

Okrajni cestni odbori na Kranjskem

SASA SERŠE

Okrajni cestni odbori, ki so tema prispevka, so bili del upravne ureditve v Avstriji, ki se je začela postopno oblikovati v drugi polovici devetnajstega stoletja. To je obdobje, ko se je izoblikoval državni aparat, ki je s svojimi uradi segel do najnižjih sodnih in upravnih področij. Habsburška monarhija je takrat dobila zanj tako značilni "dvojni sistem" uprave. Poleg državnega aparata z ministrstvi,¹ parlamentom, namestništvu oziroma deželnimi vladami² in okraji³ se je razvila še tako imenovana deželna avtonomija z deželnimi zbori in odbori⁴ ter občinami.⁵ Drugi nosilci deželne avtonomije pa so se večinoma oblikovali šele po letu 1870. To so bili okrajni cestni odbori, deželni šolski sveti,⁶ zdravstveni sveti,⁷ železniški

sveti⁸ ter dve komisiji: Glavni odbor za obdelovanje (kulturo) Barja⁹ in Komisija za pogozdovanje Krasa.¹⁰

Že prvi občinski zakon iz leta 1862¹¹ je dopuščal fakultativno uvedbo okrajnih zastopov, sestavljenih po podobnih načelih, kot so bili organizirani deželni zbori ali občinski zastopi. Ti okrajni zastopi naj bi bili vmesna stopnja med deželnimi zbori in občinami. Uvedli so jih samo na Štajerskem, kjer so delovali v okviru sodnih okrajev.

Na osnovi teh prvih zakonov so bili ustanovljeni tudi cestni odbori na Kranjskem, Koroškem in v Istri, delovali so tudi v okviru sodnih okrajev.¹²

Deželna avtonomna uprava je v šestdesetih letih devetnajstega stoletja skušala cestno problematiko razrešiti s tremi zakoni. Prvi je bil deželni zakon o skladnih cestah z dne 14. aprila 1864, z dodatkom 28. januarja 1867, drugi pa zakon o okrajnih cestah z dne 2. aprila 1866.¹³ Zakon iz leta 1864¹⁴ je vseboval določbe o cestnih odborih,

¹ Ema Umek, Gradivo za zgodovino Slovencev v Splošnem upravnem arhivu na Dunaju, Arhivi III/1-2, Ljubljana 1980, str. 13.

² Jože Žontar, Priročniki in karte o organizacijski strukturi do 1918, Ljubljana 1988, 93-95; Peter Ribnikar, Arhivsko gradivo Namestništva in Deželne vlade v Ljubljani, Arhivi II/1-2, Ljubljana 1979, str. 32-36.

³ Jože Žontar, Uvedba okrajne uprave na Kranjskem 1849, v: Melikov zbornik, Ljubljana 2001, 529-560; Jože Žontar, Priročniki in karte o organizacijski strukturi do 1918, Ljubljana 1988, 102-104; Sergij Vilfan, Pravna zgodovina Slovencev, Ljubljana 1961, 447-448; Metka Bukošek, Fondi okrajnih glavarstev in sreskih načelstev, ki jih hrani Zgodovinski arhiv Celje, Arhivi XXII/1-2, Ljubljana 1999, 206-215.

⁴ Jelka Melik, Kranjske deželne finance, Kronika 21/1973, str. 160-165; Deželno glavarstvo in deželni odborniki na Kranjskem 1861-1918, Zgodovinski časopis 28/1974, str. 85-93; Skladi kranjskega deželnega premoženja, Kronika 24/1976, str. 165-171; Saša Serše, Deželni zbor in odbor za Kranjsko, Arhivi XI/1-2, Ljubljana 1988, str. 67-70; Gradivo kranjskega deželnega odbora in leto 1918, Arhivi XIII/1-2, Ljubljana 1990, str. 95-100; Deželni zbor in odbor za Kranjsko, Arhivi XVI/1-2, Ljubljana 1993, str. 124-127.

