zakonom, ki je bil sprejet v letu 1889, so bili razveljavljeni vsi dosednji predpisi o vzdrževanju in gradnji neeararskih cest. Po tem zakonu so bile nedržavne ceste razdeljene na deželne, okrajne, občinske ceste in občinske poti, ter železniške dovozne ceste. Stroški za gradnjo novih in vzdrževanje ali preložitve starih deželnih cest naj bi se pokrivali z denarjem dežele in okrajev. To pa je bilo potrebno določiti za vsak primer posebej. Iz deželnega sklada je bilo treba plačevati upravne stroške in cestarske mezde. Za vzdrževanje teh cest so morali polovico prispevati deželni sklad, polovico pa okrajji in občine, v katerih so bili ti cestni predeli. Občine so lahko prispevale tako, da so namesto določene tlake odplačale to obveznost v denarju. Vzdrževanje in gradnja deželnih cest je bila dolžnost skladovnih okrajev. Vsak sedanji sodni okraj je bil običajno tudi skladovni okraj (Concurrenzbezirk). Po sklepu deželnega zbora se je lahko v enem političnem okraju povežalo več sodnih okrajev v skladovni okraj, kakor se je tudi lahko en sodni okraj razdelil na več skladovnih okrajev. Denarne stroške, ki so bili naloženi skladovnemu cestnemu okraju, so morale pokrивati vse občine skladovnega okraja s priklado, ki je bila odvisna od skupne vsote neposrednih davkov brez razlikovanja med rednim davkom in državnimi prikladami. Med glavne denarne stroške so spadali stroški za material in gramoz, za kidanje snega, za zidarska dela, za cestarje in njihove pomočnike. Gradnjo in vzdrževanje okrajnih cest so financirali tudi z dodatki iz deželnega sklada, če so ti stroški presegali finančne moči okraja ali pa je bil okraj v primeri z drugimi okrajji že prekomerno zadolžen. O teh prispevkih je odločal deželni odbor, vendar pa le v mejah, ki mu jih je za cestne namene določeni proračun omogočal. Ta proračun je potrdil deželni zbor. Svoje so morale za okrajne ceste prispevati tudi občine. Njim so odkazali primerne cestne predele glede na to, koliko so imeli predpisanega neposrednega davka. Pri tem se je bilo potrebno ozirati tudi na koristi, ki so jih imele posamezne občine od take ceste, upoštevati je bilo treba gostoto prometa in težavnost vzdrževanja pa oddaljenost posameznih občin od ceste, ki so jo bile dolžne vzdrževati. Naloga občin je bila večinoma ta, da je te cestne predele vzdrževala v naturi.

Občine so bile zadolžene za:

1. dovažanje gramoza, ki so ga lomili v kamnolomih ali kopali v gramoznicah na stroške skladovnega okraja;
2. odvažanje cestnega blata, če ga niso porabili za kaj drugega;
3. pripravljanje snežnih drogov na določenih mestih;
4. odstranjevanje preprek, ki jih je na cesto prineslo neurje, če le niso bile prevelike;
5. za sajenje in vzdrževanje drevja na okrajnih cestah na občinskem ozemlju. Če je bilo to sadno drevje, je sadje pripadalo občini.

Občine so lahko naturalna dela tudi odkupile, razen če za to

ni bilo posebnih zadržkov. Za vsako občino pa je bilo treba natančno določiti, kolikšne obveznosti ima v naturi in koliko so bile te obveznosti vredne v denarju. To so preračunali v cene, ki so bile na tistem področju običajne. Znotraj občine pa se je ta problematika uredila po določenih občinskega reda. Če je peljala kakšna deželna ali okrajna cesta skozi mesto, trg, vas, je moralo to naselje poravnati tisti del stroškov, ki so nastali zato, ker so ta predel tlakovali, napravili vodotoke ter druge zgradbe, ki ne bi bile nujne, če cesta ne bi potekala skozi naselje. Kraj je moral tudi skrbeti za čiščenje snega in posipanje poledice. Če pa je kraj pobiral tlaknino, potem je moral vse zgoraj navedene stroške pokriti popolnoma sam. Glede občinskih poti je bil običaj, da je občina poskrbela za to, da so bile ceste pravilno narejene in tudi pravilno vzdrževane. Isto je veljalo za mostove in brvi v občini.

Denar za dodatno vzdrževanje cest vseh vrst, mostov ter brvi so lahko zahtevali tudi od posameznih občinskih oddelkov, od posameznih posestnikov, od obrtnih, rudarskih, trgovskih in drugih posameznih fizičnih in pravnih oseb zaradi večje obrabe cest in mostov zaradi frekvence voženj. Ta dodatek so določili po dogovoru, če dogovor ni bil mogoč, je višino prispevka določil deželni odbor. To je veljalo za okrajne in občinske ceste. Pri deželnih cestah, je v takem primeru razsodila deželna vlada, ki je prej zaslišala deželni odbor. Za pobiranje doklad za okrajne ceste, ki so presegale 50 odstotkov neposrednih davkov, je bil potreben deželni zakon. Deželni zbor pa je lahko dovolil priklade za okrajne ceste, če znašal od 20 do 50 odstotkov neposrednega davka. Deželni odbor je bil pristojen dovoliti priklade za okrajne ceste, če so bile te priklade višje od 10 do všteti 20 odstotkov neposrednega davka. Deželni odbor je imel pravico prevzeti dela okrajnega cestnega odbora, če ta svojega dela ni opravljal pravilno. To je šlo na stroške cestnega okraja. Če je bilo treba, je deželni odbor lahko razpisal primerno priklado, prav tako je lahko deželni odbor terjal globo od cestnih okrajnih odbornikov, ki svojega dela niso opravljali pravilno. Okrajni cestni odbor je nadzoroval delo na občinskih cestah in poteh, odločal o tem, katere občinske poti bodo dobile podporo, posredoval v sporih o občinskih poteh in o svojem delu poročal deželnemu odboru.<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Obravnave, 27. 9.-22. 10. 1881, Priloga 18, str. 280-283

<sup>28</sup> L.GB1, 1889, št. 17

## Stroški vzdrževanja s prispevkom okrajnih cestnih skladov za vzdrževanje deželnih cest v letu 1893

	Dolž. v km		Mezde in orodje		Gramoz		Popravila, nove ceste		Popravila, širitev, nova zemljišča		Načrti		Potovanja		Are, pasivni zastanki		Vsota stroškov za vzdrževanje okrajnih		Prispevek okr. cest za vzdržev. ev.deželnih							
	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr						
Bistrica	31,200	678	20		1227	97	60	80	67	23	/	/	195	/	342	50	2571	50	/	/						
Brdo	64,700	238	40		72	50	1100	51	497	62	/	/	195	/	110	50	2214	53	/	/						
Črnomelj	85,200	528			100	48	544	99	6686	29	/	/	361	15	1079	36	9300	27	2588	37	1/2					
Idrija	52,420	856	62		660	33	650	79	915	/	/	/	266	11	158	70	3507	55	2569	9	1/2					
Kamnik	56,540	754	90		134		631	63	1923	05	1/2	/	/	238	55	42		3724	13	1/2	2754	26				
Kočevje	97,285	1850	55		3335	88	242	11	4687	57	/	/	489	64	3551	65	14157	40			1231	51	1/2			
Kostanjevica	40,910	394	74		125	10	545	21	101	03	/	/	531	99	7	69	1705	67	/	/						
Kranj	86,500	/			/		400		/		/		/		7094	58	11094	58			207	39				
Kranjska Gora	/	/			/		/		/		/		/		/		7				2110	77	1/2			
Krško	64,865	1326	49		899	79	600	46	1/2	576	72	50		500		256	27	1/2	4209	74		1472	01	1/4		
Litija	111,760	939	68		1310	27	2505	13		3197	26	6		833	32	/		8841	66		525	05	1/2			
Ljubljana okolica	182,450	2632	25		1711	60	4737	16		1095	61	/		1002		1770	41	1/2	12949	03	1/2	/	/			
Logatec	28,610	893	29		2831	38	/		480	75	/		140	20	1200	32	5545	94			1855	25				
Lož	18,400	219	70		872	33	111	65	/		155	66	154	47	430	08	1943	89			1856	53				
Metlika	80,430	745	98		1948	76	78	42	/		/		417	40	555	88	3746	44			57	83	1/2			
MoKronog	47,250	777	81		1502	58	572	27		2074	49	35	75	281	50	172	50	5416	60			1139	49	1/2		
Novo mesto	93,300	899	70		1799	32	1/2	547	35		3004	50	95	70	80		2730	68	1/2	9157	26		1985	46	1/2	
Postojna	29,335	428	82		545	75	20	47		34	45	/		60		1504	85	1/2	2594	34	1/2	736	41			
														242		78										
Radeče	33,100	447	20	1/2	71	50	998	36	1/2	404	02	/		186	10	331	28	1/2	2438	47	1/2	1216	32	1/2		
Radovljica	49,510	748	86		1879	5	1/2	1261	81	1/2	475	62	9		412	74	396	36		5183	75		2734	26		
Ribnica	54,000	739	78		1899	99		21	20		22	29	458	75	392	80	1540	10		5074	91		1518	98		
Senožeče	14,965	264	75		368	60		1	50		88	17	1/2	/		73	11		278	60	1/2	1074	74	145	51	1/4
Škofja Loka	28,515	641	24		639	35		655	97		156		15		230		1154	66		3492	22		3094	46	1/2	
Trebnje	41,905	325	63		1569	27		163	27		20		/		196		14			2288	17		361	37		
Tržič	16,620	116	47		670	82		142	58		983	54	/		10		224	72		2148	13		/	/		
Velike Lašče	46,315	435	09		906	27		259	85		488	88	/		290	60	628	45		3009	14		1183	70	3/4	
Vipava	21,470	587	50		329	38		76			147	60	/		177	09	32	41		1349	98		142	65	1/2	
Vrhnika	21,850	/			/			/			/		/		/		/			/		/	/	/		
Stična	20,410	/			68			5			486	66			126		1708	45		2395			/	/		
Žužemberk	29,915	/			640	95		321	77		3592	68	/		280		113	29		4948	69		799	22	1/4	
skupaj	159,750	18471	65	1/2	28122	43		10856	27		32206	74	825	86	8170	77	27430	32		136084	04		32528	74	1/2	

VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE

**Stroški vzdrževanja okrajnih in deželnih cest v letu 1896**

Cestni okraj	Stroški vzdrževanja								
	Okr. in deželnih cest			Okrajnih cest			Deželnih cest		
	Skupna dolž. km	Gld	Vsota Kr	Dolžina Km	Gld	Vsota Kr	Dolžina Km	Gld	Vsota Kr
Bistrica	31,200	8282	65	31,200	8282	65	/	/	/
Brdo	64,700	/		64,700			/	/	
Ceknica	21,360	6276	04	8,300	844	24	13,060	5431	80
Črnomelj	130,720	12549	27	85,220	5510	87	45,500	7038	40
Idrija	65,860	8686	14	52,420	4320	17	13,440	4365	97
Kamnik	107,240	12698	89 1/2	56,540	7485	24 1/2	50,700	5213	65
Kočevje	131,285	23216	11	97,285	18572	65	34,000	4643	46
Kostanjevica	40,910	5137	85 1/2	40,910	5137	85 1/2			
Kranj	98,200	1010	07	86,500	/		11,700	1010	07
Kranjska Gora	12,740	3084	11	2,000	644	24	10,740	2439	87
Krško	102,805	13919	76 1/2	64,865	8488	15 1/2	37,940	5431	61
Litija	119,760	18922	20	111,760	17084	18	8,000	1838	02
Ljubljana okolica	182,450	18044	98	182,450	18044	98			
Logatec	39,415	7427	05	22,415	4853	67	17,000	2563	38
Lož	55,600	8866	34	24,400	4584	34	31,200	4282	
Metlika	82,430	2844	24	80,430	2663	61	2,000	180	63
Mokronog	63,450	4591	93	47,250	2958	67	16,200	1633	26
Novo mesto	128,800	13114	75	93,300	7120	84 1/2	35,500	5993	90 1/2
Postojna	37,535			29,335			8,200		
Radeče	53,690	5105	36 1/2	33,100	3222	65	20,590	1882	71 1/2
Radovlica	36,410	7630	06	34,410	6815	40	2,000	814	66
Ribnica	83,500	13170	76	54,000	7245	90	29,500	5924	86
Senožeče	20,885	2211	79 1/2	14,965	1170	94 5	,920	1040	85 1/2
Škofja Loka	78,715			28,515			50,200		
Trebnje	54,535	4530	76	41,965	2782	91	12,630	1747	85
Tržič	16,620	2401	25	16,620	2401	25			
Velike Lašče	59,315	7710	24 1/2	46,315	6069	73 1/2	13,000	1640	51
Vipava	28,150	2429	74	21,410	1316	67	6,680	1113	07
Vrhnika	63,850	5136	78	36,850	5136	78			
Stična	27,780	1997	80	20,410	1518	18	7,370	479	62
Žužemberk	48,745	5755	84 1/2	29,915	3490	58 1/2	18,830	2265	62
Turjaška cesta (Achacibergstrasse)	16,100	2901	66				16,100	2901	66
Cesta Grosuplje-Krka	19,300	2669	14				19,300	2669	14
Skupaj	2174,060	247827	99 1/2	1605,760	164009	19	568,300	83818	80 1/2 <sup>30</sup>

**Dohodki in stroški za vzdrževanje deželnih cest v letu 1897**

Cestni okraj	Zahteve Dolž v km	Kritje												
		Mezde cest.		Admin. stroški		Vzdr. stroški		Skupaj		Mitnin. dohodki		Dohodki deželn.	Okrajn. cestn.	Skupaj
		Gld	Kr	Gld	Kr	Gd	Kr	Gld	Kr	Gld	Kr			
Bled	31,000	1080	4558	2580	3860	/	2570	1290	3860					
Cerknica	13,600	864	294	4940	6098	4400	1428	270	6098					
Črnomelj	45,500	1296	320	3133	4749	7	3182	50	4749	1566	50			
Idrija	13,440	648	250	3480	4378	/	2638	1740	4378					
Kamnik	50,700	900	375	6042	7317	/	4296	3021	7317					
Kočevje	34,000	1260	400	3608	5268	/	3464	1804	5268					
Kranj	11,700	432	60	836	1328	80	910	40	1328	418	40		80	
Kranjska Gora	10,740	420	100	1830	2350	/	1435	915	2350					

30 Obravnave, 28. 12. 1897-28. 2. 1898, Letno poročilo, Občila, str. 136

VZDRŽEVANJE IN FINANSIRANJE

Krško	37,940	900	300	3190	4390	/	2795	1595	4390
Litija	8,000	360	104	1936	2400	/	1432	968	2400
Logatec	17,000	648	130	2390	3168	/	1973	1195	3168
Lož	31,200	432	60	4949	5441	40 2109 20	2277 60	1054 60	5441 40
Metlika	2,000	60	/	265	325	/	192 50	132 50	325
Mokronog	16,200	432	100	2580	3112	/	1822	1290	3112
Novo mesto	35,500	720	240	6755	7715	/	4337 50	3377 50	7715
Postojna	8,200	480	80	3517	4077	362	3137 50	1577 50	352
Radeče	20,560	576	150	2514	3240	/	1983	1257	3240
Radovljica	2,000	50	25	250	325	/	200	125	325
Ribnica	29,500	1200	240	4900	6340	/	3890	2450	6340
Senožeče	5,900	216	90	856	1162	350	559	253	1162
Škofja Loka	50,200	1260	230	6445	7935	/	4712 50	3222 50	7935
Trebnje	12,630	360	50	1090	1500	/	955	545	1500
Velike Lašče	13,000	456	140	1404	2000	/	1298	702	2000
Vipava	6,680	150	80	1009	1239	/	734	969	
Stična	7,370	180	70	746	996	/	623	373	969
Žužemberk	18,830	648	150	876	1674	50	1236 25	438 25	1674 50
Turjaška cesta (Achacibergstrasse)	16,100	696	150	876	1674	50	1236 25	438 25	1674 50
Cesta	19,300	696	170	2000	2866	/	1866	1000	2866
Grosuplje-Krka									
Skupaj	568,300	17420	4558	76522	98500	70 7221 20	57594 25	33785 25	98500 70 <sup>31</sup>

Dohodki in stroški za vzdrževanje deželnih cest v letu 1910

Cestni okraj	Dolž v m	Zahteve				Kritje				Skupaj
		Mezde cest		Admin. stroški	Vzdr. stroški	Skupaj	Mitnin dohodki	Dohodki deželn.	Okrajn. cestn.	
		K	h	K	h					
Bled	31000	3456	800	10300	14556	/	9406	5150	14556	
Cerknica	13100	2304	320	19430	22054	900	9839	5215	22054	
Črnomelj	54000	3024	674	12490	16188	/	9943	6245	16188	
Kamnik	50700	2400	700	11340	14440	/	8770	5670	14440	
Kočevje	68100	6720	1460	25290	33470	3020	20825	9625	33470	
Kranj	11700	1296	340	2270	3906	/	2771	1135	3906	
Kranjska Gora	10800	884	300	5330	6514	/	3849	2665	6514	
Krško	37900	2160	600	7000	9760	/	6260	3500	9760	
Litija	8000	720	450	5200	6370	/	3770	2600	6370	
Logatec	3000	480	80	1190	1750	/	1150	595	1750	
Lož	31200	2640	745	17570	20955	6953 50	9170	4831 50	20955	
Metlika	13500	1050	230	3590	4870	/	3075	1795	4870	
Mokronog	16200	1200	150	5985	7335	90	552 95	4342 95	7335 90	
Novo mesto	35500	2400	700	36150	39250	/	21175	18075	39250	
Postojna	8200	1392	270	2760	4422	744 67	2669 67	1007 66	4422	
Radeče	20600	1440	300	1650	3390	/	2565	825	3390	
Radovljica	2000	168	130	996	1294	/	796	498	1294	
Ribnica	29500	2880	500	9540	12920	/	8150	4770	12920	
Senožeče	5900	432	200	2860	3492	808	1658	1026	3492	
Škofja Loka	50200	3840	650	16210	20700	/	12595	8105	20700	
Trebnje	16000	1440	160	2580	4180	/	2890	1290	4180	
Velike Lašče	13000	1152	240	2110	3502	/	2447	1055	3502	
Vipava	6700	500	260	1510	270	/	1515	755	2270	
Višnja Gora	7400	360	140	1140	1640	180	1070	390	1640	
Žužemberk	18800	1488	300	3000	4788	/	3288	1500	4788	
Turjaška cesta (Achacibergstrasse)	16800	1392	49 10	1260 13	270 23	/	2071 17	630 06	2701 23	
Cesta	19900	1344	39 83	1962 14	3345 97	/	2364 90	981 07	3345 97	
Grosuplje-Krka										
Skupaj	599700	48562	10787 93	210714 17	270064 10	21259 12	156430 69	92374 29	270064 10 <sup>32</sup>	

<sup>31</sup> Obravnave, isto, Letno poročilo, Občila, str. 128

<sup>32</sup> Obravnave, 18. 2. 1911, Letno poročilo, Občila, str.166-167

Podatki, ki so prikazovali potrebne vsote denarja za vzdrževanje okrajnih cest, ki so se vzdrževale iz okrajnih cestnih skladov, in podatki o stroških za vzdrževanje deželnih in dovoznih cest k železniškim postajam, niso bili tako ugodni. Vse te zahtevke so krili s prispevki za vzdrževanje deželnih in dovoznih kolodvorskih cest, z različnimi dohodki, predvsem pa z dokladami na direktne davke. Vsi cestni okraji so imeli razpisane take doklade, ki pa so se gibale od 12 odstotkov na direktni davek, do najvišje možne doklade v tem času - 50 odstotkov. To doklado je imel v tem letu dovoljeno cestni okraj Ribnica. Glede pokritja ali izgub pa je bilo stanje tako:

Cestni okraj	Dohodki - izdatki		Primanjkljaj		Višina dokl. v %
	K	h	K	h	
Bled	1639	90			30
Brdo			506	59	14
Cerknica	32				14
Črnomelj			1162	39	30
Idrija		25			20
Ilirska Bistrica			360		35
Kamnik	1146	73			23
Kočevje					30
Kostanjevica			359	61	14
Kranj			2714	35	20
Kranjska Gora					12
Krško					24
Litija					17
Ljubljana okolica	169	32			20
Logatec		20			37
Lož	224	51			28
Metlika			530	89	30
Mokronog	8	85			16
Novo mesto			1528	66	20
Postojna	810	87			18
Radeče			105	17	20
Radovljica			4640	20	30
Ribnica	44	79			50
Senožeče					12
Škofja Loka	290	67			30
Trebnje	969	83			30
Tržič	190	31			36
Velike Lašče			4371	82	40
Vipava		94			10
Višnja Gora	6213				20
Vrhnika			803	53	30
Žužemberk					20
Skupaj	11742	17	17083	21	33

V letu 1913 je bil sprejet zadnji zakon pred prvo svetovno vojno, ki je govoril o vzdrževanju in gradnji javnih neeararskih cest. Po tem zakonu so bile tiste ceste, ki jih ni gradil in vzdrževal državni sklad, razdeljene na: deželne ceste I. in II. vrste, občinske ceste in občinske poti, vaške poti, gospodarske poti, železniške dovozne ceste.

Deželne ceste I. vrste so bile tiste ceste, ki so že prej veljale za deželne ceste ali pa so bile tedaj zaradi svojega posebnega pomena za promet v deželi ali v večjih krajih razglašene za deželne ceste I. vrste. Deželne ceste II. vrste so bile tiste

ceste, ki so dotlej veljale za okrajne ceste ali pa so jih tedaj zaradi njihovega pomena razglasili za deželne ceste II. vrste. Občinske ceste in občinske poti so se imenovale tiste javne ceste in javne poti, ki so vezale večja ozemlja v občini sami ali pa so posredovale zvezo s posebno važnimi cestami in s sosednjimi občinami.

Vaške poti so bile tiste javne poti, ki so povezovalle posamezne vasi med seboj ali pa vasi z državnimi, občinskimi cestami in potmi pa tudi z železnicami, jezeri, rekami, potoki.

Gospodarske poti so bile javne poti, po katerih so smeli hoditi in jih uporabljati vsi, če je šlo za običajen krajevni promet, a so bile za javni splošni promet le majhnega pomena in so koristile pretežno posameznim osebam ali posameznim delom občine. Med gospodarske poti so spadale tudi poljske in gozdne poti, če niso bile zasebna last.

Za železniške dovozne ceste so obveljali predpisi, ki jih je uredil zakon leta 1874.

Mostovi in druge umetne stavbe ob cesti so imele praviloma isto kategorijo kot tisti deli ceste, na kateri so bili postavljeni. Če so bile te zgradbe posebno važne in drage, so jih lahko uvrstili tudi v višjo kategorijo.

Stroški za vzdrževanje deželnih cest I. in II. vrste ter za vzdrževanje mostov in drugih umetnih stavb na teh cestah so se razdelili tako: če ni bilo nekkih posebnih virov denarja, potem je prva tri leta, ko je stopil v veljavo ta zakon, kril tri petine stroškov deželni sklad, dve petini pa tisti cestni okraji, katerih ozemlja so se teh cest dotikala ali pa so le te potekale po njih. Po preteku triletno prehodne dobe so morali k tem stroškom prispevati deželni sklad dve tretjini, cestni okraji pa po eno tretjino.

Za kritje stroškov gradnje novih cest ali za prestavitve že obstoječih deželnih cest obeh vrst je bilo treba za vsak primer posebej določiti sklad, o tem pa je sklepal deželni zbor.

Prispevek deželnega sklada se je pri deželnih cestah odmeril s 50 odstotkov vseh stroškov, ki jih je bilo treba s skladom pokriti. Stroške, ki so ostali še nepokriti, so navadno nosili tisti cestni okraji, ki so imeli od ceste neposredno korist. Vendar pa so se smeli tudi drugim cestnim okrajem ali posameznim občinam istega ali sosednjega cestnega okraja naložiti posebni prispevki po sorazmerju in višini koristi, ki so jo pričakovali od ceste. Predvsem je bilo dovoljeno, da se na občine, skozi katere je potekala deželna cesta, prevajajo stroški za odkup potrebnega zemljišča, v celoti ali pa vsaj deloma.

Občine, po katerih je tekla deželna cesta, so morale brezplačno opraviti naslednja dela v naturi:

1. pripravljati in postavljati snežne drogove na označenih mestih;
2. odstranjevati prometne ovire, ki jih povzročijo elementarne nezgode, če za to potrebna ročna in vozna dela ne presegajo njihove moči;
3. saditi in vzdrževati drevje ob deželnih cestah na občinskem ozemlju. Užitek teh nasadov gre občinam.

Če je šla deželna cesta skozi kakšen kraj (trg, mesto, vas), je moral kraj plačati vse stroške, ki so nastali z izboljšavo ceste zaradi zahtev prebivalcev.

Vsaka občina je morala skrbeti za to, da so na njenem ozemlju redno gradili in vzdrževali potrebne poti, mostove in brvi. To je bila notranja občinska stvar. Glede denarnih

dajatev in del v naturi, ki so zadele občino pri izpolnjevanju dolžnosti glede deželnih cest, so veljala določila občinskega reda. Še naprej so lahko ostali posamezni skladi za vzdrževanje posameznih občinskih cest in občinskih poti, ki so nastali s pomočjo posameznih pogodb ali pravomočnih razsodb med občinami ali med občino in posameznimi kraji. Če so bile občinske ceste pomembne za več občin, je bilo možno ustanoviti nove sklade, sorazmerno z gostoto prometa. Če je bila občinska cesta ali pot obenem tudi meja med dvema občinama, sta vzdrževali ali delali to cesto obe občini skupaj ali pa sta si delo natančno razdelili. Za gradnjo in vzdrževanje občinskih cest in poti ali stavb na njih je lahko prispeval tudi deželni sklad, posebno tedaj, če se ni dotikala ozemlja take občine nobena deželna cesta. Te prispevke je dovoljeval deželni zbor, v okviru od deželnega zbora odobrenega proračuna za ceste pa deželni odbor.

Vaške poti. Stroške za njihovo gradnjo in vzdrževanje so nosili tisti kraji, ki so jim bile take poti potrebne. V posebnih primerih je lahko prispevala k tem stroškom tudi občina. Gospodarske poti. Stroške za gradnjo in vzdrževanje javnih gospodarskih poti so nosili predvsem tisti, ki so jih potrebovali. Če pa so bile te poti zelo pomembne in v širši rabi, je prispevala tudi občina, v kateri je taka pot bila, seveda sorazmerno z deležem uporabe poti.

Stroški za vzdrževanje so se lahko krili tudi iz posebnih pravnih naslovov, to je veljalo za vse vrste cest.

Poleg tega lahko govorimo tudi o izrednih prispevkih za posebno rabo. Te prispevke so plačevali tisti, ki so izredno veliko vozili po deželnih cestah, občinskih cestah in poteh, mostovih, po vaških cestah in poteh, na katerih ni bilo mitnic. Pri obračunavanju tega prispevka je bilo treba upoštevati vse okoliščine ter doseči, da so bili pokriti stroški, ki jih je povzročala posebna uporaba cest. Ta prispevek je bilo treba plačati tudi za ceste, na katerih so bile mitnice, če so se jim vozniki izogibali. Kdor je plačal mostnino na cesti, še ni bil oproščen plačila prispevka za izredno rabo same ceste. Prispevek pa so določili po dogovoru. Če pri deželnih cestah II. vrste, občinskih cestah in občinskih poteh, vaških in gospodarskih poteh takega dogovora niso dosegli, je končno višino prispevka določil deželni odbor, pravično in temeljito upoštevajoč razmere. Če pa se pri cestah I. vrste niso dogovorili, je o višini prispevka dokončno razsodilo deželno politično oblastvo, potem ko je zaslišalo deželni odbor. Pri strankah, ki so prispevale za vzdrževanje dotične ceste že pri obstoječem skladu, se je bilo treba na te dajatve ozirati pri določitvi izrednega prispevka.<sup>34</sup>

*Tlaka.* Ko so ceste končno prešle v upravo dežele, je postalo pomembno, kakšne finančne vire bo imela dežela na voljo za gradnjo novih in popravilo starih cest. Eden od virov je bil tudi odkup cestne tlake. Kolikšna je bila vrednost le-te, lahko sklepamo po takratnem zapisniku o licitaciji cestnega zakupa v postojnski kresiji.

1. Komercialna cesta št. 1 vrhniški distrikt, od meje pri Lukovici do logaške meje  
Dosedanja zakupnina:  
V denarju: 1900 gld, vozna tlaka 2318, ročna tlaka 4255  
Nove zahteve:  
V denarju: 4000 gld, vozna tlaka 2318, ročna tlaka 4255  
Predvideni dohodek:  
V denarju: 2100 gld
2. Distrikt Miklavžev hrib do Desnega klanca in unška zasilna cesta

Dosedanja zakupnina:

Zasilna cesta:

V denarju: 2000 gld, vozna tlaka 1100, ročna tlaka 2395

Nove zahteve:

V denarju: 2800 gld, vozna tlaka 1100, ročna tlaka 4000

Predvideni dohodek:

V denarju: 800 gld, / , ročna tlaka 1605

3. Desni klanec do Dilc

Dosedanja zakupnina:

Zasilna cesta: v denarju: 1500 gld, vozna tlaka 1000, ročna tlaka 2000

Nove zahteve:

V denarju: 2500 gld, vozna tlaka 2000, ročna tlaka 2000

Predvideni dohodek:

V denarju: 1000 gld, vozna tlaka 1000, /

4. Dilce do meje pri Štorijah

Dosedanja zakupnina:

Zasilna cesta:

V denarju: 1800 gld, vozna tlaka 2337, ročna tlaka 4676

Nove zahteve:

V denarju: 3000 gld, vozna tlaka 3000, ročna tlaka 8000

Predvideni dohodek:

V denarju: 1200 gld, vozna tlaka 663, ročna tlaka 3324

5. Zagorska cesta od postojnskega miljnika do bistriškega mostu

Dosedanja zakupnina:

Zasilna cesta:

V denarju: 550 gld, vozna tlaka 545, ročna tlaka 1535

Nove zahteve:

V denarju: 900 gld, vozna tlaka 555, ročna tlaka 1800

Predvideni dohodek:

V denarju: 350 gld, vozna tlaka 10, ročna tlaka 265

6. Bistriški most-kastavska meja

Dosedanja zakupnina:

Zasilna cesta:

V denarju: 1100 gld, vozna tlaka / , ročna tlaka /

Nove zahteve:

V denarju: 1100 gld

Predvideni dohodek: /

7. Komunikacijska cesta Lipa-Bazovica

Dosedanja zakupnina:

Zasilna cesta:

V denarju: 1050 gld, vozna tlaka / , ročna tlaka /

Nove zahteve:

V denarju: 1050 gld, / /

Predvideni dohodek: /

Skupaj

Dosedanja zakupnina:

Zasilna cesta:

V denarju: 9900 gld, vozna tlaka 7300, ročna tlaka 14861

Nove zahteve:

V denarju: 15350 gld, vozna tlaka 8973, ročna tlaka 20055

Predvideni dohodek:

V denarju: 5450 gld, vozna tlaka 1673, ročna tlaka 5194<sup>35</sup>

34 I.GBl. 1913, št. 22

35 GUB. fasc. 255 1/2. 1787-1794



Na Kranjskem so računali vrednost tlake tako, da je bila ročna tlaka ocenjena na 11 krajcarjev, vrednost vozne tlake pa 22 krajcarjev. Cel grunt je moral prispevati 12 dni ročne in 6 dni vozne tlake na leto. Na Gorenjskem in Notranjskem je bila tlaka ocenjena: ročna na 11 krajcarjev in vozna na 22 krajcarjev, na Dolenjskem pa je veljala ročna 9, vozna pa 18 krajcarjev. Ta cena je veljala za komercialne ceste, za stranske pa je moral vsak grunt poskrbeti za 1/4 svoje konkurence. Na Štajerskem so morali pri vozni tlaki pomagati tudi kraji, ki so bili od ceste oddaljeni do 2000 sežnjev (3,792 km), na Goriškem pa je bilo urejanje cest porazdeljeno med občine, ki so morale skrbeti za njihovo dobro stanje, za material, za dovoz, za dela. Za deželo je bilo zelo pomembno, da se določi število delovnih in voznih dni ter da se določi tudi primerno plačilo. Graški gubernij je predlagal različne načine preračunavanja vrednosti del, tako da bi šla nekatera plačila lahko tudi iz drugih skladov. Čiščenje snega na cestah npr. so obravnavali kot elementarno nesrečo in so to tudi tako obračunavali. Če bi čiščenje snega obračunavali kot redno vzdrževalno delo, bi zelo hitro porabili tistih 1000 gld,

ki jih je dajala direkcija na razpolago za izredne primere. Poleg tega so govorili tudi o tem, da bo treba pregledovati račune. Ta problematika finančnih obveznosti se je vlekla skozi vse leto 1790. Ob koncu leta so sprejeli stališče, da naj ostane odkup cestne tlake tam, kjer je to že v veljavi, vendar pa ni mogoče odkupa določiti vnaprej, pač pa za vsak predel posebej, glede na razmere na posameznih področjih. Tu je igrala pomembno vlogo oddaljenost prebivalstva od ceste, ki so jo morali vzdrževati. Če pa odkup ne bi bil učinkovit, bi lahko še vedno znova uvedli tlako. Odkup tlake so obravnavali kot svobodno pogodbo med cestno regijo in posameznimi podložniki. Če vse to preračunamo na Gorenjsko, dobimo naslednjo sliko: na Gorenjskem je bilo 13790 hub, vsaka huba je imela obveznost 12 ročnih in 6 voznih cestnih tlak na leto. Če to preračunamo na 1/3, še vedno dobimo vsoto 35200 gld, če računamo te obveznosti po 20 in 48 kr. O tem, kar precejšnjem denarju pa takrat praktično nihče ni resno razmišljal. Razprave o tem, koliko so vredne cestne tlake, so se vlekale naprej. V postojnski kresiji so bili mnenja, da od tlake ni koristi. To svoje mnenje so predstavili v letu 1791 tudi uradno.

Cestni odsek	Tlaka posamezno		Tlaka skupaj	
	Vozna	Ročna	Vozna	Ročna
Lukovica-Vrhnika-Petacijev mejnik-Trst, za navadna cestna dela	7255	13326		
Na istem odseku za elementarne nezgode, nove gradnje. Ti stroški ne bi šli iz fonda za vzdrževanje cest	500	1000	7755	14326
Odcep reške ceste do tržaške, nedaleč od Postojne do kastavske meje, za navadna dela	1091	2182		
Na istem odseku za primer elementarnih nesreč, za nove gradnje, ki ne gredo iz sklada za cestno vzdrževanje	500	1000	1591	3182
Komunikacijska cesta med Trstom in Reko, navadna cestna dela	682	1364		
Isti odsek, v primeru elementarne nesreče	100	200	782	1564

Vipavska cesta je bila v tem času v zakupu, devinsko pa je vzdrževalo gospostvo Devin, zato ti dve cesti nista prišli v poštev za razpis.<sup>36</sup>

Po francoskih vojnah so na Kranjskem ceste v glavnem le popravljali. Tako je vzdrževanje v postojnskem guberniju stalo:

na tržaški cesti, za dolžino 32805 sežnjev (62,4 km) 32624 gld in 1 kr, od tega je bila vrednost cestne tlake 6140 gld in 40 kr;

na reški cesti, za dolžino 16880 sežnjev (31,97 km) 6465 gld in 19 kr, od tega je bila vrednost cestne tlake 806 gld in 40 kr;

na vipavski cesti za dolžino 11438 sežnjev (21,66 km) 4938 gld in 14 1/2 kr, od tega je bila vrednost tlake 490 gld in 25 kr.<sup>37</sup>

Na Koroškem so v letu 1819 popravljali ceste s tlako, tako vozno kot ročno.<sup>38</sup> Popravila posameznih predelov pa so dajali tudi v zakup. V letih 1822-23 so komercialne ceste še vedno popravljali s tlako.

