

CESTE IN LJUDJE (OD MARIJE TEREZIJE DO LETA 1848)

EVA HOLZ

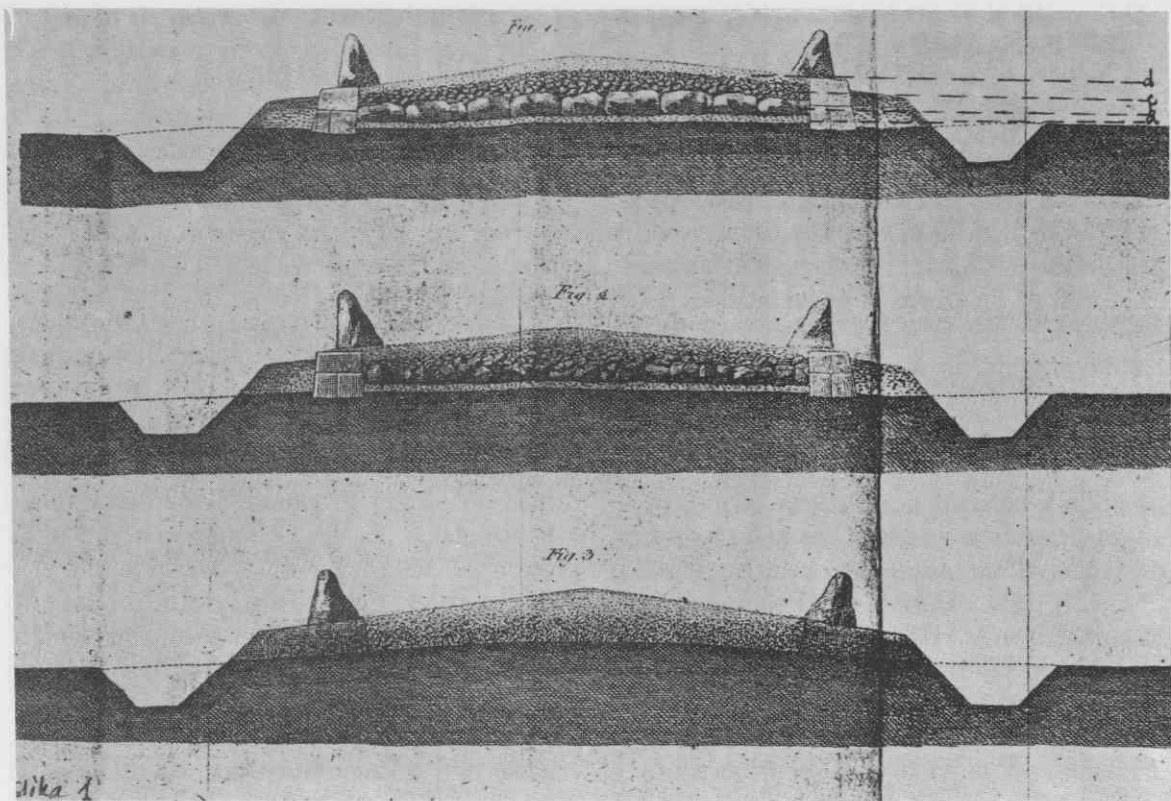
Ceste so v 18. in 19. stoletju privlačevale in zbliževale ljudi, ki so od njih marsikaj pričakovali. Vsi tisti, ki so šli na potovanje peš ali jež ali pa z vozom, so se zanimali za ceste predvsem iz treh razlogov: katera smer jih bo najhitreje pripeljala do cilja, kakšna je cesta in kakšna je varnost na njej. Prebivalcem, ki so živeli ob cestah, so le-te prinašale zaslužek, dobre in slabe novice. V tem članku bom osvetlila le nekatere posebnosti v odnosu ljudi 18. in 19. stoletja do cest. Govora bo o cestnih delavcih, o tem, kako se nekateri porabniki obnašali do cest, o varnosti na cestah na Kranjskem in o križih in težavah, ki so jih morali prestajati potniki, ki so potovali s pošto kočijo.

Na slovenskem ozemlju se je križalo več državnih cest, te pa so med seboj povezovale ceste nižje kategorije. Pri gradnji nove velike ceste ali pa pri večjih popravilih že narejene ceste, se je na nekem omejenem ozemlju zbralo večje število ljudi. Delo teh ljudi je bilo potrebno primerno organizirati in jih nadzorovati. Leta 1793 je inženir Jožef Schemerl pripravil načrte za novo cesto od Vrhnike do Planine, njeno gradnjo pa je cesar dovolil šele leta 1802. Za delo so določili skupino minerjev, 400-500 vojaških delavcev, 100 zidarjev in 10 tesarjev. Vojaštvo je nadzorovalo 6 častnikov in 20 podčastnikov.¹ Kot primer dežele, ki dela ne zna organizirati, je takratni vodilni teoretik in praktik za cestne gradnje na Kranjskem, inženir Schemerl, navedel Madžarsko, kjer so vsako leto odtegnili od kmečkega dela toliko podložnikov, da bi morala biti ta dežela že povsem prepredena s cestami, vendar ni bilo tako.² Cestna direkcija je bila dolžna skrbeti za primerno orodje in bivališče ter delo tudi organizirati. To pa ni bilo delo, ki bi ga lahko opravljal kdorkoli, če naj bi bilo dobro opravljeno in čas primerno izkoriščen. Nad delom in delavci je bil potreben stalen nadzor.³

Ob koncu 18. stoletja je na Kranjskem veljala postava, da je moral vsak cel grunt prispevati za državno cesto dvanajstdnevno tlako ali pa šestdnevno vozno tlako. Od cestne tlake se je dalo odkupiti. Na Gorenjskem in

Notranjskem je odkupnina veljala 11 kr za dninarja, 22 kr za vozno tlako z enojno vprego. Na Dolenjskem je veljal odkup 9 kr za dninarja in 18 kr za vozno tlako. Za stranske ceste je moral vsak grunt prispevati 1/4 svoje konkurence. Na Štajerskem so morale z vožnjami pomagati tudi vasi, ki so bile od ceste oddaljene 2000 sežnjev (3,788 km). Na Goriškem je bilo urejanje cest porazdeljeno med občine, ki so morale skrbeti za njihovo dobro stanje, za ves potreben material in za vsa ostala dela.⁴ Za vsako deželo je bilo zelo pomembno, da je trdno določila število delovnih in voznihi dni, ki so bili namenjeni delu na cesti, ter za to določila primerno plačilo. Lokalne oblasti tako niso mogle pasti v skušnjava, da bi klicale ljudi na delo takrat, kadar bi ti slučajno imeli čas, vse ostalo pa bi ostalo neurejeno in nepremišljeno.⁵

Prebivalci nekaterih dežel v monarhiji so bili strokovnjaki za posamezna področja cestne gradnje in za dela na posebnih terenih. Tako so bili znani češki kopači ribnikov. Ti ljudje so bili specialisti za zemeljska dela in so bili po svoji spretnosti znani po vsej monarhiji. Nam bližji so bili Furlani, ki so bili prav tako mojstri za zemeljska dela. Posebno spretni so bili pri izsuševanju močvirij, gradnji odtočnih kanalov in nasipov. Bili so organizirani v zvezo, ki je določala njihov način vedenja, navade in pravila, po katerih so delo sprejemali in ga tudi zanesljivo opravili. Delo so sprejemali po dogovoru na akord. Za dela v močvirnatem svetu so bili prav oni najboljši, znani po vsej Italiji. Prevzemali so tudi taka dela, kot je bilo izsuševanje Pontskega močvirja, močvare ob Ogleju, delali so ob Padu.⁶ Tako kot so bili Čehi in Furlani strokovnjaki za delo v močvirju, so bili strokovnjaki za delo s kamenjem doma na dalmatinski obali od Kraljevice dalje. Organizirani so bili v večje skupine, ki jih je vodil "proto". Schemerl razlaga ta izraz kot "polir".⁷ Običajno so vzeli cestni odsek na akord. V skupini so bili zidarji, minerji, navadni dninarji. Njihov zastopnik je delo prevzel v njihovem imenu, imel je enak delež od zaslužka kot delavci, nekaj je pridobil na



Tehnika gradnje cest na Kranjskem.