⁵ Janko Polec, Uvedba občin na Kranjskem l. 1849/1850, v: Zgodovinski časopis VI-VII, Ljubljana 1952/53, 686-732; Jože Žontar, Načrt preuredbe občin na Kranjskem v letih 1868 do 1888, v: Grafenauerjev zbornik, Ljubljana 1996, str. 553-571; Žontar, Priročniki..., 103; Vilfan, Pravna..., 448-453; Gorazd Stariha, Novoizvoljeni župani in njihove težave ob začetku občinske samouprave, v: Melikov zbornik, Ljubljana 2001, 511-528.

⁶ Državni zakonik – RGB 25. 5. 1868. Deželni zakonik – LGB 25. 2. 1870 – na podlagi tega deželnega zakona je bil ustanovljen Deželni šolski svet za Kranjsko kot najvišja šolska nadzorna oblast v deželi. Podrejeni so mu bili okrajni šolski sveti, šole in vzgojni zavodi za učitelje ljudskih šol, javne in privatne šole na stopnji gimnazij, realnih gimnazij in realk in vse tiste učne ustanove, ki so bile neposredno podrejene Ministrstvu za uk in bogočastje. Navajamo le kot primer, ki se je zdel deželni upravi primeren tudi za organizacijo cestnih svetov in odborov.

Ivanka Zajec-Cizelj, Šolski sveti in šolski odbori v letih 1869-1941, Arhivi XVII/1-2, Ljubljana 1994, 69-73.

⁷ Na področju zdravstva so bili leta 1870 ustanovljeni zdravstveni sveti. Pred tem so bile zdravstvene zadeve v okviru deželnih upravnih oblastev. Deželno sanitetno komisijo so v Ljubljani ustanovili leta 1850 (RGB/403 in LGB 1849/26) kot strokovni posvetovalni organ Namestništva v Ljubljani. Delovala je pri vsakokratnem deželnem upravnem organu vse do leta 1870, ko je na podlagi državnega zakona (RGB/68) in za Kranjsko na podlagi deželnega zakona (LGB 1870/31) začel delovati Zdravstveni svet za Kranjsko.

Jože Žontar, Priročniki in karte..., 103.

Občine so za svoje zdravstvene zadeve v okviru upravnih okrajev (Štajerska in Kranjska v okviru sodnih okrajev) oblikovale skupna zdravstvena okrajna zastopstva.

⁸ LGB 17. januar 1896/7 – Deželni zakon o pospeševanju železnice nižje vrste in Organizacijski statut za Kranjski deželni železniški svet, ki je bil sprejet 15. februarja 1895.

⁹ Predhodnica odbora je bila Lokalna Komisija za osuševanje Barja, ki je delovala od leta 1826 do leta 1877, kajti leta 1878 je bil na podlagi zakona ustanovljen Glavni odbor za obdelovanje Barja kot avtonomni organ.

¹⁰ Na podlagi zakona z dne 9. 3. 1885/12 o pogozdovanju Krasa je deželni predsednik za Kranjsko 10. 2. 1886 izdal razglas o volitvah v komisijo za pogozdovanje krasa. Volilna okraja za komisijo sta bila Postojna in Logatec z občino Žiri. Voljeni so imeli petletno mandatno dobo.

¹¹ Že po provizoričnem občinskem zakonu leta 1849 je bilo predvideno, da bi se poleg krajevnih občin ustanovile še občine višjih upravnih enot, vendar idej v praksi nikoli niso izvedli.

¹² Jože Žontar, Priročniki in karte..., 102; Janko Polec, Uvedba občin..., 689; Sergij Vilfan, Pravna zgodovina..., 447.

¹³ LGB 1864/9, LGB 1866/6, LGB 1867/7.