Da bi vnesli nekaj več reda v to delo, je v začetku leta 1824 gubernij objavil ukaz vsem kresijam na Kranjskem, veljal je tudi za beljaško kresijo, kako je treba urediti cestno tlako in kako jo je treba nadzorovati. Po zakonu so bili posestniki cele hube dolžni na leto 12 ročnih in 6 voznih tlak za cesto. Na podlagi tega so potem preračunavali obveznosti posestnikov 3/4, 1/2, 1/4 in 1/8 hube. Občina je morala imeti

poimenski pregled teh posestnikov. Do 15. februarja 1824 je morala oddati ta spisek cestnemu komisarju. V bodoče pa naj bi tak spisek poslala vsakokrat po zaključku vojaškega leta. En izvod naj bi poslala na kresijo, ki je morala imeti pregled nad cestno tlako. To poročilo naj bi kresijskim oblastem omogočilo nadzorstvo nad cestno tlako in preprečilo izkoriščanje podložnikov. Gradbena direkcija naj bi zahtevala od cestnega komisarja, da bi se ob koncu vsakega vojaškega leta o cestni tlaki posvetoval s kresijo.<sup>39</sup>

Leta 1830 je cesar sklenil, da bo odpravil cestno tlako na državnih cestah v monarhiji. Odprava tlake je v praksi začela veljati v vojaškem letu 1831, sprejeta je bila 1. novembra 1830. V tem dekretu pa je bilo posebej poudarjeno, da ne zajema tlake na cestah nižje kategorije. Tako je cestna tlaka še ostala v rabi za različna dela na cestah nižje kategorije.<sup>40</sup> V letu 1843/44 je že bila popolnoma očitna zahteva, da naj se cestna dela oddajajo na akord strokovnim delavcem. Poleg tega pa so tudi v tem času precej cest vzdrževali

36 Isto  
Schemerl, III del, str. 261-268

37 GUB. fasc. 28, leto 1817/18

38 Isti, leto 1821

39 Gubernial Verordnung vom 22. Jänner 1824, An die Kreisämter, die Baudirection und die Provinzial-Staatsbuchhaltung

40 Hofkanzlei Decret vom 17. September 1830, Gubernial Currende vom 1. Oktober 1830

privatniki.<sup>41</sup> Zakon iz leta 1850, ki je govoril o vzdrževanju okrajnih in občinskih poti na Kranjskem, je bil glede tlake mnenja, da lahko terjajo uveljavljeno tlako in da se ne sme delati pri tem razlike med bivšimi dominikalnimi in rustikalnimi posestvi. O tlaki še pravi: "Če bi se tisti, ki morajo opravljati tlako, upirali, sme posredovati vojska. Če pa to ne bo zaleglo, je treba najete delavce in vozove plačati po najnižji ceni, tistega, ki se upira pa rubiti in terjati, da povrne stroške. Toda tistemu, ki je prevzel delo na cesti, se ne sme dopustiti, da sam najame delavce, pač pa mora okrajno glavarstvo s pomočjo županstva poskrbeti, da dobijo delavce in denar zanje".<sup>42</sup>

V letu 1864 je bil sprejet zakon, ki je razdelil neeararske poti in je med drugim govoril tudi o cestni tlaki. O tem problemu pravi: "Dninarska dela in vožnje naj opravijo v naturi tiste občine, ki so po ustavi dolžne pomagati. Če so konkurenčne ceste zelo pomembne, lahko dobijo občine pomoč tudi iz deželne sklada. Čiščenje snega je na deželnih in konkurenčnih cestah bilo breme tistih občin, ki so bile od takih cest oddaljene manj kot miljo (7,5859 km). Kateri del ceste pripade vsaki občini, pa se je potrebno dogovoriti za vsak predel posebej. Tako deželne kot konkurenčne ceste pa je treba graditi kot velike ceste. Širina vozne površine mora biti vsaj 15 čevljev (4,74 m)".<sup>43</sup>

V letu 1867 so prejšnji zakon iz leta 1864 dopolnili. Tudi tokrat je še govoril o cestni tlaki: "Ob razdeljevanju tlake po občinah in vaseh se je treba čim bolj ozirati na dosedanje navade pri gradnji okrajnih cest. Ob tem je treba paziti tudi na to, kakšna je cesta, bolj ali manj zvožena, ali se gramoz težko dobiva, ali so posamezne občine in vasi zelo oddaljene

od ceste. Kadar razdelijo vzdrževanje ceste med posameznike, je treba paziti na to, da je del, ki ga dobi posameznik, čim bolj enoten. Cestni odbor razdeljuje dele okrajne ceste med občine in posameznike. Pritožbe proti njegovim sklepom so možne v 14 dneh."<sup>44</sup> V letu 1873 so nekatera dela na okrajnih cestah še vedno opravljali s tlako. To so bila predvsem težka dela in vožnje. Ta dela je moral odbor razdeliti med občine in podobčine, glede na koristi, ki so jih le-te imele od določene ceste. Praviloma pa so imele občine možnost izbire, ali opravijo tlako v naturi ali pa se odkupijo.<sup>45</sup> V letu 1889 so občinam dovolili, da so se odkupile od cestne tlake, razen če za to ni bilo kakšnih posebnih zadržkov. Za vsako občino je bilo treba natančno določiti, koliko obveznosti ima v naturi in koliko so te obveznosti vredne v denarju ter to preračunati v cene, ki so bile na tistem področju običajne. Znotraj občine pa naj bi se ta problematika urejala po določenih občinskega reda.<sup>46</sup>

V letu 1913 je bil sprejet zadnji zakon pred 1. svetovno vojno, ki je govoril o vzdrževanju in gradnji javnih neeararskih cest. Občine so bile po tem zakonu dolžne brezplačno opravljati na deželni cesti naslednja dela: pripravljati in postavljati potrebne snežne drogove na označenih mestih; odstranjevati prometne ovire, ki jih povzročijo elementarne nezgode, če za to potrebna ročna in vozna dela ne presegajo njihove moči; saditi in vzdrževati drevje ob deželnih cestah na občinskem ozemlju. Užitek teh nasadov pripade občini. Glede denarnih dajatev in del v naturi, ki zadenejo občino pri izpolnjevanju dolžnosti glede deželnih cest, so veljala določila občinskega reda.<sup>47</sup>

41 GUB. fasc. 28, leto 1843/44

42 I.GB1, 1850, št. 480

43 I.GB1, 1864, št. 9

44 I.GB1, 1867, št. 7

45 I.GB1, 1873, št. 8

46 I.GB1, 1889, št. 17

47 I.GB1, 1913, št. 22

# TEHNIKA GRADNJE CEST V 19. STOLETJU

Tehnika gradnje državnih in deželnih cest je bila na Slovenskem v 19. stoletju enakovredna gradnji cest na področju Avstro-Ogrske. Načini gradnje so se seveda razlikovali glede na teren, po katerem naj bi ceste potekale, in tudi glede na material, ki je bil na razpolago na posameznih področjih. Iz vseh navodil lahko tudi sklepamo, da so si zelo prizadevali zgraditi čim boljše in čim trajnejše ceste.

## **O materialu, ki so ga uporabljali pri cestnih gradnjah**

V začetku 19. stoletja so za gradnjo cest uporabljali kamenje, gramoze, gradbeni les, apno, opeko, zemljo in pesek. Osnovna razlika med gradnjo v prejšnjih obdobjih in v 19. stoletju je bila predvsem v konstrukciji, uporabi in izbiri materiala, prav posebno še pri izbiri veznega gradiva. Pomembna je bila tudi dobra organizacija dela in priprava potrebnega gradbenega materiala. Za gradnjo je bilo treba izbirati le najboljši material. Za cestno podlago so bili med kamenjem primerni granit, jaspis, bazalt, marmor in čvrsti apnenčevi kamni. Ti kamni so bili primerni tudi za zidove. Če je bil peščenec dobre kvalitete, ga je bilo mogoče uporabiti tudi za varnostne in stranske zidove, ni pa bil primeren za podlago. Za cestno gradnjo tudi ni bil primeren skrilavec.<sup>1</sup> Za osnovo za oporne in varnostne zidove so uporabljali lepe, velike in pravilne kamne, tako da so bili med seboj dobro povezani in so prenesli razne pritiske. Veliki in široki kosi so bili primerni za podlago, mednje pa so strpali njihov odpad, posebno na poteh, ki so bile namenjene težkemu prometu. Za mostove je bilo treba izbirati najlepše, največje in najtrdnjše kamne, ki so jih nato oblikovali v kvadre. Že pred gradnjo si je bilo potrebno zagotoviti potrebno količino teh kamnov. Velike, 6, 8 do 10 col (15,7 cm, 21 cm 26,3 cm) debele plošče pa so služile za pokrivanje odvodnih kanalov. Tudi te plošče so morale biti pripravljene v primerni količini in biti dobre kakovosti. Pri materialu za obzidavo je bilo potrebno paziti na čim večjo težo, pri materialu za podlago pa, da je pokril čim večje področje. Čim večji so bili kamni, toliko bolj trajno je bilo delo, čim večja je bila njihova površina, tem manj so jih prizadeli tovorni vozovi, ki so vozili čeznje. Opeka je smela biti le najboljša, izdelana je morala biti iz dobre, čiste ilovice ter dobro žgana. Opeko, ki so jo nameravali uporabiti pri cestnih gradnjah, je bilo treba pustiti na prostem leto in dan in nato uporabiti tiste kose, ki so prestali preizkus. Uporabljali so jo le v primerih, če je primanjkovalo kamenja ali gramoza. Opeko so uporabljali pri cestnih gradnjah predvsem v različnih predelih Ogrske.<sup>2</sup>

Za dobro apno je bilo treba izbrati dober kamen. Rimljani so šteli za dobro tisto apno, ki je pri žganju izgubilo 1/3 svoje teže. Za kvaliteto je bilo zelo pomembno tudi samo žganje in nato gašenje.<sup>3</sup>

Gradbeni pesek je bil najboljši rečni ali potočni. Preden so ga uporabljali, ga je bilo treba presušiti, ker se je le tako dobro vezal z apnom. Oblike so morale biti čim bolj oglate ali nepravilne. Okrogel pesek se ne veže dobro. Glede gramoza je bilo znano, da je tem boljši, čim trši je. Najboljši je kremenčev, ki se ga dobi na rečnih obalah ali pa v peskokopih. Pred uporabo ga je bilo treba presejati, da so ločili zemljo od peska. Pri tem delu so bile možne različne goljufige.<sup>4</sup>

Za različna dela je bil potreben različen gradbeni les. Hrastovina je primerna za stebre in podložne tramove pri mostovih, če tega lesa ni bilo, so uporabljali macesen ali pa črni bor. Razpetine v mostu, ki niso bile umetno podprte, so bile zgrajene iz macesna ali črnega bora, ne pa iz hrastovine, ker sta prvi dve vrsti lesa prožnejši. Za žlebne stene so bili primerni hrastovi ali macesnovi podboji, če so bili na razpolago po ugodni ceni. Piloti iz bukovine ali pa iz črnega bora se v vodi dobro obnesejo, vendar pa gredo hrastovi in macesnovi bolje v podlago, pa tudi za udarce niso tako občutljivi. Smrekovi in jelovi piloti so prav tako dobri, potrebno je le previdnejše ravnanje, ker so bolj občutljivi na udarce. Za pokrivanje mostov pa so uporabljali jelko ali smreko. Za lovilce snega ob bankinah so uporabljali kamenje, lahko pa tudi ograde iz macesnovega lesa. Ves les je moral biti posekan ob primernem času. Vse, kar so zabili v zemljo, je moralo biti čim bolj sveže. Nasprotno pa je bilo treba za vsak del, ki je bil izpostavljen zraku, paziti, da se je prav posušil.<sup>5</sup>

Kamni za miljnike so morali biti iz enega kosa.

Pomembna je bila tudi priprava gradbenega materiala, ki je lahko precej podražila ali pocenila celotno gradnjo. Tu se je bilo dobro izogibati dnini in oddati na akord vsa tista dela, kjer usklajenost ni bila pomembna. Vsa ta dela je bilo treba ves čas nadzorovati. Dninarji so delali praviloma počasi in premišljeno, pa če je bilo nadzorstvo še tako dobro. Vedeli so, da ne bodo dobili več kot je dogovorjena dnina, pa če bodo delali hitro ali počasi. Delavce, ki so delali na akord, je spodbujala želja, da bi dobili za več opravljenega dela večji

1 Schemerl, I. del, str. 38-39

2 Isti, str. 40-42

3 Isti, str. 43-45

4 Isti, str. 46-47

5 Isti, str. 48-49

zaslužek, zato so se morali potruditi, kar pa je lahko pripeljalo do površnega dela. Dela, ki so bila primerna kot dela na akord, so bila priprava in razbijanje kamenja, priprava kvadrov, pospravljanje gramoznic, priprava stranskih jarkov, izdelava cestnih ograd in podobno. Pri delu v kamnolomih je bilo treba paziti, da je bila mera res prava in da je bilo v rabi res tisto kamenje, ki je bilo v določenem akordu pripravljeno.<sup>6</sup> Poseben problem je bil transport gašenega apna, tu je bilo vprašanje predvsem količina in tudi kakovost, ki se je lahko med transportom temeljito spremenila.<sup>7</sup>

Pridobivanje gramoza je bilo zelo pomembno, zato je bil potreben skrben nadzor nad dinarji, tega dela ne bi smeli prepuščati delavcem na akord. Nadzor je bil potreben predvsem v tistih kamnolomih, kjer je bil gramoz pomešan z drugim materialom. Tu so bile možne različne oblike izkoriščanja in goljufij. Nekoliko lažje je bilo kontrolirati pesek za gradnjo, ker tu ni potrebna tako izbrana kakovost.<sup>8</sup> O kvaliteti gradbenega lesa je bil graditelj lahko prepričan, da je prava, le če tega lesa ni kupoval od lesnih trgovcev, pač pa si je sečnjo in vse, kar sodi zraven, organiziral sam.<sup>9</sup> Kamnoseška dela so dajali praviloma na akord, na kubične metre.<sup>10</sup>

Plačilo za dovoz kamenja, opeke, gradbenega lesa, apna, gramoza, peska in zemlje, se pravi vsega materiala, so merili in naročali na sežnje, truge, čevlje, debla itd. Izogibati se je bilo treba voznih dnin in to opraviti na akord.<sup>11</sup>

V 19. stoletju je bilo treba graditi dovolj trdne ceste, da so prenesle težo težkih tovornih voz. Za to je bila potrebna predvsem zelo dobra notranja povezava. Če bi ceste gradili tako, da bi bila med plastjo gramoza vedno primerna količina negašenega apna ter bi ta način dela uporabljali tudi pri kamnih za podlago in pri tistih kamnih, ki so jih zatolkli v cesto, bi se apno ob vlaženju cestne površine povežalo z ostalim materialom, cesta pa bi tako dobila trdnost, da bi lahko prenašala težo težkih tovornih voz.

### **Način konstruiranja cest glede na teren in podlago**

Širino cestišča je določala širina voz, ki so bili v neki deželi običajni. Cesta je bila dovolj široka, če sta se lahko brez težav srečala dva velika težka voza.

V bližini velikih mest so bile ceste bolj obremenjene, saj se je promet odvijal noč in dan. Tu so morale biti ceste dovolj široke. V hribovitih predelih, kjer so ceste varovali še oporni zidovi ali pa so bile prebite skozi skalovje, in na področjih, kjer je teren mehak in zato vozovi niso smeli voziti ob podpornih zidovih, da jih ne bi preveč prizadeli, je morala biti širina ceste primerna. V ovinkih so morale biti ceste pravilno nagnjene in tudi toliko široke, da sta se brez težave lahko srečala dva voza. Cesta je morala biti višja od okolice. Čim višje so bile, boljše so bile ohranjene, zato so se tudi imenovaly chaussée (visoke poti). Take ceste je bilo treba tudi v slabih časih dobro vzdrževati, skrbeti za to, da je voda vedno odtekla in ni pronicala vanje. Zasnova za tako cesto je bila sicer nekoliko dražja, predvsem na področjih, kjer so tak način gradnje šele uvajali, ali pa tam, kjer je bilo treba cesto speljati preko nižjega terena. Cesto so lahko dvignili tudi tako, da so nanjo navozili zemljo iz obcestnih jarkov. To pa je bilo potrebno nato dobro utrditi. Ko so dosegli določeno višino, so cesto pustili nekaj časa mirovati, da se je osnova sprijela. Zato je bilo treba za ta čas promet preusmeriti. Če

so gradili v sušnem obdobju, je bilo treba cesto močiti, da se je osnova sprijela. Če si niso mogli privoščiti, da bi bila cesta nekaj časa zaprta in so jo takoj potresli tudi z gramozom ali kamenjem, so strokovnjaki priporočali, da konji hodijo po njej, obenem pa so jo tudi zalivali. To je bil dosti boljši način utrjevanja kot pa teptanje. Če pa so lahko cesto prekrili s kamenjem namesto z zemljo, je bilo treba najprej v predpisani širini položiti obrobne zidove (Einfassungsmauer) ali robnike (Strassenleisten). Ti so morali biti iz debelega in močnega kamenja, vzdani so bili na suho, tako da so zgornji kamni oblikovali lepo ploskev, se povezali med seboj in zaradi lastne teže niso podlegli pritiskom tovornih voz. Med obema robovoma pa so razporedili ostalo kamenje (Schläubersteine). Ko je bila podlaga z vožnjami ali pa s hojo konj dobro utrjena, je sledila plast grobega gramoza ali pa dobrega gradbenega peska, ki so jo posuli 4 cole (cca 10,52 cm) na debelo. Ta plast nasutja je bila podlaga, ki je morala ublažiti pritiske plasti kamenja, ki je sledilo. Če je potekala cesta preko zelo izrazite poglobitve, je bilo treba temu primerno povečati podlago, da je ohranila pravo višino ter tako ostala dvignjena nad okolico. Na to gramozno ali peščeno podlago so nato položili lomljeno kamenje, ki naj bi imelo čim večjo površino. Kamenje se je moralo tesno prilegati med seboj. Zgornja površina teh kamnov je morala biti hrapava, ker je to omogočalo boljšo povezavo z naslednjo plastjo. Reže je bilo treba zadelati z malimi kamni nato pa vse skupaj zasuti z grobljo, peskom, zemljo, šele na to so nasuli gramoz. Zemlja, pesek in gramoz so se ob prvem deževju zrinili v reže med kamenjem, zapolnili praznine ter tako ustvarili trdo celoto, v kateri se tudi veliki kamni niso mogli več premikati. Reže je bilo treba tako dolgo zasipati z novim peskom in grobljo, dokler niso bile vse zapolnjene. Šele to je bil znak, da je vsa gradnja dobro povezana med seboj. Ob suhem vremenu ali pa ko zaradi velikosti gradnje ni bilo mogoče računati na dež, je bilo treba cestišče med posameznimi delovnimi fazami močiti, da se je drobni material pravilno ulegel v reže. Ko je tako bila urejena kamnita plast, je bilo treba čez njo v celoti razporediti manjše lomljene kamne. Te kamne je bilo treba zbiti skupaj tako, da so s tem popravili neenakomernost podlage. Ta del naj bi bil debel 6 do 8 col (cca 15,78-21,04 cm). Da bi se to kamenje, ki je moralo biti razbito na velikost ene do dveh col (cca 2,63-5,26 cm), lahko povežalo med sabo, ga je bilo treba potresti s peskom ali zemljo in pustiti, da je vlažno vreme opravilo svoje, ali pa cestišče zalivati. To plast je bilo treba nazadnje prekriti še s plastjo malega gramoza, na cestah za lažji promet pa s peskom ali s čistim gradbenim peskom v debelini 4 do 6 col (cca 10,52-15,78 cm). Pri večjih ali pomembnejših cestah so za zadnji posip uporabljali bolj grob gramoz. Vse te plasti skupaj so bile visoke 1 čevelj ter 8 do 10 col (cca 0,526 do 0,579 m). Če so bile te plasti pravilno položene in utrjene, je bila cesta zelo dobra. Kjer ni bilo peska in gramoza, je morala biti tretja plast toliko debelejša, zadnja plast pa nekoliko tanjša. Kamenje je moralo biti stolčeno do velikosti ene cole (cca 2,63 cm), namesto s peskom pa so posipali z zemljo, zato da se je material povežal med seboj, pa tudi zato da je

6 Isti, str. 50-51

7 Isti, str. 55-56

8 Isti, str. 56-58

9 Isti, str. 59-60

10 Isti, str. 60

11 Isti, str. 61-63

bila vožnja varnejša. Za to vrsto posipanja pa niso smeli uporabljati mastne ilovnate zemlje, kajti ob vlažnem vremenu bi se lepila na kolesa. Za taka dela je bila najboljša suha ali peščena zemlja, predvsem tista, ki so jo dobili iz stranskih jarkov poti in cest.

Če so bili na razpolago kamnolomi, iz katerih se je dalo pridobiti tudi tako velike kamne, da so lahko z njimi pokrili dve do tri plasti tako, da so se kamni križali, je bila tako zgrajena podlaga najboljša. Nad reže ene plasti so namreč položili plošče druge plasti in nad reže te plasti so bile položene plošče tretje plasti, tako je bila celotna osnova med seboj dobro povezana. V tako cestno podlago je voda dosti težje prodrla. Pritisk tovornih voz pa je bil enakomerno razporejen na vso podlago. Običajno pa so lomili v kamnolomih manjše plošče. V tem primeru je bilo treba cestišče med obema robnikoma utrditi s pokončno stoječimi in klinastimi kamni. Sledilo je nasutje gramoz ali pa, kar je bilo še boljše, plast plosko položenih kamnov, ki so jih nato prekrili s peskom ali z zemljo. Na to plast so pokončno postavili plast kamnov, ki je morala biti čim bolj zbita med seboj. Nato pa so prekrivali naprej z naslednjimi plastmi, kot je bilo prej opisano.<sup>12</sup>

V 19. stoletju so gradili cestno podlago na suho, to je pomenilo brez malte ali cementa. Zato niso nikdar polagali neposredno kamen na kamen, ampak so vedno vmes nasuli gramoz ali pa zemljo, da se kamni pri neposrednem stiku zaradi pritiska ne bi potrli. Na to je bilo treba paziti tudi pri ploščah. Med obema plastema je moralo biti nasutje iz zemlje ali pa drobnega lomljenega kamna. Ponekod so polagali med robnike večje lomljene kamne, v reže pa so zabijali manjše kamne. To delo je lahko opravljala ena skupina delavcev, za njo je prišla skupina, ki je imela nalogo zdrobiti vse prevelike kamne in ustvariti hrbet ceste ali njeno konveksnost. Nato je sledilo še posipanje s peskom, gramozom ali zemljo. Tudi ta posip je bilo treba stolči. Vendar pa se je vsaka cesta, ki je bila zgrajena na ta način, posebno če so vozili po njej težki tovorni vozovi, bolj ali manj posedla, postajala je vse bolj ranljiva. Vozovi so s svojim pritiskom poškodovali kamne in jih tudi izrinili v neprimerno lego. Stroški za prvi način gradnje so bili sicer nekaj večji, cesta pa je bila trajnejša.<sup>13</sup>

Gramozne ceste so bile lahko grajene tudi tako, da niso imele robnikov, če je bilo dovažanje kamenja zelo drago. V tem primeru pa je bilo treba na razdaljah in v širini, ki bi jo sicer zaznamovali robniki, postaviti opestrnike, da vozniki ne bi vozili po bankini. Če so po gramoznih cestah vozili težki vozovi, je bilo treba izbirati večji in bolj grob gramoz. Tega je bilo treba posuti neposredno na podlago, vendar nikdar več kot 6 col (cca 15,78 cm) v višino. Po tem cestišču so potem vozili. Nato je sledilo naslednje posipanje, dokler niso dosegli debeline 18 col (cca 47,34 cm), ki je bila lahko na obeh straneh nekoliko nižja, tako da so izoblikovali konveksnost. Bankine pa je bilo treba posuti 3 cole (cca 7,89 cm) na debelo z nepresejanim gramozom. Zgornja plast naj bi bila iz drobnega kamenja. Če so bile dobro vzdrževane, so bile gramozne ceste lahko zelo dobre. V prvih letih je bilo treba te ceste skrbno negovati. Ko se je gramoz enkrat usedel in je bila cesta zaradi večletnih voženj že utrjena, je celotna gramozna površina predstavlja dobro osnovo, ki je bila zelo trdna. Gramozne ceste so lahko ob dobrem vzdrževanju zdržale tudi 70 let. V tem primeru je gramoz že dosegel debelino 12 do 14 col (cca 31,56 do 36,82 cm) in je bil zelo

trdno povezan med seboj. Gramoz je moral biti kvaliteten in očiščen zemlje in peska, praviloma so ga morali presejati. Debelejše dele so uporabljali za posipanje ceste, drobnejši pesek pa so lahko prodali kot gradbeni pesek ali pa so ga porabili za zasipanje cestnih površinskih lukenj. Gramoz iz rek in potokov je bil vedno čistejši kot gramoz, ki so ga pridobivali v kamnolomih. Tudi bankine so morale biti primerno trdne. Stranski jarki so morali biti očiščeni, da ni v njih zastajala voda. Speljani so morali biti tako, da so lahko požrli tudi večje količine vode.<sup>14</sup>

V deželah, kjer niso imeli niti kamenja niti gramoz, so delali ceste z opeko, ki pa je morala biti iz dobre glin in tudi primerno žgana.<sup>15</sup>

Na gorskih cestah so vodo odvajali po prečnih kanalih, ki so bili narejeni iz kamenja ali pa iz lesa. Narejeni pa so morali biti zelo dobro, da voda ob njih ni prodirala v cestišče. Treba jih je bilo zelo skrbno vzdrževati. Na teh cestah so bili poseben problem tudi hudourniki, ki jih je bilo treba urediti in jih primerno speljati, da niso uničevali cestišča. Tudi same ceste so morale biti primerno speljane in obzidane. Prazen prostor med zidom in strmino je bilo treba skrbno zapolniti s kamenjem, gramozom in zemljo, za odtok vode pa so bile potrebne drenaže. Za varnost potnikov so poskrbeli zidovi, ki so bili postavljeni na nevarnih mestih na zunanji strani ceste. V teh zidovih so morali biti tudi odtočni kanali za odvajanje meteorne vode. Če je bil gorski hrbet skalnat, je bilo treba oviro odstraniti z razstreljevanjem in zgraditi cesto, ki je bila dovolj široka za dva voza. Primer take gradnje je bila cesta čez Planino. Cesta je bila široka 4 sežnje (cca 7,58 m). Razstreljevati so morali več kot 50 sežnjev (cca 94,8 m) v dolžino, tako da je bil vzpon 3 cole na tekoči seženj (cca 4%), dokler niso prišli do primernejšega terena. Za dela na tej cesti so potrebovali 150 minerjaev. Razstreljene kamne so porabili pri zidanju podpornih zidov. Cesta je imela po popravilu normalen vzpon, prej pa je bil vzpon 15 do 18 col na tekoči seženj (cca 20-23%), prevozili so jo lahko z enim parom priprege. Če je bil gorski hrbet mehak ali peščen, ga je bilo treba tako prekopati, da deževje in snežni zameti ne bi mogli ustvarjati ovir. Pri gorskih cestah je bilo treba upoštevati tudi plazove. Na Kranjskem je bila zaradi plazov najbolj prizadeta cesta čez Ljubelj na področju "begunjskega plazu". Na tem področju je bila cesta poškodovana vsako leto v dolžini 350 sežnjev (cca 663,6 m). Plaz je bil debel 6, 8 do 12 sežnjev (cca 11,37 m, 15,16 m pa tudi 22,75 m). Sneg je bil tako zbit, da so delavci lahko skopali rov skozenj, po tem rovu je nato potekal promet, dokler se debelina plazu ni zaradi toplega vremena stanjšala ter so delavci ostanke odstranili. Plazovi so na ljubeljski cesti povzročili več nesreč. Leta 1786 so za zimski čas zgradili zasilno pot. Če se nevarnim predelom ni dalo izogniti, so nad cestami zgradili neke vrste lesene galerije, preko katerih so plazovi gmeli naprej v dolino. Na tak način je bila pred plazovi zavarovana cesta na Koroškem med Rabljem in Trbižem.<sup>16</sup>

Ceste ob rečnih, jezerskih in morskih obalah so morale biti grajene tako, da prometa ni ovirala voda, ki bi jo močni vetrovi lahko zanašali nanje. Te ceste so morale biti speljane

12 Isti, str. 70

13 Isti, str. 73-84

14 Isti, str. 84-88

15 Isti, str. 88-90

16 Isti, str. 91-93, 109-112, 132-135

s pomočjo nasipov. Za gradnjo takih nasipov so najprej pripeljali določeno število tovorov zemlje, peska, gramoza in drugega materiala iz najbližje okolice. Ti nasipi so bili najprej široki le toliko, da so lahko vozovi napredovali čez jezero ali močvirje, šele nato so lahko nasuli vso širino nasipa, katerega brežina (pobočje) naj bi bilo v razmerju 1:1, drugič pa 1 1/2:1. Dovolj je bilo, če je bil nasip v začetku speljan le čevljev (0,316 m) nad vodo ali močvirjem v vsej dolžini temelja, katerega spodnja širina se je morala ravnati po višini nasipa, ta pa po višini in naraščanju vode. Brežino takih nasipov so proti delovanju vode zavarovali z neke vrste jezovi, zgrajenimi iz prepletenega protja, in podobnimi pripomočki. Cesta je morala najvišjo gladino vode presežati vsaj za 2 čevlja (0,632 m). Če je bilo cestišče široko 4 sežnje (7,58 m), obojestranske bankine 3 čevlje (0,948 m), vzpetina 1 1/2:1 in bankina 4 čevlje (1,264 m), je vse to skupaj dalo širino temeljnega nanosa, katerega smer so pri gradnji označevali le koli v sredini, od katerih so na obe strani zakoličili širino glede na višino. Ta temelj, ki je bil speljan nad vodno gladino, so nasipali z vedno novim materialom - gramozom, peskom ali zemljo po vsej dolžini 3 cole (7,90 cm) na visoko. Vozovi so morali voziti po že posutem in zravnem delu v vrsti, tisti pa, ki so že odložili tovor, so se morali vračati po drugi strani. Od enega konca do drugega so posipali vso širino v plasteh, dokler niso spet začeli dovažati drugo plast. Posebno v sušnem času je bilo dobro, če so te plasti polivali z vodo. To je omogočala črpalka, s katero so pridobivali vodo, ki so jo speljali čez plasti zemlje, kjer je to bilo potrebno. Ko je nasip dosegel potrebno višino, po polaganju 12 plasti, je bilo priporočljivo, če so le dopuščale razmere, da so pustili delo počivati čez zimo. Če je le bilo mogoče, so po njem vozili vozovi, da bi bil dobro stlačen, še preden bi nanj položili in zgradili plast kamenja. Kjer so zaradi bližine navažali na nasip material kar v samokolnicah, so morali posebno paziti na trdnost nasipa. Plasti naj bi bile debele največ po 3 cole (cca 7,89 cm), vse kepe je bilo treba zdrobiti in zravnati. Samokolnice so morale voziti vedno po naloženi zemlji, da so jo dobro stlačile. Zvečer in ob opoldanskem odmoru je bilo treba nasuto politi in tudi med delom je bilo treba vlažiti s škropilnicami. Zbijanje zemlje, ki so ga opravljali delavci, je bilo zelo počasno in tudi zelo drago. Zato so priporočali, da naj na nasipih, ki ne morejo brez kamnite plasti počivati čez zimo, nekaj konj hodi po dovolj namočeni zemlji. Tako so pri trdnosti zemeljskih del dosegli neprimerno hitrejši in cenejši učinek kot pa z zbijanjem.<sup>17</sup>

V začetku leta 1844 je c.kr. gradbena deželna direkcija ilirskega gubernija potrdila te predpise iz začetka stoletja, obenem pa je dodala še nekatere podrobnosti.

Glede širine cestišča je bilo sprejeto stališče, da mora biti leto v bližini večjih mest široko 30 čevljev (cca 9,48 m), drugače pa je bila širina poštnih in komercialnih cest 28 čevljev (cca 8,85 m), širina gorskih cest pa 26 čevljev (cca 8,21 m). Cestna bankina je morala biti 4 cole (cca 9,05 cm) nižja od cestišča, široka naj bi bila 5 do 6 čevljev (cca 1,58 m). Za kupe gramoza so morali biti pripravljene primerni stranski prostori. Ob robovih cestišča so morali biti opešniki (odbojni kamni) na obeh straneh, med seboj so morali biti oddaljeni po 4 sežnje (cca 7,58 m). Na bolj nevarnih odsekih so bili lahko postavljeni bolj na gosto. Cesta je morala biti dvignjena nad teren, konveksnost cestišča je bila določena z 1/30 širine cestišča. Najprimernejši vzpon je bil 2 do 3 cole

na tekoči seženj (cca 2,5-4%). Najbolj strm vzpon pa naj bi bil 5 do 6 col na tekoči seženj (cca 6 do 8%). Taka pravila so veljala do začetka 1. svetovne vojne.<sup>18</sup>

### Odkup zemljišč

Da bi lahko razširili ceste, ki so zaradi gostega prometa postale preozke, so morali dati posestniki zemljo na razpolago. Pri tem ni bilo pomembno, ali je šlo za gradnjo nove ceste ali za gradnjo potrebnih spremljajočih naprav, kot so jarki, bankine, mitnice, mostovi, gramoznice. Za zemljo je bila določena odkupnina. Ko so merili zemljišče, ki bi prišlo v poštev za gradnjo ceste, je bilo treba vsakokrat zahtevati, da je bil poleg cestnega komisarja prisoten tudi uradnik na posestvu ter sam posestnik. Na licu mesta je bilo treba določiti najboljšo smer, ceno zemlje in sestaviti pogodbo, ki so jo morali podpisati komisar, uradnik gospostva in posestnik sam; če lastnika ni bilo, je veljal podpis prvih dveh. Cena za kvadratni seženj (3,597 m<sup>2</sup>) je bila v Notranji Avstriji 4 krajcarje, ne glede na kakovost zemljišča. Na Štajerskem je bilo treba za sadovnjake odšteti 6 krajcarjev, za polja in travnike 4 krajcarje, za gozdove in drugo posest pa 2 krajcarja za kvadratni seženj. Na Kranjskem je bila cena za vrtove in polja 10 krajcarjev, za travnike 8 krajcarjev, za gozdove, ki so pripadali hubam in za vso drugo zemljo razen občinske pa 6 krajcarjev za kvadratni seženj. Cestni komisar je imel pravico sestaviti odkupno listino. Za to pogodbo so že obstojali formularji, ki jih je bilo treba izpolnjene poslati cestni direkciji v potrditev. Od tu so formularji romali hkrati z navodilom, kje naj dobi potreben denar, nazaj h komisarju. Plačilo je bilo treba izpeljati na posestvu, kjer je moral uradnik posestva na listino vnesti tudi rešitev in posestnik potrditi prejeto plačilo.<sup>19</sup> Glede izplačil so veljale za Štajersko nekatere posebnosti. Če vrednost zemljišča ni presegala 30 gld, je bilo dovoljeno to ceno izplačati na roko lastniku zemljišča. Če pa je bila cena višja, je bilo treba vso zadevo predati deželnemu katastru, predati deželno dolžno pismo na reverz, tako da je prizadeta stranka na osnovi tega prejemale letne obresti. Podložnikom je bilo treba zagotoviti, da je bil pri plačilu manj kot 30 gld prisoten tudi cestni komisar, zato da jim uradnik po podpisu pogodbe ne bi vzel denarja nazaj.<sup>20</sup>

Ko so se po končanih francoskih vojnah začela popravila na cestah, se je oblasti zdelo primerno, da še enkrat opozori lastnike zemljišč na splošno korist. Splošni državni zakon je v 365. čl. govoril o tem, da je vsakdo dolžan odstopiti del svoje posesti, za primerno odškodnino, v splošno dobro. To določilo je prišlo v poštev pri določanju državnih ali pa okrajnih cest. Da ne bi po nepotrebnem nastajali problemi, so skušali z lastniki take posesti najprej spregovoriti v cestnem komisariatu, če je šlo za državne ceste; če pa je šlo za okrajne ceste, je bila to naloga okrajne oblasti. Šele če se na tej stopnji nikakor niso mogli dogovoriti, je imela kresija pravico določiti, da se potrebni del zemljišča odvzame v splošno korist.<sup>21</sup>

17 Isti, str. 116-123

18 GUB. fasc. 28, leto 1844

19 Schemerl, III. del, str. 351-353

20 Isti, str. 376-377

21 Gubernial Verordnung vom 16. März 1833, An die Landes-Baudirection, an die Kreisämter und an die Fiscal-Aemter

## Poškodbe cest

Slabo speljane in slabo zgrajene ceste so že tako in tako otežkočale promet, povzročale nesreče in dražile blago. Še bolj pa so ovirale promet in potovanja slabo vzdrževane ceste, tudi če so bile v osnovi dobro speljane. Velike težave za voznike so pomenili prestrmi vzponi in spusti, kjer se je enakomerna vožnja praviloma prekinila in so začeli nastajati zastoji. Te zagate so deloma reševali s priprego, vendar pa to ni bila primerna niti dokončna rešitev.<sup>22</sup> Za to, da bi lahko govorili o dobrih cestah v deželi, so morale biti dobro vzdrževane ne le komercialne ceste, za katere je skrbela država, pač pa tudi deželne ceste in poti.<sup>23</sup> Poškodbe, ki so nastajale na cestišču, pa so bile posledica:

- normalne obrabe cestišča zaradi voženj,
- časa in vremenskih razmer,
- naravnih katastrof,
- neprimerne ravnanja posestnikov, ki so mejili na cesto ali pa malomarnega ravnanja potnikov.