1. Državna cesta grajena kot chaussée ali visoka cesta.

- Grob gramoz, ki je bil kot osnovna podlaga nasut vsaj 4 col (cca 10,4 cm) na debelo. Tla pod tem nasutjem so utrdili z vošnjami ali s sprehajanjem konj.
- Veliki lomljeni kamni. Postavljeni so morali biti tako, da so bili med seboj čim tesneje povezani. Reže so zamašili z manjšimi kamni, nato pa še z gramozom, peskom in zemljo. Za boljšo povezavo so dodajali še živo apno. To mešanico je moral v reže spraviti dež ali pa so cesto zalivali. Tako je bilo veliko kamenje trdno povezano med seboj.
- Ko je bila kamnita podlaga utrjena, so navozili manjše kamenje. To so utrjevali z nabijanjem. Debelina te plasti je bila 6 do 8 col (cca 15,6 do 20,8 cm). Kamni so bili veliki po 2 coli (cca 5,2 cm).
- Plast peska in zemlje, morala je prodreti v reže spodnje plasti.
- Zadnja plast peska je bila debela 4 do 6 col (cca 10,4 do 15,6 cm).

Vse plasti skupaj so bile debele en čevelj ter 8 do 10 col (cca 90,4 cm).

2. Običajna deželna cesta na Kranjskem. Pri gradnji so se izognili plasti velikih lomljenih kamnov.

3. Gramozna cesta. Taka je bila večina cest nižje kategorije na Kranjskem.

Skica po: Joseph Schemerl, Ausführliche Anweisung zur Entwerfung, Erbauung und Erhaltung dauerhafter und bequemer Strassen. Wien 1807, I. knjiga, str.77-89, tabela I.

tekoči seženj, ne da bi pri tem moral skrbeti za dninarje. Moral pa je poskrbeti za vse ostalo: za delo, za prenočišče, za hrano, za vse, kar je zadevalo gradnjo, za orodje, plačevati je moral svoje ljudi, bil je odgovoren za odnose med njimi in za njihovo primerno obnašanje. Ob prevzemu del je moral plačati cestni direkciji kavcijo, ki so mu jo ob kolavdaciji vrnili. Ti ljudje so delali precej hitro, če niso bili pod nadzorstvom, pa so si znali delo tudi olajšati. Zato je bilo boljše plačevati nekatera dela na dan. Kadar so določali cestno traso, je bilo

treba s temi ljudmi ravnati zelo previdno, ker so si skušali delo olajšati in cesto speljati tako, kot se je njim zdelo prav. Zato je včasih prišlo tudi do uporov in demonstracij, če je predvidena trasa po njihovem mnenju zahtevala preveč napora. V takih primerih se je bilo treba pogovoriti z njihovim voditeljem, da jih je pomiril. Za sporazumevanje z njimi je bilo treba znati njihov jezik. Delat so hodili tudi bolj daleč, če jim je cestna direkcija olajšala potovanje in plačala potne stroške. Ob koncu junija so ponavadi odhajali za štirinajst dni

domov, da so pospravili žetev. Prav tako so odšli domov ob trgatvi. Delo so jim določali tedensko in tako so jih tudi plačevali. Na Kranjskem so delali na odseku med Postojno in Vrhniko in v Istri.⁸ Pri podobnih cestnih delih so bili spretni tudi prebivalci Kastva v Istri. Vendar pa ti niso nikoli nastopali v tako velikem številu, pa tudi od svojih domačij se niso radi oddaljevali. Nekatere skupine madžarskih delavcev so iz svojega znanja pri cestni gradnji razvile pravo obrt. Tudi ti so prevzemali delo na akord. Prav tako so bili spretni tudi Tirolci in prebivalci Črnega lesa, vendar pa ti niso bili tako podjetni. Bili so precej previdnejši in niso nikoli prevzemali na lastno odgovornost nevarnih cestnih del.⁹

Iz povedanega je jasno, da ni bilo dovolj le zbornati skupaj večje število ljudi, pač pa je bilo treba delo pravilno porazdeliti in zaposliti prave delavce za prava dela. Vse to je potrjevalo Schemerlovo mnenje, da je treba primer- no urediti cestno direkcijo od najvišjega do najnižjega uradnika, zaostriti odgovornost, prenehati s cestno tlako (to so ukinili za državne ceste šele 1830) ali dajanjem cestnih gradenj v zakup, ter zagotoviti, da bodo pri cestnih gradnjah zaposleni šolani strokovnjaki ali pa praktiki, ki so si z delom nabrali potrebne izkušnje.¹⁰ Bil je zagrizen nasprotnik mnenja, ki je še vladalo v začetku 19. stoletja, da je vsak propadel gimnazijec primeren za cestnega inženirja.¹¹

O načinu cestne gradnje v 18. in 19. stoletju na našem ozemlju le nekaj podatkov, da bo bolj razumljiva ranljivost cest in zato tudi skoraj histeričen strah, ki se je odražal pri predpisih, ki so skrbeli za dobro stanje cest in se bali predvsem tega, da bi ceste uničila čezmerna vlaga. Pri sami tehniki gradnje državnih cest bi bilo prav povedati, da to niso bile makadamske ceste, kot so bile takrat moderne v Evropi.¹² Pri nas so bile ceste grajene nekoliko bolj trdno. Na dnu je bil grob gramoz, ki je segal cca 10,4 cm v višino, temu je sledila plast, ki je bila sestavljena iz zelo velikih lomljenih skal, ki so morale biti postavljene tako, da so bile med seboj čim bolj povezane. Reže med njimi so mašili z manjšimi kamni ter z gramozom, zemljo in peskom. Če te mešanice ni v reže spralo deževje, je bilo treba cesto v tej fazi gradnje polivati. Za boljšo in trajnejšo povezavo so v to mešanico dodajali še živo apno. Ko je bila

ta kamnita plast utrjena, je sledila naslednja plast, ki jo je sestavljalo manjše kamenje - to so utrjevali z nabijanjem. Debelina te plasti je bila 15-20 cm, velikost kamnov pa je bila cca 5 cm. Nato je sledila plast, ki je bila sestavljena iz peska in zemlje, ki je morala prodreti v reže spodnje plasti. Tej je sledila še zadnja plast peska, ki je merila v višino 10-15 cm. Vse plasti skupaj so bile debele približno 90 cm. Na Kranjskem so se pri gradnji stranskih cest izogibali plasti iz velikega lomljenega kamenja.¹³

