

1.02 Pregledni znanstveni članek

UDK 930.25:69(497.4)"17/1918"

Prejeto: 2. 10. 2014

Deželna gradbena direkcija v Ljubljani in razvoj gradbene službe od 18. stoletja do leta 1918

OLGA PIVK

višja svetovalka – arhivistka

Arhiv Republike Slovenije, Zvezdarska 1, SI-1000 Ljubljana

e-pošta: olga.pivk@gov.si

Izvleček

Prispevek je nastal ob urejanju fonda Deželne gradbene direkcije v Ljubljani, ki ne obsega samo gradiva direkcije, ampak tudi Okrajni gradbeni urad Ljubljana, katerega zadeve je prav tako vodila direkcija in kasnejši deželni Stavbni urad v Ljubljani, ki je skrbel za gradnjo in vzdrževanje javnih zgradb ter preko okrajnih cestnih odborov za ceste. Gradivo, v katerem so spisi in načrti, je dovolj dobro ohranjeno, da se iz njega vidijo spremembe, ki jih je uvajala država z namenom izboljšanja gradbene službe.

Abstract

THE PROVINCIAL BUILDING DIRECTORATE AND THE DEVELOPMENT OF CONSTRUCTION SERVICE FROM THE 18TH CENTURY TO 1918

The article was written in the course of the author's arranging and processing of the fonds of the Provincial Building Directorate in Ljubljana. The fonds includes not only records of the directorate, but also those created by the Ljubljana District Building Office, whose work was also directed by the directorate and later by the Provincial Building Office in Ljubljana. The latter was in charge of the construction and maintenance of public buildings and, through local road committees, also for the construction and maintenance of roads. Consisting of records and architectural plans, the fonds is in good enough a condition to display changes, implemented by the state to improve construction service.

Ključne besede:

organizacija gradbene službe, gradbena direkcija, gradbeni uradi, ceste, cestni mojstri, vode, plovba, visoke gradnje, javne zgradbe, gradbeni uslužbenci

Key-words:

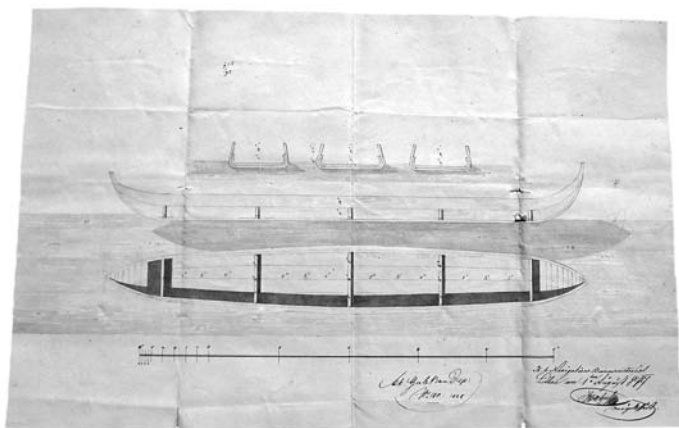
organization of construction service, building directorate, building offices, roads, road workers, waters, navigation, building constructions, public buildings, building officials

Za urejanje gradbenih zadev v notranjeavstrijskih deželah so že v prvi polovici 18. stoletja postavili nekatere posebne organe. Tako so leta 1732 z namenom pospeševanja trgovine in prometa ustanovili dvorno navigacijsko komisijo za Savo in Ljubljano, obstajale so cestne direkcije, imenovane tudi višje cestne direkcije, gradbene komisije, gradbene inšpekcije itd. Pri deželnih stanovih so imeli poseben gradbeni urad in gradbene mojstre.¹

Ustanovljena je bila tudi cestna komisija, ki je pregledovala obračune za popravila cest in vodila njihovo gradnjo. Stroške za cestna dela so pokrivali s sredstvi iz cestne blagajne, kamor so svoje prispevke vplačevali deželni stanovi in drugi zavezanci. Višji cestni direktor je na podlagi podatkov deželnega knjigovodje razporejal cestno tlako, ki so jo opravljali v obliki težaškega dela in voženj ali pa plačali z denarjem. Na Štajerskem je veljal sistem, da so morali poštni mojstri za popravilo cest dajati na razpolago konje.²

S patentom (oktobra 1748) so v Gradcu, Celovcu in Ljubljani postavili deputacije in jim podredili cestne komisije. Deputacije so bile podrejene dvornim oblastem na Dunaju in so v deželi predstavljale vladarja. V cestnih zadevah so morale poročati avstrijski dvorni pisarni. Njihovo delovanje so določale posebne inštrukcije. V območju deputacije na Kranjskem so ostale Goriška, Gradiška in Avstrijsko Primorje. Naslednje leto so deželne deputacije preoblikovali v reprezentance in komore, zadolžene za upravne in finančne zadeve. Nanje so prenesli tudi zadeve dvorne komisije za plovbo po Savi in Ljubljani in komisije za popravilo cest.

S cestnimi patenti so urejali vse, kar zadeva cestni promet: od gradnje in vzdrževanja cest, cestnega osebja ter primerne opremljenosti vozov, gradenj ob cestah, sajenja dreves, prepovedi odlaganja različnega materiala ter zagrožene kazni ob neupoštevanju predpisov.³ Tudi rečni promet so urejali podobni predpisi, ki so natančno določali, kako velike in kako otovorjene ladje smejo pluti po rekah, kako morajo biti opremljene, koliko mož mora biti v posadki in koliko živine je potrebne za vleko ladij proti toku, ukrepe za varno nakladanje in razkladanje tovara ter varno plovbo, ukrepe za vzdrževanje in



Načrt ladje za plovbo po Savi, 1847
(SI AS 50, serija načrtov)

¹ Priročniki in karte, str. 67, 68, 77.

² Žontar: *Strukture uprave in sodstva*, str. 31, 39, 51, 52.

³ SI AS 50, Gradbeni urad Ljubljana, cestno-policijski predpisi.

povečanje plovnosti rek ter kazni za prestopke.⁴

V času Jožefa II. so na novo organizirali posebna oblastva pri centralnih in deželnih oblastvih. Leta 1788 so za področje notranjeavstrijskega gubernija ustanovili višjo gradbeno direkcijo v Gradcu, ki je pokrivala Kranjsko, Koroško in Štajersko. Za gradbenega direktorja je bil imenovan dotedanji navigacijski višji inženir na Štajerskem. Poleg dveh kresijskih inženirjev, cestnega mojstra in kopista od prej, so nastavili še enega inženirja, arhitekta, podarhitekta in kanclista. Na Kranjskem in Koroškem se struktura gradbenih uslužbencev ni spremenila. Koroška je imela še naprej po enega inženirja in kopista, Kranjska pa dva inženirja in enega kopista.⁵