Prve tri vzroke so lahko odpravili z dobro gradnjo in vzdrževanjem cest, za četrti vzrok pa so morali poskrbeti dobri policijski predpisi in zakoni.<sup>24</sup>

Pri vzdrževanju novo grajene ceste je bilo treba paziti predvsem na to, da so s ceste odvajali nepotrebno vlogo. Zato je bilo potrebno poskrbeti, da je bila cesta vedno prav napeta, deževnica je morala brez ovir odtekati v odtočne jarke, ti pa so morali sprejeti vsako količino vode. Če se je na cesti zadrževala prekomerna vlaga ali je voda celo stala, se je začela razkrajati povezava med plastmi materiala, kolesa voz so lahko spravila na površje večje kamne, na cestišču so začele nastajati vse globlje kolesnice in luknje, voda pa je tako še bolj zastajala na cesti in prodirala v notranjost. Dokončno uničenje pa je na tako prizadetem cestišču prinesla zmrzal.<sup>25</sup> Takoj ko so cesto predali njenemu namenu, se je uničila zgornja plast, pri trajno suhem vremenu pa je začela propadati tudi spodnja plast kamenja. Zato je bilo v začetku potrebno več delavcev, ki so na cesti sproti popravljali nastajajoče napake. Predvsem so morali takoj zasipati kolesnice, poravnati zgornji posip po cesti, ponovno nameščati večje kamne, ki so jih izrinili vozovi. To je bilo treba popravljati tako dolgo, da se je zgornja plast sprijela, kar pa se je zgodilo navadno takrat, ko je začelo deževati in je vlažni pesek povezal kamenje. Takrat šele je nastala na cesti močna zgornja površina, ki ji lažji vozovi niso mogli do živega, težki pa so jo še utrdili. Še vedno pa je bilo potrebno sproti popravljati kolesnice. Vsa skrb pri vzdrževanju cest je morala biti usmerjena v to, da so z malimi popravili odpravili možnost velike škode. Zato je moral biti material za taka dela vedno pripravljen. Oceniti je bilo treba, kakšne zaloge materiala so potrebne za vse leto, da so jih pripravili v kupe ob cesti v enakomernih razdaljah. Velikost kupov je bila določena: 3 čevlji širine, 3 čevlji višine in 11 čevljev v dolžino (0,948 m x 0,948 m x 3,47 m). Vsaka novo zgrajena cesta, po kateri je takoj potekal večji promet, se je opazno udrla. To je bila posledica drobljenja kamenja. Prvotna napetost ceste je tako vse bolj popuščala in zato je bilo tudi odtekanje vode vse počasnejše in začenjale so se večje poškodbe. Zato je bilo nujno od časa do časa navoziti večje količine posipa, da se je ponovno ustvarila pravilna napetost ceste. Tovorni vozovi so cesto po navadi uničevali predvsem na eni strani, tako so nastajale vse globlje kolesnice, v katerih se je nabirala voda. To je bil tudi znak, da so cestarji leni,

njihovi nadzorniki pa prav tako. Da bi voznike prisilili k uporabi drugega dela ceste, so si pomagali tako, da so čez ta predel položili oviro. Vendar pa so nastajale poškodbe na bolj obremenjenih odsekih, kljub vsem ukrepom. Predno so začeli popravljati take predele, je bilo treba s ceste odstraniti blato, nato pa šele začeti s popravili in posipanjem. Če so posipali gramoz na blato, se je to le še množilo in cesta nikdar ni dobila potrebne trdnosti. Navožen gramoz je moral biti enakomeren. Ko se je na novo posipana cesta sprijela, je ostalo na površini še kamenje, ki je bilo neenakomerno veliko, nepovezano in je otežkočalo vožnjo ali po ponovno poškodovalo cesto. Tako kamenje je bilo treba pospraviti na cestni rob in ga dodati k zalogi za posipanje ali pa ga popolnoma odstraniti. Najprimernejši čas za cestna popravila je bil spomladi ali jeseni, ko je večkrat deževalo, kar je izredno pomagalo pri vezavi gramoza. Prav zato poletni meseci za taka dela niso bili primerni. Ker se v poletnem času gramoz ni sprijel, je to oviralo vožnjo tovornih voz, ki so gramoz zdrobili v pesek in prah, veter pa ga je nato raznašal po okolici. Vse napake so se pokazale šele ob deževju. Posipanje cest je bilo treba opraviti do srede maja, jeseni pa je bilo primerno začeti z delom pred septembrom. Poletna dela so bila precej dražja kot spomladanska in jesenska, delno zato, ker so imeli kmetje spomladi in jeseni več časa in so bili pripravljeni delati za primernejšo ceno, delno pa zato, ker je pri poletnem deževju prvo sonce cesto spet posušilo tako da so bili tudi manj poškodovani cestni deli v nevarnosti, da bi jih s popravili uničili. Popravljanje bi moralo biti urejeno tako, da bi spomladi popravili tiste poškodbe, ki so nastale jeseni in pozimi. Čez poletje naj bi poskrbeli, da ne bi nastajale večje poškodbe, navozili bi material za popravila in si pripravili zalogo. Jeseni je bilo treba opraviti glavna popravila. Pri posipanju in delu na cesti na sploh je bilo treba paziti na to, da je lahko voda odtekala čez bankine v obcestni jarek. Rob bankin se je navadno v dveh letih zarasel, kar je tudi oviralo odtok deževnice, zato ga je bilo treba čistiti in kositi. Prav tako so se radi zarastli tudi stranski jarki, kar je še prav posebno oviralo odtok vode, tako da je voda preveč vlažila cesto, to pa je lahko povzročilo hujše poškodbe. V hribovitem področju so morali biti cestni jarki, ki so tekli ob pobočju, in jarki, ki so bili speljani pod cesto, vedno čisti in odprti, ker je ob nalivih pridrvela s pobočja večja količina vode, ki bi lahko cesto zalila in uničila. Na možnosti naravnih nesreč (posedanje brežine in podobno) je bilo treba misliti že pri konstruiranju ceste in si zagotoviti gradnjo skozi najboljšo možno okolico. Za varnost gorskih cest je bila zelo pomembna regulacija hudournikov ali pa vsaj zmanjšanje njihovega padca. Jesen je bila za ceste te vrste najslabši letni čas. Pogost in dolgotrajen dež, megla, dolge vlažne noči, vse to je onemogočalo sušenje cest, čeprav je bilo lahko več dni ugodno vreme. Spomladi pa so suhi vetrovi pomagali pri sušenju cest. Jeseni je pihal praviloma jugovzhodnik, navadno je bilo v tem času tudi več prevozov, tako da so bile ceste zaradi vsega skupaj še bolj prizadete. To slabo stanje se je nehalo z začetkom zime, ko je zmrzal utrdila vso zemljo in jo zaščitila pred gostim prometom. Tudi snežna odeja je pomagala pri varovanju

22 Schemerl II del, str. 22

23 Isti, str. 23

24 Isti, str. 24

25 Isti, str. 27

cest, dokler se ni spomladi začel taliti led. Prve zmrzali niso pomenile nobene resne ovire za promet in tudi ne škode za ceste. Problem pa so postale kolesnice, ki so se pojavljale ob otoplitvah, le-te je bilo treba takoj poravnati. Sneg je lahko povzročal na cestah hude ovire, posebno če ga je nanašal veter, tako da so nastajali zameti. Ceste so morale biti tako očiščene, da sta se dva voza lahko srečala brez težav. Nato pa je bilo treba sneg postopoma odstraniti in ga spraviti preko obcestnih jarkov. Treba je bilo skrbeti, da so bili obcestni jarki vedno očiščeni, da niso zaledeneli, sicer se je lahko zgodilo, da so se poplave iz bližnje okolice razlezele tudi na ceste. Zaradi sprememb temperature so pozimi nastajale na cestah razne poškodbe, predvsem luknje in vdori, ki pa jih cestarji niso smeli mašiti s snegom. Že pri gradnji je bilo treba upoštevati zimске razmere in poskrbeti, da so bile ceste višje od horizonta okoli ležečih polj, cestno osebje pa je moralo poskrbeti za to, da ob cestah niso postavljali pregraj, ograd in podobnih ovir, ki bi zadrževale sneg.

Poškodbe na cestah je povzročala tudi kakovost voz. Ceste niso mogle dolgo zdržati pritiska, ki so ga povzročali vozovi, ki so imeli kolesa široka le tri cole (7,8 cm). Za ohranitev cestišča bi bilo zelo potrebno, da bi se tudi pri nas uveljavila širša kolesa, vsaj po 12 col (30 cm) za težke tovarne vozove, običajna širina pa je bila 6 col (cca 15 cm). Oblasti so se škodljivih učinkov preozkih koles na tovornih vozovih zelo dobro zavedale, prevoznikom pa to očitno ni seglo do srca, čeprav so jih oblasti skušale pridobiti z raznimi ugodnostmi. V letu 1819 so npr. vozovi, ki so imeli kolesa široka vsaj 6 col, plačevali pol manj carine, kot vozovi z ožjimi kolesi.<sup>26</sup> Ta olajšava je veljala tudi v naslednjem desetletju na konstrukcijskih mitnicah,<sup>27</sup> na mostnih mitnicah,<sup>28</sup> kjer pa so leta 1825 to ugodnost ukinitili, tako da je veljala le še za ceste<sup>29</sup> ter private mostne mitnice.<sup>30</sup> Za ohranitev cest so bile pomembne tudi t.i. "poletne poti". To so bile stranske poti ob nadelani cesti, po katerih se je dalo voziti ob sušnih letnih časih, da so očuvali cestišče prave ceste, ki so jo uporabljali ob mokrem in vlažnem vremenu, ko stranska pot ni več zdržala teže voz. Te stranske poti so bile nekoliko prirejene poljske poti ali pa popolnoma umetno narejene poletne poti. Kjer je šla taka pot čez glavno pot, je bilo treba poskrbeti za solidne mostičke čez cestne jarke, druge obdelave pa letne poti niso potrebovale, le od časa do časa je cestar odstranil kolesnice, ki so nastale. Umetne poletne ceste so lahko potekale ob obeh straneh glavne ceste, varneje pa je bilo, če so bile od nje povsem ločene. V nižinskih predelih so bile zelo koristne, v hribovitem področju pa so bile popolnoma neprimerne.

Tlakovane ceste na deželi in v mestih so zahtevale še posebno skrb. Tlak je bilo treba zelo skrbno vzdrževati, kajti če je prodrla v tlak vlaga, se je le-ta zlomil, voda je vdrla v razpoke in razmere so se še poslabšale. Cesto so poškodovali tudi zemljiški posestniki, ki so imeli svojo posest tik ob njej. Zelo radi so orali čisto do jarkov in prišli zato s plugom in konji na cesto. Tak način oranja je bil z zakonom prepovedan, ker so nanegli precej zemlje v jarek in na cesto. Tudi lastniki travnikov in livad so si prizadevali speljati vodo s svoje posesti v cestne jarke, pri tem pa so jih zasipali s peskom, prstjo in rastlinjem. Jarki niso bili le preobremenjeni z vodo, pač pa še z vso to navlako. Poleg tega so lastniki zelo radi ograjevali svojo posest, ograje pa so postavljali na sam cestni rob, s tem so ovirali odtok vode, pozimi povzročali zamete, ovirali normalno sušenje ceste in posegali na

zemljišče, ki je bilo državna last. Sajenje dreves ob cestnem robu, gradnja hiš čisto ob robu, prelaganje cestnih jarkov, napeljevanje vseh mogočih odtokov v cestne jarke je bilo možno tam, kjer cestno osebje ni bilo dovolj budno, kajti vse to je bilo z zakonom prepovedano.<sup>31</sup>

Gorske ceste, ki so bile tako strme, da so lahko po njih vozili vozovi le z zavrtimi kolesi, so bile izpostavljene še večjim poškodbam, če vozniki pri zaviranju niso uporabljali cokle. Cestišče in kanali so bili zdrsanji in voda je lahko brez težav prodirala v cesto.<sup>32</sup>

Še posebno pa so ceste uničevali preobloženi vozovi. V vseh deželah monarhije je bil sicer v veljavi zakon, ki je prepovedoval nalagati več kot 60 centov (3360 kg), vendar pa vozniki tega niso upoštevali. Vozovi so bili naloženi tudi s 100 centi (5600 kg), pri tem pa so imeli kolesa široka le 3 cole (7,8 cm).<sup>33</sup>

### Cestno osebje

Cestno osebje je imelo natančno določeno področje svojega dela, za katerega je bilo tudi odgovorno. Med cestno osebje so spadali: cestarji, cestni mojstri, cestni komisarji. Kakšne so bile dolžnosti vseh teh, je bilo odvisno od tega, kakšne vrste je bila cesta, kako je bila urejena in kako je bila speljana. V Avstriji je pripadalo cestarju približno 2000 sežnjev (3792 m) ceste, na 2-3 milje (15,17 km-22,75 km) naj bi bil nastavljen en cestni mojster, distriktni cestni komisar pa naj bi imel podrejene štiri cestne mojstre. Moral bi nadzorovati tudi stranske ceste, ne le glavnih. Cestarji so morali stanovati v lastni hiši približno na polovici svoje postaje. Niso smeli biti odvisni od domačega prebivalstva in njegovega izsiljevanja. Vsak cestar, cestni mojster in tudi komisar je bil odgovoren za prejeta orodja in za ves material. Komisar je bil odgovoren cestni direkciji, cestni mojster cestnemu komisarju, cestar pa cestnemu mojstru. O orodju in materialu je moral cestni komisar voditi dnevnik, iz katerega so lahko na cestni direkciji izračunali porabo materiala. Uradniki, ki so imeli opravka z delavci, ki so pripravljali in podpisovali dokumente, niso smeli imeti opravka z denarjem. Uradniki, ki so bili zadolženi za plačevanje, so morali opravljati le ta posel.

Cestna direkcija je bila odgovorna za pravilno porabo denarja, kajti od njenega znanja in sposobnosti je bilo odvisno, kako se bo denar porabil. Komisarji niso razpolagali z denarjem, pač pa so pošiljali direkciji svoja poročila in ta je potem določala račune za vsakega komisarja. Pri njej je bil za vsakega komisarja materialni in denarni račun. Tudi ona je polagala račune o svojem delu. Pomembna dejavnost cestne direkcije je bilo izdelovanje cestnih kart, ki pa naj ne bi zajemale le glavnih, pač pa tudi stranske ceste in medsebojne povezave.<sup>34</sup>

26 Hofkanzlei Decret vom 7. Jänner 1819

27 Hofkammerdecret vom 26. März 1822

28 Gubernial Umlaufschreiben vom 14. Juny 1822

29 Hofkammerdecret vom 17. August 1825

30 Hofkanzlei Decret vom 18. December 1828

31 Schemerl, III. del, str. 28-77

32 Isti, str. 120

33 Isti, str. 120-121

34 Isti, str. 129, 130-169, 185



V letu 1821 je cesar določil osebje v gradbeni direkciji v Ilirskem guberniju. V sami direkciji so bili: direktor, adjunkt, inženir, risar, dva praktikanta, računovodja, protokolista, dva pisarniška uradnika in sluga. Na kresiji so bili zaposleni štirje inženirji. Pri vodnih gradnjah so bili poleg že omenjenih inženirjev zaposleni še trije asistenti, en mojster za nasipe in brežine ter štiri delovodje. Pri cestnih gradnjah pa je bilo zaposlenih 6 cestnih komisarjev, 24 cestnih asistentov in 27 cestarjev. Država je prevzela stroške za celotno gradbeno osebje na Kranjskem in v beljaški kresiji. Izjema so bili le ljudje, ki so bili zaposleni pri plovbi na Savi, ti so spadali pod navigacijski sklad.

Čeprav so bili cestarji plačani na mesec, so njihovo plačo obračunavali dnevno, pri tem je oblast skrbela, da je bil cestar najboljše plačan dninar na svojem področju. Od njegove plače so morali odšteti nedelje, praznike in obrabo orodja, ki ni bilo njegova last.<sup>35</sup> Vse pogosteje se je dogajalo, da cestarji zaradi starosti niso več zmogli svojega dela opravljati tako, kot je bilo treba. To se je dogajalo zato, ker pri najemanju oblasti niso dovolj pazile na njihovo fizično stanje. Vlada je zato sklenila poostriži odgovornost pri sprejemaju cestarjev. Sprejemali so le take ljudi, ki so bili sposobni za fizično delo in niso bili starejši od petdeset let.<sup>36</sup>

V letu 1826 je cesar določil plačo cestnim uslužbencem v celovški kresiji, in sicer za dva cestna komisarja - enemu 700 gld, drugemu 600 gld plače, za sedem cestnih mojstrov - štirim po 350 gld in trem po 300 gld. Potni stroški za cestne komisarje so bili 27 gld za miljo, pisarniški pavšal pa je bil 6 gld. Cestnim mojstrom je bil določen letni pavšal za hrano 24 gld. Ista višina plačil je veljala tudi za cestne uradnike na Kranjskem in v beljaški kresiji.<sup>37</sup>

Ob sprejemanju novih cestnih uslužbencev je bilo treba poslej izpolniti formular, ki je imel naslednje postavke: ime in značaj, država in kraj rojstva, starost, stan, veroizpoved, študij, znanje jezikov, dosedanje delo, službena leta v celoti, sposobnosti, spremembe, moralnost in opombe.<sup>38</sup>

Pri cestnem delu je bilo potrebno stalno nadzorstvo, vsi so se morali zavedati, da lahko pride nadzornik kadarkoli.<sup>39</sup>

### Dolžnosti cestnega komisarja

Cestni komisar je bil na svojem področju odgovoren za vse, kar je bilo v zvezi z gradnjo in vzdrževanjem cest. Cestni direkciji je odgovarjal za delo cestnega mojstra in cestarjev. Nanj se je moralo s svojimi poročili, pritožbami in zahtevami obračati cestno osebje njegovega področja. Delo je moralo biti pripravljeno tako, da so delavci lahko nadzorniku vedno pokazali, kaj so naredili. Ker so morala glavna dela na vsakem odseku potekati vsaj na dveh mestih hkrati, je nekatera vodil neposredno cestni mojster, druga pa za določen čas najeti nadzornik, a cestni komisarja se je moral pri svojem obhodu natančno pozanimati o delu enega in drugega, pregledati tudi papirje ali pa rovaše. Goljufije so bile možne predvsem pri vožnjah. Če je opazil razlike, je moral takoj začeti s preiskavo. Če je obstojal utemeljen sum, je morala osumljena oseba prenehati z delom, dokler preiskava ni bila končana, zadevo pa je bilo treba prijaviti tudi direkciji. Cestni komisar je tedensko dobival poročila od svojega cestnega mojstra, kjer je moralo biti navedeno število delavcev na vsakem odseku, v kamnolomu, število voženj, količina materiala, tako odpeljanega kot tudi porabljenega, naveden

je moral biti vsak odsek, ki so ga popravili ali kakorkoli uredili, navedeni so morali biti tedenski zneski po zaključenih dnevnikih listah. Na osnovi vsega tega je lahko cestni komisar sestavil svoja poročila o delu na cesti, ki mu je bila dodeljena. Vsak cestni komisar je moral imeti tudi zemljevid o delu ceste, ki mu je bil zaupan in seznam inventarja, ki ga je prevzel hkrati s cestnim odsekom ali pa mu je bil predan ob njegovem nastopu. Na zemljevidu je moralo biti opisano stanje cest glede na razmere, položaj, konveksnost, naštetih so morali biti vsi stranski jarki, prehodi, mostovi, odvodni kanali, vsi kamnolomi in peskokopi, njihova kvaliteta, izdatnost, nivo naseljene okolice z vsem, kar pripomore k razjasnitvi o stanju cest z natančnim profilom, tlorisom in prerezom posameznih objektov, kot so mostovi, kanali, obrambni in podporni zidovi, vodne naprave, stanovanjska poslopja za cestarje in mitničarje. Vse to je bilo treba tudi primerno opisati. Na svojih potovanjih je moral opozoriti na ovire, na vsa možna popravila, razširitve ozkih mest, odvajanje vode, na čiščenje snega, skratka na vse kar koli bi lahko izboljšalo razmere na cesti. Ti izboljševalni predlogi so prihajali vsako leto in se vključevali v načrte.

Cestni komisar pa ni bil odgovoren za to, če so se cestni uradniki ukvarjali tudi s plačevanjem in poračunavanjem, moral pa je zato toliko bolj skrbno nadzorovati pravilnost izplačil ter paziti na to, da je vsak, ki je kar koli delal na cesti, naredil to po predpisih in v času, ki je bil za to določen. Zato je oblast želela, da cestni uradniki nimajo opravka z denarnimi zadevami in poračuni. Cestni komisar je moral preračunati denarni znesek plačilnih list ali pobotnih dokumentov in izdati uradnikom potrdilo o vsej vsebini dokumenta, kjer je bilo navedeno število vseh dokumentov in vsakega posamezno. Uradnik mu je za to dal potrdilo. S to pobotnico je lahko uradnik, ki je bil zadolžen za plačevanje, kril predujem ali pa znesek in dokazal, da je plačal delavca iz službenega denarja. Komisar je s tem pokril svoj dnevnik, ki ga je vodil tako, kot bi zares plačal in o tem mesečno poročal direkciji. Vendar pa je moral sam urejati delavske listine, o svojih poteh je moral imeti preverjene podatke.

Cestni komisar je moral skrbeti za to, da je imel cestni mojster natančen popis vsega orodja, ki je bilo na njegovi postaji, da je vodil tudi dnevnik o vsem porabljenem materialu in rekvizitih. Komisar je moral v svojem distriktu vedno vedeti za vse delavske plače, za vse dninarje, za vse izdatke kakršne koli vrste. Cestnemu mojstru tu ni smel priznati samostojnosti. Cestni komisar je moral sprejemati pogodbe, urejati dela, pri važnih odločitvah pa je moral imeti podporo višjega organa. O tem je moral o pravem času dati primerno poročilo direkciji ter počakati na njeno privoljenje. Na vsak način pa je moral skrbeti, da delo, ki je bilo omenjeno v pogodbi, ni prekoračilo vsote, ki jo je določil preliminarni sistem. Naročila direkcije je bilo treba natančno izpolnjevati. Nikakor ni smel odstopati pri cenah, kadar so delali najeti delavci ali delavci na akord. Prav tako ni smel odstopati od predvidenega načrta in pri gradnji spreminjati načrte brez

35 Hofkanzleydecret vom 31. May 1821, Gubernial-Verfügung vom 23. Juny 1821

36 Hofkanzleydecret vom 27. December 1823, Gubernial-Verordnung vom 15. Jänner 1824, An die Landes-Baudirection

37 Hofkanzlei-Verordnung vom 15. April 1826, Gubernial-Kundmachung vom 6. Mai 1826

38 GUB. fasc. 28, leto 1829/30

39 Schemerl, III. del, str. 181-183

dovoljenja. Za vse take spremembe je moral imeti dovoljenje direkcije.

Izven delovnega časa je moral komisar prepotovati svoje ceste in se prepričati o njihovem stanju, o pridnosti delavcev, cestnih mojstrov in cestarjev. Prizadevati si je moral, da bi pritegnil vse, kar bi lahko koristilo dobremu stanju cest. Sama potovanja so bila brez pomena, če niso bila povezana z določenimi naročili, zahtevami in predlogi za čim boljšo urejenost in opremljenost cest. Komisar je moral na takem potovanju pri manjših napakah takoj pomagati, pri večjih pa je prijavil napake na višje mesto. Vse, ki so mu bili podrejeni, pa je moral pritegniti k delu, da bi se stanje na cestah čim prej uredilo. O svojem delu je moral voditi delovodnik od dneva do dneva ter dnevnik o vseh dogodkih, ukazih, potovanjih in o tem, kaj se mu je tu zgodilo, skratka o vsem, kar bi mu v službenem pogledu koristilo.

Spomočjo tako zbranih podatkov je dobila direkcija natančno sliko o dogajanju in o komisarjevem delu. Sprejeta pisna naročila je moral hraniti kot je bil običaj, vsakemu naročilu je moral priložiti tudi koncept. Prav tako je moral hraniti kopije poročil in izdelkov.

Neprimerne in nesposobne cestarje je moral takoj prijaviti direkciji in zahtevati boljše nadomestilo. Cestne mojstre, ki niso obvladali svojega dela, je bilo treba najprej opozoriti in če je opozorilo ostalo brez odmeva, jih je bilo treba prijaviti direkciji. Najmanjšo poverbo ali pa dogovarjanje z delavci in pogodbeniki je bilo treba takoj prijaviti, prej pa je bila potrebna natančna preiskava. Cestnega komisarja je nadzorovala direkcija. Pri dokazanih prekrških ali pa nepopoljšljivi lenobi ga je direkcija zamenjala.

Cestni komisar je moral skrbeti za to, da niti cestni mojster niti cestar nista imela konj za pripreganje pri prevozu cestnega materiala. Tega cestna direkcija na noben način ni trpela, kajti od nekoga, ki je moral nadzorovati plačevanje voznin in samo delo voznikov, ni bilo mogoče pričakovati, da bo enako strog do sebe in lastnega dela. Iz istih razlogov tudi cestni komisar ni smel imeti konj. Cestni komisar se brez dovoljenja direkcije ni smel oddaljiti od svojega distrikta, prav tako tudi cestni mojster in cestar ne brez dovoljenja cestnega komisarja. Komisar je moral skrbeti za to, da so bile v kamnolomu in peskokopu vedno take razmere, da so lahko del materiala vozili na cesto, del pa v kupe. Razvažanje je moralo biti vedno na akord. Razbijanje kamnov, kjer niso pridobivali gramoza, je bilo treba določiti na sežnje in ne na akord. Vedno pa je bilo treba paziti na to, da so obračunavali najnižjo ceno. Večje pogodbe, kjer je bil tudi predujem, pa je sklepala direkcija.

Cestni komisar je nadzoroval tudi mostove na svojem področju in skrbel, da je bilo vedno dovolj lesa na razpolago. Pri večjih mostovih je bil določen poseben prostor za les, kjer so bili spravljeni posamezni deli in potrebne priprave za takojšnje popravilo mostu. Prav tako je moral pregledovati zidove in druge stavbe, morebitne poškodbe je bilo treba popraviti takoj. Če je bil zaradi naravne nesreče ogrožen promet po cesti, je bilo treba poklicati na pomoč tudi sosednjega cestnega mojstra in cesto ponovno spraviti v red, če ni šlo drugače tudi z zasilnimi mostovi. Lahko so uporabili ves material, ki je bil na razpolago.

Pozimi je moral komisar poskrbeti, da je bil očiščen dovolj širok prehod - to je bila stvar občine ali pa najetih delavcev. Ob začetku zime se je bilo treba obrniti na kresijo, da je zadolžila občine za to delo, ki so ga morale potem tudi

opraviti. Če so se obirale pri delu, je lahko cestni komisar naročil dninarje, račun pa poslal direkciji, ta pa nazaj na kresijo, ki je nato obračunala z občino.

Cestni komisar je moral tudi paziti, da so se ravnali po cestnem redu, vsak cestni mojster je moral imeti vsaj en izvod cestnega reda, cestarje pa je bilo treba opozoriti na tisto, kar je pisalo v cestnem redu o cestarjih.

Tiskane formularje, tedenske liste in podobno je moral cestni komisar od časa do časa poslati na direkcijo, da je ta bila na tekočem s spremembami. Za dobro stanje cest je bil seveda potreben tudi material, zato je moral cestni mojster poskrbeti za to, da ga je bilo vedno dovolj na zalogi. Kupi zaloge so morali vsebovati pol sežnja gramoza. Te kupe so preračunavali glede na vrsto ceste. Kupi so morali biti vedno poravnani. Material je moral biti dober. Glede medsebojne oddaljenosti gramoznih kupov ni bilo natančnega pravila, to je bilo prepuščeno odločitvi direkcije, ki se je ozirala na lokalne razmere. Če je bila cesta izročena komisarju v dobrem stanju, je morala taka tudi ostati, slabe odseke pa je bilo treba izboljšati. Vse kar je bilo zgrajeno na novo ali pa spremenjeno, je moralo biti natančno opisano in narisano na načrtih. Načrti so morali biti narejeni v dvojniku, en izvod je bilo treba poslati direkciji, drugega pa je obdržal cestni komisar in ga izročil svojemu nasledniku, da se je lahko ta popolnoma seznanil z vsem, kar je moral vedeti. Vsak komisar je moral imeti zemljevid svojega predela, kjer so bili označeni vsi predmeti, vsa področja in objekti, ki so bili pomembni za cesto, vsi kamnolomi, peskokopi, njihova velikost in bogastvo. Treba je bilo opisati tudi nivo vsakega cestnega odseka.

Pri letnih dokladah za cestne izboljšave cestnemu komisarju nikakor niso dovolili, da bi se izognil sklepom preliminarne sistema. Če se je zgodilo, da so bili potrebni večji izdatki, je bilo to treba naznaniti in o vsem predložiti posebne načrte in si pridobiti privoljenje. Pri svojem delu se je moral cestni komisar naslanjati na manipulacijske in delavske predpise. O tem je moral poučiti tudi cestnega mojstra in cestarje. Dolžnosti in pravice cestnega komisarja so bile tako velike, da je bilo treba dobro premisliti, koga so imenovali na to mesto. Predvsem pa cestni komisar ni smel biti odvisen od strokovnega znanja cestnega mojstra, poznati je moral tudi praktični del cestne gradnje.<sup>40</sup>

### Dolžnosti cestnega mojstra

Cestni mojster je bil vmesna stopnja oblasti med cestnim komisarjem in cestarjem. Za svoje delo je bil odgovoren cestnemu komisarju, cestarjem pa je odredil delo in jih pri tem tudi nadzoroval. Določal je vsa dela na svojem področju, ki pa je bilo manjše od področja, ki ga je nadzoroval komisar. Nadzoroval je tudi to, kar je bilo zaukazano delati cestarjem in njihovim pomočnikom. Na cestah z gostim prometom je navadno nadzoroval dve milj (15,17 km) dolg odsek. Njegova glavna naloga pa je bila, da je bil tak odsek vedno dobro vzdrževan. Odgovarjal je tudi za vsa spremljevalna gradbena dela: mostove, kanale, podporne zidove, stranske zidove ter na splošno za dobro stanje vse ceste. Če so spreminjali ali popravljali ta ali oni objekt, je bil tudi za to odgovoren kot

40 Isti, str. 226-250

delovodja. Zato je bilo za cestne mojstre treba izbirati take ljudi, ki so obvladali mersko spretnost, gradbeništvo, ki so bili delavni in predani svojemu poklicu ter poleg tega še moralno neoporečni. To je bilo treba še toliko bolj upoštevati, ker so cestni mojstri praviloma napredovali v cestne komisarje in od tu naprej šli v cestno direkcijo. Dolžnosti in delovne obveznosti so zahtevale krepke ljudi, ki jih nobeno vreme in noben letni čas nista ovirala in jim tudi nobena pot ni bila pretežka in nobeno delo prenaporno. Cestni mojster je moral svoj del ceste vedno nadzorovati, da so bili cestarji vedno dejavni. Vpisati je moral vse delavce in voditi tedensko listo o tem. O številu delavcev in njihovem razpoloženju je moral biti vedno obveščen. Da so bile denarne zadeve vedno v redu opravljene, je moral cestni mojster v svojem okraju pripraviti dnevne in tedenske liste in te oddati vsako soboto. Če so bila delovišča blizu skupaj, jih je lahko obiskoval vsak dan med glavnim delom. Če so bila bolj oddaljena, jim je moral dodeliti še nadzornika, tako da je vsak nadzoroval delovišče neposredno. Majhna dela je lahko dajal v dnino, obvladati je moral različne cene, delavce je moral primerno nastaviti in zaposliti. Prav tako je tudi pazil na vse, kar je spadalo pod cestarjev nadzor. Cestni mojster je bil odgovoren za cestarje. Njegova dolžnost je bila, da je vsakega cestarja, ki ni izpolnjeval svojih dolžnosti, naznanil cestnemu komisarju in svetoval njegov odpust. Kot komisar je moral tudi on poznati vse peskokope in kamnolome. Iskati je moral tudi nove, vse čim bližje delu. Nadzoroval je delo v kamnolomih in peskokopih, pazil, da je bilo vedno dovolj prostora za vozove in da so material brez težav nalagali nanje. Posebno je bilo treba paziti na kvaliteto materiala, ki je moral biti skrbno izbran, gramoz je moral priti na cesto čim bolj čist, brez različnih primesi in drobcev. Poravnavanje kamenja v sežnje je bilo treba opraviti na cesti in ne v kamnolomu (razen če delavci, ki so drobili kamenje, niso mogli čakati). Da je bil možen nadzor nad kamenjem, je bilo treba izbrati ravna tla, za vsak kup je moralo biti dno dolgo 12 čevljev (3,39 m) in široko 6 čevljev (1,89 m). Koti so morali biti pravokotni, na ta prostor je bilo treba naložiti kamenje čim bolj tesno 3 čevlje (0,94 m) v višino. Kamenje so posuli z nekaj apna, da ga ne bi kradli ljudje, ki so se pojavljali na cesti ali pa da ga ne bi vozniki prepeljali kam drugam. Gramoz je bilo treba pripeljati v pravilno izmerjeni "trugi", ki je držala 16 kubičnih čevljev (0,50 m<sup>3</sup>) in je morala biti polno naložena, drugače so tovor odklonili. Cena za en tovor (eno trugo) je bila odvisna od oddaljenosti in od dneve za voznike. Cestni mojster se je moral o vsem posvetovati s komisarjem in šele nato je lahko uveljavil svoje mnenje. S tovari peska so se večkrat dogajale razne nepravilnosti, lahko je bil slabo naložen ali pa ni ustrezal dogovorjenim dimenzijam. Cestni mojster je moral skrbeti za to, da so bile 16-čevljske truge polne in naložene s kupom, vse pomanjkljive pa je moral poslati nazaj. Posipanje cest ni bilo nikoli izvedeno na akord po določeni višini in dolžini, glede na vsebino, ki se je izračunala po številu trug, ker so bile tu zelo velike možnosti goljufij. Bolj varno je bilo, da se je material, ki je bil narejen po dogovoru in ki ga ni bilo mogoče takoj odpeljati, obračunal po masi materiala in se je odvoz določil na tej osnovi. Najbolj varno pa je bilo, da so ta material prevzemali na cesti iz pristnih trug ali pa iz hišic za shranjevanje gramoz. Brez dovoljenja cestnega komisarja se cestni mojster ni smel oddaljiti od svojega cestnega odseka. Stanovati je moral, če se je le dalo,

na polovici svojega odseka in na njegovem prebivališču je morala biti pritrjena tabla z napisom: stanovanje c.kr. cestnega mojstra.

Cestni mojster je moral tudi skrbno zbirati vse pisne zahteve in poročila. Vse akte je moral imeti urejene in vedno so morali biti dostopni naslednikom. Ena od važnejših nalog cestnega mojstra je bila tudi ta, da je cestarjem natančno pojasnil vse njihove dolžnosti, jih seznanil s sredstvi in načini, kako lahko dobro vzdržujejo cesto, ter jim razložil osnovne pojme o velikosti in vsebini truge. Spodbujati jih je moral k pridnosti in prizadevnosti. Prizadevati si je tudi moral, da bi vse, kar je naredil na cesti, prišlo v obračun, da bi bila dela pravilno ocenjena in plačana po lokalni ceni. Za vsako preokračenje je dobil strog ukor, razen v nepredvidenih primerih, ki pa jih je moral takoj javiti cestnemu komisarju. Cestni mojster je moral torej skrbeti za to, kar mu je naložil cestni komisar, poleg tega pa se je moral pri cestni gradnji držati tudi tega, kar je od njega zahtevala znanost o cestnih gradnjah.<sup>41</sup>

### Dolžnosti cestarjev

Dobro stanje cest je bilo v veliki meri odvisno od dejavnosti in pridnosti cestarjev. Posebno težko je bilo na cesti v času večjega deževja, zato je bilo treba za cestarje najemati mlade in močne ljudi, ki so lahko vzdržali tako naporno službo. V vseh pogledih so bili neposredno podrejeni cestnemu mojstru. Razdalja 2000 sežnjev (3792 m) je bila na cestah, kjer je bil gost promet, največja razdalja, ki jo je lahko vzdrževal posamezen cestar. Moral je biti ves čas na cesti. Poleg neposrednega dela na cesti je moral skrbeti za to, da so se ljudje držali cestno-prometnih predpisov, da v stranskih jarkih niso pasli živine, da bankine niso bile porušene, da so bili miljniki in smerne ograje prav postavljeni, da iz hiš, ki stojijo ob cesti, niso metali smeti na cesto, da se niso ob cesti kopičile stvari, ki niso sodile tja. Cestar je moral svoj odsek ceste pregledati večkrat tedensko. Pregledovati je moral tudi vse mostove, prehode, kanale in kar je še sodilo k cesti. Če je odkril manjšo poškodbo, jo je moral popraviti takoj, drugače pa je moral javiti cestnemu mojstru. Cestarjeva hiša je morala stati sredi odseka, ki mu je pripadal, na hiši je morala biti tabla s cesarskim orlom in napisom c.kr. cestarsko stanovanje, tako, da je lahko vsak potnik vedel, kam se mora obrniti v nujnih primerih.

Običajna dela, ki jih je opravljal cestar sam, so bila:

1. Poravnavanje kolesnic, ki so jih v cestišče skopali vozovi. Kolesnic, ki niso bile globlje od 3-4 col (7,5-10 cm) se ni smelo zasipati z gramozom, ker se ta ni sprijel s cestiščem in je bilo delo brez haska, pač pa je bilo treba take kolesnice poravnati.
2. Odvajanje deževnice s ceste je bilo drugo zelo pomembno cestarsko delo. Zato naj bi cestarji vedno nosili s seboj motiko in macolo. Tako bi lahko sproti čistili odtočne kanale, zasipavali kolesnice in razbijali prevelike kamne.
3. Pri poravnavanju poglobitev, ki so nastajale zaradi večjega deževja, je bilo treba včasih navoziti nekoliko večje količine peska, da je dobila cesta ponovno primerno konveksno obliko. Tako posipanje ni smelo nikoli biti narejeno preplitvo,

<sup>41</sup> Isti, str. 210-225

pač pa vsaj v višini 4 col (10 cm), drugače se material ni povezal med seboj in gramoz je letel okrog po cestišču.

4. Stranski jarki so morali biti vedno čisti in odprti, da je lahko voda odtekala brez težav, posebno je bilo treba paziti na to v goratih predelih. Cesta je morala ohraniti komaj opazno konveksnost, sicer je tekla voda ob cesti in ovirala izogibanje. Da so ostali kanali v suhem letnem času v dobrem stanju, jih je bilo treba polivati z vodo.

5. Pozimi je moral cestar vedno čistiti sneg s ceste. Skrbeti je moral za zamrznjene prečne kanale, ki so odvajali vodo, ki je prihaja s hriba; poskrbeti je moral, da se sneg ni kopičil na in ob cesti, to pa se je dogajalo, če so bili preblizu ceste razni plotovi, ograje in ograde. Če je bilo snega več, je moral župan urediti čiščenje. Če so spravljali sneg strans posebnimi stroji, je moral cestar paziti na to, da je bila priprava primerno uporabljena.

Če je nastopila zmrzal prej, predno je bila cesta primerno pripravljena, so pomenile zmrznjene kolesnice precejšnjo težavo za vozove. Cestar je moral ob pomoči večjega števila delavcev te robove odbiti in jih pospraviti na rob ceste; če so bili iz gramoz in peska, so jih lahko ob prvi otoplitvi ponovno uporabili, če pa je to bilo le zmrznjeno blato, so ga zavrgli.

Ob suhem vremenu, ko se je na cesti nabiral prah, ki se je ob dežju spremenil v blato, je moral cestar sam ali pa s pomočniki (z dovoljenjem cestnega mojstra) na področju, kjer je bilo popravilo nujno potrebno, odstraniti prah s ceste tako, da ob nadaljnjem dežju na takem odseku ne bi bilo toliko blata. Nato je bilo treba nasuti gramoz na trdno podlago. Presuha letna obdobja so bila za ceste komaj znosna; ker je popustila vezava med materialom, je postala cestna površina ranljiva, gramoz se je drobil v prah in na dan so začeli prihajati osnovni kamni. Kjer je bilo le mogoče, je bilo priporočljivo v takem času cesto zalivati. Prah, ki so ga cestarji postrgali s ceste, so lahko vrgli čez cestni jarek, blata pa niso smeli kopičiti ob cestnem robu, pač pa ga je bilo treba spraviti čim dlje stran. Lahko so ga uporabljali za razširitev bankin, za osnovo mesta, kjer so spravljali na kup gramoz. Včasih so ga uporabljali tudi za poravnavanje letnih poti ter za povišanje nižjih delov ceste, če je tako zahteval cestni mojster. V sušnem obdobju so vedno ležali na cesti posamezni kamni, tudi če se je material v glavnem sprjel, to pa je seveda oviralo vožnjo. Cestarji so morali te kamne odstranjevati in spravljeni na rob ceste. Če je zmanjkalo gramoz, je moral cestar preskrbeti kamenje, ki ga je potem razbijal v gramoz. Sam je moral skrbeti za to, da je vedno imel na voljo dovolj materiala za delo na cesti. Prav tako je moral imeti vsak cestar zase in za svoje pomočnike dovolj orodja. Za to orodje je bil odgovoren, nikomur ga ni smel dajati, prodati ali posoditi. Manjše okvare na orodju je moral popravljati sam. Če je bilo v času glavnih del na cesti treba opraviti tudi večja popravila, je imel pravico najeti delavce. Moral je popisati vse te ljudi; če je bil nepismen, je moral za vsakega posebej pripraviti rovaš, za voznike je bilo treba pripraviti dvojne rovaše. Enega je imel cestar, drugega pa voznik, morala sta se ujemati. Te rovaše je cestar tedensko zbiral, vsak sveženj je zaznamoval s tednom in objektom, h kateremu je sodil; hraniti jih je moral, dokler ni bilo delo na cesti končano. To je bila osnova za cestnega mojstra, ko je prišel nadzorovat. Če je bil cestar pismen, je moral popisati delavce: kraj bivanja, deželna gosposka, vrsta dela, število opravljenih voženj ali drugega dela. Dninarje je bilo treba tedensko

sumarično vpisati v liste. Cestar je moral poznati dnevne cene dninarjev, ki jih je moral upoštevati, da je lahko ob slučajnem prihodu komisarja odgovarjal. Če so že porabili material, ki je bil pripravljen v skladišču, je bilo treba najprej napolniti skladišče. Pri voznjah je morala voznike nadzirati vedno ista oseba in zvečer vse preveriti z rovaši, da so bile tako onemogočene vožnje drugam. Cestar je moral vse to nadzorovati, liste dopolnjevati in potrditi s svojim podpisom. Vsakemu delavcu je bilo treba v prisotnosti cestnega mojstra in cestarja izplačati plačilo za toliko dni, kot je bilo označeno na listu. Po končanem izplačevanju se je moral uradnik, ki je izplačeval, podpisati na list in pripisati " - gld, kr, pred menoj izplačano xy". Cestni mojster je moral isto potrditi s pristavkom: "V moji prisotnosti izplačano xy, cestni mojster". Noben delavec, noben prevoznik, ki ni prišel sam po denar, ga ni mogel dobiti. Če dninar ali voznik ni mogel priti po denar na plačilni dan sam, je bilo treba ob njegovem imenu napisati "odsoten". Cestni mojster je imel kopijo te listine in je dninarjem ali voznikom obračunal na naslednji plačilni dan.