¹⁴ Deželni zakon z dne 14. aprila 1864; LGB 1864/9.

ki so imeli dolžnost skrbeti za finančno in tehnično vzdrževanje cest. Ustanovili so jih zaradi neurejenih razmer na področju gradnje in vzdrževanja cest. Večletne izkušnje pa so pokazale, da ti zakoni niso bili dovolj učinkoviti, saj na cestnem področju niso dosegli želenih rezultatov.

O spremembi zakonov, ki niso primerno razreševali cestne problematike, so začeli razpravljati že leta 1871. S pomočjo cestnega odseka, ki je deloval pri deželni odboru, je le-ta pripravil poročilo o cestnih razmerah na Kranjskem. V poročilu je bilo navedeno, da večina občin na Kranjskem zaradi finančnih težav ni vzdrževala cest, zato so bile vozne razmere slabe. Na seji zboru so poslanci ugotovili, da so cestni odbori svoje delo opravljali korektno. Opravljena dela pa niso bila pravočasno plačana. Zaradi nerednega plačevanja opravljenih del je delovna vnaša začela upadati in temu primerne so bile tudi razmere na cestah. Odbor je predlagal spremembe in jih predal v obravnavo deželni zboru. Med njimi so bile na primer:¹⁵

- določitev sedeža okrajnih cestnih odborov;
- ustanovitev pododborov za posamezne ceste;
- razdelitev dela na cestah;
- določitev osebe, ki bo dela razdeljevala;
- odstranjevanje snega;
- prispevki uporabnikov cest, poti in mostov;
- določitev plačnika, ki bo plačal opravljeno delo cestarjev;
- možnost vložbe denarja namesto dela;
- določitev, kdaj sme cestni odbor pomanjkljivo delo opraviti namesto zamudnikov in njih stroške izterjati;
- pomoč cestnemu odboru ob finančnih težavah;
- določitev časa in kraja, v katerem se vlagajo pritožbe o cestnih zadevah;
- o mitnicah na okrajnih cestah.

Predloge deželnega odbora je deželni zbor razrešil in odbor je na podlagi danih pripomb pristopil k pripravi osnutka zakona, ki so ga pripravili še isto leto 1871. Vseh perečih vprašanj pa ta osnutek in z njim leta 1873¹⁶ sprejeti novi zakon nista mogla razrešiti. Za rešitev problemov bi morali cestni zakon za Kranjsko popolnoma spremeniti, to pa v danih okoliščinah zaradi prenapetega sklica zboru ni bilo mogoče. Zakon je prinesel novost, in sicer okrajne cestne odbore (Bezirksstraßen Ausschuß), v upanju, da se bodo razmere na področju cestnih zadev uredile. Vendar je preteklo še nekaj let, preden je bila cestna problematika dokaj dobro rešena, s sprejetjem zakona leta 1889.¹⁷

¹⁵ Obravnave 1871, Priloga 61, str. 611-612. Poročilo cestnega odseka; Obravnave 1871 – Priloga 6, str. 613-615, Osnutek zakona.

¹⁶ Deželni zakon o cestah je bil potrjen 5. marca 1873; LGB 1873/8.

¹⁷ LGB 1889/17.

Okrajni cestni odbori so skrbeli za javne ceste in poti, ki niso sodile v državno področje. To so bile okrajne, občinske ceste, poti, pa tudi mostovi in drugi gradbeni objekti ob cestah. Skrbeli so za ceste s tehničnega in gospodarskega stališča, imeli so neposreden nadzor nad stanjem cest, določali so red, po katerem so morale občine opravljati cestno tlako; uravnavali so prepire med posameznimi občinami.