Gubernij je gradbenim direkcijam predpisal naloge s posebno inštrukcijo. Vodile so dela pri deželno-knežjih, stanovskih in mestnih zgradbah ter cestnih in vodnih gradnjah. Na čelu je bil gradbeni direktor, ki so mu bili podrejeni inženirji in arhitekti. V nekaterih provincah so nastavili tudi cestne in navigacijske inšpektorje, ki so sporazumno z direktorjem izvajali gradbene naloge v svojem delokrogu. Deželni višji gradbeni direktor je bil podrejen neposredno guberniju in je od njega dobival naloge. Prav tako je moral sam ali njegovi podrejeni, usposobljeni posamezniki, pregledovati načrte, ki sta jih pošiljali bankalna in tobačna pristojbinska administracija. Ko so bili načrti pregledani ali izdelani, jih je direktor podpisal in poslal na deželni urad oz. na administracijo, od koder jih je dobil. Od tu naprej je šla zadeva na knjigovodstvo, kjer so naredili izračun stroškov. Deželno-knežje, stanovske ali mestne gradnje vseh vrst, ki so se dogajale v kraju ali v bližini, kjer je imela sedež direkcija, je vodil direktor, arhitekt ali inženir; prav tako so nadzorovali stanje teh zgradb, opravljali občasne kontrole in o potrebnih popravilih obveščali ustrezne deželne ustanove. Na sedežu kresije so bili nameščeni inženirji, ki so morali o opravljenih delih poročati direkciji. Direkciji neposredno podrejeni so bili tudi cestni inšpektorji in cestni inženirji, ki so nadzirali stanje na cestah.

Po razpustitvi notranjeavstrijskega gubernija septembra 1791 je Kranjska dobila novo politično oblast, deželno glavarstvo. Temu so postopoma prilagodili tudi gradbene organe. Od leta 1789 je v Ljubljani delovala cestna direkcija,⁶



Imenovanje prvega direktorja Gradbene direkcije za Kranjsko Jožefa Šemerla 2. januarja 1793 (SI AS 14, delovodnik 1793, škatla 2)

⁴ SI AS 50, Gradbena direkcija, Osutek policijskega reda za plovbo po Savi, šk. 222, PE 819.

⁵ SI AS 14, II. registratura, reg. fasc. 225, šk. 109, PE 13545/1788.

⁶ Prav tam, reg. fasc. 225, šk. 123.

Personalni in plačni status gradbenih oblasti v Ilirskem guberniju leta 1821⁷

	Osebjje gradbene direkcije	Letna plača v goldinarjih
1	gradbeni direktor	1800
1	adjunkt	1200
1	inženir	900
1	risar (<i>Amtszeichner</i>)	500
2	praktikanta	300–600
1	vodja računovodstva	700
1	protokolist	500
1	kanclist	400
1	kanclist	350
1	sluga	250
	Osebjje pri kresijskih uradih	
2	kresijska inženirja	po 800
2	kresijska inženirja	po 700
	Pri vodnih gradnjah še	
1	asistent	400
1	asistent	350
1	asistent	300
1	mojster za mostove	300
1	vodja del	180
	Pri cestnih gradnjah še	
3	cestni komisarji	po 700
3	cestni komisarji	po 600
12	cestnih asistentov	po 350
12	cestnih asistentov	po 300
97	cestarjev	dnina

januarja 1793 pa je vodstvo novoustanovljene deželne gradbene direkcije za Kranjsko prevzel nekdanji vodni inšpektor in cestni inženir Jožef Šemerl.⁸

Leta 1819 je imela v Ljubljani sedež višja gradbena direkcija, ki so ji bili podrejeni kranjski cestni komisariati Ljubljana, Kranj, Postojna, Novo mesto in Radeče ter cestni komisariat Beljak, medtem ko je celovški komisariat takrat spadal še pod gradbeno direkcijo v Gradcu. Na čelu komisariatov so bili komisarji, cestni asistenti pa so imeli nadzor nad cestnimi distrikti. V Ljubljani je bil tudi sedež provincialne gradbene inšpekcije.⁹

Gradbeni uslužbenci so morali pred nastopom službe izreči prisego pri Bogu in cesarju, da bodo vsa naložena dela opravili marljivo, vztrajno in zanesljivo, da ne bodo razkrivali poslovnih skrivnosti, da bodo živeli neoporečno, pravično življenje in bili poslušni predpostavljanim ter da niso in nikoli ne bodo člani kakšne tajne družbe ali bratovščine.¹⁰

V začetku maja 1843 je prišlo do nekaterih sprememb. Dvorni gradbeni svet naj bi prišel tudi v personalnih in disciplinskih zadevah pod neposredno vodstvo združene dvorne pisarne, provincialne gradbene departmaje pa so izločili iz provincialnih državnih knjigovodstev in podredili guberniju kot pomožne urade. Gradbeni departmaji so obdržali dokumentacijo, ki se je nanašala na njihovo delo, personalne in disciplinske zadeve so prenesli na gubernij, kontrolo računov pa so še vedno izvajala knjigovodstva. Tudi uradne lokacije se niso

⁷ SI AS 50, Knjiga normalij gradbenega departmaja, str. 10.

⁸ Prav tam, reg. fasc. 228, šk. 112.

⁹ SI AS 50, Gradbena direkcija, šk. 243, PE 892.

¹⁰ SI AS 50, Gradbena direkcija, okrožnice, šk. 244.

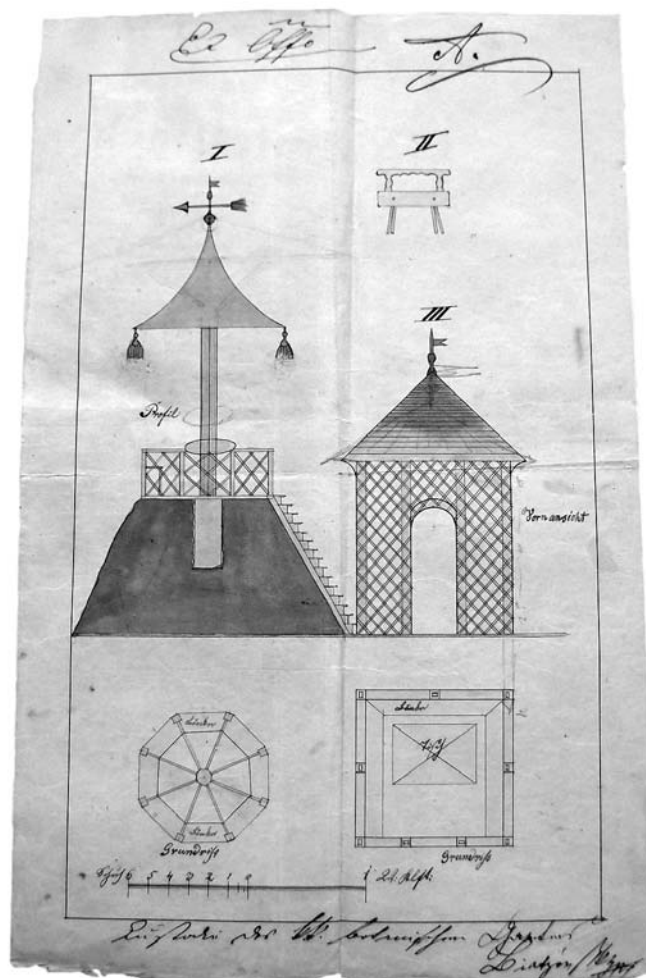
spremenile, razen če je to zahteval deželni urad. Posredovanje pri kolavdaciji javnih zgradb, ki so ga do tedaj opravljali uslužbenci gradbenega departmaja, so prevzele gradbene direkcije.¹¹