En sam cestar ni mogel primerno vzdrževati 2000 sežnjev ceste, zato so cestne oblasti priporočale, da so mu od časa do časa dodelili za pomoč dva ali tri, lahko tudi več pomočnikov ali dninarjev, posebno ob večjem deževju, ko je bilo treba odstranjevati kolesnice, luknje in sploh vzdrževati cesto v dobrem stanju. Posipanju ceste naj bi se bili izogibali v sušnem času, če je to le bilo mogoče. Spomladi, ko je bilo vreme vlažnejše in še ni bilo hude vročine, ki bi preprečevala povezovanje materiala, je bilo izravnavanje in posipanje najnižjih delov učinkovito, zlasti kadar je šlo za odvodnjavanje in ohranjanje konveksnosti ceste. Na jesen pa se je bilo treba lotiti pravih del, ker je to bil čas, ko je šlo najmanj materiala v izgubo in se je tudi dobro vezal med seboj. Poleti niso bile ceste nikoli izpostavljene trajnejši vlagi in so se ob vsakem deževju hitro posušile, zato je bilo v tem času vsako posipanje z gramozom prej škodljivo kot koristno. Večje luknje in kolesnice je bilo treba le toliko zasuti, da voda ne bi uničevala konveksnosti ceste.

Cestar se je moral z orodjem, ki ga je imel na razpolago, sam znati, kako in kaj bo delal na cesti in ob njej. Manjših popravil se je moral lotevati sam, večja pa je moral javiti cestnemu mojstru. Paziti je moral tudi na miljnike in smerokaze ter na puščice, ki so kazale razdalje. Od svojega cestnega mojstra je moral dobiti pojasnila o stvareh, ki se jih je moral lotevati, kot sta jih zahtevala pokrajina in letni čas.<sup>42</sup>

### Stranske ceste

Na stranskih cestah je bil potreben isti način dela kot na glavanih. Tudi tu so bili potrebni cestni komisarji, cestni mojstri in cestarji. Imeti so morali primeren zaslužek, stanovanje, finančno pa so bili odvisni od občine. Za cestne mojstre so pred letom 1848 nastavljali graščinske ljudi, mesto cestnega komisarja pa naj bi pripadlo graščinskemu uradniku. V vsakem cestnem komisariatu naj bi vsako leto zgradili del stranske ceste, finansiranje te gradnje pa je bila stvar občine. Pri tem je bilo pomembno, da so kmete zaposlili z voznjami za cesto v času, ko na poljih ni bilo večjih del,

<sup>42</sup> Isti, str. 194-209

tako da je bil ob pravem času pripravljen material za večje število delavcev. Strošek za specialna dela, za orodje in razstrelivo je moral, kot je bilo v navadi, zagotoviti dominij ali pa zemljiška gosposka.

Tako gledanje na gradnjo stranskih cest se je uveljavljalo le počasi. V glavnem so jih skušali graditi s tlako, kar pa ni dalo pravega uspeha. Celoten nadzor nad izdelavo stranskih cest je moral pripadati cestni direkciji, skrb za nadzor pa okrajnemu inženirju. Cestna direkcija se je morala o cestni gradnji vsako leto dogovarjati s posameznimi kresijami, ker so te pač najboljše vedele, kakšne so razmere na njihovem področju. Vsak komisar je moral od cestne direkcije dobiti načrte za svoje področje in se ob koncu leta izkazati s svojo dejavnostjo. Stranske ceste so morale biti, tako kot glavne, razdeljene na milje. Razdalje so se štete od odcepa od glavne ceste dalje. Na križiščih so morali biti kažipot z napisi.

Zakonodaja je morala urejati tudi razmere na stranskih cestah. Predpisi, ki so veljali za glavne ceste, so se smiselno prilagodili razmeram na stranskih cestah. Kadar se je cestar na stranski cesti sprl s kršitelji cestnega reda, je moral pomagati župan.

Deželni cestni direktor je moral enkrat na leto obiti tudi stranske ceste in o tem poročati. Te ceste je moral obiti tudi okrajni inženir, in to brezplačno. Da bi cestna direkcija lahko pravilno sklepala in odločala glede stranskih cest, je morala imeti posebnega inženirja, ki bi obvladoval vse te probleme. Načrti in zemljevidi vseh zgrajenih del ali pa predvidenih cest so morali biti zelo natančni, jasna je morala biti razlaga fizičnih ovir, opis terena, priloženi so morali biti vsi načrti možne nove gradnje. Vse te posamezne karte skupaj pa so pomenile pregled nad razmerami v deželi.<sup>43</sup>

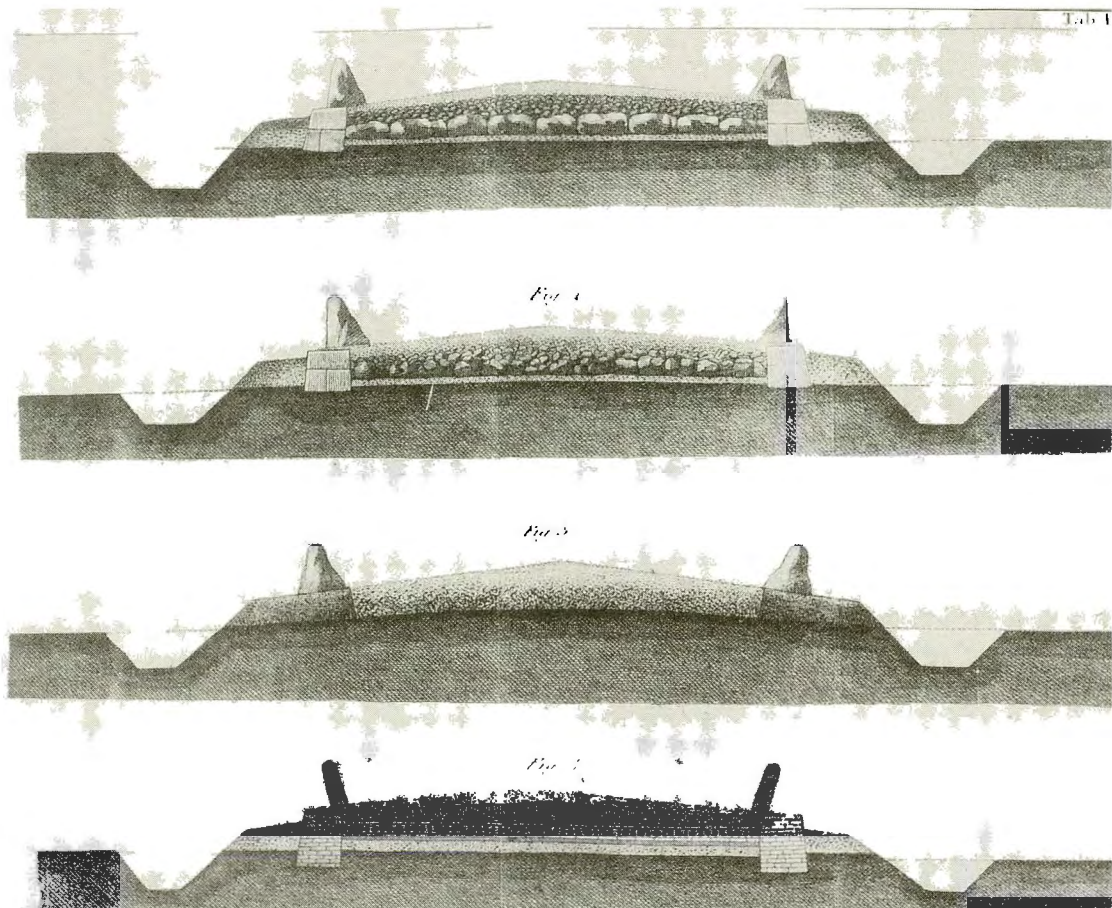
### Razdelitev cest na milje

Razdelitev cest na milje je bila pomembna, kajti tako je lahko vsak potnik takoj vedel za oddaljenost od cilja in za dolžino poti. Tako so lahko tudi bolj natančno preračunavali potne stroške in stroške za trgovsko blago. Znana je bila razdalja med poštnimi postajami, mitnice so bile lahko enakomerno razporejene. V Avstriji so bili miljniki postavljeni na vseh cestah na vsake pol milje. Bili so hrastovi in pobarvani črnorumeni. V nekaterih pokrajinah so bili postavljeni tudi na četrto milje. Miljniki, od katerih so šteli milje po različnih postajah v provincah, so se začeli pri dunajskih mestnih vratih. Ob tem načinu pa niso bile znane razdalje v samem mestu. Poleg oddaljenosti od glavnega miljnika na Dunaju so merili razdalje tudi od glavnega mesta vsake province. Oddaljenost od glavnega mesta province in od glavnega mesta države naj bi bili navedeni, poleg tega pa naj bi bila na miljnikih še sončna ura. Miljniki so morali stati na drugi strani cestnega jarka, nikakor ne na sami cesti ali pa na bankini. Poleg tega, da tako niso ovirali prometa, so bili še na varnem pred tem, da bi jih vozniki ali pa preveč pogumni popotniki podirali. Napise na miljnikih je bilo treba od časa do časa obnoviti.

Določitev milj in njihova razporeditev sta morali biti geometrično natančni. Cestni načrti niso prenesli nobene približnosti. Najpreprostejša in najhitrejša meritev oddaljenosti je bila izmera ceste s pomočjo merilne verige.<sup>44</sup>

43 Isti, str. 281-307

44 Isti, str. 321-336



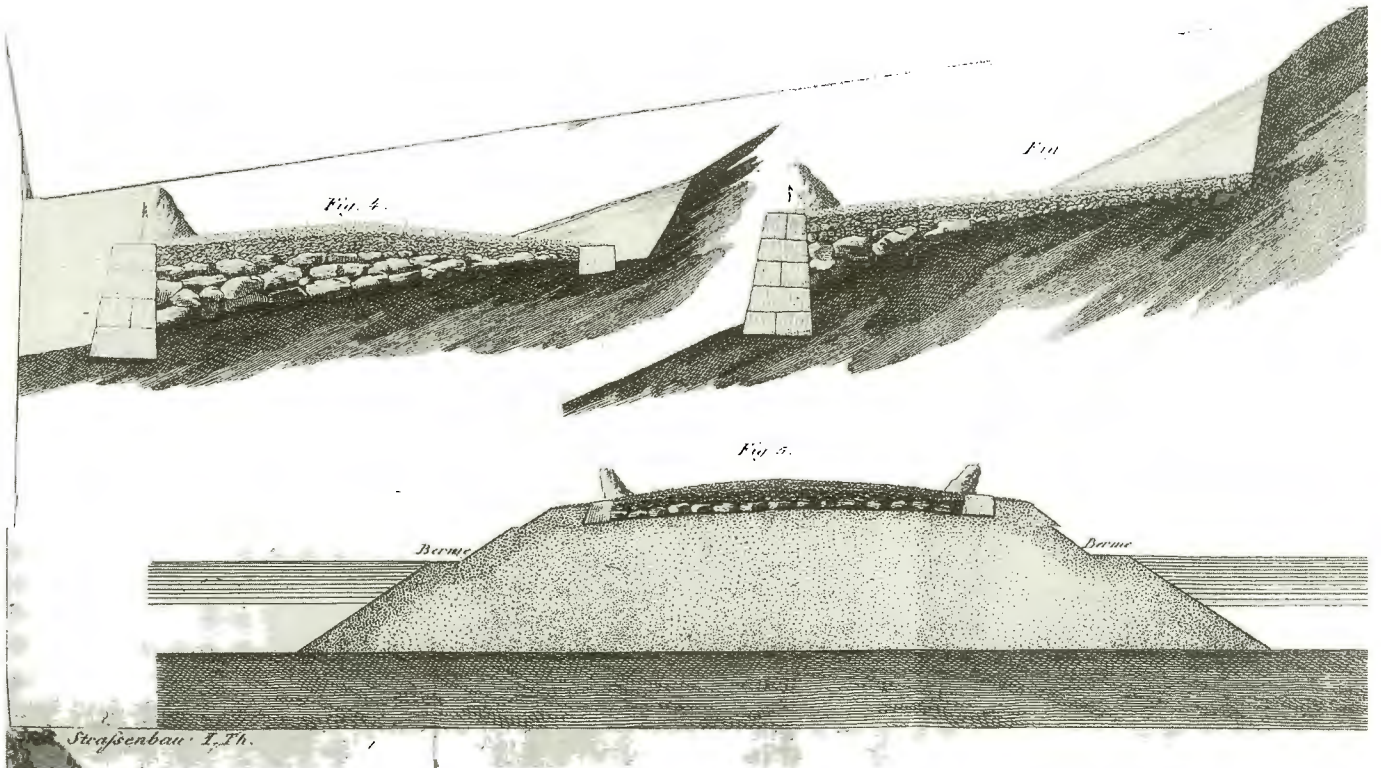
#### Tehnika gradnje glede na teren in osnovo

1. Državna cesta, grajena kot chaussée.
  - a) Grob gramoz, ki mora biti nasut vsaj 4 col (cca 10,4 cm). Pod tem nasutjem je bilo treba osnovo utrditi z vošnjami ali s sprehajanjem konj.
  - b) Veliki lomljeni kamni. Postavljeni so morali biti tako, da so bili čim tesneje povezani med seboj. Praznine je bilo treba zamašiti z manjšimi kamni, nato pa še z gramozom, peskom in zemljo. To mešanico je moralo deževje sprati v reže. Tako je bilo veliko kamenje trdno povezano med seboj.
  - c) Ko je bila kamnita podlaga utrjena, so navozili manjše kamne. To so utrjevali z nabijanjem. Debelina te plasti je morala biti 6 do 8 col (cca 15,6 cm - 20,8 cm). Kamni pa so bili veliki po dve coli (cca 5,2cm).
  - d) Plast, ki je bila sestavljena iz peska in zemlje, ki je morala prodreti v reže spodnje plasti.
  - e) Zadnja plast peska, ki je bila debela 4 do 6 col (cca 10,4 cm - 15,6 cm). Vse plasti skupaj so bile debele en čevelj ter 8 - 10 col (0,56 do 0,57 m).

Schererl, I del, str. 77-79.

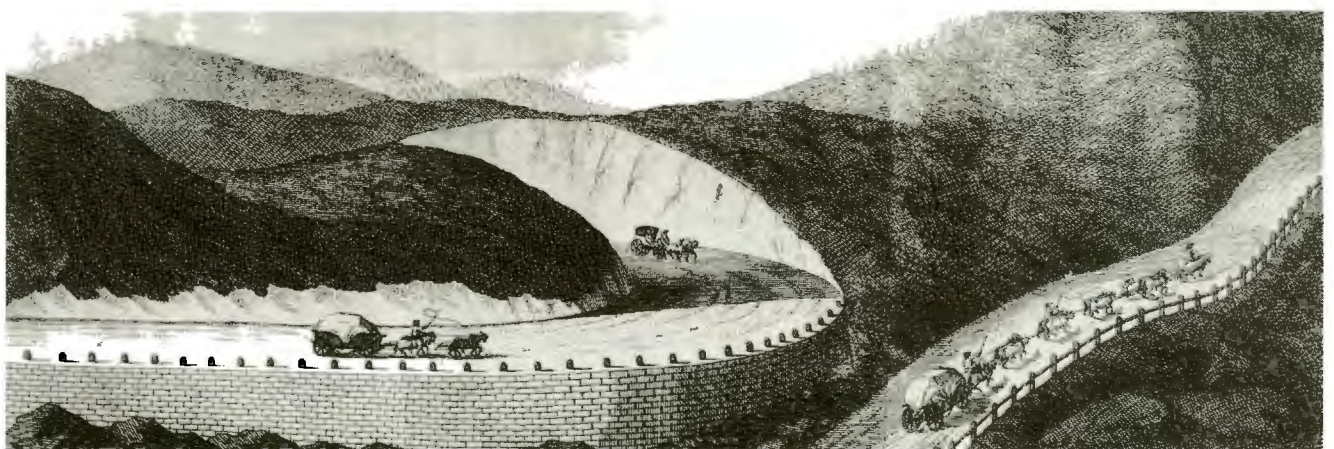
2. Deželna cesta. Običajno so gradili tako, da so se izognili plasti velikega lomljenega kamna.
3. Gramozna cesta.
4. Na področjih, kjer je primanjkovalo kamenja, so velike lomljene kamne nadomestili z dobro opeko. (a).

Schererl, I del, str. 77-89 in Tabela I

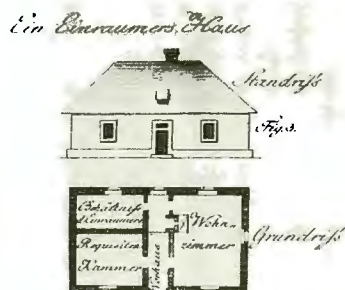


**a. Načini gradnje cest na hribovitem področju.**  
*Schemerl, I del, Tabela II.*

**Način gradnje ceste preko močvirja ali jezera.**  
*Schemerl, I del, Tabela II, slika 5.*

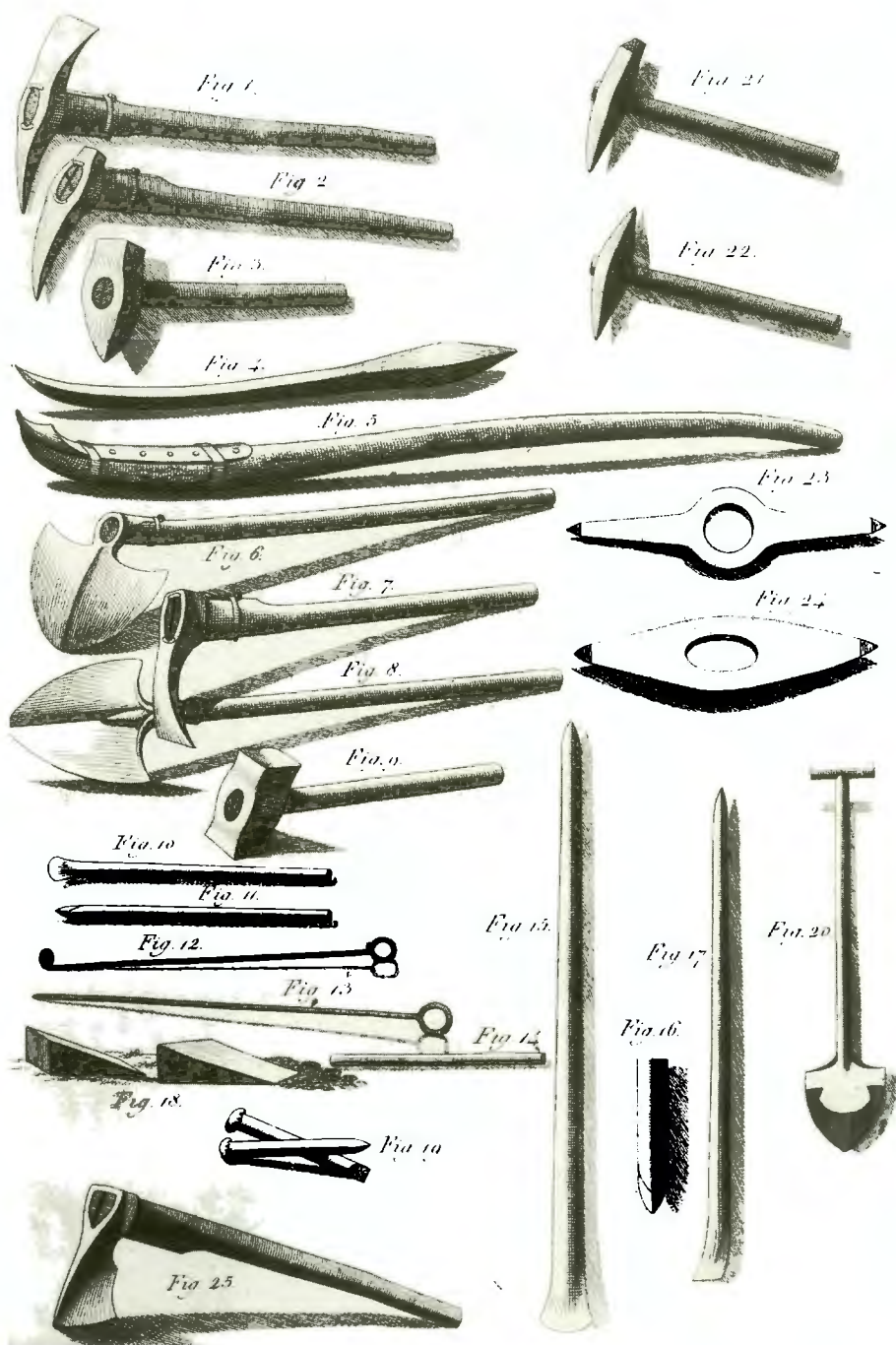


**Regulacija ceste na Planini.**  
*Schemerl, I del, Tabela III, slika 7.*



**Cestarska hiša**

1. Veža
  2. Cestarjevo stanovanje
  3. Shramba
  4. Prostor za orodje
- Schemerl, I del, Tabela VIII.

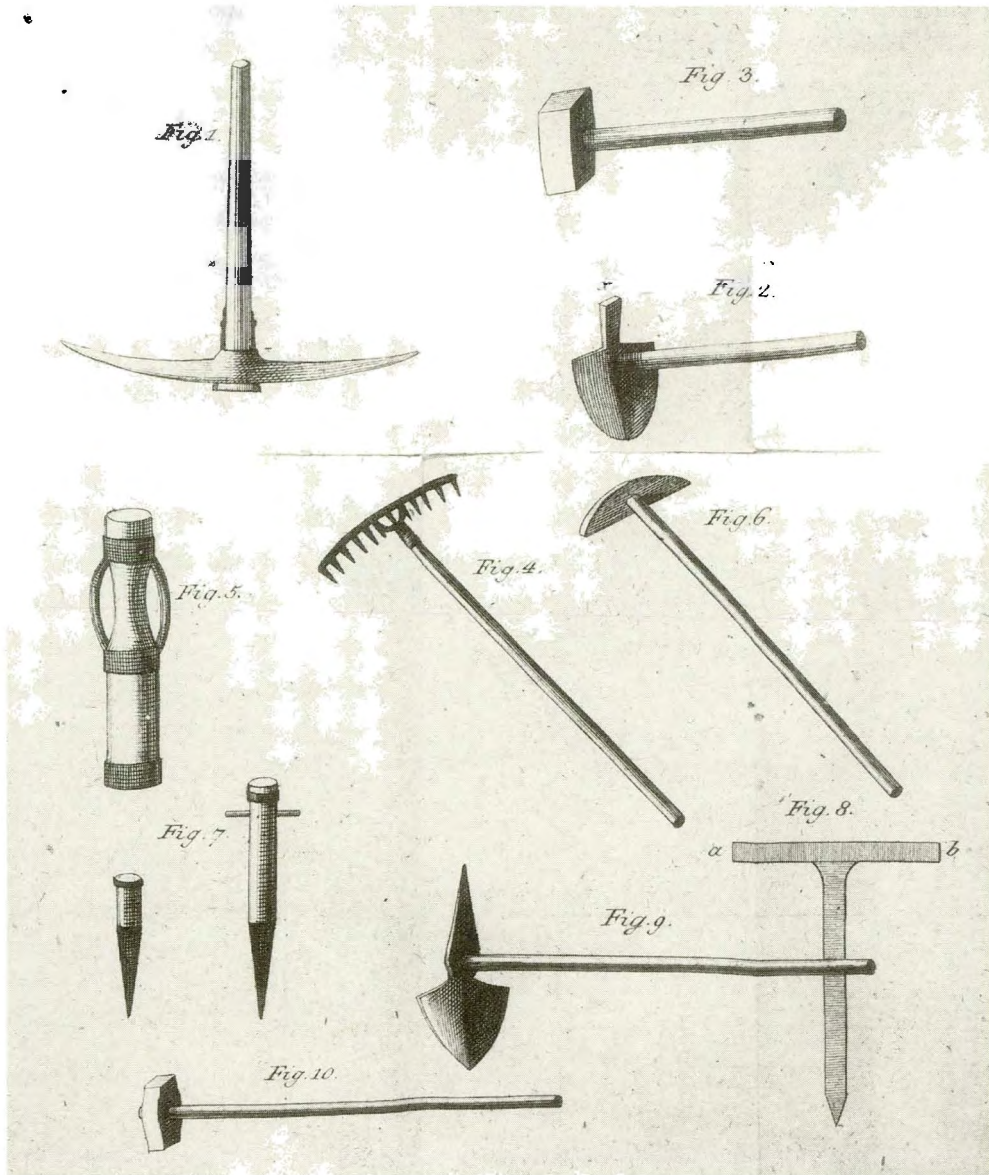


**Cestarsko orodje**

1. Rovača (cepin), ročaj je bil na spodnjem koncu okovan da se ni tako hitro uničil.
2. Cepin, ki ima na eni strani ostro konico na drugi pa topo glavo. Lahko so ga uporabljali tudi kot kladivo. Ročaj je bil okrepljen z obroči.
3. Kladivo s konico. Rabili so ga za razbijanje kamenja.
4. Železen drog.
5. Drog za dvigovanje kamenja. Bil je dobro okovan. Zaradi dolgega ročaja je bil namenjen predvsem dvigovanju večjih skal.
6. Rovnica, ki je imela z železnimi obroči utrjen ročaj.
7. Kljunača (kramp, pik).
8. Navadna lopata.
9. Železna macola.
10. Navaden sveder za kamenje z obojestranskima ostrinama.
11. Isti sveder od strani.
12. Minerska žlica.
13. Nabijalna konica (vrtalna konica, sveder).
14. Nabijač, nabijalo, nabijalnik (nabijalna palica).
15. Velik sveder s katerim so vrtali v skale luknje za miniranje.
16. Konica tega svedra s strani.
17. Železen drog.
18. Klin za razbijanje kamenja.
19. Nastavec, z udarcem po njem nekaj zdrobimo, v tem primeru kamenje v gramoz.
20. Česka lopata za kopanje, je koničasta.
21. Zidarsko koničasto kladivo, ki so ga uporabljali predvsem pri suhih zidovih. Z njim je bilo mogoče primerno urediti zidno kamenje.
22. Zidarsko kladivo z dvema konicama. Zaradi svoje teže in oblike je bilo zelo primerno za obdelovanje kamenja.
23. Tako bi zidarsko kladivo ne smelo biti narejeno, vendar pa pogosto je.
24. Tako bi moralo biti narejeno zidarsko kladivo, vendar je prvo bolj pogosto.
25. Sekira.

Schemerl, II del, str. 29-32 in Tabela I.

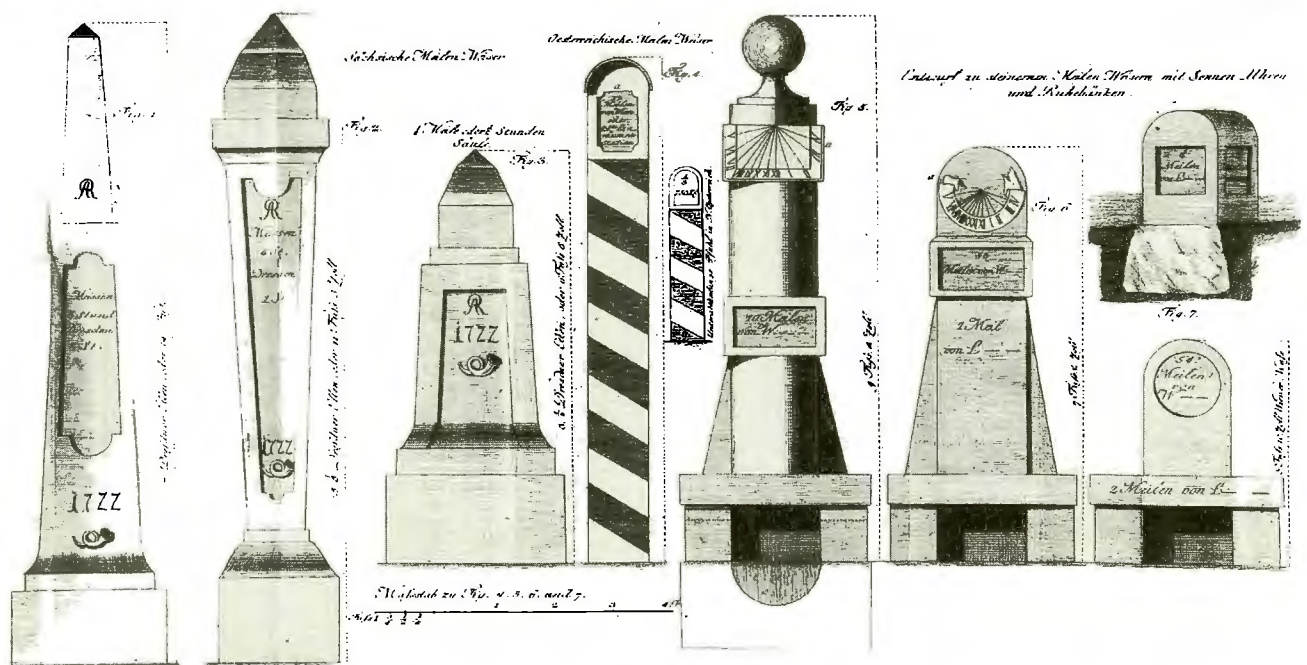




**Orodje, ki so ga uporabljali za vzdrževanje tlakovanih cest.**

1. Cepin, ki je imel na obeh straneh ostro konico. Z njim so odstranjevali plošče, ki so se dvignile iz tlaka ali pa so bile polomljene. Zato je imel tudi primerno dolg ročaj.
2. Ojeklenena rovnica na kratkem držalu. Z njo so urejali podlago pod ploščami in zasipali reže. Zgornji del rovnice se je končal z jeklenim kladivom, s katerim so lahko zabijali kamnite drobce v reže. Spodnji del ročaja je bil nekoliko tanjši in okovan. Z njim je cestar porival drobir v večje reže, da je povezal plošče med seboj.
3. Železna macola s katero so spravili kamenje za tlakanje v pravi položaj in odbili neenakomerne kamne tako, da so se reže dobro prilegale.
4. Železne grablje s katerimi so pograbili večje kamne s ceste, ko je bilo opravljeno posipanje rež med ploščami tlaka.
5. Tolkač (tolkalo) s katerim so v podlago zatolkli kamne za tlak.
6. Lesena greblja (krevlja) s katero so na koncu odstranili odvečen pesek, ki so ga še posuli po dokončanem tlaku.
7. Dva količka s katerima so pritrjevali merilno vrvico. Bila sta okovana.
8. Nivelni križ. Z njim so merili nivo ceste.
9. Rovnica s konico. Uporabljali so jo za čiščenje prečnih odtočnih jarkov predvsem na gorskih cestah.
10. Železna macola s katero je cestar razbijal večje kamne, ki so štrleli iz cestišča.

*Schemerl, III del, str. 70-73 in Tabela II.*



Različni miljniki  
Schemerl III. del, Tabela VII

# CESTNA ZAKONODAJA

Če razumemo cesto ali pot kot posrednico prometa oseb in blaga, potem lahko štejemo med poti tudi vodne poti in železnico. Avstrijskemu smislu za cestno zakonodajo je bolj ustrezalo, da je pod zgornjim naslovom zajemalo deželne ceste (Landstrassen), o železniških dovoznih cestah pa je govoril poseben zakon.

Pri primerjanju državne in deželne cestne zakonodaje, je treba poudariti glavno razliko med državnimi in deželnimi cestami, to pomeni ločevanje cest, ki so bile zgrajene in vzdrževane na državne stroške, od drugih javnih cest in poti. Zakonska regulativa državnih komunikacij je sodila popolnoma v kompetenco državnega sveta. Zakonodaja glede javnih neerarskih cest pa je pripadala deželnemu zboru. V čas pred konstitucionalno dobo je sodila vrsta zakonov, ki so veljali za obe cestni vrsti, dokler ni del tega uredila deželna zakonodaja. Pri državnih cestah gre za pravni odnos med cestno upravo in tretjim subjektom, pri neerarskih cestah pa imamo opravka z več med seboj popolnoma tujimi pravnimi subjekti, katerih medsebojni pravni odnosi izražajo veliko večstranskost. Avstrijska cestna zakonodaja se je v glavnem ukvarjala z dvema glavnima vprašanjema:

1. postavljala je pogoje za gradnjo in vzdrževanje javnih cest;
2. izdajala je cestnopolicijska pravila glede "skrbi za varnost in lažji promet na cestah in poteh". Sem so spadala še dovoljenja za gradnjo železniških dovoznih cest, dovoljenja za sajenje drevja ob javnih cestah in še kaj.

Nedržavne ceste so obravnavali cestni zakoni, cestnopolicijski in drugi predpisi.

## Državne ceste

Stroški gradnje in vzdrževanja so obremenjevali državni zaklad (Staatsschatz). Nove erarske ceste so lahko nastajale z novo gradnjo ali pa z razglasitvijo neke primerne ceste za državno cesto. V obeh primerih pa je morala za finančno kritje poskrbeti država. Kot so lahko tudi izločili iz tega naslova in jo opredelili kot cesto nižje kategorije. V prvi polovici 19. stoletja te ločitve niso bile več tako stroge. Tako so lahko tudi nedržavne ceste prišle pod upravo državnega sklada ali pa obratno, občine so n.pr. prevzele del državne ceste v lastno oskrbo. Na osnovi splošne zakonodaje so bile občine tako ali tako dolžne prispevati davke za državne ceste. Občine so bile

dolžne v krajih, skozi katere je šla cesta, same vzdrževati vse izpopolnitve, ki jih je kraj zahteval, niso pa bile nujne. Prav tako so bile zadolžene za čiščenje snega z državnih cest na svojem področju. Te naloge so morale opravljati občine, ki od državne ceste niso bile oddaljene več kot 8 km.

## Nedržavne javne ceste in poti

Razmere na teh cestah so se reševale zelo različno. Kot subjekti gradnje in vzdrževanja so se tu obravnavale kooperacije, ki so bile tudi nosilci upravnih nalog. To so bili: dežele, okraji, občine, posestva. Za urejanje vsega tega pa so bile še posebne pravne ustanove (Rechtsgebilde): okrajni cestni odbori, cestni odbori, cestni komiteji (Strassenkomitees). Razdelitev gradbenih in vzdrževalnih obveznosti je dokazovala pisano sestavo teh ustanov. Za zakonodajalca so bile ob tem odločujoče naslednja izhodišča:

1. pritegnitev finačno močnih dejavnikov tudi v korist cest nižje kategorije;
2. določitev stroškov tistim predelom, ki bodo imeli od ceste največ koristi;
3. presoja, da ne bi bilo smotno zapletati višjih upravnih teles v neposredno upravo višjih kategorij.

Med nedržavnimi cestami so najvišjo kategorijo predstavljale deželne ceste (Landstrassen), tem so sledile okrajne ceste (Bezirksstrassen ali Konkurrenzstrassen). Deželne ceste so obstajale na Češkem, v Bukovini, v Galiciji, na Koroškem, na Kranjskem, na Salzburškem in na Gornjem Avstrijskem. To so bile pomembne, drage umetno narejene komunikacije, ki so svojstvo deželne, okrajne ali konkurenčne ceste dobile s pomočjo odločitve deželnega zbora ali deželnega odbora. Poleg teh glavnih cest so obstajale še navadne okrajne ceste (okrajne ceste nižje kategorije), še na nižji stopnji pa so bile občinske ceste. Na Koroškem so obstajale še tako imenovane sosedske ceste (Ortschaftswege = Nachbarschaftswege) in samotne poti (Einschichtenwege). Prve so bile pomembne le za določene kraje in njihove prebivalce, druge pa so pomenile povezavo samotnih kmetij med seboj ali njihovo povezavo s kraji, državnimi, deželnimi ali občinskimi potmi ter povezavo z železnico, jezeri, rekami, potoki. V Dalmaciji so obstajale t.i. vaške ceste, ki so bile še pod občinskimi potmi. Prve so označene kot Dorfstrassen, druge kot Gemeindegewege. Nekaj vmesnega med javnimi in privatnimi potmi na Goriškem in v Gradiški so bile ti. družbene poti (Konsortialwege) ter t.i. družbene poljske poti, ki so bile značilne za Istro. Ob vseh teh cestnih zvrsteh se postavi

vprašanje javnosti cest. Glavna značilnost javnosti cest je bila v tem, da je bila cesta vsakomur na razpolago, o tem so govorili tudi cestni zakoni. Pri cestah višjih kategorij njihova javnost ni bila nikdar vprašljiva, so se pa lahko pojavljale težave pri občinskih cestah, in sicer v primerih, ko splošna raba občinskih cest ni slonela na odločitvi občinskega zastopa, pač pa na rabi sami. Tako je 6. člen kranjskega cestnega zakona iz leta 1889 govoril o privatnih cestah, ki jih vzdržujejo privatniki in ki jih uporablja le določeno število ljudi. Splošna raba cest pa je pomenila, da jih je imel vsakdo možnost uporabljati po svojih potrebah. Promet po cestah je moral biti podnevi in ponoči nemoten. Izjeme so bile mogoče, možna je bila zapora cest za nekatere oblike prometa.

Izraza cesta in pot sta se v tedanji zakonodaji rabila mešano, kljub temu da je šlo pri tem tudi za različno tehnično izvedbo cest in poti. Glede na jezikovno rabo so razlikovali tako: izraz cesta je označeval umetno narejeno pot po zgledu državnih cest, izraz pot pa je označeval nižjo kategorijo ceste.