V okrajnih cestnih odborih so bili župani in občinski svetniki, odbornike pa so volili v okraju, v katerem je bil sedež sodnega okraja, in sicer od pet do sedem mož za dobo treh let. V zakonu iz leta 1889¹⁸ je bilo število odbornikov povečano kar za štiri odbornike. V vsakem cestnem skladnem okraju¹⁹ (Straßen-Concurrenzbezirk), z izjemo Ljubljane, so ustanovili okrajni cestni odbor s sedmimi do enajstimi odborniki. Po enega odbornika so volila vsa mesta in kraji v enem cestnem skladnem okraju; vsi posestniki, ki so plačevali najmanj 80 gld davka; vsi posestniki tovarn, rudnikov, trgovci in obrtniki, ki so plačevali najmanj 200 gld. Županstva (župani in svetovalci) kmečkih občin so volili od tri do šest odbornikov.

Število odbornikov, ki so jih volile kmečke občine, je določal deželni odbor glede na velikost in pomembnost kraja. Deželni odbor je imel pravico po svoji presoji imenovati enega ali dva odbornika (po starem zakonu pa le enega). Razen izvoljenih članov so v odboru lahko sodelovali vsi posestniki in obrtniki, ki so plačevali najvišji davek v cestnem skladnem okraju. Zadržani, manjkajoči odborniki pa so imeli namestnike, ki so bili tudi voljeni. Pravilna doba odbornikov in njihovih namestnikov je trajala tri leta.

Volitve so potekale v občinskem uradu, v katerem je bil sedež okrajnega sodišča. V primeru, da se je več sodnih okrajev združilo v en cestni skladni okraj, je deželni odbor določil kraj volitev. Vabilo k volitvam je moral razglasiti okrajni glavar in ob koncu obvestiti deželni odbor o rezultatu.

Okrajni cestni odbori so imeli svojega predsednika in namestnika, ki so ga izvolili odborniki, volitve pa je nadzoroval okrajni glavar. Volitve²⁰ so bile veljavne le, če je bilo navzočih

¹⁸ LGB 1889/17.

¹⁹ V deželnem zakonu 1864/9 so v 1. členu pod oznako b) navedene skladne ceste; natančneje pa razloži njih pomen 3. člen, in sicer so skladne ceste tiste okrajne ceste, ki jih z deželnim zakonom določijo za deželne.

Tako bi si lahko tudi razlagali izraz skladni okraji – to so okraji, ki sicer niso opravljali sodnih in političnih upravnih nalog kot politični in sodni okraji, a so kot avtonomni okraji prek izvršilnih organov okrajnih cestnih odborov opravljali gospodarsko tehnični nadzor nad graditvijo in vzdrževanjem cest.

²⁰ Natančneje določbe o postopku volitev odbornikov in načelnika okrajnega cestnega odbora vsebuje šele deželni zakon 1889/17.

tri četrte vseh okrajno cestnih odbornikov in veljala je le absolutna večina glasov. Načelnik je predsedoval odboru in ga tudi zastopal. Njegova naloga je bila, da je pravočasno sestavil proračun in račun ter ju pravočasno predložil odboru v obravnavo. Skrbel je za terjatve dolgov in za blagajno. Seznanjen je moral biti o stanju cest, o delu cestarjev in drugih cestnih delavcev, o občinskih obveznostih in izvrševanju le-teh. Nadzoroval je tudi delovanje odbornikov. Predvsem pa je moral odpraviti vse nepravilnosti, ki niso bile v skladu z zakonom in predpisanimi dolžnostmi.

V sklopu okrajnega cestnega odbora je deloval tudi nadzorni organ; ta je pregledal proračun, ki ga je pripravil predsednik, se o njem posvetoval in dal pripombe. Sprejemal je tudi letne načrte.