Gradbena služba po letu 1850

Sredi 19. stoletja je bila hkrati s političnimi spremembami reorganizirana tudi gradbena služba. V predlogu sprememb je bilo navedeno, da je gradbeništvo v avstrijski monarhiji eno zelo pomembnih področij zaradi velikih sredstev, ki jih potrebuje, in zaradi njegovega vpliva na celotno gospodarstvo. Vendar pa nima enotnega vodstva niti razdelitve posameznih gradbenih vej, neustrezna je tudi podrejenost gradbenih organov drugim oblastem, pomanjkljivo je tehnično izobraževanje in posledično pomanjkanje dobrih gradbenih delavcev in zato so spremembe nujne. Predlog je konec leta 1849 cesar Franc Jožef odobril in tako je bila pri novo nastalem Ministrstvu za trgovino, obrt in javne gradnje ustanovljena gradbena sekcija in oddelek za računovodstvo, medtem ko so gradbene departmaje ukinili.¹²

Z ustanovitvijo tega ministrstva je prišlo do združitve različnih vej gradbeništva, s čimer so dosegli potreben pregled, homogenost, učinkovitost in kontrolo v gradbeni službi. Če je ministrstvo samo financiralo neko gradnjo, so izvajali sami tudi njeno izvedbo in upravljanje, če so donirala sredstva druga ministrstva, pa sporazumno z njimi. Zraven so spadale tudi tiste nedržavne gradnje, ki so bile deloma ali povsem financirane iz državnih sredstev, nato cestne gradnje posamezne kronovine, ki so bile pomembne za trgovino in promet ali za povezavo z drugimi kronovinami, gradnje na plovnih rekah, kjer so imeli predvsem svetovalno vlogo; če so bili naprošeni, so poskrbeli tudi za projektiranje, vodstvo in izvedbo gradenj itd.

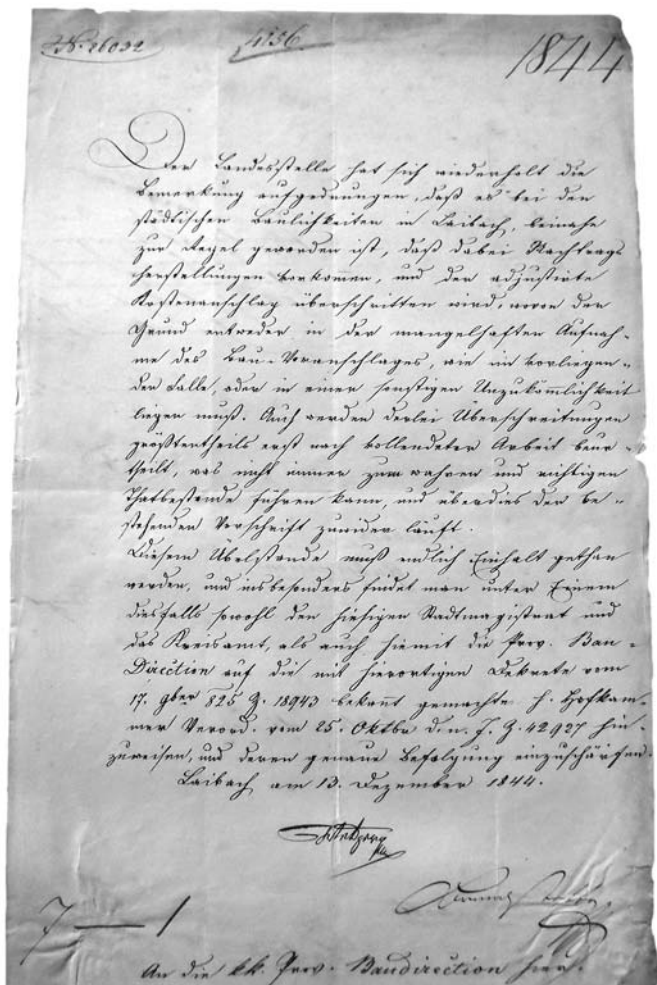
Pri ministrstvu so organizirali računski departma, ki je nastal iz več že prej obstoječih oddelkov in njihovih uradnikov, ter ga razdelili v več oddelkov. Prvi je bil namenjen generalni direkciji za železniške, cestne, vodne in visoke javne gradnje, drugi generalni direkciji za komunikacije, za ustanove za pisemsko in vozno pošto, za železniški promet in telegrafsko službo. Tretji oddelek je bil pomožni organ ministrstva in mi-



*Načrt paviljona v botaničnem vrtu, 1846
(SI AS 50, serija načrtov)*

¹¹ SI AS 50, Knjiga normalij filiale gradbenega departmaja, str. 26–32.

¹² SI AS 50, Gradbeni ukazni list, organizacija gradbenih oblasti, šk. 236.



Opozorilo gradbeni direkciji zaradi stalne prekoračitve stroškov pri izvedbi gradbenih del v Ljubljani, 1844

(SI AS 50, škatla 48)

nistrskih departmajev in je pokrival tiste račune, s katerimi se ni ukvarjal nihče drug, medtem ko je četrti obsegal tiste posameznike direkcije za administrativno statistiko, pri izbiri katerih je bil pogoj, da so izkušeni v računskih in kontrolnih zadevah.

Med gradbenimi in političnimi oblastmi je obstajala tesna povezanost, kajti na sedežih političnih oblasti so bile tudi gradbene oblasti, prav tako je sovpadala podrejenost nižjih oblasti višjim. Oboji so med seboj tesno sodelovali pri gradbenih projektih.

Če je gradnje financiralo ministrstvo za trgovino, je bila izvršna oblast generalna gradbena direkcija in preko nje podrejene oblasti in organi; če je prišel denar iz deželnih sredstev, je imela gradbena direkcija enako vlogo do upravitelja kronovine kot generalna direkcija do ministrstva in je poskrbela sama ali po kresijskih gradbenih uradih za gradbene posle, ki so se nanašali na kronovino ali so se izvajali na njene stroške.

V primeru gradenj drugih oblasti in občin, ki so se financirale iz javnih fondov ali komunalnih sredstev, so sodelovale gradbene direkcije, kresijski gradbeni uradi in okrajni inženirji.

Generalna gradbena direkcija

Za izvedbo odlokov ministrstva za gradnje, za tehnični in administrativni nadzor ter za neposredno upravljanje in vodstvo javnih gradenj so na Dunaju ustanovili samostojno centralno oblast z imenom Generalna gradbena direkcija, ki je bila razdeljena v tri sekcije:

- za gradnjo državnih železnic,
- za vodne in cestne gradnje,
- za arhitekturo.

Bila je podrejena direktno ministrstvu in od njega dobivala naloge in navodila.

V tehnično-administrativnem smislu je bil njen delokrog sestavljen iz zadev, pri katerih je:

- bila potrebna odobritev ministrstva: organizacija gradbene službe, odobritev letnih predračunov, gradbenih projektov itd.
- odločala neodvisno in neposredno: odobravalna je dela, ki so jih izvajale gradbene direkcije, dovoljevala povečanje stroškov do 10 %, vodila gradnje, ki so jih financirala druga ministrstva, odobravalna razlastitev in odškodnine za zemljišča ter zakupe raznih gradbenih del na nižjih nivojih in nadzorovala vodenje del na nižjih nivojih.

