

Med ostalim gradivom lahko najdemo tehnično dokumentacijo v razdelkih B4 – kjer je odloženo gradivo mestne plinarne in elektrarne

B5 – gradivo mestnega vodovoda in klavnice

B7 – gradivo za regulacijo Savinje in pritokov (v slednjem najdemo največ načrtov).

Ko se je leta 1935 Mestni občini Celje pridružila še Občina Celje – okolica, bi pričakovali, da se bo število gradbene dokumentacije povečalo. Vendar se poveča le število načrtov individualne gradnje.

Predpisi iz leta 1857, ki so urejali zadeve v zvezi z gradnjami, so ostali isti tudi po letu 1919. Potrjevali so bili z objavo v Službenem listu Kraljevine Srbije, Hrvatov in Slovencev z 20. julijem 1920. Ti se nato do druge svetovne vojne niso spreminjali.

Najpogostejši dokumenti, ki sestavljajo gradbene zadeve, so načrti zgradb, prizidkov, adaptacij... Popolna dokumentacija obsega načrte od temeljev do strehe ter zunanji izgled stavbe. Ponekod so jih zaradi uporabe izvzeli, kasneje pa niso bili vrnjeni, zato so se izgubili. Največkrat manjkajo načrti fasad. Ostalo gradivo je zelo pisano. Najpogostejši dokument je kolavdacijski zapisnik. To je potrdilo komisije, da objekt ustreza gradbenim normam. Polega tega so navedene še zahteve, kaj je potrebno pri stavbi še dopolniti in popraviti. Ostali dokumenti, ki se še nahajajo pri posameznih gradbenih zadevah, so še:

- prošnja za postavitev objekta obsega: kraj postavitve, velikost objekta ter njegov namen,
- odlok, s katerim je potrjena prošnja za postavitev objekta (v njem je občina postavila svoje zahteve in normative o izgledu, velikosti ter višini objekta),
- potrdilo o izdaji gradbenega dovoljenja (v njem mestni stavbni urad dovoljuje investitorju, da prične z gradbenimi deli),
- dokument o podelitvi uporabnega dovoljenja. (Po končani gradnji investitor zaprosi mestni magistrat za izdajo uporabnega dovoljenja.),
- ponekod so se ohranile tudi ponudbe raznih podjetnikov (mizarjev, tesarjev, zidarjev), njihovi predračuni ter odgovori najboljšim ponudnikom,

– pri nekaterih objektih, predvsem večjih, so ohranjeni tudi stroškovniki, ki nam kažejo ceno postavitve objekta. Ponekod zajemajo ceno gradnje cele zgradbe, ponekod pa so bili izdani samo za posamezna dela (stavbenikov, mizarjev, tesarjev...).

Za preučevanje zgodovine Celja v obdobju 1919–1941 je ohranjeno zelo malo gradiva. Od upravnega gradiva je ohranjeno samo gradivo Mestne občine Celje. Gradivo Sreskega načelstva Celje je bilo uničeno v poplavi leta 1954. Zaradi majhne količine gradiva so se uporabljali zelo mili kriteriji valorizacije. Pri gradbeni dokumentaciji Mestne občine Celje 1850–1918 ni bilo izločanja, v drugem delu, ki zajema leta od 1919–1941, pa so bili izločeni samo duplikati in triplikati načrtov predvsem pri večjih objektih (mestno gledališče, mestna klavnica, delavski dom...), ostali dokumenti pa so se ohranili.

V Celju se že nekaj let uspešno izvaja revitalizacija mestnega jedra. Zaradi tega je povečano zanimanje za gradbeno dokumentacijo iz fonda Mestne občine Celje.

---

#### ZUSAMMENFASSUNG

#### Die Baudokumentation im Bestand der Stadtgemeinde Celje 1850 – 1941

*Metka Plank, Hedvika Zdovec*

Im Bestand wird fast 100-jährige Baugeschichte der Stadt Celje verwahrt. Für die Periode 1850 – 1941 wurden 4,7 laufende Meter von Baudokumentation aufbewahrt. Trotz der physischen Absonderung (das Archivgut wurde künstlich auf zwei Abschnitte aufgeteilt), haben sich die auf Bauen beziehenden Vorschriften nicht geändert. Die erhaltene Dokumentation umfaßt hauptsächlich die Gesuche um Baugenehmigungen, Pläne, Kolaudationsprotokolle, Gesuche um Gebrauchsgenehmigungsausstellung, für größere Bauen aber auch um Vorrechnungen und Expensaria für die schon erledigte Arbeit an den Objekten. Das Archivgut ist gut erhalten und wird häufig anlässlich der Durchführung der Stadtkernvitalisierung verwendet.