Okrajni cestni odbori so imeli svoje uradne sedeže na Kranjskem na Bledu, na Brdu, v Cerknici, Črnomlju, Idriji, Ilirski Bistrici, Kamniku, Kočevju, Kostanjevici, Kranju, Kranjski Gori, Krškem, Litiji, Ljubljani – okolici, Logatcu – Planini, Ložu, Metliki, Mokronogu, Novem mestu, Postojni, Radečah, Radovljici, Ribnici, Senožečah, Stični, Škofji Loki, Trzinu, Velikih Laščah, Vipavi, Vrhniki, Žužemberku.²¹ Po zakonu iz leta 1889 so za okrajne ceste skrbeli okrajni cestni odbori (skladni okraji), ki so bili navadno v sodnem okraju. S sklepom deželnega odbora se je lahko v enem političnem okraju zaradi boljše organizacije združilo več sodnih okrajev v en okrajni cestni odbor (skladni okraj). V enem sodnem okraju je bilo mogoče ustanoviti več okrajnih cestnih odborov (skladni okraji).

Za posamezna cestna območja so lahko okrajni cestni odbori prepustili nadzor nad cestami občinskim županom, ali določili cestne komisarje za posamezna cestna območja. Vse razglase in odločbe ali uredbe okrajnih cestnih odborov o graditvi, vzdrževanju in popravilu okrajnih cest so morali izpolnjevati brez ugovora. Delo je moralo biti opravljeno v roku, ki je bil določen v razglasu. Odbor je imel pravico, da je dela, ki niso bila pravočasno opravljena, na stroške občine odstopil nekemu drugemu in kršitelje kaznoval z globo 100 goldinarjev. Globe so se dajale v okrajno cestne sklade.

Stroške del na okrajnih cestah so si delile vse občine, ki so sodile v skladni okraj. Občine so morale na odsekih cest opravljati navadna dela "in natura", in sicer dovažati gramoz iz kamnolomov, odvažati cestno blato, pripraviti snežne drogeve za zimski čas, odstranjevati cestne ovire, saditi sadno drevje ob okrajnih cestah. Naturalna dela, ki so jim bila naložena, so lahko tudi odkupile.

Za ceste je bil kot najvišji avtonomni organ odgovoren deželni zbor in njegov izvršilni organ deželni odbor. Deželni zbor je na podlagi deželnega zakona odločal, katera cesta bo okrajna in katera ne. Deželni odbor pa je imel vrhovni nadzor nad gradnjo, vzdrževanjem okrajnih cest, dovoljeval je denarne pomoči, vendar le v mejah proračuna, ki ga je določil in sprejel deželni zbor. O porabi denarja za ceste je deželni odbor 15. septembra 1873/5449 objavil "Poduk o dajanju in porabi denarne pomoči za ceste iz deželnega sklada (fonda), ki je bil odobren od deželnega zbora 6. decembra 1872." Ta sklad je bil namenjen za zahtevnejše graditve mostov in cestišč, odkupe zemljišč, popravilo in vzdrževanje cest, ki so bile uničene zaradi naravnih nesreč, ali pa so bile preobremenjene s prometom.²²

Gradnja in vzdrževanje cest je bila že od nekdaj vezana na finančna sredstva. V namen graditve in vzdrževanja cest je obstajal cestni sklad. Vanj so se stekala 10-odstotna sredstva od neposrednih davkov. O možnosti pobiranja višjih odstotkov je sicer imel določila že zakon leta 1873, a zadeve je natančneje opredelil zakon leta 1889. Za pobiranje prispevkov za okrajne ceste, ki so presegali 50 odstotkov neposrednega davka, je moral deželni zbor sprejeti zakon, za 20 odstotkov del pa je bil dovolj že sklep zbora. Za ceste je bilo mogoče dobiti denar tudi iz deželne blagajne, a le tedaj, ko se je dokazalo, da stroški gradnje ali popravila presega finančno sposobnost okraja ali občine.