Zakonodaja je spregovorila tudi o gradnji novih cest in o dolžnosti vzdrževanja že obstoječih. Predno so se lotili gradnje nove ceste, je bilo potrebno zadovoljiti vrsto predpisov, ki so govorili o pripravi, predstavitvi, rekonstrukciji. O vsem tem je govoril cestni zakon. Za vzdrževanje ceste pa so bila potrebna dela, ne glede na to, ali so bila to običajna ali izredna dela, ki so že zgrajeno cesto vzdrževala v primernem stanju. Tudi ti predpisi so bili zabeleženi v zakonu, med drugim je sem sodilo tudi navodilo za čiščenje snega, za odstranjevanje ovir na cesti, vprašanje dreves ob cesti, posipanje, odstranjevanje blata in druge umazanije, odstranjevanje ledu. Zakon o deželnih cestah se je za ceste višjega razreda zgledoval po državnem zakonu. Nekateri cestni zakoni so bili zelo natančni.<sup>1</sup>

V drugi polovici 19. stoletja so položaj nedržavnih cest na Kranjskem urejali deželni zakoni. Leta 1864 je bil sprejet zakon, ki je najprej razdelil nedržavne ceste po kategorijah na deželne, konkurenčne ter občinske ceste ali poti. S tem zakonom je bilo tudi določeno, kdo skrbi za katero od navedenih cestnih kategorij. (O tem govori poglavje o vzdrževanju cest.) Urejene so bile tudi pristojnosti v cestnih zadevah. Deželni zakon je določal kategorije posameznih cest pa tudi njihovo prehajanje iz ene kategorije v drugo. Deželni odbor je bil zadolžen za izpeljavo vseh tehničnih del, ki so bila potrebna za izdelavo ceste. Za dela na konkurenčnih cestah je bil odgovoren cestni odbor. Sestavljen je bil iz 5 do 7 odbornikov. Te ljudi so izvolili župani tistih občin, ki so morale pomagati pri cestni gradnji, izvoljeni pa so morali dobiti več kot polovico glasov. Njihov mandat je trajal 6 let. Kdor je na prizadetem področju plačeval najvišji neposredni davek, je imel pravico stopiti v odbor s pomočjo svojega pooblaščenca. Vsi odborniki so morali svoje delo opravljati brezplačno. Povrnili so jim le potne stroške. Cestni odbor je bil odgovoren za svoje delo na konkurenčnih cestah, prav tako tudi za prekinitev del. Predvideti je moral stroške in sestaviti letni obračun. Predsednika odbora so odborniki izvolili izmed sebe. Njegova naloga je bila pripraviti podrobnejši načrt, obračunavati in voditi blagajno, kar je moral delati v družbi še enega odbornika. Vsaka občina je imela pravico pregledati račune. Proti odločitvam odbora se je bilo mogoče pritožiti na deželni odbor. Probleme in spore glede cestnine in mitnine je reševala državna uprava, ne glede na kategorijo ceste, kjer so nastali nesporazumi.

Politične gosposke so bile zadolžene za skrb, da so bile ceste na njihovem področju dobro vzdrževane.<sup>2</sup>

Leta 1873 so ta zakon dopolnili. Do takrat so bile ceste razdeljene le na okrajne in občinske ceste in poti. Ceste, ki jih je prejšnji zakon imenoval "konkurenčne", so poslej veljale za okrajne. Določen je bil način gradnje, kdo in kako jih je dolžan vzdrževati. V tem času je bila tudi dovoljena 10 odstotna naklada na neposredne davke okraja kot dohodek okrajnega cestnega odbora, če v tem okraju niso plačevali cestnine. Za 25 odstotno naklado pa je bilo potrebno privoljenje deželnega zbora. Kot v prejšnjem zakonu je o uvrstitvah posameznih cest odločal deželni zakon. Deželni odbor je imel nalogo nadzorovati gradnjo ali pa vzdrževanje cest, odločal je o denarnih zadevah pa tudi o pritožbah proti posameznim okrajnim cestnim odborom ali občinskim odborom. Okrajni cestni odbori pa so odločali o neposrednem razporejanju dela, o tem, kaj lahko občine opravijo s tlako. Reševali so tudi manjše medobčinske spore. Sklepi okrajnih cestnih odborov so bili za vse občine obvezni. Pretehtati in sestaviti so morali tudi proračun, ki je moral biti dostopen javnosti 30 dni predno je bil sprejet. Če občine niso izpolnjevale svojih dolžnosti, so imeli okrajni cestni odbori pravico določiti globo do 100 gld. Globe so šle v sklad okrajnih cest. Cestnine in mitnine na nedržavnih cestah je bilo mogoče pobirati le z dovoljenjem deželnega zakona. Rzsodba o preprih glede cestnin in mitnin je pripadala državni upravi, ne glede na kategorijo cest. Okrajni cestni odbori so imeli po 5-7 mož. Volitve so bile v tisti občini, kjer je bilo okrajno sodišče. Za izvolitev je bila potrebna več kot polovična večina. Kdor je bil izvoljen, je moral izvolitev sprejeti. V odboru je bil lahko zastopan tudi tisti, ki je v okraju plačeval največ zemljiškega davka. Okrajni odbor je vodil predsednik, ki je imel enake pravice kot v letu 1864. Odborniki so imeli tudi svoje namestnike. Svoje delo so opravljali brezplačno, povrnili so jim le nujne stroške.<sup>3</sup>

V letu 1889 je bil sprejet nov deželni zakon o gradnji in vzdrževanju neerarskih cest. Tokrat so javne ceste razdelili na več kategorij: deželne, okrajne, občinske ceste in poti, železniške dovozne poti. Poleg tega je omenjal ta zakon še zasebne poti, ki so jih vzdrževali zasebniki in niso spadale pod jurisdikcijo tega zakona. Tukaj so bile omenjene poljske in gozdne poti, ki so bile lahko tudi večje, vendar jih je uporabljalo le manjše število ljudi, ki so jih tudi vzdrževali. Kot v prejšnjih zakonih je bilo tudi v tem določeno, da so mostovi in druge umetne gradnje take kategorije kot ceste, na ali ob katerih so stali. Če so bili ti objekti zelo dragoceni, pa so lahko spadali tudi v višjo kategorijo. Glede vzdrževanja cest je ta zakon dopolnjeval prejšnje. Tudi pristojnosti v cestnih zadevah se bistveno niso spremenile, razen določila, da je moral deželni zakon odobriti naklado 50 odstotkov na direktne davke. Ta denar je bil namenjen za deželne ceste. Deželni odbor pa je sklepal o 20-50 odstotni nakladi na direktne davke, ki so jo lahko pobirali za okrajne ceste. Deželni odbor, ki je opravljal dolžnosti, kot so bile že prej naštet, je imel pravico dovoliti 10-20 odstotne naklade na

1 Hoetzel, Wegerecht. - Österreichisches Staatswörterbuch, Handbuch des gesamten österreichischen Rechtes, herausgegeben unter Mitwirkung zahlreicher Fachmänner von dr. Ernst Mischler und dr. Josef Ulbrich, Wien 1909, str. 951-967

2 LGB1, 1864, št. 9

3 LGB1, 1873, št. 8

direktne davke za okrajne ceste. Dolžnosti okrajnega cestnega odbora so bile iste kot prej, podrejen je bil deželnemu odboru. Občinski odbori so odločali o cestnih zadevah na področju občin, o gradnji novih ali preložitvi in opustitvi obstoječih občinskih poti, o uvrstitvi še neuvrščeni javnih cest. Imeli so tudi pravico do oblikovanja sklada za občinske ceste in poti. Župan pa je bil izvršilni in upravni organ za občinske poti.

V tem deželnem zakonu je bila tudi bolj podrobno opredeljena sestava in delovanje cestnega skladovnega okraja. Za vsak cestni skladovni okraj, razen za mesto Ljubljano, je bilo treba ustanoviti okrajni cestni odbor, ki je imel 7 do 11 odbornikov. Enega odbornika so volili tisti posestniki, ki so od svoje posesti, ki je ležala na področju skladovnega okraja, plačevali 80 gld davka brez doklad. Enega odbornika so volili tudi lastniki tovarn in rudnikov; trgovci in obrtniki, izvzemši najvišje obdavčenega (kot prej pri posestnikih), ki so plačevali 200 gld neposrednega davka v skladovne okraje, so volili 3 do 6 odbornikov. O številu odbornikov v kmečkih občinah je odločal deželni odbor za vsak skladovni cestni okraj posebej, glede na velikost in pomen posamezne občine. Deželni odbor je imel pravico po svoji uvidevnosti imenovati v vsak cestni skladovni okraj po enega ali dva odbornika. Veleposestnik, tovarnar ali obrtnik, ki je plačeval najvišji neposredni davek, je imel pravico, da sam stopi v cestni odbor ali pa da pošlje svojega zastopnika. Odborniki in njihovi namestniki so bili voljeni za tri leta. Za odbornike in njihove namestnike so bili lahko izvoljeni tisti, ki so imeli pravico biti izvoljeni v občinski odbor kake občine, ki je spadala v skladovni cestni okraj. Kdor je bil izvoljen, je moral funkcijo sprejeti in ni smel odstopiti pred iztekom mandata. Volitve v okrajni cestni odbor so morale biti v tistem občinskem uradu, kjer je bil sedež okrajnega sodišča. Če se je več sodnih okrajev združilo v en cestni skladovni okraj, so bile volitve v tistem občinskem uradu, ki ga je določil deželni odbor. O pritožbah glede volitev je odločala politična deželna oblast. Ko so bile volitve odbornikov pravilno opravljene, je bilo treba izvoliti še predsednika in njegovega namestnika. Da so bile volitve veljavne, je moralo biti prisotnih 3/4 vseh okrajnih cestnih odbornikov, izvoljen pa je bil tisti, ki je dobil absolutno večino glasov navzočih. Okrajni cestni odbor je moral vsako leto sestaviti proračun za prihodnje leto že mesec dni pred začetkom novega leta ter pretresti obračun preteklega leta. Oba sta morala biti 14 dni na vpogled javnosti na občini. Opombe, ki so jih o tem obračunu dajali občani, je bilo treba upoštevati. Najkasneje v enem mesecu je bilo treba sprejeti proračun in ga predložiti deželnemu odboru.

Glede upravljanja premoženja okrajno cestnega zaklada se je bilo treba smiselno zgledovati po določilih občinskega reda za Kranjsko.

Člani okrajnega cestnega odbora so svoje delo opravljali brezplačno. Potne stroške so povrnili tistim odbornikom, ki so bili od sedeža okrajnega cestnega odbora oddaljeni več kot 3 km. Posameznim odbornikom pa je bilo treba povrniti tiste stroške, ki so jih imeli, ko so opravljali naloge, ki jim jih je naložil predsednik odbora. Predsednik je bil upravičen do povračila stroškov, ki jih je imel s svojim delom, to so mu plačali iz okrajnega cestnega zaklada, iz deželnega cestnega zaklada pa so mu povrnili stroške, ki jih je imel zaradi deželnih cest. Članom cestnega odbora je bilo v času njihovega mandata prepovedano prevzeti kakršna koli dela na cestah

ali za ceste. Kdor je prekršil te predpise, je bil kaznovan z globo, ki je lahko dosegla tudi 200 gld.

Predsednik ali njegov namestnik, če predsednika ni bilo, je vodil in nadzoroval vsa dela okrajnega cestnega odbora. Zastopal je okrajno cestni odbor navzven, sestaviti je moral proračun, ga predložiti z vsemi prilogami ostalim članom dva meseca pred iztekom upravnega leta. Urediti je moral vse potrebno za pobiranje priklade za okrajne ceste, upravljal je blagajno, pri tem mu je pomagal še en odbornik. Predsedniku so morali odborniki poročati o svojem delu. Neposredno so mu bili podrejeni tisti, ki so imeli pri okrajnem cestnem odboru stalno službo.

Politična deželna oblast je imela pravico razpustiti okrajni cestni odbor, prav tako je lahko tudi zamenjala člane cestnega odbora, če svojega dela niso opravljali pravilno. Če so cestni odbor razpustili, je moral deželni odbor v dogovoru s politično deželno oblastjo določiti organ, ki bo opravljal delo cestnega odbora, dokler ne bo oblikovan nov cestni odbor. Najkasneje v letu dni od razpustitve starega cestnega odbora so morale biti razpisane volitve novega. Če bi bilo treba tudi ta novi odbor razpustiti, je imel deželni odbor pravico soglasno s politično deželno oblastjo uvesti začasno urejanje cestnih zadev za tri leta in šele na to razpisati nove volitve.<sup>4</sup>

### Policijski redi

Poleg cestne zakonodaje, ki je urejala načrtovanje, gradnjo in vzdrževanje cest ter vse, kar je s tem povezano, so bili pomembni tudi policijski redi. Ti so urejali samo življenje in gibanje po cestah, obveznosti cestnih uporabnikov in njihovo obnašanje na cesti. Že iz časa Marije Terezije je bil predpis, ki je govoril o tej problematiki.

Cestnih jarki. Ti so morali biti vedno nepoškodovani. Če se jih je kdo drznil poškodovati, v njih pasti živino ali pa jih celo zasuti, so jih popravljali na stroške povzročitelja škode, poleg tega pa je bil ta še posebej kaznovan. Živino, ki se je pasla v jarku, je cestar moral zapleniti, za vsako žival je bilo treba poravnati poleg plačila za krmo tudi primerno odškodnino. Tisti, ki je prijavil takega uničevalca poti, je dobil nagrado. Vsak cestni jarek je moral imeti odtok tam, kjer je bilo to najbolj primerno. Zato odtokov ni smel nihče mašiti, pač pa je moral vsak posestnik dovoliti, da so na njegovem zemljišču naredili tak odtok, če je to bilo potrebno. Tam, kjer med stranskimi cestnimi jarki in polji ni bilo nobene ograje, so morala biti polja v širini 3 sežnjev (5,68 m) vzdolž jarkov zorana poprek, ker so se drugače jarki vedno zasipali in so se zato kvarile tudi boljše ceste.<sup>5</sup>

Oddaljenost raznih stavb in ograj od ceste. Nove stavbe, ograje, ograde, drevesa itd. so morale biti od zunanega cestnega jarka oddaljene dva sežnja (3,79 m). Kot hiše so lahko tudi ograje, ograde, drevesa, ki so stale preblizu cestišča, onemogočale pravilno sušenje ceste, pozimi pa se je zato predolgo zadrževal sneg. Tako ni smelo v oddaljenosti dveh sežnjev od cestnega jarka stati nobeno drevo, biti postavljena nobena ograja. Ograde in žive meje so bile lahko od cestnega jarka oddaljene tudi en seženj (1,896 m), če niso bile višje od 4 čevljev (1,264 m). V zimskem času pa jih je

4 I.GB1, 1889, št. 17

5 Schemerl, III. del, str. 353-354

bilo treba odstraniti ali pa poleči, da niso zadrževale snega. Kjer so bile ceste speljane skozi gozdove, je bilo treba drevje posekati v širini šestih sežnjev (11,376 m). Od časa do časa pa so izsekali večje površine gozda, da so omogočili kroženje zraka in zagotovili varnost.<sup>6</sup>

Odnos do ceste. Vsi odtoki iz hiš in hlevov, vse vodne napeljave so morale biti speljane v obcestne jarke tako, da ceste ni namakala še tovrstna vlaga. Če lastniki hiš tega v določenem času niso izpolnili, je sledila denarna kazen, ki so jo izterjali takoj, obenem pa so še nasedli vojsko za toliko časa, dokler lastnik ni začel izpolnjevati predpisov. Če pa je še prihajalo do upornosti ali trmoglavosti, so kazen še podvojili. Prav tako je bilo s kaznijo prepovedano odmetavati na cesto in v obcestne jarke smeti, nesnago, ostanke lesa, plevel, predvsem pa sneg. Gostilničarji so morali urediti okolico svoje gostilne tako, da vozniki niso krmili konj na cesti; če se to ni dalo urediti, so morali vsak dan sproti pospraviti nesnago, ki je ostala za njimi. Krajevni sodnik in sodnik na posestvu sta morala poskrbeti, da so to tudi zares izpolnjevali. Tisti, ki so vozili na svoja polja s ceste, so morali na lastne stroške urediti premične ali stalne mostičke čez obcestne jarke. Ti mostički pa niso smeli zmanjšati prostornine jarkov in ovirati odtokanja vode. Nekateri posestniki so s svojimi vožnjami na posest zasipali jarke, take je moral okrajni urad kaznovati in znova odpreti zasute jarke. Vse cestne direkcije so bile pooblašene, da so potrebno kamenje in pesek povsod iskale neovirano, da so ga lahko lomile ali izkopavale in pripeljale do ceste po najkrajši poti. Škodo, ki so jo pri tem povzročali okolici, pa so morali poravnati po določenih cenah.<sup>7</sup>

Vozovih. Meja obremenitve voz naj bi bila 60 centov (3360 kg). Kdor je ta zakon prekršil, je moral vsakič plačati 10 tolarjev kazni takoj na mitnici. Prav tako ni smel peljati dalje, dokler ni raztovoril pretežkega tovora na drug voz. Da bi ta predpis vozniki res spoštovali, so lahko mitničarji in drugi uradniki zahtevali od vsakega voznika listek o teži tovora in pregledali tovor. Najprimernejša kontrola preobloženih voz so bili mostovi za tehtanje (Wag-Brücken) na katere je moral zapeljati vsak voz, ne da bi se kaj prida zaustavljal. Ti mostovi za tehtanje naj bi bili zato postavljeni pri vseh postajah, na mejah med provincami, predvsem pa pred vsakim velikim mestom, pri skladiščih, kjer so razkladali tovore. Tudi pri cestnih mitnicah naj bi na tak način tehtali tovrstne vozove. Vozovi, ki so imeli kolesa širša kot šest col (15,6 cm), so lahko naložili toliko, kolikor se je dalo. Da bi širina kolesa s svojim trenjem pri vožnji ne povzročala večjih problemov, naj bi bila kolesa izdelana konveksno, da se pri suhem vremenu ni dotikalo cestišča po vsej širini, pač pa le s ploskvijo široko 2-3 cole (5,2-7,8 cm). Celotna širina kolesa pa bi prišla v dotik s cestiščem le ob vlažnem vremenu. Vsi naloženi vozovi so morali imeti zavorne cokle, ki so jih morali tudi uporabljati. Narejene so morale biti tako, da niso povsem zavirale vrtenja koles. Cestno osebje je moralo skrbeti za to, da so se ti predpisi tudi izpolnjevali. Globa, ki je bila predpisana za te kršitve, se je delila na tri dele, eno tretjino je dobil cestar, eno tisti, ki mu je pomagal pripeljati prestopnika, o katerem je bilo treba napisati potrdilo z imenom kaznovanega in z navedbo mesta, kjer je bil kaznovan, ena tretjina pa je pripadala mitnici, kjer so prestopnika zasačili. Hitra vožnja preko mostov je bila prepovedana. Za tak prekršek je bila določena denarna

kazen. Na vseh mostovih je morala biti na vidnem mestu tabla s tem predpisom.<sup>8</sup>

Čiščenje snega. Takoj, ko se je začel na cestah kopičiti sneg in groziti, da bo oviral promet, so morali dominiji, občine ali kraji v obsegu pomirja ceste očistiti. Na zahtevo komisarja, cestnega mojstra ali pa cestarja so morali dati na razpolago določeno število ročnih delavcev. Če je teh primanjkovalo, je bilo potrebno zagotoviti primerno število delavcev za plačilo. Občina, ki je bila dolžna to storiti, je morala nositi stroške, ki jih je določil okrajni urad. Kjer delavcev ni bilo mogoče dobiti hitro, je bilo potrebno uporabiti tudi prisilna sredstva. V trgih, vaseh in mestih so morale biti komercialne ceste vedno proste in čiste. Sneg, tudi če je padel s streh ali pa je bil odkidan in odmetan od hiš za prehod pešcev, so morali lastniki takoj odstraniti. Lokalne oblasti in magistrat so morali poskrbeti, da so to zahtevo izpolnjevali, cestno osebje pa je moralo paziti na to.<sup>9</sup>

Cestno osebje. Pri urejanju vseh teh predpisov je bilo treba paziti, komu morajo pomagati okrajni urad, magistrat, dominiji, zemljiška gospostva in občine. Cestno osebje, predvsem cestarji, so se večkrat znašli v zelo neprijetnih položajih. Bili so izpostavljeni zmerjanju, pa tudi fizičnemu obračunavanju. Kazen za take prekrške je bila v prvem primeru denarna, pri večkratnem kršenju teh predpisov pa je bil kršilec kaznovan tudi s telesno kaznijo, ki pa je bila taka, da je kršilec moral v cestarski obleki delati na cesti. Da se ne bi nihče opravičeval, češ da ni vedel, da zmerja ali pretepa cestne uslužbenke, so morali predvsem cestarji nositi uniformo s cesarskim grbom in s številko svoje postaje. Cestna direkcija je morala paziti na to, da so se cestarji tega predpisa držali. Dolžnost cestne direkcije je bila, da je nadzorovala izpolnjevanje vseh teh predpisov.<sup>10</sup>

Kljub podrobno navedenim predpisom in kaznim, ki so bile predpisane za prestopnike, pa lahko sklepamo, da so se ti cestnopolicijski predpisi le počasi uveljavljali. V 19. stoletju se ponavljajo iste zahteve. Tako v letu 1874.<sup>11</sup> V tem zakonu je določen tudi način umikanja in prehitevanja. Veljalo je pravilo vožnje po levi: vsak voz se umika na levo stran in prehiteva po desni strani. Leta 1893 je izšel nov cestnopolicijski red, ki je urejal iste probleme.<sup>12</sup> Novost je pomenil zakon iz leta 1896, kajti tokrat je bil govor o prometu kolesarjev na javnih cestah. Istega leta je bil tudi sprejet zakon, ki je urejal pravice kolesarjev na državnih cestah. V tem zakonu so bili potrjeni prejšnji cestnopolicijski predpisi in dopolnjeni z določili, ki so govorila o gibanju kolesarjev. Uveljavljena je bila vožnja po levi. Lahki vozovi so se morali tudi ravnati po teh predpisih, vendar pa je bilo treba upoštevati, da so se kolesarji lažje izogibali. Po javnih cestah so smeli voziti le tisti kolesarji, ki so vožnjo obvladali. S kolesom se je bilo dovoljeno voziti le po cestišču, ne pa po površinah, ki so bile namenjene pešcem. Kolesar je moral paziti na pešce, jezdne in vprežne konje in druge živali, ki jih je prehiteval. Kadar je nameraval prehiteti bodisi osebe bodisi gnane ali vprežene živali, je moral na razdalji 20 m

6 Isti, str. 354-355

7 Isti, str. 355-358

8 Isti, str. 359-363

9 Isti, str. 363-365

10 Isti, str. 366-369 in 373

11 LGB1, 1874, št. 27

12 LGB1, 1893, št. 24

dati znak, da namerava prehitevati. Znak je dal z zvoncem. Če mu je vodnik živali dajal znamenje, da so živali plašne, je moral kolesar sestopiti s kolesa in po možnosti spraviti kolo živalim izpred oči. Kolesa so morala imeti zanesljive zavore. Od mraka do svita so smeli voziti le tisti kolesarji, ki so imeli kolo opremljeno z močno belo lučjo. Barvaste luči so bile prepovedane. Če je vozilo več kolesarjev skupaj, so morali voziti v primerni razdalji drug za drugim. Po mestih, trgih in zdraviliščih je občinski odbor lahko uveljavil še ostrejše ukrepe in vožnjo kolesarjev omejil, pozelo obljudenih ali zelo ozkih ulicah pa prepovedal. Omejitve je lahko veljala tudi le za določene ure. Občinski odbor je lahko tudi določil, da je na njegovem področju dovoljena vožnja le tistim kolesarjem, ki imajo izkaznico za vožnjo s kolesom. Taka izkaznica je veljala za vso Kranjsko, stala pa je lahko do 5 gld. Kdor ni upošteval novega cestnopolicijskega predpisa, je bil kaznovan z globo do 50 gld. Če pa globe ni bilo mogoče izterjati, pa z zaporom, kjer se je en dan štel za 5 gld.<sup>13</sup> V letu 1903 je bil uveljavljen naslednji cestno-policijski zakon, ki je upošteval vse novosti, hkrati pa je še vedno ponavljal marsikatera stališča iz časa Marije Terezije.<sup>14</sup> Leta 1904 je bil za Kranjsko izdan Ukaz c.kr. deželnega predsednika, ki je začasno urejal pravila vožnje s kolesi ter z avtomobili in motornimi kolesi. Med drugim je v tem ukazu rečeno, da smejo na cesto le taka motorna kolesa in avtomobili, ki jim konstrukcija zanesljivo dopušča zmanjševanje hitrosti in hitro ustavljanje. Avtomobili, ki so bili težji od 400 kg, so morali imeti mehanizem, ki jim je omogočal tudi vzvratno vožnjo. Nato so sledila navodila, kako mora biti avto opremljen. Poudarjeno je bilo, da morajo biti vse potrebne ročice urejene tako, da jih voznik lahko upravlja sede in ne da bi se zmedel in povzročal na cesti sitnosti in težave. Rezervoarji za gorivo so morali biti popolnoma neprodušni, da gorivo ni uhajalo. Prav tako so morali biti zavarovano vdelani akumulatorji. Vsak avto in vsako motorno kolo je moralo biti opremljeno tudi s hupo. Prav tako je moralo imeti luči, ki so morale biti zastekljene z brezbarvnim steklom. Nato so sledili predpisi, ki so prej veljali za vozove, sedaj pa so bili smiselno prirerjeni za avtomobile. Tako je tudi tu govor o širini koles: tovorni avtomobili morajo imeti pri skupni teži (avto in tovor) 2000

do 3500 kg kolesa široka vsaj 10 cm, pri večji skupni teži pa najmanj 15 cm. Širina tovora pri vožnji po državnih cestah ni smela presegati 3 m, pri vožnji po drugih cestah pa ne 2 m. Tovorni avtomobili s skupno težo 6000 kg praviloma niso smeli voziti po državnih cestah, taki s skupno težo 4500 kg pa ne po drugih cestah in čez mostove, ki so na njih. Tekmovalna vožnja z avtomobili ali motornimi kolesi je bila po javnih cestah prepovedana. Hitrost vozila je bila v strmjenih naseljih omejena na "hitrost konja v kratkem diru". Izven strmjenih naselij pa je bila dovoljena hitrost 30 km na uro. Hitra vožnja avtomobila ali motornega kolesa ni smela plašiti živine. Mestni magistrat je lahko sprejel še druge predpise o vožnji in o opremi vozil.<sup>15</sup>

Naslednje leto, 1905, je bil sprejet predpis, da morajo vozniki avtomobilov in motornih koles opravljati izpit, ki jim je šele dovoljeval vožnjo po javnih cestah. Izpit je imel teoretični in praktični del, taksa pa je bila 80 kron. Motorna vozila na Kranjskem so dobila tudi registrske tablice. Znak za Kranjsko je bila črka J. Evidenčne številke za vozila so izdajala posamezna politična oblastva. Tako so imeli lastniki motornih vozil na področju ljubljanskega magistrata številke od 1 do vštete 250, okrajno glavarstvo v Postojni je razpolagalo s številkami od 251 do 300, okrajno glavarstvo v Kočevju od 301 do 350, okrajno glavarstvo v Krškem od 351 do 400, okrajno glavarstvo v Kranju od 401 do 500, okrajno glavarstvo Ljubljana-okolica od 501 do 600, okrajno glavarstvo Litija od 601 do 650, okrajno glavarstvo Logatec od 651 do 750, okrajno glavarstvo v Radovljici od 751 do 850, okrajno glavarstvo Rudolfovo (Novo mesto) od 851 do 900, okrajno glavarstvo Kamnik od 901 do 950, okrajno glavarstvo Črnomelj od 951 do 999. Motorna vozila, ki so na Kranjsko prišla iz Madžarske, so morala imeti črko J v črni barvi in še črko U v rdeči barvi. Tem vozilom pa so bile v okrajnih glavarstvih določene naslednje številke: okrajno glavarstvo Kočevje od 1 do 200, okrajno glavarstvo Krško od 201 do 400, okrajno glavarstvo Logatec od 401 do 600, okrajno glavarstvo Rudolfovo od 601 do 800, okrajno glavarstvo v Črnomlju od 801 do 999. V letu 1910 pa je bil izdan razglas deželne vlade, ki je potrdil to, o čemer so govorili v letu 1905.<sup>16</sup>

13 LGB1, 1896, št. 50

LGB1, 1896, št. 51

14 LGB1, 1903, št. 11

15 LGB1, 1904, št. 11

16 LGB1, 1905, št. 16

LGB1, 1905, št. 17

LGB1, 1910, št. 15

LGB1, 1910, št. 16





# TEŽAVE NA POTOVANJIH V 18. IN 19. STOLETJU

Potovati v 18. in še v prvi polovici 19. stoletja ni bila preprosta zadeva. Posebno v 18. stoletju je bilo na področju Kranjske (pa tudi drugje) zelo pereče vprašanje varnosti potnikov in blaga, drug, prav tako velik problem, pa je bilo dovoljenje za potovanje. Vladarji in plemstvo so potovali s svojimi prevoznimi sredstvi, plemstvo tudi s potrebnimi potnimi listinami, navadni ljudje so potovali peš, tudi ti so morali imeti urejene potne listine. Premožnejši so smeli potovati s pošno kočijo, kar ni bilo poceni. Tudi če so imeli lastno prevozno sredstvo, ga niso smeli uporabljati na cestah, po katerih je vozila poštna kočija, razen če si niso za to pridobili posebnega dovoljenja.<sup>1</sup> Potne listine ni bilo lahko dobiti, posebno še, če je imel potnik namen potovati preko deželne ali celo preko državne meje. Za potovanje po deželi je bilo treba imeti listine, ki so to gibanje dovoljevale, drugačne so bile listine, ki so dovoljevale prehod čez deželne meje, spet drugačne pa listine, ki so dovoljevale prehod čez državno mejo. Med to vrsto uradnih listin pa niso sodile knjižice, ki so jih morali imeti obrtniški pomočniki za svoja potovanja. Oblast jim je potovanja lahko tudi prepovedala. Tako so leta 1752 prepovedali potovanja steklarskih pomočnikov v tujino. Ta prepoved se je ponavljala še do 1780.<sup>2</sup> Potovanja v tujino je v c.kr. dednih deželah dovoljeval le deželni knez.<sup>3</sup> Pri izdajanju potnih listin so morali biti magistrati in druga oblastva zelo previdni,<sup>4</sup> kajti niso je smeli izdati nikomur, ki ni hotel navesti svojega porekla in premoženjskih razmer.<sup>5</sup> Leta 1775 je oblast prepovedala izdajati potne listine romarjem v Rim.<sup>6</sup> Uradniki niso smeli potovati na Dunaj, če jim tega ni dovolil njihov šef.<sup>7</sup> V potnih listih je moral biti žig za 15 kr, le nepremožnim je bilo dovoljeno dati žig za 3 kr.<sup>8</sup> Dovoljenje za potovanje preko deželne meje je človek dobil, šele ko je izpolnil 28 let. Ta predpis pa ni veljal za navadne ljudi, ki so potovali zaradi zaslužka ali pridobivanja obrtnega znanja.<sup>9</sup> Deželni stanovi so morali dovoljenje za potovanje v tuje dežele pridobiti neposredno od dvora.<sup>10</sup>

Kdor je potoval s pošno kočijo, je moral spoštovati nekatere predpise. Tako potniki v pošno kočijo niso smeli jemati biča,<sup>11</sup> določena je bila količina prtljage, ki so jo smeli vzeti s seboj,<sup>12</sup> vsaki oblasti so morali pokazati potni list, če je to zahtevala,<sup>13</sup> v kočijo niso smeli jemati pisem in paketov, med potjo niso smeli presesti v drugo pošno kočijo.<sup>14</sup> V nedeljo ali za praznike so smeli prinesiti prtljago in jo naložiti.<sup>15</sup> Kočijazi so morali odgovarjati na vprašanja carinikov in tudi dovoliti preiskavo kočije.<sup>16</sup> Potniki so morali ob prihodu straži pri vratih povedati zahtevane podatke.<sup>17</sup> Skozi kraje se niso smeli voziti s prižganimi baklami.<sup>18</sup> Na deželnih mejah

in na mitnicah so morali potniki plačati predpisano mitnino,<sup>19</sup> ustno so morali povedati, če so imeli s seboj stvari, za katere je bilo treba plačati mitnino.<sup>20</sup> Svojo prtljago so pred tatovi morali varovati sami. Vozniki in gostilničarji, kjer so prenočevali, so odgovarjali le za poškodbe, ki so na prtljagi lahko nastale med vožnjo.<sup>21</sup>

Na potnike so na eni strani prežali berači, na drugi pa cestni roparji. Proti beračenju ob cesti je nastopila že Marija Terezija. V prvi polovici 18. stoletja je prepovedala, da bi ob glavnih cestah nastajale beraške kočure in podobna pribežališča za klateže.<sup>22</sup> Sprejet je bil tudi zakon, ki je otrokom prepovedal beračiti po cestah, še posebej ob romanjih.<sup>23</sup> Z glavnih in stranskih cest so skušali pregnati berače s posebno nagnusnimi poškodbami.<sup>24</sup> Na Moravskem je bil sprejet predpis, ki je prepovedal spanje v praznih in odprtih kočah, pod oboki vrat ali na javni cesti. Isti ukaz je tudi prepovedoval otrokom, da bi se ponoči igrali na javni cesti.<sup>25</sup> Odnose med potniki na javnih cestah je poskušala

- 1 Patent vom 16. December 1748
- 2 Hofrescript vom 12. August 1752
- 3 Hofentschliessung für die k.k. Erbländer vom 26. August 1752
- 4 Hofentschliessung vom 26. August 1761
- 5 Verordnung in Böhmen vom 7. July 1776
- 6 Hofdecret vom 4. März 1775
- 7 Hofdecret vom 1. December 1778
- 8 Verordnung in Böhmen vom 7. Oktober 1779
- 9 Hofdecret vom 27. April 1781
- 10 Auswander Patent vom 10. August 1784, čl. 7; Hofdecret vom 7. Juny 1787
- 11 Patent vom 16. December 1748, čl. 1. des Post-Patents; Patent vom 27. August 175; Patent vom 27. August 1753; Patent vom 8. Februar 1773
- 12 Patent vom 16. December 1773
- 13 Patent vom 3. April 1750
- 14 Patent vom 8. Februar 1772, čl. 9
- 15 Hofentschliessung vom 3. März 1775
- 16 Patent vom 1. August 1776
- 17 Verordnung vom 5. März 1778
- 18 Feuerordnung für das Land vom 7. September 1782, čl. 16
- 19 Patent vom 16. April 1784
- 20 Mauth-Patent vom 16. September 1784, čl. 6
- 21 Hofkammerdecret vom 9. April 1791  
Das bürgerliche Gesetzbuch, 19. Hauptstück. Von den Verwahrungsverträge; Patent vom 1. Junius 1811 - Seiner Majestät des Kaisers Franz Gesetze und Verfassungen im Justiz-Fache, Für die Deutschen Staaten der Oesterreichischen Monarchie, Wien 1816, čl. 970 in čl. 1316
- 22 Verordnung vom 17. July 1745
- 23 Verordnung vom 31. May 1766
- 24 Hofdecret vom 27. August 1773
- 25 Verordnung in Mähren vom 12. Juny 1786

urejati zakonodaja Jožefa II. Tako je kazenski zakonik Jožefa II. leta 1787 razglasil za politični prekršek nastopaško, neprimerno in nedostojno obnašanje in nagovarjanje drugih k takemu obnašanju na javnih cestah, ne glede na spol. Kazen za tako obnašanje je bila zaporna, dolžina kazni pa je bila odvisna od teže prekrška, ali je bilo ob tem prizadetih več ljudi in ali je prišlo celo do poškodb. Isti zakonik je tudi prepovedoval na javni cesti neposredno nagovarjati ženske in se do njih nedostojno obnašati ali pa jim celo odkrito namigovati. Na pritožbo prizadete ženske je bila taka oseba obdolžena političnega prekrška. Kazen je bila lažji, časovno omejen zapor.<sup>26</sup> Na javnih cestah je bilo tudi prepovedano kajenje.<sup>27</sup>

Varnost na kranjskih cestah je bila v 18. stoletju precej majhna, saj je celo splošni leksikon Schatzkammer der Kaufmannschaft iz leta 1741 govoril o tem, da obstajajo na Kranjskem posebni cestni stražarji, ki spremljajo potnike skozi večje gozdove, kjer so se skrivali čestni razbojniki, Vlahi, Morlaki in Turki, ki so bili nevarni potujočim trgovcem.<sup>28</sup> Na Dolenjskem so pustošili t.i. hajduki, ki so prihajali s Hrvaške. Ropali so cerkvene podružnice, bogaje kmete, trgovce in cestne popotnike. Vladi se je sicer posrečilo razkropiti večje hajduške družine, manjše skupine pa so se ohranile še v drugo polovico 19. stoletja.<sup>29</sup> Na Gorenjskem so gospodarili rokovnjači, ki so bili razširjeni tudi na Primorskem, v Furlaniji, na Koroškem in na južnem Štajerskem. Sedež so imeli na Jermanovih vratih na meji med Kranjsko, Koroško in Štajersko. Budno so spremljali predvsem dogajanja na različnih sejmih, na božjih poteh in na cerkvenih shodih. Imeli so svoj jezik.<sup>30</sup> Na Primorskem in Notranjskem so se ukvarjali z razbojništvom t.i. "Benečani", "Istrani" in "Čiči". Posebno ogrožena je bila glavna cesta med Ljubljano in Trstom, najpogosteje pa so napadali okoli Postojne. Cesta je bila tu precej strma in vozniki so morali voziti počasi, gozdovi v okolici pa so nudili varno zavetje.<sup>31</sup> Cestno razbojništvo je bilo sredi 18. stoletja opredeljeno kot eden težjih zločinov. Terezijanski zakonik je opredelil pojme cestnega ropa in cestnega umora ter določil kazni. Za oba prekrška so bile kazni smrtne. Cestnega roparja so obesili ali pa, če je bil višjega stanu, so mu odsekali glavo. Cestni roparji, ki so bili tudi morilci, pa so bili obsojeni tako kot požigalci, roparji cerkva in morilci - "na kolo".<sup>32</sup> Jožef II. je leta 1781 sklenil, da ne gre odpravljati naglega sodišča za cestne roparje in morilce.<sup>33</sup> Leta 1785 so uvedli denarne nagrade za predajo roparske tolpe, ki je štela vsaj tri člane. Prav tako je bila denarna nagrada tudi za predajo enega samega roparja.<sup>34</sup> Kazni so v času Jožefa II. nekoliko omilili. Za posebno krutost pri umorih so bila določena vešala, za cestne umore in za umore v zaprtih prostorih je bila določena doživljenjska zaporna kazen, ki je bila lahko tudi poostrena.<sup>35</sup> Leta 1808 je dvorni dekret zahteval, da naj na področja, kjer je več roparskih napadov na poštne kočije, pošljejo kazenske odprave.<sup>36</sup> Strah pred cestnimi roparji so odražali tudi nekateri gradbeni predpisi. Ti so določali, da ob cestah ne sme biti drevja, kaj šele gozdov. Rasti so smela le sadna drevesa, seveda v določeni oddaljenosti od cestnega jarka, žive meje niso smele presežati določene višine. Kjer so ceste potekale skozi gozdove, so morali biti ti posekani v oddaljenosti 6 sežnjev (11,34 m) od cestnega roba, od časa do časa pa je bilo treba izsekati večje gozdne površine, da bi tako zagotovili večjo preglednost in varnost potnikov. Te ukrepe so pojasnjevali s tem, da je tako zagotovljeno boljše kroženje

zraka in se cesta pravilneje suši.<sup>37</sup> V času Ilirskih provinc so z roparji nekako opravili.