Naše kraje je križalo več glavnih cest. Najpomembnejša med njimi je bila povezava Dunaj- Trst. Ne smemo pa pozabiti povezave na Koroško preko Ljubelja, čez Podkoren in preko Jezerskega, pa povezave proti Zagrebu in Karlovcu. Vse te ceste so se stekale v Ljubljano, od tu dalje pa je šla cesta proti Trstu z odcepoma proti Gorici in proti Reki. Poleg teh cest sta bili pomembni še obsoška in na Koroškem erarska dravska ali koroška cesta. Med glavnimi cestami je bila množica cest nižje kategorije, ki jih je povezovala z okolico. Tako je bila v načelu cestna mreža Slovenije dobra. Kako pa je bilo v resnici, predvsem zaradi slabega vzdrževanja cest, je že drugo vprašanje. Malomaren odnos do cest, tako glavnih kot stranskih, se kaže iz vrste prepovedi, pa tudi iz napovedanih kazni, ki jih je sprejela že Marija Terezija. Najprej naj omenim voznike. Ti so uničevali ceste s preozkimi platišči na tovornih vozovih ali pa pozimi s preozkimi sanicami na saneh, s samimi tipi voz, z nepravilnim zaviranjem z verigo, s tem, da so enega za drugim privezovali več voz in jih vlekli. Predpisi proti tem prekrškom so se začeli že leta 1776 in se nadaljevali do dobe Ilirskih provinc.¹⁴ Takrat so ignorantski odnos cestnih uporabnikov skušale oblasti ukrotiti tako, da so takim vozovom prepovedale vožnjo čez mejo v Italijo.¹⁵ Ob ponovni uveljavitvi habsburške monarhije, se je stara malomarnost nadaljevala. V letu 1840 so obnovili predpise o širini koles in o opremi voz. Uporaba verige je bila dovoljena le ob izredno hudi poledici, drugače pa je bila za tako zaviranje predvidena kazen 20 gld in zaplomba verige.¹⁶ Ena od zahtev, ki jih prebivalstvo ni upoštevalo, je bil tudi predpis, da morajo biti različne ograje in ograde oddaljene od ceste vsaj tri čevlje (94,8 cm) ali pa en seženj (189,4 do 189,6 cm). Ta predpis je bil

sprejet že 1744., leta 1776 so ga obnovili za Štajersko in 1778 za Kranjsko. Ker ljudje teh predpisov niso spoštovali, je bilo v patentu Marije Terezije zagroženo z vojaškim posredovanjem, predpisana pa je bila tudi kazen 10 tolarjev. Isti patent je tudi prepovedoval metati karkoli na cesto in v obcestne jarke. Ljudje so namreč tjakaj odmetavali smeti, različne odpadke, kamenje, odpadli material pri čiščenju polj in trebljenju travnikov, v obcestnih jarkih so pasli živino. S cest so tudi pokradli marsikaj, kar ni bilo povsem trdno pričvrščeno. Kazni za te prekrške so bile denarne in so dvakrat presegale vrednost narejene škode. Če je cestar ujel živino, ki se je pasla v obcestnem jarku, jo je smel odpeljati, od lastnika pa zahtevati nadomestilo za krmo in za vsako žival 1 tolar kazni. Prav tako ni smel nihče mašiti odtokov obcestnih jarkov, kar se je rado dogajalo ob oranju ali trebljenju travnikov.¹⁷ O tako malomarnem odnosu do cest lahko govorimo tudi še v drugi polovici 19. stoletja, npr. za kopačniško cesto na goriški strani. Ta je bila praktično neuporabna, ker so kmetje ob pomladnem čiščenju travnikov nanjo navlekli vso šaro, ki se je čez zimo nabrala na travnikih. V začetku 20. stoletja je ta cesta propadla tudi na kranjski strani.¹⁸ Patent Marije Terezije je med drugim zahteval od lastnikov posesti, da na svojem ozemlju dovolijo gradnjo odtokov in cestnih jarkov, če je to potrebno. Poseben odnos je bil med cestarji in lastniki posesti, ki je ležala ob cesti. Praviloma bi morala biti cesta višja od okoli ležečih polj, vendar pa je patent vseeno naročal, da tam, kjer med cesto in polji ni nobene ovire, morajo lastniki polj orati vsaj tri sežnje (5,67 m) na široko poprek ali pa je bil glavar družine dolžan plačati 6 tolarjev globe, če tega predpisa ni upošteval. Pri nepravilnem oranju so poškodovali obcestne jarke, dogajalo pa se je tudi, da so kmetje pri oranju obračali na cesti in tako uničevali cesto in pomendrali obcestne jarke. Med cestarji in posestniki se je ves čas bil tudi tih a zagrizen boj - cestarji so nesnago, predvsem blato, metali čez cestne jarke na bližnjo zemljo, lastniki te zemlje pa so jo metali nazaj na cesto. Patent Marije Terezije je tudi zahteval, da morajo biti na novo zgrajene hiše oddaljene od ceste najmanj dva sežnja (3,79 do 3,8 m). Če se lastniki tega niso držali, je imela vojska pravico tako hišo podreti. Prav tako je

bilo prepovedano podaljševati napušče starih hiš zato, da bi pod streho spravili še vozove, če bi meteorna voda s takih streh padala na cesto. Tako podaljšane strehe je bilo treba podreti v 6 tednih po uveljavitvi patenta, po preteku tega roka pa je tak problem reševala vojska. Vse pa je šlo na stroške lastnika. Za popravilo na cesto speljanih hišnih odtokov in odtokov iz gnojnih jam je za Kranjsko veljal rok 14 dni, za Štajersko pa 6 tednov po uveljavitvi patenta. Po preteku tega roka je bil hišni lastnik kaznovan z globo 10 tolarjev, če zadeve ni uredil. Lahko se je tudi zgodilo, da so mu na dom namestili vojake za tako dolgo, dokler tega problema ni rešil. Če se je upiral, je bila denarna kazen vsak drugi dan podvojena, dokler ni resno začel z delom. Denarna kazen 6 tolarjev je zadela vsakogar, ki je na cesto metal smeti, krmo, žaganje, lesne odpadke, vsakogar, ki je na cesti pral, metal na cesto blato, pozimi pa sneg. Gostilničarji so morali svojo okolico urediti tako, da vozniški niso krmili in prepregali konj na cesti pred gostilno. Če se to ni dalo urediti, so morali vsak večer pred svojo gostilno počistiti. Pozimi so morali poskrbeti, da je bil prehod pred gostilno prost. Snega niso smeli metati v obcestne jarke, pač pa preko jarkov na travnike. Če je bila potrebna regulacija cest, so lastniki posesti ob cesti morali odprodati potrebno zemljišče po določeni ceni: na Štajerskem je bil kvadratni seženj (3,57 m²) sadovnjaka vreden 6 kr, polja in travniki pa 4 kr, gozdovi in druga posest 2 kr, na Kranjskem je bila cena za vrtove in polja 10 kr, za travnike 8 kr, za gozdove, ki so pripadali hubam in vso drugo zemljo, razen občinske, pa 6 kr. Če so se lastniki upirali, so jim potrebno posest lahko zaplenili. Prav tako so morali posestniki, ki so imeli zemljo ob cesti, dovoliti cestnim inženirjem in cestnim komisarjem iskanje primernih peskokopov in kamnolomov na svoji posesti. Podobni predpisi o cestah in njihovih gradnjah so se ponovili leta 1843.¹⁹

Iz zakonodaje Marije Terezije lahko tudi razberemo, kakšne vrste ljudje so se zbirali ob glavnih cestah. O gostilnah, furmanih, preprežnih postajah tu ne bom govorila. S predpisi in zakoni, ki so govorili o obnašanju na cesti in ob njej, je poskušala cesarica nakako urediti razmere na cestah, pa tudi odnose med ljudmi, ki so po cestah potovali in