Občini je deželni odbor lahko ponudil delno finančno pomoč ali najem posojila. Brez dovoljenja zbora je lahko dodelil podporo v višini 1000 gld, večje vsote pa je moral potrditi deželni zbor.²³

Tehnično znanje odbornikov okrajnih cestnih odborov ni bilo zadovoljivo, kar se je kazalo tudi pri razmerah na cestnem področju. Zato je deželni odbor predlagal, da bi stanje na terenu skupaj z odborniki preverjal strokovnjak, to je deželni geometer.²⁴ Nadalje je odbor na XII. seji, ki je bila 10. julija 1880, predlagal, da bi želel imeti več pregleda nad gospodarjenjem okrajnih cestnih odborov, ker bi se sredstva tako pravilneje razporejala. V ta namen so sklenili, da bodo v prihodnje okrajni cestni odbori vsako leto oddali deželnemu odboru v pregled in potrditev izkaze o gospodarjenju, to je predračune in zaključne račune ter pregled del izvedenih na terenu. V spodbudo okrajnim cestnim odborom je deželni odbor leta 1880 objavil seznam (v obliki razpredelnice) vseh podpor, posojil in doneskov, ki so bili izplačani iz deželnega sklada za graditev in vzdrževanje cest v letih 1878 in

²¹ Obravnave, zvezek 21, 22. oktober 1881: Vsi ti okrajni cestni odbori so imeli v letu 1880 pod svojim nadzorom kar 1971814 kilometrov cest in poti. Podatkov z območij Bleda, Cerknice, Kostanjevice, Radovljice v poročilu ni.

²² Deželni zakonik 1873/40, Oznanilo Kranjskega deželnega odbora z dne 15. septembra 1873/5449.

²³ LGB 1873/8, člen 7.

²⁴ Obravnave 1875, zvezek 16, Priloga 50, str. 300-302. Obravnave 1876, zvezek 17, Priloga 19, str. 148.

1879.²⁵ Natančnejša finančna poročila deželnega odbora in okrajnih cestnih odborov pa so bila objavljena šele po sprejetju zakona leta 1881.

Sicer pa so leta 1880 v deželnem zboru znova začeli razpravo o pripravi novega zakona. O nameri izdelave osnutka novega zakona so z dopisom na pobudo odbornikov deželnega zbora obvestili Deželno vlado v Ljubljani.²⁶

V omenjenem dopisu z dne 10. junija 1881/4331 je skušal deželni odbor Deželni vladi prikazati cestne razmere na Kranjskem, ki se prav nič niso spremenile; kljub temu da so prevzeli upravo nad cestami avtonomni organi, so "šle rakovo pot". Organizacija okrajnih cestnih odborov je bila po njihovem mnenju "okorna" in zato se pomanjkljivosti niso mogle odpraviti. Odborniki so bili predvsem kmečkemu stanu,²⁷ nevesči gradbenih zadev, a tudi finančno stanje večine občin je bilo slabo. Težava pa je bila tudi ta, da okrajni cestni odbori niso imeli nobene eksekutivne oblasti. Deželni odbor je zato v dopisu Deželni vladi nakazal, da bi bilo dobro, če bi se organizacija okrajnih cestnih odborov preoblikovala po zgledu deželnih šolskih svetov in okrajnih šolskih odborov itd. Tako bi bile cestne zadeve pod državnim vodstvom in avtonomnim vplivom. Deželna vlada deželnemu odboru na zgoraj omenjeni dopis ni odgovorila. Državne politične uprave ta problematika očitno ni zanimala, vsaj ne toliko kot šolstvo. Cestna avtonomna uprava se ni nikoli tako oblikovala kot šolska. Vendar so trud in debate v zboru obrodili določene rezultate, 10. aprila 1881²⁸ je bil sprejet nov zakon in okrajni cestni odbori so začeli vestno pošiljati svoja poročila deželnemu odboru v pregled. V Obravnava najdemo po letu 1881 natančna poročila o delu okrajnih cestnih odborov in tudi izkaze o prihodkih in izdatkih cestnega sklada.

Kot primer:

- stroški vzdrževanja okrajnih in deželnih cest v letu 1896 so znašali – 247827 gld in 99 1/2 kr.