Po umiku Francozov in ponovnem prihodu avstrijskih oblasti in ob vsej zmešnjavi, ki je tem vojaškim premikom sledila, so se potovalne razmere na Kranjskem in v celotnem Ilirskem kraljestvu razmeroma hitro urejale. Po naših krajih so se po končanih vojnah še nekaj let potikali bolj ali manj sumljivi ljudje. To so bili vojaki iz različnih predelov monarhije in iz drugih kraljestev, ki so skušali priti domov, berači, krošnjarji, vagabundi pa tudi obrtniški pomočniki. Nad vsemi temi ljudmi je skušala država imeti nekakšno nadzorstvo, zato so se določila o potnih listinah in potnih dovoljenjih zaostriila. V ponovno pridobljenih pokrajinah je bilo treba uveljaviti enotne potne listine, zato je gubernij v oktobru 1813 sprejel začasno rešitev o poenotenju potnih listin. Obvestilo je poslal intendancam v Ljubljani, Novem mestu in Beljaku ter generalnim konzulatom v Gorici, Zagrebu in v Postojni.<sup>38</sup> Naslednje leto so sklenili, da veljajo glede tujcev avstrijski predpisi, od avgusta 1814 so imeli za notranje potne liste v vseh avstrijskih pokrajinah predpisane obrazce, ki so jih potrjevale kresijske oblasti, za vojne obveznike pa še naborni okraji. Potne listine za tujino pa je po veljavnih predpisih izdajal deželni šef. Za potne listine, ki so veljale le v okviru dežele, je bilo treba plačati le za žig. Krošnjarske potne liste je bilo treba od julija 1814 žigosati na kresiji z žigom za 2 gld.<sup>39</sup> Kdor je hotel leta 1814 iz monarhije potovati v tujino, je moral pri pridobivanju take listine opraviti precej uradnih poti, imel pa je tudi stroške. Veljavnost potnega lista za tujino je bila le en mesec. Za žig je bilo treba plačati 30 kr. Poleg tega pa je bilo treba, glede na izvor in premoženjske

26 Strafgesetzbuch, 13. Jänner 1787

27 Gubernial-Verordnung in Steiermark vom 28. April 1798, 27. August 1800

28 Allgemeine Schatz-Kammer der Kaufmannschaft oder Vollständiges Lexicon der Handlungen und Gewerbe, Vierter Theil, Leipzig 1742, stolpec 405-406

29 Leopold Podlogar, Črtice o belokranjskih hajdukih. - Dom in svet XXI, Ljubljana 1908, str. 15-23

30 Josip Benkovič, Črtice o rokovnjačih. - Dom in svet III. Ljubljana 1890, str. 18-22, 52-55, 81-83

Alfonz Pavlin, Rokovnjaški jezik. - Slovenski narod VIII, 1875, št. 121, 122

31 Oskar Gratzy, Das Räuberwesen in Krain in den Jahren 1787-1790. - Mittheilungen des Musealvereins für Krain IX, Kleinere Mittheilungen, Laibach 1896, str. 281-285

32 Constitutio Criminalis Theresiana oder Römisch-Kaiserl. zu Hungarn und Böhmanu, n.u. Königl. Apostol. Majestät Maria Theresia Erzherzogin zu Oesterreich k.k. peinliche Gerichtsordnung. Wien 1769, Art 96, čl. 1-4, str. 263-264, Art. 90, čl. 1-4, str. 245-247

33 Hofdecret vom 15. Oktober 1781

34 Hofdecret vom 8. Oktober 1785

35 Joseph des Zweyten Römischen Kaisers Gesetze und Verfassungen in Justizfache, Prag und Wien 1788, Viertel Kapitel, Von Verbrechen die auf das menschliche Leben und die körperliche Sicherheit unmittelbare Verziehungen haben, Čl. 91-99, str. 26-27

36 Hofdecret vom 22. März 1808

37 Regierungs Verordnung in Oesterreich ob der Enns vom 22. März 1800; sklicuje se na odlok 31. 7. 1770

38 Gubernial Verfügung vom 2. Oktober 1813

39 Note der k.k. Organisirungs-Hofcommission vom 29. Juni 1814, Verordnung des k.k. prov. General-Guberniums in Illirien vom 15. July 1814, An die k.k. Kreisämter in Laibach, Neustadt, Adelsberg, Görz un Villach, An die k.k. Polizei-Direction in Laibach und an die k.k. Platz-Commanden zu Laibach, Görz un Villach

razmere prosilca, plačati še naslednje takse za potni list: vsak premožnejši prebivalec, ki je zaprosil za potni list za tujino, tudi če je bil plemenitega rodu, je moral plačati še 4 gld, baron je moral plačati še 6 gld in 40 kr, grof 1 gld, knez 16 gld in 4 kr.

Če naj bi potni list veljal dlje kot en mesec, pa vendar manj kot dva, je bila cena dvojna, če naj bi veljal dlje kot dva meseca pa manj kot tri mesece je bila cena trojna in tako naprej, nikdar pa se ni dalo potnega lista podaljšati za več kot en mesec. C.kr. vice gubernij in intendance niso imele več pravice izdajati potnih listin za tujino. Kdor se je potegoval za tak potni list, je moral s svojimi uradnimi papirji najprej na lokalno policijo, kjer so izdali svoje mnenje o primernosti, da ga dobi ali pa ne. Če je bila rešitev ugodna, je moral prosilec z vso dokumentacijo na prezidij generalnega gubernija, kjer je smel dvigniti potno listino, ko je pri gubernijski glavni blagajni poravnal vse stroške.<sup>40</sup> Ko so vojvodine Kranjska, Benečija, Mantova, Milan, Gorica in Gradiška, Vorarlberg, Tirolska in Trst postale sestavni del avstrijskega državnega telesa, je bil pri izdelavi potnih listin uveljavljen enak postopek kot v ostalih delih monarhije.<sup>41</sup> Vendar pa v letu 1814 noben potni list ni veljal v drugi provinci več kot leto dni. V njem sta morala biti natisnjena dežela in kraj, kjer je bil izdan. Nad podeljenimi potnimi listinami je imela oblast dokaj dober nadzor; ko je veljavnost le-teh potekla, so jih brez pomislekov preklicali.<sup>42</sup> V naslednjem letu si je oblast prizadevala, da bi imela še večji pregled nad potovanji svojih podanikov. Deželne oblasti so smele, če policijska oblast ni določila drugače, izdajati potne listine za tujino rokodelcem, ki so trgovali z lastnimi izdelki; privatnim osebam, ki so morale nujno urediti družinske zadeve - za te so veljali potni listi le šest tednov; obmejnim prebivalcem so zaradi večkratnega prehajanja meje podelili posebne potne listine. V vseh drugih primerih je potne listine za potovanje v tujino podeljevala deželna oblast po posvetovanju z dvorno in državno pisarno, odločitev te pisarne pa je bila odvisna od cesarjeve odločitve.<sup>43</sup> Urediti je bilo treba tudi možnosti potovanj vojnih obveznikov. Tako sta potne liste in potovalne knjižice, ki so jih morali imeti rokodelci, ki so potovali le v okviru naborne dežele, potrjevala kresijska oblast in nadzornik nabornega okraja. Tistim vojnim obveznikom, ki so potovali na Madžarsko, Sedmograško, v Dalmacijo, na Tirolsko ter na ozemlje lombardsko-beneškega kraljestva, pa sta morala potne listine potrditi kresijska oblast in poveljnik nabornega okraja. Ti dve oblasti sta morali voditi natančen pregled potnih listin, ki sta jih izdali vojnim obveznikom.<sup>44</sup> Leta 1822 je turška država zahtevala, da imajo potniki, ki pridejo na njeno ozemlje, pa naj bodo to uradni sli ali pa privatne osebe, za potovanje na turško ozemlje posebne turške potne liste.<sup>45</sup>

Polagoma so se strogi predpisi za potovanje v tujino nekoliko omilili. Za potni list za tujino je bilo leta 1829 treba plačati 4 gld in prispevke za žig.<sup>46</sup> Obenem pa je znal cesar tudi onemogočiti potovanja v tujino ljudem, za katere se mu je zdelo primernejše, da ostanejo doma in se ukvarjajo s poklicem, za katerega so se odločili. Tako je s predpisom otežil potovanja študentom medicine in suplentom na gimnaziji.<sup>47</sup> Če so na področju Ilirskega kraljestva zalotili prebivalce Lombardije, Benečije, Tirolske brez potnega lista, z neveljavnim ali zapadlim potnim listom, so oblasti te ljudi lahko poslale k vojakom ali pa na račun njihove domovinske občine ali pokrajine domov. Do leta 1828 so

take probleme reševali na račun občine, kjer so jih odkrili.<sup>48</sup> Leta 1834 je cesar prepovedal potovanje rokodelcev v kanton Bern, ker so se tam "zbirali in združevali rokodelci v sovražnih skupinah proti svojim knezom".<sup>49</sup> Ostrejšje nadzorstvo so skušali uvesti tudi na Savi. Lastniki ladij so morali v Zalogu predložiti svoj potni list in potne liste potnikov ter ladijske dokumente. Te papirje je žigosal urad za plovbo, žigosanje je bilo obvezno, postopek pa so morali ponoviti še v Radečah in na Jesenicah na Dolenjskem, drugače plovbe niso smeli nadaljevati. Niti ladja niti ljudje niso smeli na pot brez potrebnih dokumentov. Čeprav so bili ti predpisi sprejeti leta 1836, so jih v praksi uveljavili šele 1839.<sup>50</sup>

Težave pri potovanju v tujino pa tudi pri pridobivanju dopusta so poleg študentov medicine in gimnazijskih suplentov imeli tudi advokati in notarji. Najprej so si morali pridobiti vsa potrebna dovoljenja kot vsi drugi, nato pa so se morali za dovoljenje obrniti še na apelacijsko sodišče. V prošnji so morali navesti, da so si našli namestnika in ga uvedli v svoje delo, navesti so morali namen svojega potovanja in približno dolžino odsotnosti. Na osnovi teh podatkov je nato apelacijsko sodišče dovolilo odsotnost, največ za dva meseca.<sup>51</sup> Ko se je povečalo število tujcev, ki so potovali po monarhiji, se je pojavilo vprašanje jezikovnega znanja tako tujcev kot tudi oblasti, ki so morale nadzorovati njihove potne liste. Potni listi, ki so jih izdajale madžarske oblasti svojim podanikom za potovanje v nemadžarske dele države, so morali biti pisani v latinščini ali pa v madžarščini in v latinščini. Če so se na nemadžarskem ozemlju znašli

40 Hofkammer-Präsidial-Erlass vom 10. März 1814, Decret des k.k. österr. prov. General-Guberniums vom 14. April 1814, An das k.k. Vice-Gubernium in Fiume und an alle k.k. Intendenzen, ferner an die prov. k.k. Polizei-Direction zu Laibach und Triest und an die prov. k.k. Polizei-Commissariate zu Fiume un Villach

41 Hofdecret vom 28. Juni 1814

42 Decret der k.k. Central-Organisirungs Hofcommission vom 30. August 1814

Verordnung der k.k. prov. General-Guberniums vom 27. September 1814, An das k.k. Vice-Gubernium in Fiume, an die k.k. Kresämter in Laibach, Neustadtl. Adelsberg, Görz und Villach, an die k.k. Intendenz in Triest, dann an die k.k. Polizei-Direction in Laibach und Triest

43 Präsidial-Verfügung vom 3. Mai 1815, An die k.k. Kreisämter und Polizei-Commissariate

44 Hofkanzlei-Decret vom 17. August 1839

Gubernial-Verordnung vom 29. August 1839, An die k.k. Kreisämter an die Polizei-Direction in Laibach und das Polizei-Kommissariat in Klagenfurt

Note an das k.k. illyrisch-innerösterreichische Generl-Komando

45 Hofkanzleydecret vom 23. Februar 1822

46 Hofkammer-Decret vom 31. May 1829

Gubernial-Verordnung vom 2. Juni 1829, An das Gubernial Haupttaxamt

47 Studienhofcommissions Decret vom 11. Juni 1829, Gubernial-Verordnung vom 4. Juli 1829, An die medizinisch-chirurgischen Studien-Direction und an die Gymnasial-Direction zu Laibach

48 Hofkanzlei-Decret vom 23. Juli 1829

Gubernial-Verordnung vom 13. August 1829, an die Kreisämter

49 Hofkanzleidecret vom 31. Oktober 1834, Gubernial-Circulare vom 6. November 1834

50 Gubernial-Verordnung vom 1. September 1836, An die Kreisämter zu Laibach und Neustadtl und an die k.k. Landes Baudirection, Mittheilungen an die k.k. illyrische Cameral-Gefällen, Verwaltung in Laibach und das k.k. steirmärkische Gubernium in Graz. Gubernial-Bekanntmachung vom 21. Juni 1839

51 Hofkanzlei-Decret vom 9. November 1837 und Gubernial-Currende vom 2. December 1837

ljudje le z madžarsko izpolnjenimi potnimi listi, jim oblasti niso priznavale veljavnosti. Ta predpis so leta 1840 ponovili za ljubljansko in celovško kresijo. Leta 1846 so ga še enkrat ponovili in obenem pojasnili, da bodo tako osebo kaznovali kot ilegalca, z vsemi neprijetnimi posledicami. Tudi Madžarska ni ostala ob teh zahtevah križem rok. Že leta 1832 je zahtevala, da morajo imeti osebe, ki so potovale na njihovo ozemlje iz nemškega dela države, potne listine v nemškem in latinskem jeziku.<sup>52</sup> Turški podaniki, ki so potovali v tujino, so morali imeti potne liste v francoščini.<sup>53</sup> Potniki s področja Sedmograške so morali imeti urejene potne listine v latinskem in madžarskem jeziku ali pa v nemščini.<sup>54</sup> Zaradi strogega in togega policijskega nadzora nad tujci, se je pritoževalo vse več tujih poslancev. Najglasnejši so bili Francozi. Tajni dvorni svet in dvorna pisarna sta sklenila upoštevati nekatere ugovore ter tudi dovolila nekatere olajšave. Če so deželne oblasti naletele na tujca, ki je imel sicer veljaven potni list, pa se ni gibal po poti, ki je bila navedena v potnem listu, so mu lahko dovolili gibanje, če je imel za to temeljite vzroke. Deželne oblasti tudi niso smele ugovarjati in nagajati, če je bila v potnem listu pravilno navedena pot in natančni pogoji potovanja. Tujci so morali imeti v potnem listu vizo svoje države, če je niso imeli, so si jo morali pridobiti v najkrajšem času.<sup>55</sup> Gostilničarji v mestih, trgih in ob cestah so morali od tujcev zahtevati, da so izpolnili prijavnico, če so pri njih prenočevali. To so morali oddati v glavnem mestu province, do 9<sup>h</sup> zjutraj so morali obvestiti policijo ali pa v 24 urah občinskega sodnika ali sedež okrajne oblasti. Če so tujci izpolnjevanje prijavnice odklonili, so jih morali gostilničarji ustno prijaviti policiji. Oblasti so se morale prepričati, kako je s potnimi listinami teh tujcev.<sup>56</sup>

O žigosanju potnih listin je oblast leta 1842 sprejela dekret, v katerem je govorila o tem, da ni pošteno, da velika družina ali pa služabništvo družine potuje s skupnim potnim listom, ki ga žigosajo le enkrat. Deželna oblast tudi ni imela pravice podeljevati brezplačnih potnih listin. Popotnih knjižic pa ni bilo več treba žigosati za 15 kr konvencionalne vrednosti. Potne listine za otroke služabništva in dninarjev ter potne listine najdenčkov je bilo treba žigosati z žigom za 6 kr.<sup>57</sup> Z vso resnostjo in strogostjo se je oblast spotaknila tudi ob podeljevanje potnih listin in viz za potovanje v Anglijo revnejšim rokodelcem ter umetnikom, ki v monarhiji niso uživali kakšnega večjega ugleda.<sup>58</sup>

V letu 1843 je cesar določil, kdo lahko dobi potni list za tujino, ne da bi se v to mešala še naborna komisija. Take potne listine so lahko dobili: ženske; tisti moški, ki so bili popolnoma oproščeni vojaščine (tudi službe v rezervi in pri brambovcih), osebe, ki so bile zakonito odpuščene iz vojske, vojaški obvezniki, ki so bili v letu, ko so prosili za potni list, stari vsaj 25 let, ki pa na naboru niso bili potrjeni; tisti moški, ki so že dosegli starostno mejo, ko jih niso več klicali v rezervo in med brambovce; osebe, ki še niso dopolnile let, ki so bila potrebna za nabor in jih tudi ne bi dosegle v času veljavnosti potnega lista; osebe, ki so bile spoznane kot popolnoma nesposobne za vojaško službo in končno osebe, ki so z lastno službo ali pa z namestnikom popolnoma zadovoljile vojaške potrebe.<sup>59</sup> V tem letu so tudi uredili odnose s carsko Rusijo. Ruske oblasti so potnikom, ki so prestopali njeno mejo, odvzele njihove potne liste in jih nadomestile s svojimi. Ob tem so nastajale različne težave in nerodnosti, posebno ko je bilo treba ob vrnitvi potne listine

potnikom vračati. Zato je c.kr oblast sklenila dogovor s carsko oblastjo, da so avstrijski podaniki lahko obdržali svoje potne listine, če so imeli tudi potrebne ruske poslanske ali konzularne listine. Te so na meji zamenjali za ruske potne liste. V letu 1846 pa za avstrijske državljane ruska viza ni bila več potrebna.<sup>60</sup> Potni listi te dobe so imeli le opis osebe, zato se je lahko zgodilo, da je nekdo potoval s tujim potnim listom, če je le ustrezal opisu. Če so ga odkrili, je bil kaznovan s strogim zaporom od treh dni do enega meseca.<sup>61</sup> Pri potovanju z železnico ali parnikom je bilo nadzorstvo precej manjše kot pri potovanju s poštno kočijo. Potniki so se legitimirali z zelo različnimi listinami, ki pa niso bile žigosane. Zato je dvorna pisarna izdala dekret, da mora železniška direkcija poskrbeti tudi za potne listine, ki so za železnico veljale le tri dni. Potovanje, ki je bilo daljše kot tri dni, je bilo dovoljeno le osebam, ki so imele pravilno žigosane potne listine.<sup>62</sup>

Če so veljavnost potne listine potrdili v starem potnem listu, je bilo vseeno treba plačati zakonito takso za žigosanje.<sup>63</sup> Revolucija 1848 ni kaj prida zmedla državne administracije. Razmere v državi so se zrcalile v predpisih o potnih listinah, ki so jih uvedli leta 1848 in 1849. Tako je za notranje ministrstvo postalo še pomembnejše, kakšni tujci so se potikali po državi. Oblasti so smele izdajati potne listine le

- 52 Polizei-Hofstell-Präsidial-Verordnung vom 28. März 1838, Präsidial-Erinnerung und Verordnung vom 1. April 1838, An sämtliche k.k. Kreisämter, die Polizei-Direction in Laibach und das Polizei-Commissariat in Klagenfurt, Präsidial-Verordnung vom 30. September 1840, An die k.k. Kreisämter, die Polizei-Direction in Laibach, an das Polizei-Commissariat in Klagenfurt, dann Präsidial-Note an die steiermärkisch-illyrische Cameral-Gefällen-Verwaltung, Polizei-Hofstelle-Präsidial-Erlass vom 23. April 1846, mitgeteilt mit Gubernial-Präsidial-Erinnerung vom 1. Mai 1846, Polizei-Hofstelle-Präsidialschreiben vom 26. April 1847, mitgeteilt mit Gubernial-Präsidial-Erinnerung vom 1. Mai 1847, Gubernial-Verordnung vom 6. Mai 1847, An die k.k. Kreisämter
- 53 Präsidial-Erinnerung vom 12. September 1838, Gubernial-Erledigung vom 27. September 1838, Präsidial-Verordnung vom 12. September 1838, An die betreffenden hierländigen Behörden
- 54 Präsidial-Erinnerung vom 18. November 1838, Gubernial-Erledigung vom 29. November 1838, Präsidial-Erlass vom 18. November 1838, An alle politischen Polizei- und Cameral aufsichts Behörden
- 55 Gubernial-Präsidial Decret vom 24. September 1839
- 56 Gubernial-Currende vom 22. Mai 1840
- 57 Hofkammer Decret vom 3. Mai 1842, Gubernial Intimat vom 26. Mai 1842, An die k.k. Kreisämter, die Kammerprocuratur in Laibach und das Fiscalamt in Klagenfurt Hofkanzlei-Decret vom 15. April 1842, Gubernial-Verordnung vom 6. Mai 1842, An die k.k. Kreisämter, die Polizei-Direction in Laibach und das Polizei-Commissariat in Klagenfurt
- 58 Hofkanzlei-Decret vom 1. Oktober 1842, Gubernial-Verordnung vom 5. November 1842, An die k.k. Kreisämter, die Polizei-Direction in Laibach und das Polizei-Commissariat in Klagenfurt
- 59 Hofkanzleidecret vom 15. Februar 1843, General-Currende vom 18. März 1843
- 60 Hofkanzlei-Decret vom 11. Juli 1843, Gubernial-Currende vom 14. August 1843 Hofkanzlei-Decret vom 17. Oktober 1846
- 61 Hofkanzlei-Decret vom 20. November 1844, Gubernial-Currende vom 16. December 1844
- 62 Hofkanzlei-Decret vom 7. Juni 1847, Gubernial-Verordnung vom 6. Juli 1847, An die k.k. Kreisämter
- 63 Hofkammer-Decret vom 27. Februar 1848, Mitgeteilt durch Note der steirisch-illyrischen Cameral-Gefällen-Verwaltung vom 28. März 1848, Gubernial-Currende vom 7. April 1848

tistim tujim delavcem, ki so lahko dokazali, da imajo zagotovljeno delo. Spodnjeavstrijske oblasti so imele pravico izgnati vsakega posameznika, ki v štirinajstih dneh po prihodu v državo ni našel dela. Izgnali so ga nazaj v njegovo domovinsko občino.<sup>64</sup> Eden od odmevov revolucije pa je bil viden tudi pri administraciji. V potnih listinah ni bilo več treba navajati verske opredelitve.<sup>65</sup> Vojne obveznike, ki so jih zalotili brez potnih listin ali pa z neveljavnimi, so poslali v domovinsko občino na stroške kontingenta rekrutov.<sup>66</sup> Odnos do Madžarske je bil napet, kar je bilo očitno tudi pri podeljevanju potnih listin madžarskim podložnikom in njihovem vidiranju. Še posebno natančni so bili pri krošnjarijih, ker naj bi ti v nemškem delu države ščuvali prebivalce proti domači oblasti in jih navduševali za madžarsko revolucijo. V avstrijski del države so lahko prišli le potniki z rednimi potnimi listi, kajti c.kr. ministrstvo za trgovino ni več podeljevalo in vidiralo krošnjarskih potnih listin.<sup>67</sup> Potovanje na Poljsko pa je bilo olajšano. Rusko poslaništvo na Dunaju je dobilo od poljskega kraljestva pooblastilo za vidiranje potnih listin za potovanja na Poljsko. Poslaništvo je smelo vidirati potne listine trgovcev in industrijalcev ter njihovih družin in služabništva, potne listine oseb, ki so potovale na Poljsko v pravnih zadevah, njihovih družin in služinčadi, potne listine posestnikov, njihovih družin in služinčadi, potne listine tujcev, ki so bili posestniki na Poljskem, so pa deželo zapustili in so se želeli vrniti, če jim za njihovega bivanja v tujini ni bilo kaj očitati.<sup>68</sup> Ko se je oseba, ki je želela potovati, prebila skozi ves ta labirint predpisov, je lahko na pošti naročila sedež v poštni kočiji. Pa tudi to ni bilo povsem preprosto, čeprav je bilo potovanje s poštno kočijo v naših krajih obnovljeno že leta 1813. Ob koncu tega leta je prezidij dvorne komore dovolil vožnje poštne kočije od Dunaja do Trsta. Pošta od Trsta do Ljubljane je bila obnovljena 31. decembra 1813. Poštna kočija je potovala od Trsta do Ljubljane ob petkih, od Ljubljane proti Dunaju vsako soboto in od Ljubljane do Trsta vsako sredo. Ta vozni red, ki je bil postavljen v dobro trgovine in občinstva, so še dopolnili z vožnjo od Trsta do Ljubljane vsak četrtek, od Ljubljane do Dunaja vsak petek, od Ljubljane do Trsta vsak ponedeljek.<sup>69</sup> 22. januarja 1814 je bila uvedena poštna povezava med Ljubljano in Celovcem in naprej do Spittala in Salzburga, ki se je navezala na zvezo proti Trstu. Ob koncu leta 1814 so obnovili tudi pismensko pošto, tako tisto od Celovca preko Beljaka do Ljubljane kakor tudi tisto od Dunaja do Trsta.<sup>70</sup> Potovanje je leta 1814 na področju bivših Ilirskih provinc stalo: jezdina za enega konja in eno postajo 1 gld, napitnina za pošto z dvema konjema 3 kr, kolomaz za vsakokratno mazanje 17 kr, za pokrito kočijo na vsaki poštni postaji 34 kr.<sup>71</sup> Leta 1817 so tudi na Kranjskem sprejeli dekret o potovanju z navadno pošto, ki je v ostalem delu monarhije veljal že od 1811. leta. Deloma se je naslanjal na predpise iz leta 1772. Potovanje s poštno kočijo je morala dovoliti državna oblast. Najnižja oblast, ki je smela izdajati taka dovoljenja, je bila kresija in še to le izjemoma. V poštno kočijo z enim konjem so, če je sprejela potnika, vpregli še enega konja. Dovoljenje za to je moralo biti pisno, prav tako je moral biti napisan tudi kraj, kjer je potnik izstopil, prestopil pa je lahko le v deželnem glavnem mestu. Deželni in kresijski glavarji so se morali zavedati, da smejo dati potovalna dovoljenja le posameznim zanesljivim osebam. Kdor je dobil potovalno dovoljenje, se je moral strogo držati pravil. Za pripravo drugega konja je

moral na vsaki poštni postaji plačati primerno jezdino in napitnino za konja ter polovico stroškov voza in za kolomaz. Če je poštna kočija vozila z dvema konjema, so pripravili še tretjega, če so dobili potnika. Glede plačila so veljala ista pravila, kot če so pripravili drugega konja. Na Štajerskem in Koroškem sta potna dovoljenja podeljevala le deželna šefa ali njuna namestnika ter kresijski glavar v Celovcu ali njegov namestnik.<sup>72</sup> Leta 1819 je oblast ponovila dekret iz let 1772 in 1782, ki je govoril o potnikih in o njihovih pravicah. Poleg poštne kočije so potnike lahko prevažali le tisti vozniki, ki so bili za to pooblaščen in so zaradi tega tudi plačevali poseben davek. Potnike so za denar prevažali po poštni cesti v pol- ali popolnoma pokritih vozovih ali v odprtih kolesljih. Vsem gostilničarjem, meščanom in podložnikom, ki niso sodili v krog prej omenjenih voznikov, take vožnje niso bile dovoljene, tudi če so imeli lasten voz ali pa če je imel potnik na razpolago svoj voz. Take vožnje so bile dovoljene le v izjemnih primerih iz krajev, kjer ni bilo pošte in tudi ne pooblaščenega voznika, do prve poštne postaje. Prav tako je bilo prepovedano namerno izmikanje poštним postajam, da bi se izognili zgoraj omenjenim predpisom. Pooblaščen vozniki so se tudi morali držati nekaterih predpisov. Tako niso smeli zamenjati konj, če niso prepotovali 6 pošt, to je 12 milj, kar je približno 91,03 km, ali če ni potnik, ki so ga prevažali, bival v nekem kraju vsaj tri dni. V okviru razdalje šestih pošt tudi niso smeli prepustiti potnika drugemu vozniku ali sprejeti še kakega potnika. Če so vozniki omalovaževali te predpise, je imel poštni mojster pravico, če je take kršilce zasačil, ustaviti in zapleniti konje, lokalne oblasti pa so bile dolžne, da so po plačilu kazni 10 gld in povračilu škode

64 Erlass des Ministeriums des Innern vom 4. December 1848, Gubernial-Verordnung vom 13. December 1848, An die k.k. Kreisämter, Polizeidirection in Laibach und an das Polizeicommissariat in Klagenfurt

65 Erlass des Ministeriums des Innern vom 31. December 1848, Mitgetheilt durch Gubernial-Präsidential-Erinnerung vom 7. Jänner 1849, Gubernial-Erledigung vom 20. Jänner 1849

66 Erlass des Ministeriums des Innern vom 14. Juni 1849, Gubernial-Currende vom 22. Juni 1849

67 Erlass des Handels Ministerium vom 20. Juni 1849, Gubernial-Verordnung vom 26. Juni 1849, An die krainerischen k.k. Kreisämter und Polizeidirection in Laibach

68 Erlass des Ministeriums des Inner vom 12. November 1849, Gubernial-Präsidential-Verordnung vom 15. November 1849, An die Kreisämter in Krain und an die Polizei-Direction in Laibach

69 Wiedereröffnung der Postwagensfahrt von Wien nach Triest und von da zurück. Currende des k.k. provisorischen österreichischen General-Gouvernements der Illirischen Provinzen vom 7. Jänner 1814

70 Wiedereröffnung der Postwagensfahrten von Laibach über Klagenfurt nach Salzburg, Circular-Verordnung des k.k. österr. prov. General-Gouvernements vom 15. Februar 1814

Wiedereröffnung der Briefpostroute von Klagenfurt über Laibach nach Triest. Einstellung jener von Klagenfurt über Villach nach Laibach und Beschleunigung der Briefpost von Wien nach Triest und von Triest nach Wien, Hofkammer-Präsidential-Erlass vom 31. März 1814, Verordnung des k.k. illir. prov. General-Guberniums vom 22. April 1814, An die prov. Oberpostverwaltung zu Laibach und Triest

71 Bestimmung des Postrittelgeldes in Illyrien. Note der k.k. Organisations-Hofcommission vom 20. Juli 1814, Currende des k.k. provis. österreichischen Civil- und Militär-General-Gouvernements in Illyrien vom 27. Juli 1814

72 Vorsichten unter welchen die Bewilligung zu Reisen mit der ordinären Briefpost ertheilen werden kann, Hofkammer-Decret vom 25. Februar 1817, General-Verordnung vom 26 März 1817, An die k.k. Kreisämter und die Oberpostverwaltung

pomagale prizadetemu, da je čim hitreje dosegel svoje pravice.<sup>73</sup> Leta 1823 je dekret dvorne komore natančneje določil ceno potovanja z navadno poštno kočijo. Ker so cene krme bistveno padle, se je dvorna komora odločila sprejeti sledeči dekret: 1. Potovanje s pošto po vseh nemških provincah, ne glede na to ali je pošta državna ali privatna, se poceni od 1 gld na 48 kr konvencionalne vrednosti za konja na razdalji ene poštne postaje. 2. Najemnina za koleselj se zniža za polovico, jezdina za četrtno za konja, kar pomeni, da je treba plačati za pokriti koleselj 24 kr, za odprti pa 12 kr. Kolomaz stane toliko kot prej. Če da maščobo zanj poštni mojster, je cena 8 kr, drugače pa 4 kr. 3. Napitnina za kočijaža je 15 kr. Vsak kočijaž, ki s tako napitnino ne bi bil zadovoljen in bi potnike zato zmerjal in pretepal, bo odpuščen. Obvestilo o tem je moralo viseti na vsaki poštni postaji na vidnem mestu, da so ga potniki lahko prebrali in se po njem ravnali.<sup>74</sup> Leto kasneje je oblast objavila še podrobnejše podatke o cenah za poštne kočije. Potniki, ki so potovali z navadno poštno kočijo v provincah Nižje Avstrije, na Češkem, Moravskem, v Šleziji, na Štajerskem, v Ilirskem kraljestvu, v Primorju in na Tirolskem, so morali plačati za sedež v notranjosti kočije 32 kr konvencionalne vrednosti, za sedež na sprednjem delu kočije pa 24 kr. Za otroka, ki si je pridobil prostor med dvema odraslima, je bilo treba plačati 8 kr, za otroka, ki so ga držali v naročju pa 6 1/2 kr. Vsak potnik, ki je potoval z navadno poštno kočijo, je moral plačati kočijažu 3 kr napitnine za vsako postajo. Pri pospešenih voznjah in pri posebnih voznjah je bilo treba plačati npr. za vožnjo od Dunaja do Prage 44 kr za sedež v kočiji in 22 kr za sedež v zadnjem delu kočije, poleg tega je bila višja tudi napitnina. Vse to je bilo računano na eno poštno postajo.<sup>75</sup> V tridesetih letih 19. stoletja so natančneje določili razdalje med posameznimi poštnimi postajami. V letu 1834 so postavili poštno postajo iz Žabnice na Otok. Razdalja med Otokom in Jesenicami je bila eno pošto, med Otokom in Kranjem pa 1 1/4 pošte, prej je bila razdalja 1 1/2 pošte.<sup>76</sup> Dve leti kasneje (1836) so regulirali tudi razdaljo med poštnimi postajami Kranj, Tržič, Otok, Jesenice in Podkoren. Tako je bila cestna razdalja med Kranjem in Tržičem 1 1/8 pošte, med Jesenicami in Otokom prav tako, razdalja med Jesenicami in Podkorenem pa 1 5/8 pošte.<sup>77</sup> V letu 1840 so določili razdaljo med poštnimi postajami Ljubljana, Grosuplje in Hudo. Poštne postaje Šmarje so prestavili v Grosuplje ter na novo določili razdaljo med Ljubljano in novo poštno postajo in nazaj na 1 1/4, med novo poštno postajo v Grosupljem in poštno postajo v Hudem in nazaj pa na 3/4 pošte.<sup>78</sup> Tega leta so nekaterim poštnim postajam tudi dovolili priprego. Te postaje so bile: poštna postaja Kranj za potovanje proti Otoku, poštna postaja Otok za ježo proti Kranju in za polovico pošte, poštna postaja Jesenice proti Podkorenu za pol pošte, poštna postaja Podkoren proti Beljaku za pol pošte, poštna postaja Beljak za ježo proti Podkorenu za 1 1/8 pošte, poštna postaja Spittal za odsek proti Gmündu tako kot poštna postaja Gmünd za ježo proti Spittalu, obe razdalji sta bili določeni za eno navadno pošto, poštna postaja Gmünd je imela še pravico do priprege za eno pošto pri ježi proti Rennwegu. To je pomenilo, da so imele te poštne postaje pri pripregi dveh do treh konj pravico računati za enega konja, pri pripregi štirih in več konj pa za dva konja.<sup>79</sup> Zaradi izredno težavne vožnje med poštnima postajama Podkoren-Beljak je dvorna komora poštni postaji Beljak leta 1841 dovolila pri izrednih voznjah dvojno priprego za zakonito

plačilo jezdine in napitnine kočijažu za 1 1/8 pošte.<sup>80</sup> Leta 1849 je notranje ministrstvo določilo še razdaljo med Vranskim in Kamnikom na 5 milj. Obenem je bil deželni prezidij naprošen, naj določi razdaljo med Vranskim in Motnikom na 1 1/8 milje in razdaljo med Motnikom in Kamnikom na 3 7/8 milje.<sup>81</sup>

Tudi način potovanja se je nekoliko sprostil. Ljudje so lahko potovali s posebej najeto kočijo, s hitro pošto in s posebno pošto. Potnike so smeli prevažati tudi posebej organizirani privatniki, če so plačali predpisane davke in takse in so vozili po poštnih cestah. Ob vse gostejšem prometu so na cestah začele nastajati težave. Vse več je bilo pritožb, da se tisti, ki potujejo s posebno pošto, in tudi privatni vozniki ne umikajo redni poštni kočiji, čeprav kočijaž oznanja prihod s trobljenjem in s pravilnim pokanjem biča. Dogajalo se je, da so se redne poštne kočije in ostali potniški vozovi zaletavali ali pa se je morala poštna kočija umakniti tako na rob ceste, da se je zvrnila v jarek. Zaradi velikega števila pritožb je bil leta 1837 sprejet patent, ki je skušal urediti razmere na cestah. Praviloma so se morali vozniki poštni kočiji umikati ter počakati, da je odpeljala mimo.<sup>82</sup> Ob koncu leta 1837 je cesar Ferdinand I. izdal patent o pošti. Glede prestopanja so za potnike veljali isti predpisi kot leta 1772 : tu je šlo predvsem za menjavo konj, ki je bila dovoljena šele po 12 poštnih miljah. V okviru te razdalje je lahko potnik menjal konja le, če so ga čakali njegovi lastni.<sup>83</sup> Leta 1838 je bil sprejet dekret dvorne komore, ki je urejeval pravice in dolžnosti pošte. Ta patent je precej podrobno govoril tudi o

73 Wiederholte Bekanntmachung mehrere Vorschriften der allerhöchsten Patente hinsichtlich der Beförderung der Reisenden durch Fuhrleute, Hofkammerdecret vom 31. December 1819, Gubernial-Circulare vom 28. Jänner 1820. Sklicuje se na najvišji patent 24. 10. 1782

74 Herabsetzung des Postrittgeldes und der Kaleschgebühr, Hofkammerdecret vom 22. December 1823, Gubernial-Umlaufschreiben vom 2. Jänner 1824

75 Bestimmung des zu entrichtenden Passagiers-Porto bey den ordinären Postwagen, dann bey den Eil- und Separatfahrten, Hofkammerdecret vom 14. Jänner 1824, Gubernial-Circulare vom 29. Jänner 1824

76 Verlegung der k.k. Poststation Safnitz nach Ottok und Bestimmung des Streckenausmasses zwischen Ottok und Assling, dann Ottok und Krainburg, Hofkammerdecret vom 22. November 1834, An die k.k. oberste Hofpostverwaltung

77 Regulierung der Distanzausmass zwischen den Poststationen Krainburg, Neumarkt, Ottok, Assling und Wurzen, Hofkammer-Decret vom 30. November 1836, Gubernial-Currende vom 19. December 1836

78 Bestimmung der Distanzen-Ausmass zwischen den Poststationen Laibach, Grosslup und Pösendorf, Hofkammer-Decret vom 4. Juli 1840, Gubernial-Circulare vom 14. Juli 1840

79 Bewilligung einer Bergvorspann für mehrere Poststationen in Illyrien, dann Herabsetzung des Distanzausmasses zwischen den Stationen Gmünd und Spittal, Hofkammer-Decret vom 28. Oktober 1840, Gubernial-Verordnung vom 14. November 1840

80 Bestimmung der Bergvorspann für die Poststation Villach von den Extrapostfahrten nach Wurzen, Hofkammer-Decret vom 29. April 1841, Gubernial-Currende vom 15. Mai 1841

81 Erhöhung der Meilendistanzen zwischen Stein und Franz. Erlass des Ministeriums des Innern vom 3. Juni 1849, Gubernial-Verordnung vom 4. Juni 1849

82 Die in dem Postpatente erhaltene Vorschrift, dass Wagen und Fuhrleute dem Postritte, ausweichen haben, wird in Erinnerung gebracht, Gubernial-Currende vom 16. September 1837

83 Kundmachung des allerhöchsten mit 1. Juli 1838 in Wirksamkeit tretenden neuen Postpatents vom 5. November 1837, Hofkanzlei-Decret vom 12. April 1838, Mit Gubernial-Verordnung und Note vom 19. Mai 1838, Sämmtlichen Aemtern und Behörden mitgetheilt

potnikih. Vsak potnik je moral strogo upoštevati policijske predpise, moral je imeti potni list in listino za prehod, pred odhodom je moral te papirje pokazati na poštnem uradu. S poštno kočijo niso smele potovati bolne osebe in otroci, mlajši od štirih let, če niso imeli spremstva, s slepimi je moral potovati spremljevalec, za bolnike so morali najeti celo kočijo. Vsi potniki so morali biti na postaji 1/4 ure pred odhodom poštne kočije. V kočijo niso smeli jemati psov, kajenje je bilo dovoljeno le, če so kadili dobro zaprte pipe in če so sopotniki to dovolili. Če je kdo med potjo zbolel ali pa se je nedostojno obnašal, ga je kočijaž na zahtevo potnikov lahko odstranil iz kočije. Plačilo sedeža v kočiji se je spreminjalo, med drugim je bilo odvisno tudi od cene krme in je bilo objavljeno v uradnem listu, na poštni postaji pa je morala biti vsakokratna cena objavljena na vidnem mestu. Nاپitnina je bila določena, prav tako tudi denar za kolomaz. Potnino je bilo treba v celoti odšteti na odhodni postaji. Že plačane potnine niso vračali, če potnik ni mogel na pot. Prav tako ni imel pravice do povračila potnine tisti potnik, ki ga je kočijaž med vožnjo postavil na cesto. Ko je potnik naročal sedež v kočiji, je dobil neke vrste rezervacijo, ki je sodila k vozovnici in jo je bilo treba pokazati sprevodniku. Taka "rezervacija" je veljala le za tisto kočijo, za katero so jo na postaji izdali. Kočijaž in drugi poštni uslužbenci niso smeli od potnikov zahtevati še posebne napitnine, če jim niso posebej pomagali. Za prtljago so potniki že na začetni postaji dobili listek. V kočijo niso smeli vzeti s seboj težkih ali pa zelo velikih zavojev. Kočijaži niso smeli med dvema postajama sprejemati v kočijo neprijavljenih potnikov in prtljage. Vsak potnik se je lahko temu uprl in je kočijaža lahko prijavil na prvi poštni postaji.<sup>84</sup> Potniki, ki se jim je mudilo, so lahko potovali s posebno pošto. Konje so menjali na za to določenih postajah. Poštna postaja je morala biti jasno označena in odprta za potnike tudi ponoči. V času prepreganja je moral vsak poštni mojster sprejeti potnike v hišo. V vsaki poštni hiši je bila tudi pritožna knjiga, kamor so gostje vpisovali svoje pritožbe nad poštnimi uslužbenci. Poštni mojster in nadzornik poštnega hleva sta morala biti prisotna na postaji, na razpolago sta morala imeti določeno število sposobnih konj, prav tako tudi primerno število pokritih in odkritih kočij. Na pošti je moral biti tudi mojster za vozove in kočijaž, ki je moral biti starejši od 18 let. Noč in dan je moral biti na razpolago par spočitih konj. Potnik je moral konja za potovanje naročiti na poštni postaji. Ob naročanju je moral dati svoje osebne podatke: ime, stan, bivališče, kamor naj pripeljejo konje, dan in uro odhoda in število konj. Naročilo je sprejel poštni mojster ali pa vodja hleva, oddano pa je moralo biti vsaj dve uri pred željenim odhodom. Če je potovanje odpadlo, je bilo treba konje odpovedati vsaj uro pred odhodom. Če je naročnik to pozabil, je moral plačati 1/4 jezdine za eno pošto. Če so mu konje pripeljali pred stanovanje, pa je moral plačati še 1/4 napitnine za vsakega konja. Tudi pri posebni vožnji je bilo treba vse obveznosti plačevati pri odhodu.