tistimi, ki so od cest tako ali drugače živeli. Tako je v prvi polovici 18. stoletja prepovedala, da bi ob glavnih cestah nastajale beraške kočure in podobna pribežališča za klateže.²⁰ Sredi 18. stoletja je bil sprejet zakon, ki je otrokom prepovedoval beračiti po cestah, še posebej pa je bilo to prepovedano ob romanjih.²¹ Z glavnih in stranskih cest so skušali tudi pregnati berače s posebno nagnusnimi poškodbami.²² Že večkrat omenjeni cestni patent je govoril tudi o odnosu potnikov do cestarjev. Potniki so namreč te večkrat zmerjali, jim grozili in se jih tudi fizično lotili, čeprav so nosili uniformo - naprsni oklep s predpisanim grbom. Za take prekrške je bila določena denarna kazen 6 tolarjev, če se je prekršek ponovil, pa 12 tolarjev. Pri večkratnem ponavljanju prekrška je bila predpisana telesna kazen. Kršitelj je moral opravljati cestarjevo delo, tako, da je popravil narejeno škodo. Od te obsodbe se ni dalo odkupiti z denarjem.²³ Na Moravskem je leta 1786 začel veljati predpis, ki je prepovedoval spanje v odprtih ali praznih kočah, pod oboki vrat ali na javni cesti. Isti ukaz je tudi prepovedoval otrokom, da bi se ponoči igrali na javni cesti.²⁴ Kazenski zakonik Jožefa II. je leta 1787 razglasil za politični prekršek nastopaško, neprimerno in nedostojno obnašanje in nagovarjanje drugih k takemu obnašanju, ne glede na spol. Kazen za tako obnašanje je bila zapor. Dolžina zaporne kazni pa je bila odvisna od teže prekrška, če je bilo ob tem prizadetih več ljudi ali če je prišlo celo do poškodb. Isti zakonik je tudi prepovedoval na javni cesti neposredno nagovarjati ženske, se do njih nedostojno obnašati ali pa celo odkrito namigovati. Na pritožbo prizadete ženske je bila taka oseba obdolžena političnega prekrška. Kazen je bila lažji, časovno omejen zapor.²⁵ Na javnih cestah je bilo prepovedano kajenje. Za Štajersko je začel veljati ta predpis 1789., še enkrat so ga ponovili leta 1800, za mesto Dunaj pa je bil v veljavi že od 1701., ko ga je sprejel magistrat.²⁶ V predpisih, ki so govorili o težjih policijskih prekrških, je bilo leta 1803 govora tudi o prehitri vožnji. Če je nekdo nekoga iz neprevidnosti povozil ali pomendral do smrti, je bil glede na potek dogodkov obsodjen na zaporno kazen od treh dni do treh mesecev. Poleg tega so mu prepovedali vožnjo ali ježo. Če se je pri preiskavi pokazalo, da je

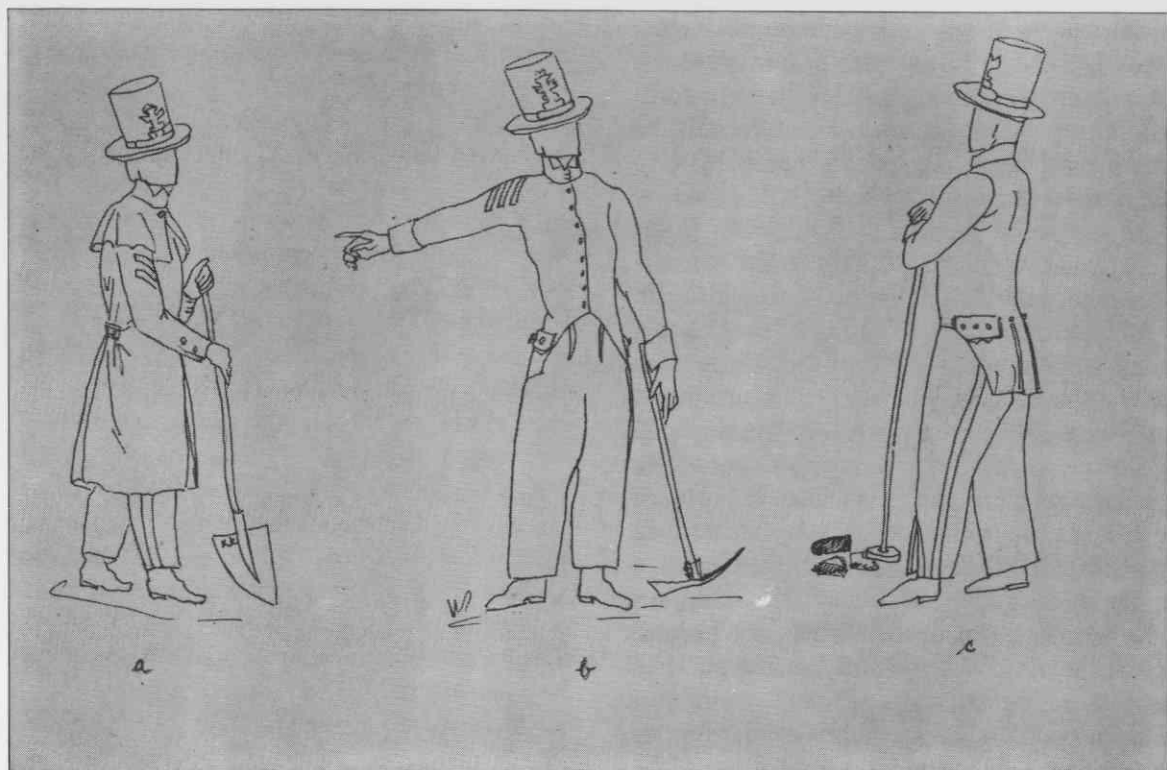
bila nesreče kriva prehitra vožnja ali ježa, se je to štelo za oteževalno okoliščino pri odmeri kazni. Hitro in neprevidno jahanje ali vožnja sta bila v naseljenih krajih prepovedana in lastniki kočij so morali to dopovedati svojim kočijažem in konjskim hlapcem. Kazni za prehitro vožnjo so bile 25 do 100 gld. Če sta kočijaž ali konjski hlapec ravnala po svoje ter vozila ali jezdila prehitro, so ju lahko kaznovali s štirinajstdnevni zaporom, če se je prekršek ponovil, se je kazen podvojila.²⁷

Za vzpon in razvoj trgovine je bila pomembna tudi varnost na cestah. Da je bilo na Kranjskem v 18. stoletju precej tvegano potovati, lahko sklepamo po podatkih iz splošnega leksikona Schatzkammer der Kaufmannschaft iz leta 1741, ki govori o tem, da obstojajo na Kranjskem posebni cestni stražarji (Strasse-Schützen), ki spremljajo potnike skozi večje gozdove, kjer se skrivajo cestni razbojniki, Vlahi, Morlaki in Turki, ki so nevarni potujočim trgovcem.²⁸ Proti razbojnikom, ciganom in podobnim naj bi več občin skupaj organiziralo kazenske pohode, pri tem naj bi občine sodelovale tudi z vojsko.²⁹ Terezijanski zakonik je leta 1769 opredelil pojem cestnega rop in cestnega umora. Za cestni rop se je štelo, če so nekoga napadli na javni cesti ali ulici in mu pobrali njegove stvari, čeprav pri tem življenje oropanca ni bilo v nevarnosti. Tega dejanja so lahko osumili osebe, ki so bile že itak sumljive, ki so se v času zločina zadrževale v bližini kraja zločina. Osumili so lahko cestne berače, cigane in podobne pridaniče, ki so v bližnji gostilni zapravljali več, kot je bilo normalno. Če so pri nekom našli naropano blago, so ga pri zaslišanju tudi mučili. Kazen je bila smrtna, roparja so obesili ali pa so mu odsekali glavo. Če so mu odsekali glavo, so truplo izpostavili na kolesu, za svarilo drugim. Če je šlo za žensko, so dali na kolo le glavo.³⁰ Za cestni umor se je štelo, če je nekdo nekoga na javni cesti napadel, da bi ga oropal in imel od tega korist, oropanca pa umoril. Pod pojmom korist so razumeli kakršne koli koristi ali dobiček. Glede odločanja o kaznovanju cestnega morilca ni bilo pomembno, če se je morilec na dejanje pripravljali ali ne, če je pobil neoborožene ljudi ali je bil pri dejanju sam ali je imel pomočnike, če je ubitemu pobral malo ali veliko, če se je umor sploh splačal. Umora na cesti so osumili in podvrgli