Delokrog sekcije za železniške gradnje je obsegal projektiranje, vodenje in izvedbo vseh

državnih železniških gradenj in njim pripadajočih poslopij in naprav vseh vrst. Delokroga sekcij za vodne in cestne gradnje ter za arhitekturo sta obsegala vodenje vseh novogradenj, adaptacij in vzdrževalnih del pri posebej pomembnih objektih.

Generalna gradbena direkcija je pošiljala poročila na Ministrstvo za javne gradnje, z upravitelji, kresijskimi predsedniki in njim enakovrednimi oblastmi je komunicirala v obliki obvestil, na gradbene direkcije in kresijske gradbene urade pa je pošiljala ukaze.

Na podlagi poročil gradbenih direkcij in kresijskih gradbenih uradov ter inženirjev, ki so jim bila poverjena določena dela, je ministrstvu predlagala predračune in poročila o porabi denarja za tekoče leto in pošiljala tudi vse zahtevane tehnične, administrativne in statistične podatke.

Ko je začela delati generalna gradbena direkcija, so prišle tudi obstoječe gradbene direkcije in njihovi organi pod ministrstvo za javne gradnje. Dotedanje delovanje gradbenih direkcij, kresijskih inženirjev, inženirjev za vodne gradnje, organov za cestne in druge gradnje je po postavitvi novih gradbenih direkcij in kresijskih gradbenih organov prenehalo.

Po presoji ministrstva ali generalne gradbene direkcije so v posebnih primerih – za svetovanje pri določenih gradbenih zadevah ali za izvedbo nekega projekta – zaposlovali tudi strokovnjake, ki niso bili v državni gradbeni službi. Izbirali so jih tudi na javnih razpisih.

Vsaka od treh sekcij je imela na čelu višjega gradbenega direktorja z rangom svetnika, višjega inšpektorja kot namestnika in več inšpektorjev kot tehničnih referentov za tekoče upravne zadeve. Za tehnično-administrativne posle, lokalne raziskave, projektiranje in lokalno vodenje pomembnih novogradenj v kronovinah so različnim oddelkom generalne gradbene direkcije po potrebi dodelili višje inženirje, inženirje in inženirje-asistente 1. in 2. razreda.

Generalna direkcija je imela tudi pravnega izvedenca z rangom svetnika, ki je urejal vprašanja pravne narave. Administrativne zadeve v vsaki sekciji je vodil sekretar in ustrezno število konceptnih adjunktov. Za računske zadeve je bil odgovoren ministrski računski oddelek. Vsi trije oddelki so imeli skupno upravo za materialne zadeve in pripomočke ter skupne pomožne službe. Navzven je direkcijo zastopal eden od višjih gradbenih direktorjev.

Osebjem so izbrali izmed osebja ministrstva in ga priključili generalni direkciji. Uradnike do inženirja 2. razreda je imenovalo ministrstvo na predlog generalne direkcije, nižje pa generalna direkcija na predlog gradbenih oblasti.

Personalni in plačni status pri Generalni gradbeni direkciji

Št.		Letna plača v goldinarjih	Stanarina	Plačni razred
2	višja gradbena direktorja	3.000	400	VI.
1	višji gradbeni direktor	2.500	400	VI.
1	pravni izvedenec	2.500	400	VI.
3	višji inšpektorji (namestniki grad. direktorjev)	2.000	300	VII.
12	inšpektorjev	1.800	300	VIII.
20	višjih inženirjev	1.400	240	IX.
30	inženirjev 1. razreda	1.000	200	IX.
30	inženirjev 2. razreda	900	200	IX.
50	inženirjev-asistentov 1. razreda	700	140	X.
50	inženirjev-asistentov 2. razreda	600	120	X.
	<i>Administracija</i>			
3	sekretarji	1.400	240	VIII.
3	koncipisti	900	200	IX.
3	konceptni adjunkti	500	120	XI.
3	konceptni adjunkti	400	120	XI.

Gradbene direkcije

V vsaki kronovini so na sedežu upravitelja ustanovili gradbeno direkcijo, ki so ji bili podrejeni vsi gradbeni organi. Kjer so bile kronovine politično razdeljene v dve ali tri kresije, so na sedežu kresijskih predsednikov ustanovili tudi prav toliko kresijskih gradbenih uradov. V kresiji, kjer je imela gradbena direkcija svoj sedež, je sama istočasno opravljala naloge direkcije in gradbenega urada. Kot gradbena direkcija je kontrolirala gradbene zadeve, ki jih je odobril upravitelj, in skrbela za izvedbo poverjenih gradenj, bodisi v lastni režiji ali kot nadzornik dela kresijskih gradbenih uradov. Po potrebi je pri izvedbi gradenj pomagala tudi drugim oblastem v kronovini.

Na čelu direkcije je bil višji inšpektor, poleg njega pa še njegov namestnik inšpektor in ustrezno število inženirjev, inženirjev-asistentov in gradbenih pripravnikov (*Baueleve*).

Vsaka direkcija je imela svoj računovodski oddelek, ki je opravljal podobne naloge kot v kresijskem gradbenem uradu, razen v primeru deželnih gradenj; pisarniške in manipulativne zadeve je opravljal sekretariat. Računovodstvo je vodil računski svetnik, ki mu je pri večjih oddelkih pomagal tudi preglednik, vsi pa so imeli še asistente (*Revisions-assistent*). Svetniki so imeli enak status kot enako imenovani uradniki pri kresijskem gradbenem uradu.

Sekretariat je imel lahko največ tri zaposlene: sekretarja z letno plačo 800 goldinarjev in X. plačnim razredom ter enega ali dva kanclista s po 500 ali 400 goldinarjev v XI. razredu. Po potrebi pa še ustrezno število diurnistov z 48 krajcarji dnevno.

Personalni in plačni status Gradbene direkcije za Kranjsko

	<i>Gradbeni oddelek</i>	Letna plača v gold.	Plačni razred
1	višji inšpektor Bernard Vielkind	2.000	VII.
1	višji inženir Benedict Müller	1.800	VIII.
1	inženir I. razreda Mathias Gospodaritsch	1.000	IX.
5	inženirjev II. razreda	900	IX.
1	inženir-asistent I. razreda	700	X.
7	inženirjev-asistentov II. razreda	600	X.
6	pripravnikov	1 gold., 15 kr. dnevno	XII.
	<i>Tehnično-računski oddelek</i>		
1	računski svetnik Friedrich Leyrer	-	IX.
2	asistenta	-	XI.
	<i>Sekretariat</i>		
1	sekretar Anton Herrmann	800	X.
2	diurnista	48 kr. dnevno	-
1	sluga	300	-
	<i>Nadzorno osebje</i>		
10	cestnih mojstrov	350	-
10	cestnih mojstrov	300	-
3	nadzorniki voda	300	-
3	nadzorniki voda	250	-

Kresijski gradbeni uradi¹³

Na čelu urada je bil inšpektor, ki mu je pomagal višji inženir kot namestnik, glede na pomembnost in obseg gradbenih del pa še ustrezno število inženirjev, inženirjev-asistentov in gradbenih pripravnikov.¹⁴

Kjer je bil kresijski gradbeni urad istočasno gradbena direkcija, je bil vodja višji inšpektor in njegov namestnik inšpektor. Večje gradbene projekte, kot so plovne reke in kanali, glavne ceste in nove zgradbe za specialne namene in velikega pomena, so vodili organi generalne gradbene direkcije ali od njih najeti strokovnjaki. Manjše novogradnje ali adaptacije, ki jih je financiralo ministrstvo za javne gradnje, je nadzoroval in vodil direktno kresijski gradbeni urad, prav tako tudi gradnje, financirane iz javnih fondov ali deželnih sredstev, če jih je naročila gradbena direkcija. Vse druge gradnje, ki jih je odobril kresijski predsednik ali okrajni glavar, oz. gradnje, ki so bile v pristojnosti drugih deželnih oz. kresijskih oblasti, je nadzoroval kresijski gradbeni urad po svojih organih.