Pri prepreganju na poštni postaji je bilo treba paziti na vrstni red prihoda posameznih kočij, da so potem tudi temu primerno odhajale in ni bilo hude krvi med potniki. Kočije so morale na cesto v takem vrstnem redu, kot so odhajale s postaje. Prehitevati je bilo dovoljeno le, če je morala kočija ustaviti na cesti. Ostale kočije in težki vozovi so se morale umikati poštni kočiji. Vožnja je potekala v trabu, na daljše razdalje (4 milje) je bilo treba konjem pustiti 1/4 ure odmora, miljo

naj bi prevozili v 3/4 ure. Razdalje med poštnimi postajami so bile izmerjene in čas vožnje je bil določen. Kočijaž je bil odgovoren za varnost potnikov, vajeti ni smel prepustiti nikomur drugemu. Ponoči je smela goret na kočiji le kočijaževa svetilka, če so imeli potniki na strehi prižgane bakle, so jih morali pogasiti pred prihodom na lesene mostove, naselja in v gozdove. Ko je kočijaž zavijal v ozke mestne ulice, skozi mestna vrata ali na posebno ozke prostore, je moral zatrobiti v rog, da bi se izognil morebitnemu trčenju.<sup>85</sup> Če se je potniku zelo mudilo, je lahko potoval tudi s kurirsko pošto, ki je imela na cesti prednost in tudi krajše postanke. Eno miljo so morali prepotovati v 35 minutah, prepreganje na postaji pa je smelo trajati podnevi pet in ponoči deset minut. Na potovanje s tako pošto je smel potnik vzeti s seboj 1/3 običajne prtljage. Za take usluge je bilo treba plačati posebej: poleg vsakokratne jezdine še 20 kr za konja za postajo in poleg običajne napitnine še 5 kr. Za navadno ekstra pošto je bilo treba plačati 20 kr za vsakega konja, prepreganje pa je za italijanske province stalo 3 kr, za ostale pa 2 kr. Najhitreje se je dalo potovati z "urno prepustnico". Ob nakupu take prepustnice je bilo treba vnaprej plačati 10% stroškov za mitnice, mostnine, carine. Ta dokument je bilo treba na vsaki postaji potrditi ter vanj vpisati uro prihoda in odhoda. Cena prepustnice je bila višja od cene potovanja s kurirsko pošto. Če je potovanje odpadlo, je bilo treba pošto pravočasno obvestiti, da je potniku povrnila del stroškov.<sup>86</sup> Leta 1839 so znova potrdili predpis, da se morajo poštni kočiji druga vozila in jezdec umikati. Lahki vozovi so se morali popolnoma umakniti iz njene smeri, težki tovorni vozovi pa so morali počakati, da je poštna kočija odbrzela mimo. Hitri pošti, štafeti in pisemski pošti se je morala umakniti tudi navadna poštna kočija. Da bi se lahko pravočasno umaknila, je moral kočijaž dati znak z rogom.<sup>87</sup> V letu 1847 so obnovili predpis o obnašanju na cesti, ki je bil sprejet že leta 1839. Tokrat je bila navedena tudi kazen za prekrške, in sicer 2 gld konvencionalne vrednosti.<sup>88</sup> Končno je ostalo še vprašanje varnosti na cestah na Kranjskem. V času Ilirskih provinc so s cestnimi roparji nekako opravili, čeprav jih niso povsem zatrli. Ob umiku Francozov in ob ponovnem prihodu avstrijskih oblasti ter ob vsej zmešnjavi, ki je temu sledila, so se pri nas obnovile roparske navade in cestni ropi niso bili pri tem nikakršna izjema. Leta 1815 je oblast potrdila višino denarne nagrade za zajeto roparsko tolpo, ki je bila 50 dukatov, za posameznega roparja pa 30 gld. Za ujetega tihotapca je bila višina nagrade v tem času 25 gld.<sup>89</sup> Število roparjev je v tem času naraščalo.

84 Kundmachung der mit 1. November 1838 in Wirksamkeit tretenden neuen Fahrpostordnung, Hofkammer-Decret vom 18. August 1838

85 Postordnung für Reisen mit Extrapost, Hofkammer-Decret vom 28. December 1838, Gubernial-Verordnung vom 26. Februar 1839

86 Isto kot op. št. 85

Festsetzung des Zuschlags zum jeweiligen Rittgelde und des Trinkgelds für die Kurriermässige Beförderung, so wie des Trinkgelds und der Wagenmeister (Umspannung) Gebühr für gewöhnliche Extrapostritte, Hofkammer-Decret vom 26. März 1839, Gubernial-Currende vom 9. April 1839

87 Glej op. št. 85

88 Erneuerung der Vorschrift wegen Ausweichen den durch die Postanstalt fahrenden Wagen, Gubernial-Verordnung vom 22. Juni 1847, An die k.k. Kreisämter und Ober-Postverwaltung

89 Belohnung für eingbrachte Räuber und Schwärzer, Decret der Central-Organisirungs-Hofcommission vom 3. Juli 1815, Gubernial-Currende vom 10. December 1815

Med razbojniki so se znašli pobegli zločinci, vojaški dezertjerji, vagabundi, skrivači.<sup>90</sup> V začetku leta 1820 je oblast znižala višino nagrade za posameznega roparja na 25 gld, vendar pa so že jeseni to ponovno zvišali na prejšnjih 30 gld.<sup>91</sup> Na Dolenjskem in v Beli Krajini so se v prvi polovici 19. stoletja vse pogosteje pojavljali tudi roparji s Hrvaške in tudi iz bolj vzhodnih predelov.<sup>92</sup> Oblasti so pred vse težjimi razmerami vse bolj vztrajno mižale. Kadar je poštna kočija peljala večje vsote denarja, je imela vojaško spremstvo, ki pa ni kaj prida zaleglo. V novembru 1826 je 17 roparjev napadlo poštno kočijo, odneslo 500 gld kovanega denarja in preteple oba vojaka, ki sta spremljala prevoz. Roparje so ujeli in zaprli v Trstu.<sup>93</sup> Leta 1828 so sprejeli dekret, ki je govoril o nagradah za ujete razbojnike. Višina nagrade je bila odvisna od nevarnosti, ki je bila povezana z lovom na roparja ali roparsko tolpo. Da bi si nagrado prislužili, so morali roparja pripeljati proti njegovi volji, nagrado pa so dobili šele potem, ko je bila roparjem krivda dokazana.<sup>94</sup> Ker je bilo cestnih roparjev vse več, ceste pa so bile vse manj varne, je država zahtevala vojaško spremstvo za pošne kočije, kadar so prevažale večje vsote državnega denarja. To okrepljeno vojaško spremstvo je morala plačati država, ker varnost na državnih cestah ni bila problem, s katerim bi se ubadala pošta.<sup>95</sup> Prebivalci naj bi se pred vse številčnejšimi roparji branili sami. Prisilna delavnica, kamor naj bi spravljali ujete roparje je rasla zelo počasi, prebivalci sami pa se roparjem niso upali upirati. V štiridesetih letih so večino roparskih tolp sestavljali vojaški begunci. Leta 1843 je oblast sklenila, da bo povečala število sodnih biričev na področjih, ki so jih roparji še posebej ogrožali. Sodnih biričev je bilo malo, bili so slabo oboroženi in izurjeni, ter bi jih roparji zlahka premagali, zato je oblast izjavila, da ti biriči niso napadalni, pač pa le opazovalni organ. Ko je bila zgrajena prisilna delavnica in so si tudi sodni biriči nekoliko opomogli, je število roparjev začelo upadati. Večino pa je zatrla šele žandarmerija, ki je bila ustanovljena po marčni revoluciji.<sup>96</sup> Žandarmerija je v letu 1852 zatrla večino roparskih središč, posamezni roparji ali manjše roparske tolpe pa so se ob večjih prometnicah pojavljali še do konca 19. stoletja.<sup>97</sup>

Sredi 19. stoletja sta marčna revolucija in uvedba železnice prinesli spremembe tudi v naše kraje. V nemirnih letih 1848 in 1849 je bilo nadzorstvo nad potniki in izdajanjem potnih listov strožje. Ta strogost se je zavlekla še v sredino petdesetih let. Notranje ministrstvo je leta 1850 določilo, da lahko izdaja potne liste za potovanje po notranjosti države okrajni glavar, za izdajo potnih listov za potovanje v tujino pa je bil odgovoren deželni namestnik.<sup>98</sup> V tem letu je za potovanje v okviru domače kronovine zadoščala domovnica. Za potovanje v drugo kronovino pa jo je bilo treba vidirati. Ker pa so se pri uporabi domovnice dogajale različne nepravilnosti, je notranje ministrstvo sklenilo, da velja domovnica do uvedbe novih potnih listov le, če jo je potrdilo okrajno glavarstvo, politična izpostava ali pa občina, v kateri je bila tudi policijska oblast.<sup>99</sup> Nove potne liste je cesar potrdil v letu 1857. Po tem predpisu je za potovanje v kronovini zadoščala osebna izkaznica, ki so jo smela izdajati okrajna glavarstva, veljala pa je eno leto. V njej so morali biti ime in priimek, poklic, stalno bivališče in starost lastnika. Za potovanje v tujino pa je bil potreben potni list, ki je veljal največ tri leta. Potne liste so smeli izdajati ministrstvo za zunanje zadeve, šefi političnih oblasti za tiste osebe, ki so živele na področju, ki so ga

upravljali, okrajni glavarji v imenu deželnega šefa, vendar le v izjemnih primerih in to le za ljudi lastnega okraja. Osebe, ki so živele ob meji, so dobile posebna spričevala, da so se lahko neomejeno gibale na obeh straneh meje. Avstrijska poslaništva v tujini so bila zadolžena za urejanje potnih listin avstrijskih državljanov v tujini. Za potne liste je bil uveden formular, ki je moral imeti vpisane naslednje podatke: ime in priimek, poklic, kraj stalnega bivališča, starost, veroizpoved, namen potovanja, podpis potnika, trajanje potovanja, osebni opis lastnika potnega lista. Praviloma se je moral potni list glasiti le na eno osebo. Izjemo so naredili takrat, kadar je taka oseba potrebovala spremstvo.<sup>100</sup>

Leta 1859 so nekatere osebe, ki so uživale popolno zaupanje države, lahko dobile posebne potne liste, ki pa so veljali le eno leto in le za nekatere države.<sup>101</sup>

Ko je bil leta 1860 sprejet nov obrtni zakon, so se spremenile tudi odredbe, ki so do tedaj urejale potovalne knjižice. Od marca 1860 so bile v monarhiji v veljavi nove delavske knjižice, ki so veljale tudi kot potni in osebni dokument.<sup>102</sup>

Kadar se je monarhija zapletla v vojaške spopade s svojimi sosedami, so oblasti zaostrele pravila pri podeljevanju potnih listin, posebno za potovanje v tujino.<sup>103</sup> Temeljito omejitev gibanja in podeljevanja potnih listin pa je prinesla prva svetovna vojna in bližina soške fronte.<sup>104</sup>

Uvajanje železnice in njeno razpredanje tudi v naših deželah je potovanja olajšalo, razbilo je monopol pošte nad prevozi ter omogočilo udobnejša in hitrejša potovanja tudi manj premožnim.

90 Josip Mal, Zgodovina slovenskega naroda, Celje 1993, str. 245

91 Hofdecret vom 8. Oktober 1735, Hofdecret vom 29. Februar 1820, Hofdecret vom 17. August 1820

92 Josip Mal, Zgodovina slovenskega naroda, Celje 1993, str. 247-250; Alfonz Pavlin, Rokovnjaški jezik. - Slovenski narod 1875/VIII, št. 121, 122

93 Josip Mal, Zgodovina slovenskega naroda, Celje 1993, str. 470-471

94 Erfordernisse zu Erlangung eine Räuben-Taglia, Hofkanzlei-Decret vom 19. Juni 1828, General-Verfügung vom 3. Juli 1828

95 Verstärkung der Militär-Escorte bei Transportirung bedeutender Aerarial-Geldrimessen mittelst Postwagen auf unsichern Strassen, und Bestimmung des Fonds zur Bezahlung der Löhnungs- und Beförderungsauslagen, Hofkammer-Decret vom 6. April 1836, Gubernial-Verordnung vom 30. April 1836, An die zwei Zahlämter, an die k.k. Kreisämter und Kreiskassen, dann an die Oberpost-Verwaltung, Provinzial-Staats-Buchhaltung, Baudirection und an die Landmünzprobieramth in Laibach und Klagenfurt

96 Josip Mal, Zgodovina slovenskega naroda, Celje 1993, str. 248-252

97 Alfonz Pavlin, Rokovnjaški jezik. - Slovenski narod 1875/VIII, št. 121, 122

Miroslav Pahor - Ilonka Hajnal, Po jamborni cesti v mesto na peklu, Ljubljana 1981, str. 95-96

98 I.GBl, 1850, št. 88

99 I.GBl, 1852, št. 73

100 I.GBl, 1857, št. 58

101 I.GBl, 1857, št. 247

102 I.GBl, 1860, št. 24, I.GBl, 1860, str. 25

103 I.GBl, 1869, št. 23, I.GBl, 1869, št. 27, I.GBl, 1870, št. 19, I.GBl, 1871, št. 5

104 I.GBl, 1915, št. 2., I.GBl, 1916, št. 5, I.GBl, 1916, št. 17



# ZUSAMMENFASSUNG

## *Der Ausbau des Straßennetzes in Slowenien im 19. Jahrhundert*

Neue wirtschaftliche Ideen, die sich Anfang des 18. Jahrhunderts durchzusetzen begannen, förderten erst Ende des Jahrhunderts konkrete Ergebnisse zutage. In der ersten Bau- und Rekonstruktionsphase wurden alle Haupt-, Handels- oder Kommerzialstraßen erfaßt. Sie begann im Jahre 1720 und setzte sich bis zum Ende des Jahrhunderts fort, reichte aber noch in das 19. Jahrhundert hinein. Im zweiten Schub wurden die Nebenstraßen in Angriff genommen. Der Beginn dieser Bauten ist um das Jahr 1760 anzusetzen. Diese Phase dauerte ziemlich lange. In der dritten Phase kamen Lokalstraßen, d.h. Dorfwege an die Reihe. Für die Entwicklung des Merkantilismus waren die Verbindungen zwischen den innerösterreichischen Ländern und die Straße zur Adria von besonderer Bedeutung. Die Erweiterung des Straßennetzes war notwendig, denn allein die Haupthandelsrichtungen und die Wege, die bereits in vorangehenden Epochen bekannt gewesen waren, hätten jede Bedeutung verloren, wenn in diese Richtungen keine guten Straßen ausgebaut worden wären, und letztere wären ebenso ohne Bedeutung geblieben, wenn zwischen ihnen keine Verbindungen existiert hätten. Der gesamte Straßenbau stellte ein großes und anspruchsvolles Vorhaben dar, das von dem jeweiligen innerösterreichischen Land getragen werden mußte. Die großen Bauten und Bauvorhaben bereiteten viele Probleme. In erster Linie mußte die Entscheidung über die Bauart getroffen werden. Diesbezüglich herrschten bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts zwei Prinzipien, die sich einigerorts ergänzten, anderorts aber völlig ausschlossen. Ein Teil der Theoretiker setzte sich für den Straßenbau in Form von Fronarbeit ein, Praktiker neigten eher dazu, die Arbeit sollte von bezahlten Arbeitern, möglichst als Akkordarbeit, verrichtet werden. Bei einem großangelegten Straßennetz mußten auch die Verbindungen zu den Nachbarn in Übereinstimmung gebracht werden. Schwierigkeiten ergaben sich vor allem bei der Zusammenarbeit mit Kroatien.

Die Hauptverkehrsrichtung war die von Wien nach Triest bzw. Rijeka/Fiume. Die Triester Haupt-, Post- und Kommerzialstraße führte auf slowenisch besiedeltem Gebiet von Graz über Maribor/Marburg und Celje/Cilli nach Trojane/Trojana und verband folgende Orte: Lanča/Landschavogava/Vogau-Ernovž/Ehrenhausen-Plač/Platsch-Zgornja Kungota/Ober Kunigund-Pekel/Hölldorf-Maribor/Marburg-Hoče/Kötsch-Slivnica/Schleinitz-Zgornja Polskava/Ober Polsgau-Slovenska Bistrica/Windisch Feistritz-Tepanje/Tepina-Vojnik/Hohenegg-Celje/Cilli-Šempeter/St. Peter im Sanntal-Kapla/Kappel-Vransko/Franz-Trojane/Trojana. An

ihr lagen Straßen- und Poststationen. Ab Trojane/Trojana verlief sie in Richtung Vrhnika/Oberlaibach-Dolenji Logatec/Unter Loitsch-Martinj hrib/Martin hrib-Laze/Lase-Planina/Planina-Postojna/Adelsberg-Razdrto/Präwald-Senožeče/Senosetsch-Divača/Divazza-Lokev/Corgnale-Bazovica/Basovizza-Trst/Triest.

Bereits Mitte des 18. Jahrhunderts war der Verkehr in Krain so stark, daß der Landeshauptmann die Wirtshausbesitzer aufforderte, Wagenschuppen und Ställe zu errichten, die wenigstens 20 Pferde aufnehmen können. Die Wagenlast betrug 70-80 Wiener Zentner (3,9-4,5 Tonnen). Die Strecke von der steierischen Grenze in Vransko/Franz bis zur Görzer Landesgrenze war mit Frachtwagen belastet. Außer von tschechischen und österreichischen wurde sie auch von ungarischen Fuhrleuten benutzt, die über Ptuj/Pettau kamen. In Krain verdichteten sich die Fuhren aus Richtung Kärnten und Küstenland. Alle Wege waren auf Ljubljana/Laibach ausgerichtet und von dort weiter zu der einen oder anderen Grenze. Im Bericht des Mautners von Vrhnika/Oberlaibach steht, daß im Jahre 1787 insgesamt ca. 5.700 Wagen in Richtung Triest vorbeigefahren seien, in Gegenrichtung noch mehr, kleine Zweispanner hätte es ungefähr 12.000 gegeben.

Zur Zeit der Entstehung der Illyrischen Provinzen waren Straßen, Brücken, Kommerziahäfen durch Kriegseinwirkung zerstört. Die neuen Behörden mußten Verbindungen zwischen den einzelnen Provinzteilen herstellen, Häfen rekonstruieren und mit der Säuberung von Kanälen beginnen. In Krain wurden 600 km Straßen, 23 große und 70 kleinere Holzbrücken instandgehalten. Viele Straßen wurden neu gebaut, die Schiffbarkeit der Save wurde verbessert, das Ljubljanaer Moor trockengelegt. Die Provinzen sollten zum Übergangsgebiet für den französischen Osthandel werden, weil die Seeverbindungen wegen der Kontinentalsperre unterbrochen waren. Die Bedeutung des Verkehrs und der Nutzen, den das jeweilige Land daraus zog, hatten sekundäre Bedeutung. Mit dem Ausbau der Straßen und der Schiffbarkeit der Flüsse sowie der Poststationen verfolgte man das oben erwähnte Ziel. Der Straßenzustand differierte je nach Provinz. Kärnten und Krain verfügten über gute Straßenverbindungen, das Straßennetz Zivilkorations war befriedigend, jenes an der Militärgrenze ziemlich schlecht. Istrien, Dalmatien, das Gebiet um Dubrovnik hatten praktisch gar keine Straßenverbindungen. So konnte ein Teil des ehemaligen venezianischen Istrien seine Agrarprodukte nicht zur der Triester Straße befördern, aber auch Transporte auf dem Gebiet des österreichischen Istrien beschränkten sich auf die

Fahrten zur Küste oder jene zur Straße nach Triest bzw. Rijeka/Fiume. Diese Unterschiede sind teilweise auf die natürliche Bewegtheit des Geländes zurückzuführen, in Istrien und Dalmatien gesellte sich dazu noch ein künstliches Hindernis - die Administration. Besonders die venezianische Administration lenkte alle Wege zur Adria und kümmerte sich nur wenig um die Entwicklung der besetzten Gebiete. Darauf lassen sich auch die Unterschiede zurückführen, die im Hinblick auf die Straßen zur Zeit der Illyrischen Provinzen entstanden. So wurden auf dem Gebiet Kärntens und Krains die bereits bestehenden, durch Witterungseinflüsse und Truppenbewegungen zerstörten Straßen sowie Treppelwege an der Save nur verbessert. Auch die Wege und Treppelwege an der Save in Zivilkroatien wurden instandgehalten, während man in Militärokroatien, in Istrien, Dalmatien und in Dubrovnik wegen der Kontinentalsperre neue Straßen baute. Neben den Instandhaltungsarbeiten gab es auch große Bauvorhaben, deren Durchführung aus Geldmangel verhindert wurde. Zur Zeit der Illyrischen Provinzen waren die Straßen in drei Klassen aufgeteilt. In der ersten befanden sich die Straßen, die für den französischen Handel von Bedeutung waren, in der zweiten die von nationaler Bedeutung und die Hauptstädte der Subdelegationen verbanden, in der dritten die Straßen, die nicht von allgemeiner Bedeutung waren und die von den Gemeinden instandgehalten werden mußten. Zur Zeit der Illyrischen Provinzen wurden also die traditionellen Verbindungen des Donau-Raumes mit den Nordadria-Häfen unterbrochen. Nach Napoleons Sturz wurden die alten Richtungen wieder aktuell, es kam aber auch zu Neuerungen, die das Industriezeitalter erforderte. Truppenbewegungen setzten den Hauptstraßen stark zu, deswegen war eine gründliche Rekonstruktion erforderlich, was wiederum mit dem Bau der geplanten Eisenbahnstrecken in Einklang gebracht werden mußte. Die Hauptader des Straßennetzes stellte auch im 19. Jahrhundert bis zum Ersten Weltkrieg die Verbindung Wien-Triest dar. In der Steiermark verlief sie seit 1820 auf der bekannten Strecke bis Vranks/Franz. An der Straße stand eine Reihe von Straßen- und Poststationen. In Maribor/Marburg befanden sich das Inspektorat, das Mautamt, die Poststation, in Slovenska Bistrica/Windisch Feistritz die Poststation, auf dem Jožefov hrib die Mautstation, in Konjice/Gonobitz die Maut- und Poststation, in Celje/Cilli das Postamt und das Zollmagazin, in Šempeter/St. Peter im Sannatal die Poststation, auf der Savinja/Sann-Brücke in Groblje die Mautstation, in Vranks/Franz die Post- und Mautstation. Ab Trojane/Trojana führte die Straße in Richtung Šentožbold/St. Oswald (Poststation)-Petelinjek/Peteline-Blagovica/Glogowitz-Loke/Lacke-Krašnja/Kraxen (Militär-Marsch- und Mautstation)-Kopolje/Kompole-Podpeč/Podpetsch-Lukovica/Lukowitz (Poststation)-Šentvid/St. Veit-Prevoje-Dob/Aich-Vir/Wir (Brückenmautstation bei Bistrica), Domžale/Domschale-Stob-Depalavas/Depelsdorf-Trzin/Tersain-Dobrava/Dobrawa-Črnuče/Tschernutsch (Mautstation)-Ježica/Jeschza-Sv. Kristof/St. Christoph-Kongresni trg/Kongreßplatz in Ljubljana/Laibach (Mautstation). Von Ljubljana/Laibach führte sie weiter in Richtung Glince/Gleinitz-Vič/Weitsch-Brezovica/Bresowitz-Vrhnika/Oberlaibach (Post- und Mautstation)-Hrašče/Hrase-Dilce/Dilze-Hruševje/Hruschuje-Slavinje/Slavina-Razdrto/Präwald (Post- und Mautstation)-Smolevo-Senožeče/Senosetsch bis zum Grenzstein und weiter in Richtung Senadole-Storije/Storia-Sežana/Sesana-Opčine/

Opčina-Trst/Triest. Die Strecke von Ljubljana/Laibach bis zur Goricaer/Görzer Grenze konnte in 25 Stunden zurückgelegt werden. Im Gebiet von Postojna/Adelsberg und Sežana/Sesana traten im Winter große Schwierigkeiten auf wegen der Bora und aufgrund von Schneeverwehungen. In Postojna/Adelsberg zweigte von dieser Straße die Reichsstraße nach Rijeka ab (Fiumaner Haupt- und Commercialstraße). Sie führte von Matenja vas/Mautersdorf-Radohova vas/Radohen Dorf-über den Globočnikov hrib/Globotnig (Mautstation)-Bistrica/Feistritz-Koseze bis zur küstländischen Grenze zwischen Bistrica(Feistritz) und Lipa, wo sie auf die kroatische Seite übergang.

In Postojna/Adelsberg zweigte von der Straße Wien-Triest die Reichsstraße nach Gorica/Görz ab (Görzer Haupt- und Commercialstraße). Sie führte durch das Vipava/Wippachtal und zwar von Razdrto/Präwald in Richtung Št. Vid/St. Veit (Podnanos)-Vipava/Wippach-Ajdovščina/Aidussina/Heidschacht (Mautstation), wo sie am Bach Hubelj die krainisch-görzische Landesgrenze überschritt und weiter auf dem Görzer Gebiet verlief.

Oberhalb von Gornji Logatec/Ober Loitsch zweigte von der Straße Wien-Triest noch die Straße über Hrušica ab, die auch nach Görz führte. Sie durchschnitt die Dörfer Podkraj/Podkrai-Col/Zoll/Podwelb und schloß sich der Görzer Reichsstraße bei Šturije/Sturija an.

Von der Reichsstraße Wien-Triest zweigte in Senožeče noch die Reichsstraße nach Istrien ab. Die Verbindung des österreichischen Teils Istriens mit der Monarchie stellte ein Problem dar, dessen sich alle bewußt waren. In Krain führte diese Straßenrichtung bis Divača/Divazza. Mehr Probleme ergaben sich in Istrien selbst, wo die Straße in Richtung Lipa/Lipa-Kastav/Castua-Boljun/Bogliuno-Pazin/Mitterburg/Pisino verlief.

In Richtung Kärnten führten von Ljubljana drei Reichsstraßen: die Wurzen-Reichsstraße (Wurzner Haupt-, Commercial- und Poststraße), die Loibl-Reichsstraße (Loibler Haupt-, Commercial- und Poststraße) und die Kokraer/Kanker-Reichsstraße (Kanker Kommunikations- und Commercialstraße). Die Wurzen-Reichsstraße führte in Richtung Ljubljana/Laibach-Kranj/Krainburg-Naklo/Naklas-Bistrica/Feistritz-Posavec/Possauz-Javornik/Jauerburg-Sava/Sava-Kranjska Gora/Kronau-Wurzenpaß-Villach-Kellerberg-Feistritz-Paternion-Mautbrücken-Molzbüchl-Spittal-Gmünd-Krems-Brücken-Rennweg. Zur Zeit der Napoleonischen Kriege und Illyrischen Provinzen nahm ihre Bedeutung zu, weil die Franzosen die Isonzo-Straße besetzten. Der Straßenabschnitt von Naklo/Naklas bis zum Paß konnte bei schönem Wetter in 17 bis 18 Stunden zurückgelegt werden.

Die Loibl-Reichsstraße (Loibler Haupt-, Commercial und Poststrasse) zweigte von der Wiener Reichsstraße in Ljubljana/Laibach bei dem Zivilspital ab und führte in Richtung Spodnja Šiška/Unterschischka-Šentvid/St. Veit-Medno/Medno-Senica/Senitza-Medvode/Zwischenwasser (Mautstation)-Sv. Nikolaj/St. Nikolai-Kranj/Krainburg (Post- und Mautstation)-Pivka/Piuka-Naklo/Naklas-Žeje/Schejaduplje/Duplach-Zadruga/Sadruga-Pristava/Pristava-Tržič/Neumarkt (Post- und Mautstation)-Sv. Ana/St. Anna-zur krainisch-kärntnerischen Grenze. Es existierte noch die sog. "Hilfsstraße" oder "Winterstraße", die unter der großen Lawine verlief. Die Strecke Ljubljana/Laibach-Tržič/Neumarkt konnte in 10 Stunden zurückgelegt werden, der

Aufstieg von Tržič/Neumarkt zur Paßhöhe dauerte dreieinhalb Stunden. Bis zur Paßhöhe fuhren Einspanner mit einer 3 bis 4 Zentnerlast (168-224 kg). Die Kokra/Kanker-Straße in Richtung Kärnten zweigte in Kranj/Krainburg von der Loiblstraße rechts ab und führte in Richtung Huje/Hoje-Klanec/Klanz-Primskovo/Primaska-Gorenje/Goreine-Milje/Mile-Visoko/Weischach-Hotemaže/Hodemesch-Tupaliče/Tupalitsch (Mautstation)-Kokra/Kanker-Grenze.

Die Predil-Straße verband Triest/Trst mit Kärnten. Sie verlief in Richtung Triest/Trst-Prosecco/Prosek-Aurisina/Nabrežina/-Monfalcone/Tržič-Dol/Vallone-Görz/Gorica-Kanal/Canale-Volče/Woltschach/Volzana-Bovec/Flitsch/Plezzo-Predil/Predel. Eine Konkurrenz zu dieser Straße bildete die Straße über Pontabelj/Pontafel/Pontebba.

Ende des 19. Jahrhunderts wurde unter die Reichsstraßen noch die Pulfero/Podbonešec-Straße eingeordnet, die in Kobarid/Karfreid/Caporetto von der Prediler Straße abzweigte und in Richtung Rob-Stupizza/Stupica-Civiale/Čedad weiter nach Süden führte, bei Brazzano/Bračan wieder auf das Görzer Gebiet übergang und weiter in Richtung Cormons/Krmin-Mossa/Moš-Locinico/Ločnik-Görz/Gorica verlief. Auch die Ost-West-Verbindung hatte noch weiterhin Geltung. Hier waren drei Reichsstraßen von Bedeutung: die Zagreber/Agramer, die Karlovacer/Karlstädter und die Drau-Reichsstraße bzw. die Kärntner Verbindungsstraße.

Die Drau-Reichsstraße bzw. die Kärntner Verbindungsstraße begann in Maribor/Marburg und führte in Richtung Selnica/Zellnitz a.d.Drau (Mautstation)-Ožbalt/St. Oswald (Poststation)-Radlje/Mahrenberg (Post- und Mautamt)-Zgornja Muta/Obermauthen-Mohrenhof, wo sie sich an die Dravograder/Drauburger Straße anschloß.

Die Zagreber/Agramer Kommerzial- und Poststraße fing in Ljubljana in der Karlovacer/Karlstädter Vorstadt an, überschritt den Grubar-Kanal (Straßen- und Brückenmaut) und verlief in Richtung Rudnik/Rudnig-Lavrica/Laurza-Tlake/Tlaka-Razdrto/Resdertu-Šmarje/St.Marain-Cikava/Zikava (Poststation)-Šmarje/St.Marain/-Grosuplje/Großlupp-Blato/Blattu-Peščenik/Sandberg-Višnja Gora/Weixelburg (Wegmautstation)-Draga/Draga/-Hudo/Pösendorf (Poststation)-Grize/Grische-Sv.Rok/St.Rochus-Radohova/vas/Rodockendorf-Grm/Germ-Cesta/Zesta-Veliki Gaber/Grossgaber-bis zur Straße, die in Richtung Mirna/Neudegg-Pluska/Pluska (oder Občine/Opzhina)-Zidani most/Steinbrücke-Štefan/Stephansdorf-Pristava/Pristava-Trebnje/Treffen (Mautstation)-Stari trg/Altmarkt-Kamna gora/Steinberg-D.Nemška vas/Unter Deutschdorf-G.Ponikve/Ober Ponique-über die Sv. Ana/St. Anna Berg-Biška vas/Wischendorf-Mirna peč/Hönigstein-Bršljin/Werschlin-Novo mesto/Neustadt (Poststation, Straßen- und Brückenmautstation)-Žabja vas/Froschdorf-Cikava/Zikava-Slatnik/Slatenog-Ratež/Ratesch-Mokro polje/Nassenfeld-Gornje Gradišče/Obergradischa-Šentjernej/St. Bartolomä-Prekopa/Prekope-Dobrava/Gutendorf (Poststation)-Kostanjevica/Landstrass (Mautstation)-Karlce/Karlowitz-Cerklje/Zirkle-Krška vas/Munkendorf (Brückenmautstation)-Čatež/Tschatesch-Podgračevo/Podgraschnu-D. Ribnica/Unter Ribenza-Jesenice/Jesseniz (Bankal- und Straßenmautstation)-Obrežje/Grenzbach-Bregana/Bergana. Bei schönem Wetter konnte diese Strecke in 36 bis 40 Stunden zurückgelegt werden.

Die Karlovacer/Karlstädter Haupt-, Kommerzial- und Poststraße begann in Novo Mesto/Neustadt und führte durch

die Vorstadt Kandija/Kandia und weiter über Gotna vas/Gutendorf-Pogance/Poganiz-Spodnja Težka voda/Unterschwerenbach-Vinja vas/Wiendorf-Hrast/Hrast-Trnovec/Ternouz-Metlika/Möttling-Kolpa/Kulp-Brücke bis zur Landesgrenze zu Kroatien. In Metlika/Möttling befand sich die Straßenmautstation, auf der Kolpa-Brücke die Brückenmautstation.

Die Zaloger/Sallocher Straße war zwar eine Lokalstraße, wurde aber dennoch zu den Straßen mit grenzüberschreitenden Bedeutung gezählt. Sie durchlief die St.Peter-Vorstadt bis zur Pfarrkirche St.Peter (Mautstation) in Richtung Selo/Selo-Moste/Moste-Studenec/Studenec-Devica Marija v Polju/Mariafeld-Zalog/Salloch, wo die Schiffe anlegten, die auf der Save verkehrten. Hier befand sich ein Wegmautamt mit Warenmagazin und einem Magazineur.