mukam osebe, ki so se potikale po cesti in v obcestnih gostilnah, niso pa tam imele nobenega pravega opravka in osebe, ki so se družile z roparji, morilci in podobnimi. Osumili so lahko osebe, ki so preprodajale stvari, ki so pripadale umorjenemu. Kazen za cestni umor je bila obsodba na kolo, truplo je moralo biti nekaj časa razpeto na kolesu. Za cestne roparke in morilke je zakon določal, da jih nekajkrat uščipnejo z razbeljenimi kleščami, pa ne več kot štirikrat, nato jim na morišču odsekajo roko in glavo ter dajo to dvojce na kolo. Kazen za morilce obojega spola se je lahko poostрила glede na grozovitost izpeljave zločina. Cestni umor je bil že itak kvalificiran kot umor težje vrste. Oteževalne okoliščine so bile še, če se je nekdo s to obrtjo ukvarjal dalj časa in na posebno grozovit način, če je bilo ubitih večje število ljudi.³¹ Leta 1781 je Jožef II. sklenil, da ne gre odpraviti naglega sodišča za cestne rope in umore.³² Leta 1785 je dvorni dekret predvideval tudi nagrade za predajo roparske tolpe, ki je štela vsaj tri člane. Nagrada je bila 50 ducatov, na posameznega roparja pa 30 ducatov. Ta dekret je veljal do 1820., ko so se nagrade za posamezne roparje znižale na 25 ducatov, vendar so jih 17. avgusta 1820 ponovno dvignili na 30 ducatov, nagrada za tolpo pa je ostala ves čas 50 ducatov.³³ Jožef II. je v svoji zakonodaji predvideval za cestne umore, kot tudi za umore v zaprtem prostoru, doživljenjsko zaporno kazen, ki je bila lahko tudi poostrena. Za posebno krutost so bila določena tudi vešala.³⁴ Dvorni dekret iz leta 1808 je zahteval, da se na področja, ki so bila znana po napadih na poštne kočije, pošlje kazenske odprave.³⁵ Pri navodilih za cestno gradnjo iz tega časa so strah pred cestnimi razbojniki odražali tudi predpisi, ki 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 tudi niso smele presegati 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 bila tako zagotovljena večja preglednost in varnost potnikov. Te ukrepe so pojasnjevali tudi s tem, da je tako zagotovljeno kroženje zraka in se cesta pravilneje suši.³⁶ V času Ilirskih provinc so s cest-

nimi roparji nekako opravili. Ob umiku Francozov in ponovnem prihodu avstrijskih oblasti in ob vsej zmešnjavi, ki je tem vojaškim premikom sledila, so se pri nas obnovile tudi roparske navade. V prvih povojnih letih je država urejala pomembnejše probleme, v letu 1820 so ponovno potrdili že priznane nagrade za razbojnike. Leta 1828 je izšel dekret dvorne pisarne, ki je govoril o nagradah za ujete razbojnike. Višina nagrade je bila tokrat odvisna od nevarnosti, ki je bila povezana z zajetjem roparja ali roparske tolpe. Da bi si nagrado zaslužili, so morali roparja pripeljati proti njegovi volji, nagrado pa so sploh podelili šele potem, ko je bila roparju krivda dokazana.³⁷ Ker je bilo vse več cestnih roparjev, ceste pa vse manj varne, je država zahtevala vojaško spremstvo za poštne kočije, kadar so prevažale večje vsote denarja. Kakšno je bilo tako spremstvo, lahko slepamo iz opisa takega napada pri Podgradu, kjer je novembra 1826 17 roparjev napadlo pošno kočijo, ki naj bi jo branila dva vojaka. Roparji so odnesli skrinjo z denarjem, vojaka, ki sta bila za stražo, pa so pretepli. Razbojnike so ujeli šele v Trstu.³⁸

Potovati v 18. stoletju ni bila preprosta zadeva. Ne le zaradi nevarnosti, ki so potnikom grozile na potovanju, pač pa tudi zato, ker je bilo dovoljenje za potovanje z navadno pošto razmeroma težko pridobiti. O ljudeh, ki so želeli potovati in o njihovih pravicah in možnostih je govoril patent iz leta 1772, ki so ga ponovili še leta 1782 in 1819. Poleg pošte so lahko ljudi 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 kaleših. Vsem gostilničarjem, meščanom in podložnikom, ki niso sodili v krog zgoraj omenjenih voznikov, pa take vožnje niso bile dovoljene, tudi če bi imeli svoj voz ali pa 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 poštnim postajam, da bi se izognili zgoraj omenjenim predpisom. Pooblaščen vozniki so se morali držati nekaterih predpisov. Tako niso smeli zamenjati konj, če niso prepotovali šest pošt, to je 12 milj, kar je približno 91,03 km, ali če ni pot-



Uniforma cestarjev na Tirolskem in Vorarlberškem. Obleka in klobuk ter čevlji so bili sive barve. Ovratnik, zavihki na rokavih, obrobe in oznake službene stopnje so bile rdeče, kovinska značka (dvoglavi orel) na klobuku je bila rumena.

a) Cestar v plašču.

b) Cestar oblečen v suknjič in hlače. Na rokavih ima našita znamenja službene stopnje.

c) Isti še z zadnje strani. Pri suknji so se dali sprednji zavihki obrniti navzgor.

Po skici c.kr. cestnega mojstra Fr. Schweighoferja AS.-GUB.ARH. fasc.28, leto 1839-40 fol. 30331, narisala Eva Holz

nik, ki so ga prevažali, bival v nekem kraju vsaj tri dni. Prav tako niso smeli v okviru razdalje šestih pošt prepustiti potnika drugemu vozniku in tudi sami niso smeli na tej razdalji sprejeti kakega potnika. Če bi vozniki omaloževali te predpise, je imel poštni mojster pravico, če je take kršilce zasačil, ustaviti in zapleniti konje, lokalne oblasti pa so bile dolžne, da so poleg kazni 100 gld in povračila škode, pomagale prizadetemu, da je čim hitreje dosegel svoje pravice.³⁹

Francoske vojne so prinesle v deželo precej nereda, še več pa ga je bilo po ponovni zasedbi naših dežel s strani avstrijske oblasti. Problem, ki se je v tem času pojavljal ob cestah, so bili vojaki iz različnih predelov monarhije in tudi iz drugih kraljestev, ki so se potikali po deželi in na ta ali oni način želeli priti domov, različni berači, vagabundi in obrtniški pomočniki, ki so potovali po deželi, obrtniki, krošnjarji. Ob vseh teh in podobnih čudnih ljudeh, ki so se potikali po deželi, je