Kresijski gradbeni urad je poročal gradbeni direkciji, obveščal kresijskega predsednika, z drugimi kresijskimi uradi pa si je dopisoval z noticami. Vsem tem je tudi pomagal s tehničnim mnenjem, sodeloval pri izvedbi projektov ali pri izdelavi predračuna.

Zaradi hitrejše izvedbe gradbenih del je bila potrebna koncentracija poslov pri kresijskih gradbenih uradih in tudi njihovo neposredno komuniciranje z generalno gradbeno direkcijo. Zaželeno je bila čim večja samostojnost uradov, saj so (zlasti v večjih kronovinah) bolje kot gradbene direkcije poznali lokalne razmere, razpoložljivost gradbenih moči in materiala ter cene. Glede državnih gradenj so bili podrejeni direktno generalni gradbeni direkciji, glede deželnih gradenj pa gradbeni direkciji.

Ker so do tedaj pri deželnih vladah in gubernijah obstoječe gradbene departmaje kot pomožne urade ukinili, so pri gradbenih direkcijah in kresijskih gradbenih uradih ustanovili računске oddelke, ki so bili glede kontrole računov neodvisni od gradbenih organov. Sestava zaposlenih pa je ostala enaka; to so bili tehniki, ki so tudi pregledali vsako gradnjo, ki jo je odobril upravitelj. Računskemu oddelku pri gradbeni direkciji je načeloval računski svetnik in pri kresijah preglednik (*Revident*), ki ga je imenovalo trgovsko ministrstvo na predlog generalne direkcije, ki je vodila tudi disciplinske postopke.

Pri gradbenih uradih nameščeni tehniki so dobivali dnino in so bili v 12. plačilnem razredu. Kategorije cestnih gradbenih asistentov, inšpicientov, cestnih mojstrov kot uradnikov so povsem ukinili in za nadzor stanja na cestah in vodnih gradenj nastavili samo izkušene cestne in vodne nadzornike (*empirische Aufseher*), ki so bili nameščeni za določen čas (*entlassbar Diener*). Po dobrem in zvestem delu pa so jim, če so kdaj onemogli, prav tako tudi njihovim vdovam in otrokom, plačali preskrbnino, kot je bilo do tedaj predvideno za cestarje.

Za pisarniške zadeve je bil nastavljen sekretar s plačo 600 goldinarjev z ustreznim številom diurnistov, ki so prejemale dnevno 48 krajcarjev. Za vsako

Personalni in plačni status

		Letna plača v goldinarjih	Plačni razred
1	preglednik I	900	X.
1	preglednik II	800	X.
1	preglednik-asistent 1. razreda	700–600	XI.
1	preglednik-asistent 2. razreda	500–400	XI.

¹³ Od leta 1849 na Kranjskem in Koroškem ni več kresijskih uradov.

¹⁴ Glej opombo 12.

kresijo je bil predviden sluga (*Amtsdiener*), po potrebi pa so najeli začasnega pomočnika, ki je prejemal dnino. Sluga je dobil letno 300 goldinarjev in ni imel pravice do službene uniforme ali stanovanja.

Kresijski gradbeni urad je imel pravico najemati nezaprisežene cestne mojstre in nadzornike voda pod predpisanimi pogoji, morali pa so o tem obvestiti gradbeno direkcijo.

Opremo, tehnične inštrumente, knjige in karte je priskrbela država in zanje so vodili ustrezno evidenco. Določena vsota je bila namenjena tudi za pisarniški material, razsvetljava in kurjavo.

Okrajni inženirji

V vsakem gradbenem okraju kronovine so postavili okrajnega gradbenega inženirja, praviloma inženirja 2. razreda, ki je imel enak status kot pri kresijskih gradbenih uradih.

Moral je nadzorovati vse v njegovem gradbenem okraju obstoječe državne objekte in jih vzdrževati v dobrem stanju; nuditi pomoč oblastem in občinam gradbenega okraja bodisi z mnenjem ali pripravo projektov oz. če je bil naprošen, tudi s kontrolo in vodenjem gradbenih del. Po potrebi je lahko zaprosil za pomočnika.

Podrejen je bil neposredno kresijskemu gradbenemu uradu oz. deželni gradbeni direkciji, z drugimi oblastmi in občinami pa je sodeloval kot strokovnjak. Dokumente je podpisoval s c. k. gradbeni okraj NN in uporabljal žig s cesarskim orlom. Moral je predvsem dobro poznati okraj in gradbene objekte ter tudi vse okoliščine v zvezi s terenom, materialom, trgovino in obrtjo.

Glede na obseg dela so mu trajno ali začasno dodelili ustrezno število gradbenih asistentov in pripravnikov ter nezapriseženih cestnih, vodnih in mostnih nadzornikov.

Okrajni inženir je bil nastanjen v kraju, kjer je bil tudi sedež okrajnega glavarstva in je moral sam poskrbeti za stanovanje; za pisarno je dobil službeni prostor in če ta ni bil na voljo, so mu plačali najemnino za sobo, ki je služila kot

Pregled gradbenih okrajev v kronovinah Kranjski in Koroški leta 1851¹⁵

Politična razdelitev		Gradbena področja	
Namestništvo	Okrajno glavarstvo	Deželna gradbena direkcija	Okrajni gradbeni uradi
Ljubljana		Ljubljana	
	Ljubljana, Kamnik		Ljubljana
	Kranj, Radovljica		Kranj
	Postojna, Vipava		Postojna
	Trebnje, Kočevje		Trebnje
	Novo mesto, Črnomelj		Novo mesto
	Področje reke Save		Inž. asistoriat Litija, Zidani Most, Krško
Celovec		Celovec	
	Špital		Špital
	Beljak, Šmohor		Beljak
	Celovec		Celovec
	Šentvid		Šentvid
	Velikovec		Velikovec
	Volšperk		Volšperk

¹⁵ SI AS 50, Gradbeni ukazni list, gradbeni uradi 1851, šk. 236.

pisarna. Prav tako je bilo poskrbljeno tudi za opremo pisarne, za ogrevanje, razsvetljavo in pisarniške potrebščine. Obrazce, tiskovine in potrebne inštrumente je dobil od nadrejene gradbene oblasti.

Inženir je najmanj enkrat mesečno obhodil njemu dodeljene državne ceste in vodne poti. Za to je prejel plačilo, prav tako tudi za službene poti v zvezi z občinskimi gradnjami. Stalno je moral nadzorovati zaupane mu državne gradbene objekte, opozarjati na poškodbe, pripravljati prošnje za gradbena dovoljenja in voditi izvedbo del; posebno pozornost je namenjal vzdrževanju državnih cest. Za vsako gradnjo je moral tudi predvideti stroške na osnovi obstoječih cen in predračunov. O vsem tem je vodil potrebno dokumentacijo in pripravljal poročila.