---

## Tehnični arhiv v Železniškem gospodarstvu Ljubljana

*Karol Rustja*

Osnovna sredstva Železniškega gospodarstva Ljubljana predstavljajo 5,7 % vseh osnovnih sredstev Republike Slovenije. Gospodarno ravnanje in vestno vzdrževanje je mogoče le z urejeno tehnično dokumentacijo. Poseben pečat ji daje njena raznolikost, saj vozna sredstva izvirajo iz vseh krajev sveta. Tudi signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave in oprema vzdrževalnih obratov je v veliki meri iz uvoza. Če k temu dodamo še to, da so naše proge gradili večinoma nemško in madžarsko govoreči investitorji, ter da so na delu naših prog

nekaj časa gospodovali Italijani, je jasno, kako pisana je tehnična dokumentacija.

Do razpada Avstro-Ogrske so proge Železniškega gospodarstva Ljubljana, to je Slovenije in Istre, spadale pod Obratno nadzorništvo Južne železnice v Trstu, Celoveu, Gradeu in Budimpešti ter Cesarsko kraljevi generalni inšpektorat avstrijskih državnih železnic v Trstu. V vseh enotah so imeli urejen tehnični arhiv. Poleg tega so bili načrti arhivirani tudi v Ministrstvu za železnice na Dunaju in v Budimpešti.

Dne 1. januarja 1924 je bila v Ljubljani ustanovljena Direkcija državnih železnic, ki je prevzela skrb za vse železniške proge v mejah tedanje Slovenije. V gradbenem oddelku so uredili vzoren arhiv gradbene dokumentacije, strojni oddelek pa je imel lasten arhiv za načrte lokomotiv, vagonov in drugih naprav. Hudo opustošenje tehničnega arhiva je bilo leta 1941 in 1942. V letu 1941 so Nemci odpeljali arhivsko gradivo C.kr. generalnega inšpektorata avstrijskih železnic v Trstu na Dunaj. Naslednje leto so Italijani predali Nemcem dokumentacijo za vse proge, ki so bile na nemškem okupacijskem področju. Tehniško dokumentacijo so odpeljali na direkcijo v Beljak in Dunaj ter na Urad za mostove na Dunaj. Precej gradiva smo po zaslugi polkovnika Vlada Vodopivec, ki je vodil vojno misijo FLRJ pri zavezniškem svetu za Avstrijo, dobili nazaj že leta 1945. Gradivo Inšpektorata državnih železnic v Trstu iz obdobja 1896 – 1918 so jugoslovanski zastopniki prevzeli leta 1949 od avstrijskih arhivov in ga predali našemu veleposlaništvu na Dunaju za prevoz v Ljubljano. Za gradivom se je tam izgubila sled, čez nekaj let se je del tega gradiva le našel in po številnih intervencijah prepeljal v Arhiv Republike Slovenije.

Koordinacijski odbor jugoslovanskih državnih železnic v Trstu je na osnovi določil mirovne pogodbe z Italijo prevzel oktobra 1947 deset zabojev tehnične dokumentacije o železniških progah na priključenem delu Slovenskega primorja.

Veliko škodo je tehnični arhiv utrpel leta 1947, ko je zaradi nesporazuma večji del tehnične dokumentacije romal kot star papir v papirnico Vevče. Tedaj je veljala parola, da bomo izdelali vse na novo in je treba vse staro izločiti in zavreči. Veliko tehnične dokumentacije se je izgubilo in poškodovalo z izposojjo, neurejenim prevzemom in neustreznim hranjenjem. Kot prelomno lahko smatramo leto 1983, ko je pričel z delom Skupni arhiv Železniškega gospodarstva Ljubljana, v katerem ima tehnični arhiv ustrezno mesto.