bilo naravno, da se je oblast skušala pred njimi zavarovati in jih nadzorovati. Od tod tako togi predpisi za potna dovoljenja. Po letu 1813 je bilo vse več govora o potnih listinah, tako tistih, ki so bile potrebne za potovanje v mejah neke pokrajine, kot tudi o potnih listinah za potovanje v tujino. Takoj je seveda nastalo vprašanje, kaj narediti z vsemi tistimi, ki so se znašli v deželi brez potrebnih potnih listin. Ob koncu leta 1813 je prezidij dvorne komore dovolil obnovitev vožnje poštne kočije od Dunaja do Trsta: to je razglasil provizorični k.k. generalni guvernement z okrožnico 9. januarja 1814. 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.⁴⁰ 22. januarja 1814 je bila odprta poštna povezava med Ljubljano in Celovcem in naprej do Spittala in Salzburga, ki se je navezala na zvezo proti Trstu. Ob koncu marca 1814 so obnovili tudi pisemsko pošto, tako tisto od Celovca preko Beljaka do Ljubljane, kakor tudi pisemsko pošto od Dunaja do Trsta.⁴¹ Potovanje je v letu 1814 na področju bivših Ilirskih provinc stalo: jezdina za enega konja in eno postajo 1 gld, napitnina za pošto z dvema konjema 30 kr, kolomaz za vsakokratno mazanje 17 kr, za pokrito kočijo na vsaki poštni postaji 34 kr.⁴² Leta 1817 je tudi na Kranjskem stopil v veljavo dekret za potovanje z navadno pošto, ki je v ostalem delu monarhije veljal že od leta 1811. Deloma se je naslanjal na predpise iz leta 1772. Potovanje s pošto je morala dovoliti državna oblast. Najnižja oblast, ki je smela izdajati taka dovoljenja, je bila kresija in še to le izjemoma. V pošto kočijo, ki je vozila z enim konjem, so v primeru, da je sprejela potnika, vpregli še enega konja. Dovoljenje za to je moralo biti pisno, prav tako je moral biti napisan kraj, kjer je potnik na cesti izstopil, prestopil pa je lahko le v deželni glavni mestu. Deželni in kresijski glavarji so se morali zavedati, da smejo dati potovalna dovoljenja le posameznim zanesljivim osebam. Predno so izdali tako dovoljenje, so se morali pogovoriti še s policijsko direkcijo. Dovoljenja so izdajali le v zelo nujnih primerih, saj so jih morali v vsakem primeru dobro pojasniti. Kdor je dobil tako potovalno dovoljenje, se je moral strogo držati pravil. Za pripravo drugega konja je moral plačati na vsaki poštni postaji primerno jezdino in napitnino za konja ter polovico stroškov voza in za kolomaz. Če je pošta kočija že 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 pa njegov namestnik.⁴³ V letu 1823 je dekret dvorne komore natančneje določil ceno potovanja z navadno pošto kočijo. Ker so bistveno padle cene krmi, 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 je pocenilo od 1 gld na 48 kr

konvencionalne vrednosti za konja na razdalji ene poštne postaje. 2. najemnina za kaleš se je znižala za polovico, jezdina pa za četrtino za konja, kar je pomenilo, da je bilo treba plačati za pokrito kaleš 24 kr, za odprtega pa 12 kr. Kolomaz je stal toliko kot prej. Če je dal maščobo zanj poštni mojster, je bila cena 8 kr, drugače pa 4 kr. 3. napitnina za postiljona je bila 15 kr. Vsak postiljon, ki s tako napitnino ni bil zadovoljen in bi potnike zato zmerjal ali jih 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.⁴⁴ Leto kasneje je oblast izdala še podrobnejše cene za sedeže v in na poštni kočiji. Potniki, ki so potovali z navadno pošto kočijo v provincah Nižje Avstrije, na Češkem, Moravskem, v Šleziji, na Štajerskem, v Ilirskem kraljestvu, v Primorju in na Tirolskem, so morali plačati za en 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 pošto kočijo, je moral plačati postiljonu 3 kr napitnine za vsako postajo. Pri pospešenih vožnjah ali pri posebnih vožnjah 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 pošto postajo.⁴⁵ Obveznosti voznikov so bile določene že leta 1811, za prevzeto blago so odgovarjali, če se je škoda zgodila na njihovem vozu.⁴⁶

V tridesetih letih 19. stoletja so natančneje določili razdalje med posameznimi poštnimi postajami. V letu 1834 so predstavili pošto 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 1/2.⁴⁷ Dve leti kasneje (1836) so regulirali tudi razdaljo med poštnimi postajami Kranj, Tržič, Otok, Jesenice in Podkoren. Tako je bila cestna oddaljenost med Kranjem in Tržičem 1 1/8 pošte, med Jesenicami in Otokom prav tako, distanca med Jesenicami in Podkorenem pa 1 5/8 pošte.⁴⁸ V letu 1840 so določili razdaljo med poštnimi postajami Ljubljana, Grosuplje in Hudo. Pošto postajo Šmarje so predstavili v Grosuplje ter na novo

448 Dom 15. Juli.

R. R.
Adler.

Reisepaß.

Für
Charakter
Diese ist

gebürtig	}	Mit	}	selben reise
Jahre alt				
Standes				
Statur				
Gesichtes				
Haaren				
Augen				
Nase				

Eigenhändige Unterschrift
reiset

Dieser Paß ist gültig auf

Es werden demnach alle Civils und Militär-Be-
hörden dienstfreundlichkeit ersucht, Vorzeiger dieß aller
Orten frei und ungehindert passiren, auch selben nö-
thigen Falls allen Vorschub angedeihen zu lassen, wo-
bei man sich zu aller Gegenseitigkeit erbiethet.

R. R. Kreisamt . . . am . . . ten . . . 181 . .

Primer osnutka formularja za potni list v letu 1813/14.

Ergänzungs-Sammlung der politischen, Cameral- und Justizgesetze und Verordnungen. Laibach 1836, str.448

določili razdalje 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.⁴⁹ 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 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 pri ježi proti Rennwegu

priprege za eno pošto. To je pomenilo, da so imele vse te poštne postaje pri pripregi od dveh do treh konj računati za enega konja, pri pripregi od štirih do več konj pa za dva konja.⁵⁰ Zaradi izredno težavne vožnje med poštnima postajama Podkoren-Beljak, je dvorna komora poštni postaji Beljak leta 1841 dovolila pri izrednih vožnjah dvojno priprego za zakonito plačilo jezdine in napitnine postiljonu za 1 1/8 pošte.⁵¹ Leta 1849 je notranje ministrstvo določilo še razdaljo med Vranskim in Kamnikom na 5 milj. Obenem je bil naprošen deželni prezidij, naj določi razdaljo med Vranskim in Motnikom na 1 1/8 milje in razdaljo med Motnikom in Kamnikom na 3 7/8 milje.⁵²

Tudi način potovanja se je nekoliko sprostil. Ljudje so sedaj 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 takse in davke in so vozili po poštah. Ob vse gostejšem prometu so na cestah začele nastajati težave, o katerih je govorila okrožnica Ilirskega gubernija iz leta 1837. Vse več je bilo pritožb, da se tisti, ki potujejo s posebno pošto in pa tudi privatni vozniki, ne umikajo redni poštni kočiji, čeprav postiljon oznanja prihod s trobljenjem in s pravilnim pokanjem biča. Zaradi malomarnosti da je ogrožen položaj poštne kočije na poštah. 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 patent ukazoval, da se morajo vsi drugi vozniki umikati poštni kočiji ali pa počakati, da odpelje mimo.⁵³ Ob koncu leta 1837 je cesar Ferdinand I. izdal patent o pošti. Glede potnikov so veljali za prestopanje isti predpisi kot leta 1772 - tu je šlo predvsem za menjavo konj, ki je bila dovoljena šele po 12 poštah miljah. V okviru te razdalje je lahko potnik menjal konja le, če so ga čakali njegovi lastni.⁵⁴ Leta 1838 je bil sprejet dekret dvorne komore, ki je urejeval pravice in dolžnosti pošte. Ta patent je precej podrobno govoril tudi o 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 poštne uradu. S poštno kočijo niso smele potoovati 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 poštna 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 zbolel med potjo ali pa se je nedostojno obnašal, ga je postiljon na zahtevo ostalih potnikov odstranil iz kočije. Plačilo sedeža v kočiji se je spreminjalo, med drugim je bilo odvisno od cene za krmo in je bilo vedno objavljeno v uradnem listu, na poštni postaji pa je morala biti vsakokratna cena objavljena na vidnem mestu. Napitnina 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 postiljon postavil na cesto med vožnjo. 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. Postiljon in drugi poštni uslužbenci niso imeli pravice zahtevati še posebne napitnine, če niso potnikom posebno pomagali. Za prtljago so potniki že na začetni postaji dobili poseben listek. Potniki niso smeli zvleči v kočijo težkih ali pa zelo velikih zavojev. Postiljoni niso smeli med dvema postajama sprejemati v kočijo nenajavljenih potnikov ali pa prtljage. Vsak potnik se je lahko uprl takemu sprejemanju novih potnikov in je lahko postiljona prijavil na prvi poštni postaji.⁵⁵ 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 poštni mojster sprejeti potnike v hišo. V vsaki poštni hiši je bila tudi pritožna knjiga, kamor so gostje vpisovali svoje pritožbe nad poštними 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 postiljon, ki je moral biti starejši od 18 let. Noč in dan je moral biti na razpolago par spočitih konj. Potnik je moral konje za potovanje naročiti na poštni postaji. Ob