Nadzorni gradbeni delavci za cestne in vodne gradnje ter mostove

Vzdrževanje cest so nadzorovali cestni mojstri, ki so morali biti izučeni zidarji in kamnoseki, njim pa so bili podrejeni cestarji. Mostni mojstri so bili izučeni tesarji, nadzorovali in vzdrževali so mostove, bili so zraven tudi pri novogradnjah, če to ni bilo kot del ceste poverjeno cestnemu mojstru. Za nadzornike vodotokov in rek ter na njih obstoječe gradbene objekte so najemali spretno ladjarje.¹⁶

Kandidati za te službe so morali biti zdravi in krepki, morali so znati brati, pisati, računati in tudi toliko risati, kot je bilo potrebno za gradbeno obrt. Civilni prosilci niso smeli biti starejši od 40 let, tisti, ki so prišli iz vojske (bili so zelo zaželeni), so bili lahko tudi starejši. Vsi ti so bili razdeljeni v dva razreda s plačo od 350 in 300 goldinarjev za cestnega in mostnega mojstra ter 300 in 250 za vodnega nadzornika. Na predlog inženirja, ki so mu bili podrejeni, jih je sprejel kresijski gradbeni urad, ki jih je tudi odpustil. Najnižje na lestvici so bili cestarji, ki so bili skupaj z vzdrževalci mostov nastavljeni kot stalni dnevničarji. Zaradi manjših stroškov je bilo zaželeno, da so bili prebivalci dotične občine.

Gradbeni pripravniki

Za sprejem pripravnikov je bila zadolžena generalna gradbena direkcija, na katero so kandidati naslovili prošnjo direktno ali preko gradbenih direkcij. Morali so izpolnjevati naslednje pogoje: biti telesno zdravi, živeti neoporečno življenje, poleg materinega jezika so morali obvladati tudi poslovni jezik gradbenega urada, kjer so želeli nastopiti. Znanje več jezikov je bila seveda prednost. Morali so poznati tudi geografijo, zgodovino, naravoslovje in statistiko.

S strokovnega področja so bila zahtevana naslednja znanja: elementarna matematika, višja matematika z diferencialnim in integralnim računom in analitično geometrijo, opisna geometrija, praktična geometrija, fizika, splošna kemija, mineralogija, mehanika in strojništvo, gradbeno znanje iz gradenj na kopnem in vodi, arhitektura, risanje na splošno in za različno tehnično uporabo.

Končni sprejem v državno gradbeno službo je bil mogoč šele po opravljenem državnem izpitu, ki ga je bilo možno opravljati enkrat letno, pozimi, pri gradbenih direkcijah. Kandidati so se lahko prijavi po enoletnem stažu oz. po treh letih nabiranja izkušenj pri privatnih gradnjah.

Predmeti izpita so bila vsa tri gradbena področja in praktična geometrija. Izpit je bil ustni in pisni, kandidat je moral izdelati tudi nek projekt. Komisijo so sestavljali trije gradbeni uradniki iz državne gradbene službe; predsednika je potrdilo ministrstvo, ostala dva generalna direkcija. Ocene: ni opravi, opravi,

¹⁶ Glej opombo 12.

odlično opravil. Neuspešni so izpit lahko ponavljali naslednje leto. Komur ponovno ni uspelo, je izgubil službo in o tem so bile obveščene vse gradbene direkcije.

Spremembe po letu 1860

Ko sta bili leta 1860 ukinjeni deželni vladi v Ljubljani in v Celovcu, sta bili ukinjeni tudi gradbeni direkciji. Posle uprave je prevzelo namestništvo v Trstu, posle direkcije pa gradbena direkcija v Trstu. Ko je bila v Ljubljani vnovič vzpostavljena deželna vlada, je deželni predsednik decembra 1861 določil, da bo v Ljubljani pri deželni vladi deloval stavbni oddelek z znanstveno-tehničnim in tehnično-ekonomskim pododdelkom. Gradbene direkcije za Kranjsko niso več obnovili.¹⁷

Državna gradbena služba je bila organizirana tako, da je bilo vodenje javnih gradenj kot ena veja politične administracije dodeljeno notranjemu ministrstvu in njegovim podrejenim organom, z izjemo področij, ki so bila podrejena drugim centralnim oblastem.¹⁸

Tehnični uradniki pri notranjem ministrstvu in političnih deželnih oblasteh so oblikovali departmaje pod lastnim neodvisnim, tehničnim vodstvom, ki pa ga na zunaj niso izvajali sami niti v lastnem imenu. Pri notranjem ministrstvu so tako ustanovili tri takšne departmaje: za znanstveno-tehnične naloge cestnih in vodnih gradenj, za visoke gradnje in višjo arhitekturo ter za tehnično-ekonomske posle vseh gradbenih zadev. Dotakratna razdelitev je bila na visoke, cestne in vodne gradnje. Vodne gradnje pri notranjem ministrstvu so leta 1894 dali v poseben hidrografske oddelek (k. k. Hydrographisches Centralbureau).

Pri namestništvih oz. deželnih vladah sta bila po dva departmaja, eden za tehnične naloge in drugi za finančne zadeve gradenj. Personalne zadeve so vodili v soglasju s predstavniki tehničnega departmaja v administrativnem departmaju ministrstva ali deželnega urada.

V upravnih področjih, ki so bila razdeljena v kresije, so te istočasno predstavljale gradbeni okraj, v okviru katerega so politične oblasti vodile tudi posle državnih gradbenih zadev ter dajale potrebno tehnično pomoč. Kjer ni bilo delitve na kresije, so združili dva ali tri okrajne urade v en gradbeni urad in na enega od vključenih okrajnih uradov prenesli pooblastilo kresijskega urada.

Kresijam in okrajnim uradom so dodelili gradbene uradnike, ki so imeli enak položaj kot njihovi administrativni uradniki in so izvajali njim dodeljene tehnične gradbene posle v gradbenem okraju pod neposrednim vodstvom svojih političnih predstojnikov.

Za stalno vzdrževanje in nadzor državnih cestnih in vodnih gradenj, kanalov in drugih pomembnih posameznih objektov, zalog materiala in pripomočkov so bili postavljeni nižji uradniki, ki so morali imeti izpit o usposobljenosti za to službo in sluge. Lahko so najemali tudi pomožne delavce za določen čas oz. za izvedbo določenega dela.

Kjer je bilo mogoče, so za preprečevanje škode ali kraje uporabili že obstoječe varnostne organe ali sicer zanesljive posameznike iz bližnje okolice. Rang, naziv in plača gradbenih uradnikov in drugega gradbenega osebja je bila določena po predpisani shemi. Nameščanje osebja je potekalo z razpisom.

Predstojniki tehničnega departmaja pri notranjem ministrstvu so bili ministrski ali sekcijski svetniki, ki so jim dodelili gradbene svetnike in tehnične uradnike. Tehnični uradniki so imeli uniformo, ki je bila v notranjem ministrstvu predpisana za nižje osebje. Pri deželnih upravnih uradih so bili na čelu znanstveno-tehničnih departmajev višji gradbeni svetniki ali gradbeni svetni-

¹⁷ *Vodnik po fondih in zbirkah ARS*, str. 353.