- dohodki okrajnih cestnih skladov (1896)

a) blagajniški ostanek iz leta 1895 – 191774 gld 30 1/2 kr;

b) aktivne terjatve iz prejšnjih let – 8931 gld 22 kr;

c) priklade – 143215 gld 80 kr;

d) podpore – 15142 gld;

- leta 1897 je bilo na podlagi odloka deželnega odbora posameznim okrajnim cestnim odborom nakazano 18250 gld.²⁹

Zakon iz leta 1881 je pomenil boljši nadzor nad gospodarjenjem okrajnih cestnih odborov, dokončno hierarhijo in ureditev cestne problematike je prinesel zakon dne 28. julija 1889. S sprejetjem novega zakona so prenehali veljati vsi prejšnji zakoni in predpisi, in sicer deželni zakon 1873/8, 1881/8 in 1877/14. Zakon o graditvi in vzdrževanju neerarskih cest in poti pa je razrešil mnogo problemov, ki jih prejšnji zakoni niso. Prinesel je veliko novosti, razdeljen je bil na pet glavnih sklopov.

V prvem je opredelil ceste in poti na deželne ceste, okrajne ceste, občinske ceste in poti ter železniške dovozne ceste, zasebne poti, mostove in druge gradbene objekte ob cestah. V ta prvi sklop so sodili tudi napotki, kako graditi ceste. Deželne ceste naj bi bile široke pet metrov, okrajne štiri, medtem ko za občinske širina ni bila predpisana, a so morale biti dovolj široke, da so po njih vozili z domačimi kmečkimi vozovi. Zakon je prinesel tudi natančna navodila glede sestave okrajnih cestnih odborov in volitev odbornikov. O volitvah odbornikov pa je bil za deželo Kranjsko izdan tudi ukaz Deželne vlade v Ljubljani z dne 15. julija 1890/ 1658/pr, ki je vseboval natančnejša navodila o volitvah v okrajne cestne odbore.

Drugi sklop členov, ki je bil namenjen predvsem graditvi in vzdrževanju deželnih cest in poti, pa je večinoma obravnaval stroške, ki so se plačevali iz deželnih in okrajnih prispevkov. Posamične gradnje in vzdrževanja so reševali ločeno.

Upravne stroške in mezde cestarjem so plačevali iz deželnega sklada. Za vzdrževanje cest pa je polovico prispevala dežela, polovico pa okrajji in občine.

Posamezne prispevke po občinah so dajali posestniki, obrtniki, rudarska in trgovska podjetja in drugi posamezniki fizične ali pravne osebe, ki so ceste uporabljali. Prispevke so plačevali po dogovoru, če pa se niso dogovorili, je višino določila deželna vlada.

Tretji sklop je opredeljeval pristojnosti deželnega zbora, deželnega odbora in okrajnih cestnih odborov. Deželni zbor je bil pristojen za sprejemanje deželnih zakonov za graditev ali preureditev deželne ali okrajne ceste; za razglasitev okrajne ceste za deželno in nasprotno; za mitnice na deželnih ali okrajnih cestah. Z deželnozbornskimi sklepi pa so določili prispevke dežele in okrajev za deželne ceste; odločali o spremembi skladnih okrajev in o uvrstitvi pomembnejše občinske ceste med okrajne ceste itd. Pristojnosti deželnega odbora so bile tehnično gospodarsko oskrbovanje deželnih cest, nadzorstvo okrajnih cest in gospodarja okrajnih cestnih odborov, razsojanje zoper odredbe okrajnih cestnih odborov, ustanavljanje posebnih prispevkov za posebne primere okrajnih in občinskih cest in poti, dovoljevanje prispevkov za okrajne ceste. Deželni odbor je lahko na stroške okrajnega cest-

²⁵ Obravnava 1880, zvezek 20, Priloga 23.

²⁶ Obravnave 1881, zvezek 21, Priloga 18.