Predpisi, ki urejajo hranjenje tehnične dokumentacije:

Zakon o graditvi objektov (Uradni list SRS, št.34/84) v 44. členu določa, da mora investitor oziroma organ ali organizacija, na katero je prenesena pravica uporabe objektov, ves čas trajanja objekta hraniti tehnično dokumentacijo z vsemi spremembami in dopolnitvami, po kateri je bil zgrajen.

V posebnih gradbenih uzancih (Uradni list SFRJ, št. 18/77) je v III. poglavju, člen 17 opredeljen projekt izvedbenih del, katerega vsebina mora ustrezati dejanskemu stanju objekta.

Pravilnik o podrobnejši vsebini tehnične dokumentacije (Uradni list SRS, 40/89) v 5. členu določa, da so vsi izvorniki in matrice tehnične dokumentacije last projektivne organizacije, ki jih je izdelala, in jih mora hraniti v svojem arhivu.

Zakon o temeljih varnosti v železniškem prometu (Uradni list SFRJ, št. 77/87) v členu 18 določa: Železniške transportne organizacije in druge delovne organizacije morajo voditi o železniških progah in postrojih, objektih in napravah na progi evidenco in druge tehnične podatke, ki so pomembni za

varnost železniškega prometa, na način, ki je določen s predpisom, izdanim na podlagi tega zakona.

Tehnično dokumentacijo za železniška vozila opredeljuje člen 46. Določilo se glasi: Železniška Transportna organizacija in druga delovna organizacija, ki razpolaga z železniškimi vozili, mora o železniških vozilih voditi tehnične podatke, ki so pomembni za varnost železniškega prometa na način, določen s predpisom, izdanim na podlagi tega zakona. Za prekršek v zvezi s tehnično dokumentacijo je v omenjenem zakonu zagrožena občutna denarna kazen za odgovorno osebo in organizacijo.

Pravilnik o vzdrževanju stabilnih naprav elektro vleke na progah Jugoslovanskih železnic ureja zadeve s področja tehnične dokumentacije v dveh členih:

čl.62:

Vsaka enota, odgovorna za vzdrževanje stabilnih naprav elektro vleke mora imeti zaradi vzdrževanja naprav in v skladu s projektiranimi parametri točno in popolno tehnično dokumentacijo za vse naprave, katerih vzdrževanje ji je zaupano.

čl.63:

Delovna organizacija je dolžna obnavljati poškodovane in uničene dele in izvode tehnične dokumentacije ter vnašati v dokumentacijo vse spremembe in dopolnitve. Istočasno je dolžna, da vse podatke o vseh spremembah in dopolnitvah pošilja v skupni arhiv.

Pravilnik o vzdrževanju železniških vozil v 13. členu določa obseg tehnične dokumentacije, ki jo mora posedovati organizacija, ki vzdržuje železniška vozila, za vsako vrsto vozila mora imeti:

- konstrukcijsko dokumentacijo
- tehnične pogoje
- tehnična navodila
- kataloge rezervnih delov
- normative porabe rezerv in delov

Pravilnik o vzdrževanju spodnjega ustroja na progah Jugoslovanskih železnic določa obseg in način vodenja tehnične dokumentacije za železniške mostove in predore. Tehnična dokumentacija mora biti sestavljena za vsak most in propust posebej, urejena po progah ali odsekih prog in po stacioniranju. Za obstoječe mostove, propuste in predore, za katere ni tehnične dokumentacije ali ni popolna, jo je potrebno izdelati ali dopolniti v skladu s stvarnimi možnostmi po naknadnih merjenjih na terenu. Obvezno je izdelati načrte nosilnih konstrukcij in statične preračune.

Najbolj izčrpno pa tehnično dokumentacijo na Jugoslovanskih železnicah opredeljuje:

Navodilo o hrambi tehnične dokumentacije na JŽ in

Pravilnik o mikrofilmanju na JŽ;

oba veljata od leta 1988 dalje.

Vrste tehnične dokumentacije:

Tehnična dokumentacija se deli na aktivno in pasivno. Kot aktivna tehnična dokumentacija se smatra tista, ki se nanaša na:

– študije, izgradnjo, rekonstrukcijo, vzdrževanje in tehnično eksploatacijo stabilnih in mobilnih zmogljivosti JŽ

– material, naprave, orodje, pribor in zemljišča

– objekte in naprave tretjih pravnih oseb (v obse-

gu, ki je v pristojnosti JŽ).