¹⁸ Mayerhofer: *Handbuch für den politischen Verwaltungsdienst*, str. 456–482.

ki – odvisno od velikosti departmaja in pomembnosti obravnavanih zadev. Pod vodstvom višjih gradbenih svetnikov so gradbeni svetniki in višji inženirji z dodeljenim pomožnim osebjem skrbeli za tri gradbene veje. Lahko pa so bili višji inženirji tudi pri gradbenih okrajih in po drugi strani pri deželni organih tudi inženirji, gradbeni adjunkti in gradbeni praktikanti. Predstavniki tehnično-ekonomskega oddelka pri namestništvih so bili za eno stopnjo nižje kot predstavniki znanstveno-tehničnega departmaja tega urada. Višji inženirji so bili predvideni za namestništva, razen če je obseg nekega gradbenega okraja zahteval namestitev višjega inženirja. Sicer pa so bili v okrajnih gradbenih uradih nameščeni inženirji, gradbeni adjunkti in praktikanti. Praktikanti so morali opraviti državni gradbeni izpit, če pa so želeli napredovati v adjunkta, so morali opraviti še enoletno prakso v vseh treh gradbenih vejah. Za napredovanje v višjega inženirja je bilo potrebno napraviti še izpit iz enega od treh gradbenih smeri.

Notranje ministrstvo je bilo najvišja avtoriteta za vse zadeve javne gradbene službe, razen za tiste, ki so pridržane drugim centralnim organom, zlasti za cestne in vodne komunikacije, gradbeno policijo, za vse zadeve, ki so bile nad deželnim nivojem. Politična deželna oblast je bila pristojna za zadeve javnih gradenj na področju dežele, nižje pa so bile kresije in okraji.

Predstojnik gradbenega departmaja pri deželni vladi v Ljubljani se je imenoval gradbeni svetnik, ki so mu pomagali še trije višji inženirji, en inženir, dva adjunkta in en praktikant. Po gradbenih okrajih pa so bili nameščeni inženirji, adjunkti, inženir za regulacijo Save, inženir za državne ceste, cestni mojstri in nadzorniki voda.¹⁹

Na podlagi smernic iz oktobra 1860 glede reorganizacije državne gradbene službe je notranje ministrstvo leta 1868 odobrilo razdelitev kronovine Kranjske v naslednjih pet stavbnih okrajev:

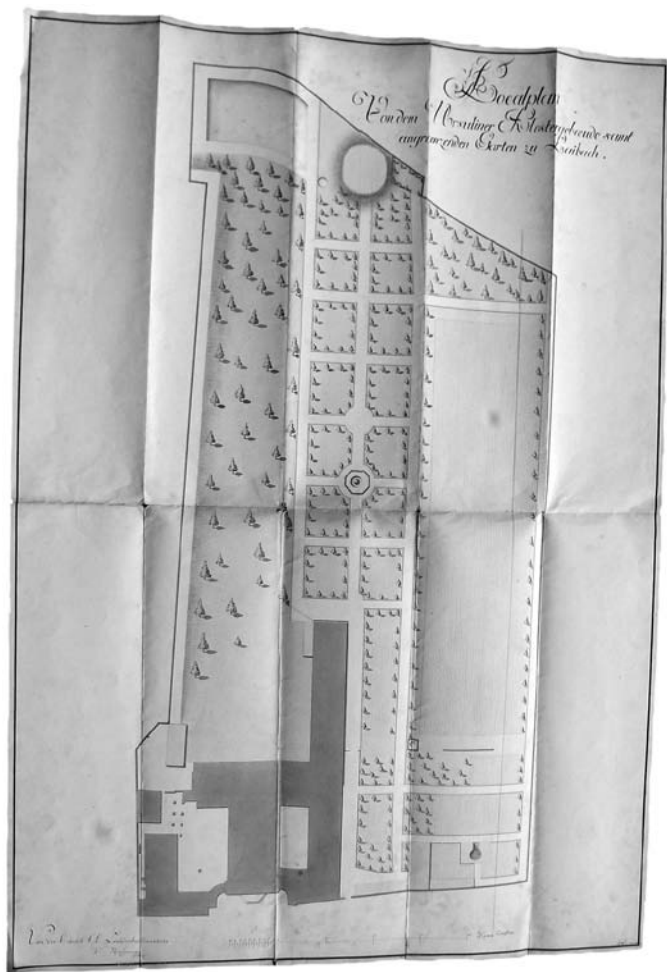
- stavbni okraj Kranj je pokrival področje političnega okraja Kranj in Radvljica, izvajanje državne gradbene službe pa je dobilo okrajno glavarstvo Kranj;
- stavbni okraj Postojna je obsegal politični okraj Postojna in Logatec, gradbeno službo pa je opravljalo okrajno glavarstvo Postojna;
- stavbni okraj Ljubljana je obsegal politične okraje Ljubljana, Kamnik in Litija ter sodni in davčni okraj Velike Lašče in Ribnica;
- stavbni okraj Novo mesto je obsegal politične okraje Novo mesto in Črnomelj ter sodni in davčni okraj Kočevje in novomeško-zagrebsko državno cesto do deželne meje; gradbena služba je bila dodeljena okrajnemu glavarstvu Novo mesto;
- savski stavbni okraj v Krškem je obsegal politični okraj Krško razen novomeško-zagrebske državne ceste, gradbeno službo pa je izvajalo okrajno glavarstvo Krško.

Zaradi varčevanja niso tehničnih uradnikov v ljubljanskem gradbenem okraju dodelili nobenemu okrajnemu glavarstvu, za gradbeno službo pa so skrbele deželne oblasti, na katere so se obračala okrajna glavarstva za tehnično pomoč pri gradbenih zadevah.²⁰

Februarja 1861 je poleg deželne vlade začel delovati tudi deželni zbor in odbor, ki je bil nosilec deželne avtonomije. Upravljal je deželno premoženje ter vodil urade deželnih zavodov in ustanov. V pristojnost deželne avtonomije je spadalo kmetijstvo, javne zgradbe (zgrajene iz deželnih sredstev), dobrodelne ustanove (vzdrževane iz deželnih sredstev), občinske, cerkvene in šolske zadeve, zadeve glede opravljanja priprege, preskrbe in nastanitve vojaštva. Delo deželnega odbora se je sčasoma širilo in z njim pripadajoči mu uradi. Ti so bili naj-

¹⁹ Šematizem, str. 12.

²⁰ Ukazni list 10/1868.