naročanju je moral dati svoje osebne podatke: ime, stan, bivališče, kamor naj pridejo konji, 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 predvidenim odhodom. Če je naročnik to pozabil, je moral plačati 1/4 jezdine za eno pošto. Če so mu konje že pripeljali pred stanovanje, pa je moral plačati še 1/4 napitnine za vsakega konja. Tudi pri posebni vožnji je bilo treba vse obveznosti plačati 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 nestrpnimi potniki. Kočije so morale na cesto v takem vrstnem redu, kot so odhajale s postaje. Prehitevati je bilo dovoljeno le, če se je morala kočija nato ustaviti na cesti. Ostale kočije in težki vozovi so se morali umikati poštni kočiji. Vožnja je potekala v trabu, na daljše razdalje (4 milje) je bilo treba pustiti konjem 1/4 ure odmora, miljo naj bi prevozili v 3/4 ure. Razdalje med poštными postajami so bile izmerjene in čas vožnje je bil določen. Postiljon je bil odgovoren za varnost potnikov, vajeti ni smel prepustiti nikomur drugemu. Ponoči je smela goreti na kočiji le postiljonova svetilka, če so imeli potniki na strehi prižgane bakle, so jih morali pogasiti pred prihodom na lesene mostove, v naselja ali v gozdove. Ko je kočija zavijala v ozke ulice, skozi mestna vrata ali na podobne ozke prostore, je moral postiljon zatrobiti v rog, da bi se izognil morebitnemu trčenju.⁵⁶

Če se je potniku zelo mudilo, je lahko potoval tudi s kurirsko pošto, ki je imela na cesti prednost in tudi postanki na postajah so bili krajši. Eno miljo so morali prepotovati v 35 minutah, prepreganje na postaji pa je smelo podnevi trajati pet minut, ponoči pa deset. Za potovanje s tako pošto je smel potnik imeti s seboj le 1/3 teže običajne prtljage. Za take usluge je bilo treba seveda 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 še 3 kr, za ostale pa 2 kr. Najhitreje se je dalo potovati z "urno prepustnico". Ob nakupu take prepustnice je bilo treba v naprej plačati 10% stroškov za mit-

nine, mostnine, carine itd. Ta dokument je bilo treba na vsaki poštni 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.⁵⁷

Leta 1839 so znova potrdili predpis, da se morajo poštni kočiji umikati vsa druga vozila in jezdec. 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 pravočasno lahko umaknila, je moral postiljon dati znak z rana denarna kazen 2 gld. Okrajna glavarstva so morala nadzorovati izpolnjevanje teh prepisov.⁵⁹

Uveljavljanje železnice je v potniškem prometu s poštними kočijami marsikaj spremenilo. To pa je že druga zgodba.

OPOMBE:

1. Rafael Ogrin, Nova cesta od Vrhnike do Planine. Kronika 7, 1959, str.74-76. – 2. Joseph Schemerl, Ausführliche Anweisung zur Entwerfung, Erbauung und Erhaltung dauerhafter und bequemer Strassen. Wien 1807, tretja knjiga, str.266. – 3. Isti, str.267. – 4. Isti, str.268. – 5. Isti, str.270. – 6. Isti, str.272. – 7. Isti, str.274. Eva Holz, Istrske zdrahe ob koncu 18. stoletja. Kronika 37, 1989, str.52-58. Septembra 1792 je v Istri delal s svojimi ljudmi prota Jurij Ambrozović. AS.-GUB.ARH.1787-1794, fasc.255 1/2, zavoje 110. fol.4660. – 8. Joseph Schemerl, Ausführliche ... tretji del, str.275-279. Eva Holz, Istrske zdrahe ob koncu 18. stoletja. Kronika 37, 1898, str.52-58. – 9. Joseph Schemerl, Ausführliche ... tretji del, str.280. – 10. Isti, str.281-289. Aufhebung der Aerarial-Strassen-Frohne. Hofkanzlei-Dekret vom 1. Oktober 1830. – 11. Joseph Schemerl, Ausführliche ... tretji del, str. 12-13. – 12. Inženir John Laudon Mac Adam je bil rojen 21.9.1756 na Škotskem, umrl je 26.11.1836 prav tako na Škotskem (Meyers Konversations-Lexicon. 11 Band. Leipzig und Wien 1896, str.677). Za makadamsko cesto je bilo značilno, da so bili na podlago položeni v plasteh za otroško pest veliki kamni. Delali so na suho podlago, debelina cestišča pa je bila 25-30 cm. Pri tej višini je bilo treba ob vlažnem vremenu cestišče dobro povaljati, da se je material povezal med seboj (Meyers Konversations-Lexicon, 16 Bd. Leipzig und Wien 1897, str. 505). – 13. Joseph Schemerl,

Ausführliche ... prvi del, str.77-89. – 14. Strassenpatent vom 9. April 1776. Das neue Strassennormale für das Herzogthum Steyermark betreffend. Strassenpatent vom 17. März 1778. Republicierung des allerhöchsten Strassenpatents. – 15. Melita Pivec-Stelè, La vie économique des Provinces Illyriennes (1809-1813) suivie d'une bibliographie critique. Paris 1930, str.79-106. – 16. Hofkanzlei-Dekret vom 30. April 1840. Gubernialkundmachung vom 12. Juni 1840. Bestimmungen über die Einrichtung des Fuhrwerkes auf offenen Strassen. – 17. Glej op.14. – 18. Eva Holz, Cestne povezave Goriške in Kranjske v 19. stoletju. ZČ 41, 1987, str.112. – 19. Glej op.14. Hofkanzlei-Dekret vom 19. Dezember 1843. Bestimmungen in Bezug auf die formelle und materielle Construction des Strassenkörpers auf die Herstellung einer künstlicher Verbindung der an manchen Stellen durch Flüsse getrennten Strassenteile und in Bezug auf die fortwährende Erhaltung eines guten Bauzustandes auf allen Aerarial-Strassen in technischer Beziehung. – 20. Verordnung vom 17. Juny 1745. – 21. Verordnung vom 31. May 1766. – 22. Hofdekret vom 27. august 1773. – 23. Glej op.14. – 24. Verordnung in Mähren von 12. Juny 1786. – 25. Strafgesetzbuch 13. Jänner 1787. – 26. Gubernial-Verordnung in Steiermark 28. April 1798, 27. August 1800. Magistrat Verordnung in Wien 4. Dezember 1701. – 27. Seine Majestät des Kaisers Franz Gesetze und Verfassungen im Iustitz-Fache für die Deutschen Staaten der Oesterreichischen Monarchie. Von Jahre 1798 bis 1803. Wien 1816. Zweiter Theil. Von den schweren Polizey-Uebertretungen und dem Verfahren bey denselben. Achtes Hauptstück. Von schweren Polizey-Uebertretungen gegen die Sicherheit des Lebens. September 1803, Strafgesetz-Paragraf 96, 97. – 28. Allgemeine Schatz-Kammer der der Kaufmannschaft oder Vollständiges Lexicon der Handlungen und Gewerbe. Viertel Theil. Leipzig 1742, stolpec 405.406. – 29. Sicherheits-Ordnung für Oesterreich ob der Enns von 1. September 1752. – 30. Constitutio Criminalis Theresiana oder der Römisch-Kaiserl. zu Hungarn und Böhmen u.u.königl.Apost.Majestät Maria Theresia Erzherzogin zu Oesterreich u.u. peinliche Gerichtsordnung. Wien 1769. Art. 96, čl.1-4, str.263-264. – 31. Isto, Art. 90, čl.1-4, str.245-247. Obsodba na kolo je bila kazen, ki je bila določena za morilce, požigalce, cestne roparje in roparje cerkva. V rabi je bila od začetka 19. stoletja. Kazen je bila znana že pri Grkih in Rimljanih. Obsojenca so privezali na napere kolesa in ga hitro vrteli tako dolgo, dokler ni "spustil duše". Kasneje so zločince glede na krutost zločina obsojali "na kolo od spodaj navzgor" ali "na kolo od zgoraj navzdol". V prvem primeru so obsojenemu s kolesom potrli najprej noge in nato roke, potem pa je sledil "milostni udarec" v prsni koš. Nato so truplo