Für die Entwicklung von Verkehr, Gewerbe und Industrie waren neben den Reichsstraßen auch die sog. nichtärrarischen Straßen von großer Bedeutung. Es handelte sich um Straßen, die einst von den krainischen Ständen erhalten worden waren (spätere Landstraßen), ferner um Bezirks-, Gemeinde- und Verbindungswege sowie um Saumwege, die abseits gelegene Ortschaften mit größeren Siedlungen oder wenigstens mit Straßen höherer Kategorie verbanden. Dieses Straßennetz wurde auf Landes-, Bezirks- und Gemeindeebene instandgehalten. Im Jahre 1913 wurden die Straßen zum letzten Mal in Kategorien aufgeteilt. Für Reichsstraßen sorgte der Staat. Die nichtärrarischen Straßen gliederten sich in Landstraßen 1. und 2. Klasse, Gemeindestraßen und Gemeinde-, Dorf- und Handelswege sowie Eisenbahn-Zufahrtsstraßen.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Krain brachte auch eine Reihe von Neuerungen und Verpflichtungen mit sich. Das Straßen- und das Eisenbahnnetz mußten miteinander in Einklang gebracht werden. Eine Form dieses Koordinierungsprozesses stellten die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen dar. Sie verbanden einen Ort mit dem Bahnhof, der in der Regel abseits der Siedlung lag. Im Jahre 1872 stellte der Kaiser das Patent zur Erhaltung von Zufahrtswegen zu Bahnhöfen und Haltestellen aus. Es hatte für ganz Krain Geltung.

Die Länge der Bezirksstraßen in Krain nahm bis 1899 zu, aber auch später, größtenteils durch die Einordnung oder Umbenennung von Gemeindestraßen zu Bezirksstraßen, nur selten wurden Bezirksstraßen zu Gemeindestraßen herabgesetzt. Am Anfang des 20. Jahrhunderts gab es in Krain 622 km 400 m Landstraßen und 740 km 270 m Bezirksstraßen.

Dieses ausgedehnte Straßennetz mußte natürlich instandgehalten werden. Das Geld für die Erhaltung mußte von denjenigen, denen die Straßen gehörten, sichergestellt werden. Zum Teil versuchte man das nötige Geld mit Mautgebühren aufzubringen. So wie Handel und Verkehr, machten auch die Mautstationen im Laufe der Zeit verschiedene Entwicklungsphasen durch. Im 18. und am Anfang des 19. Jahrhunderts bezeichnete der Ausdruck 'Zoll' oder 'Maut' nicht nur verschiedene Formen von Abgaben an einem bestimmten Ort, sondern man verwendete ihn gleichwertig für Abgaben, die beim Überschreiten eines Gebietes oder beim Durchzug durch ein Territorium sowie beim Übergang eines Flusses zu entrichten waren. Die Abgaben betrafen Waren, Wagen, Zug- und Triebvieh, Zug- und Reitpferde. Bezüglich der Mauthöhe lagen sich seit Beginn dieser

Einrichtung an Herrscher und örtliche Machthaber oder Städte in den Haaren. Am Ende des 18. Jahrhunderts traten auf unseren Straßen die sog. "Privatmauten" in Erscheinung, die Land, Bezirk, Gemeinde, Privatpersonen für sich beanspruchten, um die Kosten für die Instandhaltung oder für den Straßen- und Brückenbau zu decken. Auch "Konstruktionsmauten" kamen vor, die nur solange in Funktion bleiben durften, bis die Kosten des Straßenbaus gedeckt wurden. Im 19. Jahrhundert wirkten sich die Mautstationen zunehmend störend aus, und auch die Behörden begannen einzusehen, daß sie den Verkehr behinderten. Die Mautgebühr wurde von den Fuhrleuten pro Warenstück entrichtet, dann pro Wagenlast und zuletzt nach der zurückgelegten Entfernung pro Meile und pro Stück Zug- oder Triebvieh. An der Mautstation mußte daher eine Reihe von Angaben verzeichnet werden, was den Verkehr verlangsamte und Ärger bei Fuhrleuten und Fahrgästen in den Kutschen verursachte. Der Mautner wurde angehalten, sich an strenge und starre Vorschriften zu halten. Von jedem Reisenden mußten an der Mautstation folgende Angaben abverlangt und in zweifacher Abschrift verzeichnet werden:

- a) jährliche Laufnummer der Bollette, die jedes Jahr mit 1 begann,
- b) Name des Fuhrmanns und des Reisenden,
- c) Ort und Land, aus welchen er anreiste,
- d) Warenart, die befördert wurde, und das Gewicht,
- e) Mautgebühr, die gemäß dem Patent entrichtet wurde,
- f) Wagenummer,
- g) Zahl der Pferde oder der eingespannten Ochsenpaare,
- h) Tag, Monat, Jahr,
- i) Name der Mautstation und Name des Zielortes des Fuhrmanns oder des Reisenden.

Von einer derartigen Überprüfung waren befreit: der k.u.k. Hofstaat und dessen unmittelbares Gefolge sowie dessen Vorspann, der Militärvorspann, wenn er mit einer Erlaubnis der Militärbehörde versehen war, Kuriere, "ordinäre Postwagen", die keine Reisenden beförderten, k.u.k. Hofräte und Bevollmächtigte, Hofbeamte, wenn sie mit eigener Kutsche reisten, herrschaftliche Robotfuhren, wenn sich die Fuhrleute mit einem von ihrem Herrn ausgestellten Passierschein auswiesen, mit landwirtschaftlichen Produkten beladene und nicht für den Markt bestimmte Fuhren jener Herrschaften, die im Bereich der Mautstation lagen, das Straßenpersonal auf Dienstfahrten. Wegen aller dieser Forderungen empfahl der Kaiser in jedem seiner Dekrete, sich gegenüber den Reisenden gefällig und anständig zu benehmen, letztere wurden aber dazu angehalten, den Mautbeamten bereitwillig die verlangten Angaben zur Verfügung zu stellen. An jeder Mautstation waren wenigstens drei Beamte tätig: der Mautner, der Einnehmer und der Amtsdienner, der den Schlagbaum hob.

Nach dem Untergang der Illyrischen Provinzen erließ 1821 der Kaiser neue Vorschriften über Mautstationen auf diesem Gebiet. Das Maßgebende bei der Tarifbemessung war nun die Entfernung der Stationen von der Landesgrenze oder die des Endpunktes der Straße von der Landeshauptstadt. Für eine Station durfte nur eine Gebühr festgesetzt werden. Die gepachteten Mautstationen durften die Mautgebühr nicht ändern. Der Staat hatte dafür zu sorgen, daß die Pacht zur rechten Zeit gekündigt wurde. Die Brückenmaut durfte nur auf Brücken errichtet werden, deren Länge wenigstens 18 m betrug. Die Entfernung zwischen den Mautstationen betrug

höchstens drei Meilen (22,75 km). Die Maut für Reitpferde wurde so wie die für das nicht eingespannte Zugvieh behandelt. Auch der Vorspann wurde verrechnet, Fuhrleute mit bestimmten Zeugnissen waren von der Mautgebühr befreit. Die Maut mußte diesmal auch von Militärpersonen entrichtet werden, wenn sie nicht in der Kolonne mitmarschierten. Die Strafen für Übertretungen umfaßten das Zehnfache der Straßen- oder Brückenmaut. Einige Fuhrleute versuchten, die Mautgebühr zu umgehen, indem sie das Vieh vor dem Schlagbaum ausspannten und den Wagen durch die Mautstation schoben oder zogen, auf der anderen Seite aber wieder einspannten. Nach der neuen Vorschrift mußte auch bei einem derartigen Übergang die Maut entrichtet werden. Im Jahre 1847 gelangten die Behörden schließlich zur Erkenntnis, daß gepachtete Mautstationen ein immer größeres Hindernis für Handel und Verkehr darstellten und daß sie eine zu hohe Mautgebühr einnahmen, eine höhere als ärarische Mautstationen. Im Jahre 1852 setzte der Kaiser das Grenzregime für die Steiermark, Kärnten und Krain fest. Viele Schutzzölle schaffte er ab, weil er die Entwicklung des heimischen Gewerbes durch Konkurrenz anregen wollte. Der Schmuggel stellte nach wie vor eine schwere Übertretung dar. In diesem Jahr wurde auch das System zur Anmeldung von Exportgütern angenommen, durch welches man versuchte, das Verfahren möglichst zu vereinfachen. Im Jahre 1858 wurde das Gesetz erlassen, mit welchem angeordnet wurde, Zoll, Brücken- und Wegmaut in Geld österreichischer Währung einzunehmen. Seit 1858 wurde die Mautgebühr wieder nach der Entfernung abgerechnet. Trotz dieser gut durchdachten Mauteinnahme wurden die Schwierigkeiten wegen des zunehmenden Handels und Verkehrs immer größer. Am Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Forderungen nach der Abschaffung der Maut immer lauter. Durch das Gesetz von 1891 wurden die ärarischen Brückenmauten ganz abgeschafft, die Mautstationen mußten aber in einer Straßenlänge von 8 km gleichmäßig verteilt sein. Durch das Gesetz von 1902 wurden die ärarischen Straßen- und Brückenmauten endgültig abgeschafft. Einige Mautstationen haben sich bis zum Zweiten Weltkrieg erhalten. Sie haben ihre Vorschriften den neuen Umständen angepaßt durch Tarife für Last- und Personenwagen sowie Motorräder.

Eine zweite Möglichkeit, mit der die Behörden die nötigen Mittel für den Straßenbau und -erhaltung sicherzustellen versuchten, war das Verpachten einzelner Straßenabschnitte. Diese Art von Geldbeschaffung war im 18. Jahrhundert stark verbreitet, im 19. Jahrhundert zeigten sich aber schon ihre Schattenseiten. Die Straßen waren in schlechtem Zustand, die Forderungen der Pächter aber so groß, daß sich das Verpachten für den Staat nicht mehr auszahlte. Die Pächter waren verpflichtet, eine angemessene Zahl von Straßenarbeitern für die Erhaltung des in Pacht übernommenen Straßenabschnitts einzustellen, das Material für die Straßenarbeiten zu besorgen sowie Schutzmauern, Brücken und Kanäle instandzuhalten. Wenn Schäden entstanden, mußten sie beweisen, daß diese Folge einer Naturkatastrophe und nicht etwa ihrer Nachlässigkeit waren. Ihnen oblag auch die Aufsicht über die Straßenverhältnisse. Von den Bauern durften sie keine Zug- oder Handrobot für Eigenbedarf, sondern nur Straßenrobot abverlangen. Wenn sich die Pächter nicht an diese Vorschriften hielten, wurden sie mit 4 Gulden bestraft. Die eine Hälfte dieser Summe bekam der Anzeiger,

die andere fiel dem Straßenfond zu. Einer solchen Arbeitsweise trat in Krain Ingenieur Joseph Schemerl entschieden entgegen und forderte, daß fachkundige Leute mit den Straßenarbeiten beauftragt würden.

Die dritte Möglichkeit, mit der vor allem die unteren Behörden Geld für die Ausbesserung von Straßen aufzubringen versuchten, waren Aufschläge auf direkte Reichssteuern. Wie hoch der Aufschlag war und wer ihn einführen durfte, hing von der Kategorie der ausbesserungsbedürftigen Straße ab. Als sich dieses System durchgesetzt hatte, betrug die Aufschläge 10%, dem sich der Landtag energisch widersetzte, während er später, Anfang des 20. Jahrhunderts, sogar einen Aufschlag von 50% ohne Widerspruch bewilligen sollte.

Die Straßen wurden auch durch die Straßenrobot verbessert und instandgehalten. In Krain war die Handrobot mit 11, die Zugrobot aber mit 22 Kreuzer bewertet. Eine Ganzhufe hatte für die Straße 12 Hand- und 6 Tage Fuhrrobotage zu leisten. In Gorenjsko (Oberkrain) und Notranjsko (Innerkrain) war die Robot genauso wie in Krain bewertet, in Dolenjsko (Unterkrain) war die Handrobot mit 9, die Fuhrrobot mit 18 Kreuzer geschätzt. Dieser Preis galt für Kommerzialstraßen. In Štajersko (Steiermark) mußten bei der Fuhrrobot auch die Orte aushelfen, die bis 3.792 m von der Straße entfernt waren, in Goriško (Görz) war die Ausbesserung der Straßen unter den Gemeinden aufgeteilt. Für das Land war von großer Bedeutung, daß die Zahl von Arbeits- und Zugtagen bestimmt und deren Wert festgelegt wurde. Am Ende des 18. Jahrhunderts setzte sich die Auffassung durch, der Straßenrobotabkauf solle dort beibehalten werden, wo sie bereits Geltung habe, sie könne jedoch nicht allgemein, sondern nur für jedes Gebiet einzeln festgesetzt werden - je nach den lokalen Verhältnissen. Diesbezüglich war von Bedeutung auch die Entfernung der Bevölkerung von der Straße, die instandgehalten werden mußte. Sollte der Robotabkauf nicht wirkungsvoll sein, dann könnte die Robot sowieso wieder eingeführt werden. Gorenjsko (Oberkrain) bietet hinsichtlich des Robotabkaufs folgendes Bild: das Land besaß 13.790 Hufen, jede Hufe war verpflichtet 12 Hand- und 6 Fuhrrobotage pro Jahr zu leisten. Auf ein Drittel umgerechnet, ergibt das immerhin noch 35.200 Gulden, wenn man die Robotpflicht mit je 20 und 48 Kreuzer berechnet. An diese beträchtliche Summe Geld dachte niemand - trotz chronischen Geldmangels für die Straßen. Im Jahre 1824 ordnete das Gubernium allen Kreisämtern in Krain und dem Villacher Kreisamt an, wie bei der Straßenrobot zu verfahren und wie sie zu kontrollieren sei. Im Jahre 1830 beschloß der Kaiser, die ärarischen Straßenfrone aufzuheben. Die Abschaffung der Straßenrobot kam in der Praxis im Militärjahr 1831 zur Geltung. In der kaiserlichen Entschliebung wurde besonders hervorgehoben, daß hierunter die Robot für Bezirksstraßen ("Hauptseitenverbindungsstraßen") nicht einbegriffen sei. So bestand für diese Straßen noch weiterhin Robotpflicht. In den Jahren 1843-1844 wurden Forderungen laut, für die Straßenarbeiten sollten fachkundige Akkordarbeiter eingesetzt werden. Dennoch blieb die Robotpflicht auf nichtärarischen Straßen noch weiterhin in Geltung. Im Jahre 1889 erlaubten die Behörden aber den Gemeinden den Straßenrobotabkauf, wenn keine besonderen Vorbehalte bestanden. Für jede Gemeinde mußten die Natural- und Geldverpflichtungen genau festgesetzt werden und in Preise, die auf dem jeweiligen Gebiet üblich waren, umgerechnet werden. Im Jahre 1913

wurde das letzte Gesetz vor dem Ersten Weltkrieg erlassen, das vom Bau und der Erhaltung der öffentlichen nichtärarischen Straßen handelte.

Der Staat baute und erhielt Haupt-, Ärarial-, Kommerzial- und Poststraßen. Für den Bau dieser Straßen wurden in der Regel Fachleute eingesetzt. Während des Baus einer neuen großen Straße oder während der Ausbesserungsarbeiten versammelte sich auf einem begrenzten Gebiet eine größere Anzahl von Menschen, deren Arbeit entsprechend organisiert und beaufsichtigt werden mußte. Im Jahre 1793 entwarf Ingenieur Joseph Schemerl Pläne für die neue Straße Vrhnika/Oberlaibach-Planina/Planina, deren Bau erst 1802 vom Kaiser genehmigt wurde. Mit dem Bau wurden eine Gruppe von Mineuren, 400-500 Militärarbeiter, 100 Maurer und 10 Zimmerleute beauftragt. Die Militärarbeiter wurden von 6 Offizieren und 20 Unteroffizieren beaufsichtigt. Die Straßendirektion war verpflichtet, entsprechendes Arbeitsgerät und Unterkunft zu besorgen sowie die Arbeit dieser Arbeiter zu organisieren. Bei den Einwohnern einiger Teile der Monarchie traten besondere Fähigkeiten zutage. So zeichneten sich Tschechen als Teichgräber aus. Als Fachleute für Erdarbeiten waren sie in der ganzen Monarchie bekannt. Die Friauler, die aus einem uns näher gelegenen Gebiet herkamen, waren ebenso für Erdarbeiten bekannt. Besonders geschickt waren sie bei der Moortrockenlegung, beim Bau von Abflußkanälen und Dämmen. Sie schlossen sich in einem Bund zusammen, der ihre Verhaltensweise, ihre Gewohnheiten und Bedingungen, unter welchen sie die Arbeit aufnahmen, bestimmte. Fachkundige Steinmetze stammten aus Dalmatien ab Kraljevica/Porto Re küstensüdwärts. Sie schlossen sich in größere Gruppen zusammen, die von einem "Proto" angeführt waren. Schemerl erklärt diesen Ausdruck als "Polier". In der Regel übernahmen sie einen Straßenabschnitt in Akkordarbeit. In der Gruppe waren Maurer, Mineure und gewöhnliche Tagelöhner. Die Arbeit übernahm ihr Vertrauensmann, der den gleichen Anteil am Gewinn hatte wie die anderen Arbeiter. Er hatte für Arbeit, Unterkunft, Nahrung und alle Bauvorkehrungen zu sorgen, seine Arbeiter zu bezahlen und war für die Beziehungen zwischen den Arbeitern und für ihr anständiges Benehmen verantwortlich. Bei der Übernahme der Bauarbeiten mußte er eine Kautions für die Straßendirektion entrichten, die ihm nach der erfolgreichen Kollaudation zurückgegeben wurde. Geschickt waren auch die Tiroler und die Einwohner des Schwarzwaldes, allerdings nicht so unternehmungslustig, und sie übernahmen keine gefährlichen Straßenarbeiten auf eigene Verantwortung. Mit Straßenbauarbeiten beschäftigten sich auch die Einwohner von Kastav/Castua in Istrien. Letztere traten jedoch nie in größerer Zahl auf und verließen nur ungern ihre Heimatorte. Der Instandhaltung der bereits ausgebauten Straßen kam dieselbe Bedeutung zu wie dem Bau selbst, der sich in keiner Hinsicht vom Bau in anderen Teilen der Monarchie unterschied. Mit der Erhaltung von Straßen waren die Straßeneinräumer beauftragt, die von der Umgebung, in der sie lebten, unabhängig sein mußten. Sie verrichteten kleinere Instandhaltungsarbeiten, vor allem sorgten sie aber dafür, daß die Wagen dem Fahrweg nicht allzusehr zusetzten und daß der Straßengrund nicht übermäßig der Feuchtigkeit und Zersetzung ausgesetzt war. Bei ihrer Arbeit stießen sie auf Schwierigkeiten, weil sie sowohl von Fuhrleuten wie auch von Reisenden in Postkutschen beschimpft wurden. Bereits

zur Zeit Maria Theresias muß das Verhältnis zwischen Straßenbenutzern und Straßeneinräumern ziemlich gespannt gewesen sein, setzte doch die Kaiserin in ihrer Straßenordnung Strafen fest für diejenigen, die die Straßeneinräumer bei ihrer Arbeit behindern oder sich an ihnen sogar vergreifen sollten. Für eine solche Übertretung wurde zunächst eine Geldstrafe, bei mehrmaliger Übertretung aber Leibesstrafe angedroht. Der Übertreter bekam - je nach Stand - die Uniform des Straßeneinräumers und hatte solange Straßenarbeit zu verrichten, bis die festgelegte Geldstrafe abgearbeitet war. Bei dieser Strafe gab es keine Möglichkeit des Abkaufs. Ob diese Strafe auch tatsächlich angewandt wurde, ist unbekannt.

Straßeneinräumer und Eigentümer der an den Straßen gelegenen Grundstücke lagen sich ebenso in den Haaren. Vorschriftsgemäß warfen die Straßeneinräumer den gesamten Unrat (Schnee, Kot, Kehrlicht) von den Straßen über die Gräben hinweg auf umliegende Grundstücke, die Grundeigentümer warfen ihn fleißig zurück, obwohl das strafbar war. Einen empfindlichen Bereich, auf den die Straßeneinräumer achten mußten, stellten die Seitengräben an den Straßen dar. Damit sie nicht beschädigt würden, war es untersagt, darauf das Vieh zu weiden. Der Straßeneinräumer hatte das Recht, das an den Gräben betretende Vieh einzutreiben und für jedes Stück Ersatz für Fütterung und 1 Taler Strafe zu verlangen. Für seine Arbeit war der Straßeneinräumer dem Straßenmeister verantwortlich, dieser dem Straßenkommissar und letzterer der Straßendirektion. Solche Vorkehrungen waren notwendig, weil die Straßen im 18. und 19. Jahrhundert sehr gefährdet waren. Die ärarischen Straßen auf unserem Gebiet waren besser gebaut als die üblichen Makadam-Straßen in Europa, weil sie in der Regel über eine starke Steinunterlage verfügten. Eine Hauptstraße zeigte folgenden Querschnitt: die unterste Schicht aus grobem Schotter war 10 cm dick; auf diese Grundlage mußten gebrochene Felsstücke so gelegt werden, daß sie untereinander möglichst eng verbunden waren. Die dazwischenliegenden Spalten wurden mit kleinen Steinen, Schotter, Erde und Sand gefüllt. Wenn diese Mischung nicht durch Regen in die Spalten weggespült wurde, mußte die Straße in dieser Bauphase begossen werden. Um eine bessere und dauerhaftere Verbindung zu erhalten, wurde dieser Mischung noch ungelöschter Kalk beigegeben. Wenn diese Steinschicht befestigt war, folgte eine nächste Schicht aus kleineren Steinen, die durch Klopfen befestigt wurden. Diese Schicht war 15-20 cm, die Steine ca. 5 cm dick. Darauf folgte eine Schicht aus Sand und Erde, die auch die Spalten der unteren Schicht ausfüllen mußte. Die letzte Sandschicht war 10-15 cm dick. Alle Schichten zusammen umfaßten ungefähr 90 cm. Beim Bau von Seitenstraßen wurden in der Regel keine gebrochenen Felsstücke verwendet.

Die Straßen waren für die Beförderung von Waren und Menschen gebaut, und die Sicherheit auf den Straßen spielte eine große Rolle. Das Reisen war im 18. Jahrhundert und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts alles andere als einfach. Besonders im 18. Jahrhundert war auf dem Gebiet Krains (aber auch anderorts) die Frage der Sicherheit von Reisenden und Gütern sehr aktuell. Ein zweites, ebenso großes Problem stellten die Reiseurkunden (Reisepässe) dar. Auf diejenigen, die sich auf Reisen wagten, lauerten einerseits Bettler, andererseits aber Straßenräuber. Gegen das Betteln an den Hauptstraßen trat bereits Maria Theresia

auf. In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts verordnete sie die Beseitigung von Bettlerhütten und Schlupfwinkeln. Außerdem erließ sie eine Verordnung, in welcher das Betteln der Kinder auf Straßen, besonders anlässlich der Pilgerfahrten verboten wurde. Auf Haupt- und Seitenstraßen wurden auch Bettler mit "grauslichen Schäden" nicht geduldet. Auch Joseph II. versuchte, die Beziehungen zwischen den Reisenden auf öffentlichen Straßen zu regeln. Zu "politischen Verbrechen" erklärte er alle Handlungen, bei denen auf öffentlichen Straßen andere Personen mutwillig verbal oder physisch belästigt wurden. Für ein solches Vergehen war eine Freiheitsstrafe vorgesehen, die Höhe der Strafe hing von der Art der Übertretung ab. Unter anderem war das Rauchen auf öffentlichen Straßen verboten.

Die Sicherheit auf krainischen Straßen war am Anfang des 18. Jahrhunderts gering. Davon zeugt auch die Angabe im allgemeinen Lexikon "Schatzkammer der Kaufmannschaft" aus dem Jahre 1741, wo von besonderen "Strass-Schützen" in Krain die Rede ist, welche die Reisenden durch größere Wälder begleiteten, in denen sich Straßenräuber (Wallachen, Morlachen und Türken) versteckten - eine Gefahr für durchreisende Kaufleute. In Dolenjsko (Unterkrain) wüteten die "Hajduki" aus Kroatien. Sie plünderten Filialkirchen, reiche Bauern, Kaufleute und Reisende auf Straßen. Es gelang der Regierung, größere Familien zu zerschlagen, kleinere Gruppen bestanden noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In Gorenjsko (Oberkrain) walteten die "Rokovnjači", Straßenräuber, die auch in Primorsko (Küstenland), in Friaul, in Kärnten und in Südsteiermark verbreitet waren. Ihren Sitz hatten sie in der Jermanova vrata/Jerman-Tor an der Grenze zwischen Kärnten, Steiermark und Krain und sprachen eine besondere Sprache. In Primorsko (Küstenland) und Notranjsko (Innerkrain) trieben die "Benečani" (Venezianer), "Istrani" und "Čiči" ihr Unwesen. Besonders gefährdet war die Reichsstraße Ljubljana/Laibach-Triest, am häufigsten schlugen die Räuber auf dem Gebiet von Postojna/Adelsberg zu. Auf der steilen Straße konnten die Fuhrleute nur langsam fahren, die umliegenden Wälder boten sicheren Schutz. Das Straßenräubertum war in der Mitte des 18. Jahrhunderts als schweres Verbrechen angesehen, auf welches die Todesstrafe stand. Straßenräuber wurden zum Tode durch den Strang verurteilt, die zu einem höheren Stand Gehörigen wurden geköpft. Straßenräuber, die einen Raubmord verübt hatten, wurden so wie Brandstifter, Kirchenräuber und Räuber zum "Tode auf dem Rad" verurteilt. Im Jahre 1781 beschloß Joseph II., das "Criminal-Gericht" für Straßenräuber nicht aufzuheben. 1785 wurden für die Einbringung von Straßenräubern auch Belohnungen ausgesetzt, die bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts Geltung hatten. Nach den Napoleonischen Kriegen nahm das Straßenräubertum bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts zu, als die heißblütigen Räuber durch die Errichtung des Landeszwangsarbeitshauses in Ljubljana/Laibach ernüchtert wurden. Noch stärkere Wirkung auf die Räuber übte die Einführung der Gendarmerie aus. Das Räubernest in der Jermanova vrata/Jerman-Tor wurde vom Militär zerschlagen. Dennoch tauchten einzelne Straßenräuber bis zum Jahrhundertende und noch im 20. Jahrhundert auf. Die Angst vor Straßenräubern schlug sich auch in Bauvorschriften nieder. So mußten die Straßen frei von Bäumen und Gebüsch gehalten werden. Geduldet wurden nur Obstbäume in gewisser Entfernung vom

Straßengraben. Hecken durften eine bestimmte Höhe nicht überschreiten. Dort, wo die Straßen durch Wälder führten, mußten diese in einer Breite von 11,34 m vom Straßenrand abgeholzt werden, von Zeit zur Zeit aber auch ganze Waldflächen, um größere Übersichtlichkeit und Sicherheit der Reisenden zu gewährleisten. Reisende, die mit einer gewöhnlichen Postkutsche reisten, mußten einen Reisepaß erwerben, aufgrund dessen sie einen Platz im Postwagen kaufen konnten. Sie mußten bestimmte Vorschriften beachten. So durften sie keine Peitschen sowie keine Briefe und Pakete mit sich führen. Es wurde ihnen auch untersagt, unterwegs in eine andere Kutsche umzusteigen. Das Rauchen in der Kutsche war verboten. Reisende waren verpflichtet, jeder Obrigkeit ihre Pässe vorzuzeigen und bei ihrer Ankunft in der Stadt der Wache am Stadttor die verlangte Auskunft zu geben. Sie durften mit brennenden Fackeln durch keinen Ort fahren, an Landesgrenzen und Wegmauten mußten sie angeben, ob sie etwas "Mautbares" mit sich führten. Die mit der Post Reisenden hatten für ihr Gepäck selbst Sorge zu tragen. Fuhrleute und Wirte übernahmen die Verantwortung für die während der Reise entstandenen Schäden. Fuhrleute hatten die Amtsfragen der Zollbeamten zu beantworten und sich der Visitation zu unterziehen. Nach Ende der Napoleonischen Kriege bewilligte im Jahre 1813 das Hofkammerpräsidium die Wiedereröffnung der Postwagenfahrt von Wien nach Triest. Der Postwagen fuhr von Triest nach Ljubljana jeden Freitag, von Ljubljana nach Wien jeden Samstag, von Ljubljana nach Triest jeden Mittwoch ab. Dieser Fahrplan wurde im Jahre 1814 noch ergänzt durch Fahrten von Triest nach Ljubljana jeden Donnerstag, von Ljubljana nach Wien jeden Freitag und von Ljubljana nach Triest jeden Montag. 1814 wurde auch die Postwagenfahrt zwischen Ljubljana und Klagenfurt und weiter nach Spittal und Salzburg wiederaufgenommen. Diese Richtung schloß sich an die Verbindung nach Triest an. Auf dem Gebiet der ehemaligen Illyrischen Provinzen wurden "folgende Posttritte provisorisch bestimmt: Rittgeld für ein Pferd und eine Post mit einem Gulden, Trinkgeld für eine Post auf zwei Pferde mit dreißig Kreuzer, Schmiergeld für jedesmaliges Schmierensiebzehn Kreuzer, für eine gedeckte Kalesche auf jeder Post noch vier und dreißig Kreuzer" (Note der k.k. Organisations-Hofcommission vom 20. Juli 1814). Im Jahre 1823 wurden die Fahrpreise genauer festgesetzt und hingen hauptsächlich von den Futterpreisen ab (Hofkammerdecret vom 22. December 1823). Das "Posttrittgeld" wurde in diesem Jahr in allen Provinzen, ungeachtet dessen, ob es sich um "Privat- oder Äarialtritt" handelte, von einem Gulden auf 48 Kreuzer Konventionsmünze "für ein Pferd und eine einfache Station" herabgesetzt. Die "Kaleschgebühr" wurde um die Hälfte herabgesetzt, das "Rittgeld" um ein Viertel "für ein Pferd", was bedeutete, daß man für eine gedeckte Kalesche 24 Kreuzer, für eine ungedeckte aber 12 Kreuzer bezahlen mußte. Der Preis für das Schmierens blieb unverändert. Das Postillon-Trinkgeld betrug 15 Kreuzer. Ein Postillon, der sich mit dieser Gebühr nicht begnügte und Reisende behelligte oder körperlich bestrafte, wurde entlassen. Das erwähnte Dekret mußte in jedem Posthaus angeschlagen werden.

In den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts verbesserten sich die Reisebedingungen allmählich. Reiseurkunden waren leichter zu besorgen und auch das Reisen mit der Postkutsche hatte sich "gelockert". Reisende konnten mit einer gedungenen Kutsche fahren, aber auch zwischen "Separat-Eilfahrten und Extrapost-Fahrten" wählen. Außer von der Post durften Reisende auch von den durch besondere "Befugnisse und Erwerbssteuer-Scheine" dazu berechtigten Fuhrleuten befördert werden. Bei einem immer stärkeren Verkehr kam es auf den Straßen zu Schwierigkeiten. Es häuften sich Beschwerden, daß Privat-Fuhrleute dem Postwagen nicht auswichen, obwohl der Postillon das Annähern eines Postwagens durch das Blasen in das Posthorn und durch Schnalzen mit der Peitsche zu erkennen gab. Es kam vor, daß Postwagen und Privat-Kutschen zusammenstießen, oder daß Postwagen so weit an den Straßenrand ausweichen mußten, daß sie in den Straßengraben herunterfielen. Schwierigkeiten ergaben sich vor allem in Grenzgebieten, denn in Krain fuhr man auf der linken und überholte auf der rechten Fahrbahn, in Görz und in Kroatien fuhr man dagegen auf der rechten und überholte auf der linken Fahrbahn. Kein Land war bereit, auf seine Fahrweise zu verzichten. Aufgrund von zahlreichen Beschwerden wurde im Jahre 1837 ein Patent erlassen, mit welchem man die Verhältnisse auf den Straßen zu regeln versuchte. Fuhrleute und Landkutscher wurden angehalten, dem Postwagen auszuweichen, die großen Frachtwagen aber solange anzuhalten, bis der Postwagen vorbeigefahren ist. Dasselbe galt auch für Reiter. Der Eilpost, der Estafette und der Briefpost mußte auch der Postwagen ausweichen. Damit letzterer rechtzeitig ausweichen konnte, mußte der Kutscher auf sein Annähern durch das Blasen in das Horn aufmerksam machen. Diese Vorschrift wurde 1839 wiederholt.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts brachen sich durch die Märzrevolution und die Einführung der Eisenbahn auch in unserem Land Veränderungen Bahn. In den unruhigen Jahren 1848-1849 waren die Reisenden und die Ausstellung von Reisepässen einer strengeren Kontrolle unterzogen. Die strengen Maßnahmen blieben bis Mitte der fünfziger Jahre in Kraft. Im Jahre 1850 ermächtigte das Ministerium des Innern den betreffenden Bezirkshauptmann zur Ausstellung von Reisepässen für das Inland, für die Reisepässe für das Ausland aber den Statthalter. Durch die Annahme der neuen Gewerbeordnung im Jahre 1860 wurden auch die Bestimmungen hinsichtlich der Wanderbücher verändert. Die neu eingeführten Arbeitsbücher galten als Reise- und Legitimationsurkunden.

Wenn sich die Monarchie in Konflikte mit den Nachbarstaaten verwickelte, verschärften die Behörden die Verfahren bei der Ausstellung von Reiseurkunden, vor allem jener für die Reisen ins Ausland. Der Erste Weltkrieg und die Nähe der Isonzo-Front brachten eine allumfassende Einschränkung der Bewegungsfreiheit und der Ausstellung von Reiseurkunden mit sich. Durch die Einführung der Eisenbahn und ihres Netzes in unseren Ländern wurde das Reisen erleichtert, das Monopol der Post im Transport von Einzelpersonen zerschlagen und ein schnelleres und komfortableres Reisen auch für weniger Wohlhabende ermöglicht.





# SINOPSIS

## **Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju**

Gospodarske razmere v Evropi so odmevale tudi pri nas. Za razvoj gospodarstva je bila potrebna dobra cestna mreža, ki je povezovala notranjost monarhije z morjem. V drugi polovici 19. stoletja se je morala ta mreža prilagajati še železniškemu omrežju. Vzdrževanje razvejane cestne mreže je bilo drago. Država in dežele so skušale pridobiti potreben denar z mitnino, odkupom tlake in naklado na neposredne cesarske davke. Denarja pa je bilo vedno premalo. Potovanje ljudi in blaga je bilo v 19. stoletju še dokaj tvegano. Promet so ovirale različne mitnine pa tudi cestni razbojniki. To oviro je zmanjšala šele uvedba železnic. Potovanja posameznikov je omejeval tudi sistem izdajanja potnih dovoljenj. Tudi to oviro je uvedba železnic omilila.

## **Die Entwicklung des Straßennetzes in Slowenien im 19. Jahrhundert**

Die wirtschaftliche Entwicklung in Europa schlug sich auch in Slowenien nieder. Voraussetzung für die Entwicklung der Wirtschaft war ein gut ausgebautes Straßennetz, das das Innere der Monarchie mit der Adria verbinden würde. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mußte dieses Netz noch mit dem Eisenbahnnetz in Einklang gebracht werden. Die Instandhaltung eines verzweigten Straßennetzes war teuer. Der Staat und die Länder versuchten, das nötige Geld durch Maut, Robotablösung und Aufschläge auf unmittelbare Reichssteuern aufzubringen. Doch das Geld reichte nie aus. Das Reisen und der Gütertransport waren im 19. Jahrhundert noch immer relativ risikoreich. Der Verkehr wurde durch zahlreiche Mautstellen, aber auch durch Straßenräuber behindert. Dieses Hindernis wurde erst durch die Einführung der Eisenbahn kleiner. Das Reisen von Einzelpersonen behinderte auch das System der Ausstellung von Reiseurkunden. Auch diese Hürde wurde durch die Einführung der Eisenbahn gemildert.

**Eva HOLZ**, dr.

Znanstvenoraziskovalni center SAZU,  
Zgodovinski inštitut Milka Kosa,  
Novi trg 4,  
SI-61000 Ljubljana

**Eva Holz**, Dr.

Das wissenschaftliche Forschungszentrum  
der Slowenischen Akademie der  
Wissenschaften und Künste,  
Novi trg 4,  
SI-61000 Ljubljana



Varnost na kranjskih cestah je bila v 18. stoletju precej majhna. Leta 1741 je bilo znano, da so tu obstojali posebni cestni stražarji, ki so spremljali potnike skozi večje gozdove, kjer so se skrivali cestni razbojniki, Vlahi, Morlaki in Turki, ki so bili nevarni potujočim trgovcem. Na Dolenjskem so pustošili t.i. hajduki, ki so prihajali s Hrvaške. Vladi se je posrečilo razkropiti večje hajduške družine, manjše skupine pa so se ohranile še v drugo polovico 19. stoletja. Na Gorenjskem so gospodarili rokovnjači, ki so bili razširjeni tudi na Primorskem, v Furlaniji, na Koroškem in na južnem Štajerskem. Sedež so imeli na Jermanovih vratih, na meji med Kranjsko, Koroško in Štajersko. Imeli so svoj jezik. Na Primorskem so se s cestnim razbojništvom ukvarjali t.i. "Benečani", "Istrani" in "Čiči". Posebno ogrožena je bila cesta med Ljubljano in Trstom, najpogosteje pa so napadali okoli Postojne. Cesta je bila precej strma, vozniki so morali voziti počasneje, gozdovi v okolici pa so nudili varno zavetje. Cestno razbojništvo je bilo sredi 18. stoletja opredeljeno kot eden težjih zločinov. Zanj je bila določena smrtna kazen. Cestnega roparja so obesili ali pa, če je bil višjega stanu, so mu odsekali glavo. Cestni roparji, ki so bili tudi morilci pa so bili obsojeni na smrtno kazen "na kolo". V začetku 19. stoletja je dvorni dekret zahteval, da naj na področja, kjer je bilo več roparskih napadov na poštne kočije, pošljejo kazenske odprave. Za roparske tolpe in za posamezne roparje so bile razpisane tudi denarne nagrade. Po propadu Ilirskih provinc se je število cestnih roparjev v naših krajih povečalo. Oblasti so pred vse večjimi težavami vztrajno mižale. Kadar je poštna kočija peljala večjo vsoto denarja je morala imeti vojaško spremstvo, ki pa navadno ni kaj prida zaleglo. Okrepljeno vojaško spremstvo za poštne kočije, ki so prevažale denar, je morala plačati država, kajti varnost na državnih cestah ni bil problem, s katerim bi se ukvarjala pošta. S cestnimi roparji je država opravila šele po letu 1848. Njihovo središče na Jermanovih vratih je razgnala redna vojska, z manjšimi tolpami pa so se spopadali žandarji, ki so bili ustanovljeni po marčni revoluciji. Posamezni cestni razbojniki so obstojali še do druge svetovne vojne.



ISBN 961-90125-1-8



9 789619 012512