Načrt vrta za uršulinskim samostanom, 1806
(SI AS 50, serija načrtov)

prej štirje: pisarna, stavbni urad, računski urad in blagajna, pozneje pa kar osem: tajništvo, pomožna pisarna, računovodstvo, deželna blagajna, deželni stavbni urad, prisilna delavnica, muzej in gledališče ter deželni dobrodelni zavodi. Deželni glavar je kot predsednik deželnega odbora nadziral poslovanje uradov. Stavbni urad je vodil deželni inženir.²¹

Z zakonom leta 1873 in 1889 so bili ustanovljeni okrajni cestni odbori, ki so dobili za nalogo skrb za javne ceste in poti, ki niso sodile v državno področje: okrajne, občinske ceste, poti ter tudi mostovi in drugi gradbeni objekti ob cestah. Imeli so neposreden nadzor nad stanjem cest, določali so red, po katerem so morale občine opravljati cestno tlako, uravnavali so prepire med posameznimi občinami. Člani so bili župani in občinski svetniki, odbornike so volili v okraju, kjer je bil sedež sodnega okraja. Včasih je en cestni odbor obsegal več sodnih okrajev, lahko pa je bilo v enem sodnem okraju več cestnih odborov. Za gradnjo in vzdrževanje cest so dobili denar iz cestnega sklada, kamor so se stekala 10-odstotna sredstva iz neposrednih davkov. Zakon iz leta 1912 je opredelil okrajne cestne odbore kot pomožne organe deželnega odbora za upravo deželnih cest.²²

Gradivo v zvezi z gradnjami se nahaja tako v fondu deželne gradbene direkcije za Kranjsko, kot tudi v fondih upravnih in samoupravnih organov na različnih nivojih, ki so bili kakorkoli povezani z načrtovanjem, nadzorovanjem in vodenjem gradenj v deželi Kranjski. Fond deželne gradbene direkcije je razdeljen na tri podfonde: prvi je gradbena direkcija, v kateri so zadeve, ki se nanašajo na cestne, vodne in visoke gradnje, in je urejena po registraturnem načrtu v okviru enega leta; drugi je okrajni gradbeni urad Ljubljana, v katerem je kronološko urejeno gradivo okrajnega gradbenega urada, kresijskega gradbenega inženirja in cestnega gradbenega komisiariata Ljubljana; tretji je deželni stavbni urad, ki obsega različne vsebinske sklope, povezane z vzdrževanjem deželnih javnih zgradb in cest v 2. polovici 19. stoletja in v 20. stoletju do razpada avstro-ogrske monarhije leta 1918. Poleg spisov je tudi serija načrtov, ki pa so v precej slabem stanju in v veliki meri potrebni restavriranja.

²¹ Serše: *Deželni zbor in odbor*, str. 64.

²² Serše: *Okrajni cestni odbori*, str. 113–115.

VIRI IN LITERATURA

VIRI

Arhiv Republike Slovenije (ARS)

- ◊ SI AS 14, Gubernij v Ljubljani (1784–1849).
- ◊ Šematizem (Schema der k.k. Administrativ-Behörden und Organe in Krain) (1888–1918).
- ◊ Ukazni list (Verordnungsblatt 1860–1868, Ukazi c. k. deželnih gosposk za vojvodstvo Kranjsko), 10/1868.
- ◊ SI AS 50, Deželna gradbena direkcija Ljubljana (1793–1861):
 - ◊ Okrajni gradbeni urad Ljubljana (1835–1865).
 - ◊ Stavbni urad Ljubljana (1862–1918).
 - ◊ Knjiga normalij gradbenega departmaja (1820–1840).
 - ◊ Knjiga normalij filiale gradbenega departmaja (1840–1856).
 - ◊ Gradbeni ukazni list (Bauverordnungsblatt für das Kaiserthum Oesterreich), Dunaj 1850

LITERATURA

Mayerhofer, Ernst: *Handbuch für den politischen Verwaltungsdienst in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern: mit besonderere Berücksichtigung der diesen Ländern gemeinsamen Gesetze und Verordnungen*. Fünfte, vermehrte und verbesserte Auflage. Bd.1. Wien 1895, str. 456–482.

Priložniki in karte o organizacijski strukturi v deželah Koroški, Kranjski, Primorju in Štajerski do leta 1918 (ur. Jože Žontar). Graz – Klagenfurt – Ljubljana – Gorizia – Trieste: Steiermärkisches Landesarchiv [etc.], 1988 (Veröffentlichungen des Steiermärkischen Landesarchives; Bd. 15).

Serše, Saša: *Deželni zbor in odbor za Kranjsko 1961–1918*, arhivski popis. Ljubljana: Arhiv Republike Slovenije, 2007.

Serše, Saša: Okrajni cestni odbori na Kranjskem. V: *Arhivi* 25 (2002), št. 1, str. 113–115.

Vodnik po fondih in zbirkah Arhiva Republike Slovenije. I. knjiga. Fondi in zbirke s področja uprave (po klasifikaciji od zaporedne številke 1 do 335). Ljubljana: Arhiv Republike Slovenije, 1999.

Žontar, Jože: *Struktura uprave in sodstva na Slovenskem od srede 18. stoletja do leta 1848*. Ljubljana: Arhiv Republike Slovenije, 1998.

ZUSAMMENFASSUNG

DIE LANDESBAUDIREKTION LAIBACH UND DIE ENTWICKLUNG DER BAUBEHÖRDE VOM 18. JAHRHUNDERT BIS 1918

Zur Regelung der baulichen Angelegenheiten in den innerösterreichischen Ländern wurden schon in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts einige spezielle Organe geschaffen. So wurde 1832 eine Hofkommission für die Schifffahrt auf der Save und dem Laibachfluss und für die Straßenordnung eine Straßenkommission gegründet, die die Abrechnungen für die Reparaturen der Straßen kontrollierte und deren Bau leitete. Es gab Straßendirektionen, Baukommissionen, Bauinspektionen usw. Bei den Landständen gab es ein spezielles Bauamt und Baumeister. Der Straßenverkehr wurde durch Straßenpatente geregelt, und mit ähnlichen Vorschriften wurden auch die Regeln für Schifffahrt,

Größe der Schiffe und Besatzungen sowie für die Instandhaltung der Schiffswegen bestimmt.

Gleichzeitig mit den politischen Veränderungen kam es auch zu Änderungen in der Organisation der Baubehörde. Seit 1893 amtierte eine Landesbaudirektion für Krain. Zu größeren Reorganisationen kam es Mitte des 19. Jahrhunderts. Das Bauwesen stellte in der österreichischen Monarchie aufgrund der erforderlichen großen Geldmittel und wegen des Einflusses auf die gesamte Wirtschaft eines der wichtigsten Gebiete dar. Es verfügte jedoch über keine einheitliche Leitung, nicht entsprechend war auch die Unterstellung der Bauorgane unter die anderen Behörden, und mangelhaft war die technische Ausbildung, weshalb es an guten Bauarbeitern fehlte. Mit der Gründung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten kam es zu einem Zusammenschluss der verschiedenen Zweige des Bauwesens, womit erforderlicher Überblick, Homogenität, Effektivität und Kontrolle in der Baubehörde erzielt werden sollte. Die Durchführung der ministeriellen Erlasse oblag der Generalbaudirektion, der auf Landesebene die Baudirektionen unterstellt waren, in den Kreisämtern waren Kreisbauämter tätig, und wo es keine Kreisämter gab, Bezirksbauämter und Bezirksingenieure.

1861 wurde die Landesbaudirektion aufgelöst, weiterhin waren aber die Bezirksbauämter tätig, deren Leitung 1868 von den Bezirkshauptmannschaften übernommen wurde. Auf Landesebene war das Landesbauamt tätig, für die Straßen sorgten Bezirksstraßenausschüsse.