pripeli na kolo, ki je bilo nasajeno pravokotno na os, ki je bila zabita v zemljo. V drugem primeru so obtožencu najprej s kolesom zdrobili glavo in mu nato potrli roke in noge. Tudi če je bil obsojen na pokončanje z mečem, so kazni lahko zaostri tako, da so truplo še razpeli na kolo, glavo pa nabili na kol (Meyers Konversations-Lexicon. 14. Band. Leipzig und Wien 1896, str.418). – 32. Hofdekret 15. Oktober 1781. – 33. Hofdekret 8. Oktober 1785, Hofdekret 29. februar 1820, Hofdekret 17. August 1820. – 34. Joseph des Zweyten Römischen Kaisers Gesetze und Verfassungen im Justizfache. Prag und Wien 1788. Viertes Kapitel. Von Verbrechen, die auf das menschliche Leben und die körperliche Sicherheit unmittelbare Verziehung haben. Čl.91-99, str.26-27. – 35. Hofdekret 22.3.1808. – 36. Regierungs Verordnung in Oesterreich ob der Enns 22.3.1800. Sklicuje se na odlok 31.7.1770. – 37. Hofkanzleidekret vom 19. Juni 1828. Erfordernisse zur Erlangung einer Räuber-Taglia. – 38. Hofkammer Dekret vom 6. April 1836. Verstärkung der Militär-Escorte bei Transportierung bedeutender Aerarial Geldrassen mittelst der Postwagen auf unsicherer Strassen. Josip Mal, Zgodovina slovenskega naroda. Celje 1993, str.470-471. – 39. Hofkammerdekret vom 31. Dezember 1819. Sklicuje se na najvišji patent 24.10.1782, Wiederholte Bekanntmachung mehrerer Vorschriften der allerhöchsten Patente hinsichtlich der Beförderung der Reisenden durch Fuhrleute. – 40. Wiedereröffnung der Postwagensfahrt von Wien nach Triest und von da zurück. Currende des k.k.provisorischen General-Gouvernements der illirischen Provinzen vom 7.Jänner 1814. – 41. Wiedereröffnung der Postwagensfahrten von Laibach über Klagenfurt nach Salzburg. Circular-Verordnung des k.k.öster. prov.General-Gouvernements vom 15. Februar 1814. Wiedereröffnung der Briefpostroute von Klagenfurt über Laibach nach Triest; Einleitung jener von Klagenfurt über Villach nach Laibach und Beschleunigung der Briefpost von Wien nach Triest und von Triest nach Wien. Hofkammer-Präsidialerlass vom 31. März 1814. Verordnung des k.k.illir.prov. General-Gubernius vom 22. April 1814. An die prov. Oberpostverwaltung zu Laibach und Triest. – 42. Bestimmung des Postrittgeldes im Illyrien. Note der k.k. Organisations-Hofkommission vom 20 Juli 1814. Currende des k.k. provis.österreichischen Civil- und Militär-General-Gouvernements in Illyrien vom 27. Juli 1814. – 43. Vorsichten unter welchen die Bewilligung zu Reisen mit der ordinären Briefpost ertheilen werden kann. Hofkammerdekret vom 25. Februar 1817. Gubernial-Verordnung vom 26. März 1817. An die k.k. Kreisämter und die Oberpostverwaltung. – 44. Herabsetzung des Postrittgeldes und der

Kaleschgebühr. Hofkammerdekret vom 22. Dezember 1823. – 45. Bestimmung des zu entrichtenden Passagiers-Porto bey den ordinären Postwagen, dammbey den Eil- und Separatfahrten. Hofkammerdekret vom 14. Jänner 1824. – 46. Das bürgerliche Gesetzbuch. 19. Hauptstück. Von dem Verwahrungsvertrage. Čl.970 in 1316. – 47. Verlegung der k.k.Poststation Safnitz nach Ottok und Bestimmung des Streckenausmasses zwischen Ottok und Assling, dann Ottok und Krainburg. Hofkammerdekret vom 22. Nov. 1834. An die k.k. oberste Hofpostverwaltung. – 48. Regulierung der Distanzausmass zwischen den Poststationen Krainburg, Neumarktl, Ottok, Assling und Wurzen. Hofkammerdekret vom 30. November 1836. Gubernial Currende vom 19. Dezember 1836. – 49. Bestimmung der Distanzausmass zwischen den Poststationen Laibach, Grosslupp und Pösendorf. Hofkammerdekret vom 4. Juli 1840. Gubernial Circulare vom 14. Juli 1840. – 50. Bewilligung einer Bergvorspann für mehrere Poststationen in Illyrien, dann Herabsetzung des Distanzausmasses zwischen den Stationen Gmünd und Spital. Hofkammerdekret vom 28. Oktober 1849. Gubernial-Verordnung vom 14. November. – 51. Bestimmung der Bergvorspann für die Poststation Villach von den Extrapostfahrten nach Wurzen. Hofkammerdekret vom 29. April 1841. Gubernial Currende vom 15. Mai 1841. – 52. Erhöhung der meilendistanz zwischen Stein und Franz, Erlass des Ministerium des Innern vom 3. Juni 1849. Gubernial-Verordnung vom 4. Juni 1849. Ena dunajska pošna milja je bila 7,5859 km. – 53. Die in dem Postpatente erhaltene Vorschrift, das Wagen und Fuhrwerke dem Postritte, auszuweichen haben, wird in Erinnerung gebracht. Gubernial-Currende vom 16. September 1837. – 54. Kundmachung des allerhöchsten mit 1. Juli 1838 in Wirksamkeit tretenden neuen Postpatents vom 5. November 1837. Hofkanzleidekret vom 21. April 1838. Gubernial-verordnung und Note vom 19. Mai 1838. – 55. Kundmachung der mit 1. November 1838 in Wirksamkeit tretenden neuen Fahrpostordnung. Hofkammerdekret vom 18. August 1838. Gubernial-Verordnung vom 7. September 1838. – 56. Postordnung für Reisen mit Extrapost. Hofkammerdekret vom 28. Dezember 1838. Gubernial-Verordnung vom 26. Februar 1839. – 57. Isto. Festsetzung des Zuschlages zum jeweiligen Rittgelde und Trinkgeldes für die kuriermässige Beförderung, so wie das Trinkgeld und der Wagenmeister (Umspannungs) Gebühr für gewöhnliche Extrapost. Hofkammerdekret vom 26. März 1839. – 58. Glej op.56. – 59. Erneuerung der Vorschrift wegen Ausweichen den durch die Postanstalt fahrenden Wagen. Gubernial-Verordnung vom 22. Juni 1847. An die k.k.Kreisämter und Oberpostverwaltung.