²⁷ Beri o neizobraženosti, nezainteresiranosti: Janko Polec, Uvedba občin..., 692, 701; Gorazd Stariha, Novoizvoljeni župani..., 514-515, itd.

²⁸ LGB 1881/8

²⁹ Več podatkov je najti v Obravnava 1898, zvezek 39, letna poročila – statistični podatki o stroških za ceste, str. 126-147.

nega odbora opravil dela, ki jih ta ni opravil; odborniki so morali za neopravljeno delo plačati kazen. Področje okrajnega cestnega odbora in občinskega odbora so določali že prejšnji zakoni, sicer pa so županstva morala opravljati določena dela že po analogiji določil občinskega zakona za Kranjsko kot izvršni in upravni organi. Župan je na podlagi deželnega zakona za Kranjsko opravljal cestni nadzor na področju občine.³⁰

Četrta sklop je okrajno cestni odbor opredelil kot izvršilni organ cestnega skladnega okraja, določil volitve, sestavo in dolžnosti odbora; določil naloge načelnika in njegovega namestnika, ki so bile določene že v prejšnjih zakonih in opisane na začetku prispevka. V členih 36, 37 in 38 so določila o vodenju proračuna in letnega računa, ki ju je moral po novem zakonu okrajni cestni odbor vsako leto predložiti v pretres deželnemu odboru. V končnih določilih pa zakon določa, da se zaradi nepravilnosti v poslovanju okrajni cestni odbor razpusti. V primeru razpustitve odbora je do izvolitve novega okrajno cestnega odbora na podlagi dogovora med deželnim odborom in deželno vlado začasno deloval organ, ki je opravljal dela odstavljenega odbora. Po letu dni so morale biti razpisane nove volitve.

V prispevku smo skušali na podlagi zakonskih aktov in Obravnjav prikazati organizacijsko strukturo in delovanje okrajnih cestnih odborov na Kranjskem v drugi polovici devetnajstega stoletja. Razjasnili smo le nekatere probleme, ki so nastajali pri graditvi in vzdrževanju cest, ki niso bile državne. Za natančnejše raziskave posameznih okrajnih cestnih odborov pa bo treba pregledati še veliko arhivskega gradiva, ki ga hranijo predvsem fondi v Arhivu Republike Slovenije kot sta Deželna vlada v Ljubljani in Deželni zbor in odbor za Kranjsko. Pri nadaljnjem proučevanju pa ne smemo zanemariti gradiva, ki ga hranijo regionalni arhivi, in ne prezreti časopisov, ki so izhajali v obravnavanem obdobju. Predmet prihodnjih raziskav pa bo prav gotovo proučevanje drugih upravnih in avtonomnih organov, ki so delovali na območju Kranjske.

SUMMARY

DISTRICT ROAD COMMITTEES IN CARNIOLA

The District road committees – the topic of this contribution – used to be part of the administrative organisation of Austria, which began to take shape in the second half of the 19th century. The establishment of the so-called regional autonomy accompanied the development of the state apparatus. The district road committees, instituted on the basis of the provincial law of 5 March 1873, were an agency of the provincial autonomy. The committees were established in Carniola, in Carinthia, and in Istria. They operated under the jurisdiction of the court districts, where their administrative centres were usually located. In Carniola, these were in Bled, Brdo, Cerknica, Črnomelj, Idrija, Ilirska Bistrica, Kamnik, Kočevje, Kostanjevica, Kranj, Kranjska Gora, Krško, Litija, Ljubljana and surroundings, Logatec-Planina, Lož, Metlika, Mokronog, Novo mesto, Postojna, Radeče, Radovljica, Ribnici, Senožeče, Stična, Škofja Loka, Tržič, Velike Lašče, Vipava, Vrhnika, Žužemberk.

The district road committees maintained roads and paths that were outside the state jurisdiction. Those were district and municipal roads, paths, bridges and other built objects along the roads.

³⁰ LGB, 26. september 1874/27.