Kot pasivna dokumentacija se smatra tista tehnična dokumentacija, ki se nanaša na objekte, ki so za stalno izločeni iz uporabe ali so odpisani, kot tudi tista dokumentacija, ki je zamenjana z novo. To velja tudi za dokumentacijo neizvedenih objektov.

Tako v Železniškem gospodarstvu Ljubljana hranimo kot kulturno dediščino tehnično dokumentacijo le projektiranih prog, neizgrajenih prog (Logatec – Črni Vrh, Črnomelj – Vrbovsko, proge V. kongresa), ukinjenih prog, parnih lokomotiv in drugih objektov in naprav, ki jih že zdavnaj ni več.

Tehnično dokumentacijo zaupne narave hranimo ločeno in v skladu z ustreznimi predpisi.

Označevanje tehnične dokumentacije:

Tehnična dokumentacija mora ustrezati dvema osnovnima zahtevama:

- da v njej najdemo želeno informacijo v jasni obliki in

- da je čas iskanja te informacije dovolj kratek.

To je med drugim odvisno tudi od sistema označevanja. Splošne zahteve vsakega sistema označevanja so:

- relativno hiter postopek in nezamenljivo označevanje in razvrščanje dokumentov,

- enotnost sistema za celotno tehnično dokumentacijo znotraj sestavljene organizacije,

- neodvisno označevanje dokumentov kot nosilcev tehnične dokumentacije od označb predmeta,

- da označba kaže na podobnost dokumentov po vsebini in da nudi možnost enostavnega in hitrega iskanja,

- da je prilagojen za ročno in računalniško obdelavo,

- da omogoča rast in širjenje fonda.

V tehničnem arhivu Železniškega gospodarstva Ljubljana se vsak projekt vpiše v poseben matični list.

Na matični list je vpisana zaporedna številka lista, številka projekta projektne organizacije, številka delovodnika revizijske komisije in kot glavna klasifikacijska številka, ki je enotna za celotne Jugoslovanske železnice. V tekstualnem delu je vpisan objekt, obseg tehnične dokumentacije, podatki o investitorju, projektni organizaciji, primopredaji dokumentacije, mikrofilmanju in hranjenju različnih oblik dokumentacije. Matični list se bo dopolnil v skladu z novimi podzakonskimi akti Republike Slovenije. Klasifikacijska številka je sestavljena iz štirih delov, ki so razdvojeni z vodoravnimi črticami.

Prvi del opredeljuje vrsto dokumentacije in pomeni:

01 – splošno tehnično dokumentacijo (grafični vozni redi...)

02 – tehnično dokumentacijo stabilnih naprav (gradbena dokumentacija)

03 – tehnična dokumentacija mobilnih naprav (vozila, stroji)

10 – 99 splošna dokumentacija

Za prvo vodoravno črtico sledi štirimestno število, ki označuje železniško transportno organizacijo

in progo. Prva številka je označba ŽTO, sledeče tri pa številka proge. Železniško gospodarstvo Ljubljana ima št. 7, zato imajo proge v Sloveniji in Istri številke med 7001 do 7999. Tehnična dokumentacija, ki se ne nanaša na progo (stroji, vozila), ima stalno številko 7000.

Tretji del označbe je klasifikacijska označba po ključu, kjer pomenijo:

od 01.01 do 09.99 splošna tehnična dokumentacija (zemljevidi, fotografije, normativi, orodje, energetske zadeve ...)

od 11.01 do 19.99 eksploatacija (tehnična statistika, grafikoni ...)

od 21.01 do 29.99 tehnična dokumentacija železniških prog (mostovi, predori, postaje, zgornji ustroj ...)

od 31.01 do 39.99 tehnična dokumentacija za visoke stavbe

od 41.01 do 49.99 tehnična dokumentacija za signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave

od 51.01 do 59.99 električna vleka

od 61.01 do 69.99 lokomotive

od 71.01 do 79.99 vagoni in integralni transport

od 81.01 do 89.99 stroj in naprave

od 91.01 do 99.99 tehnična dokumentacija za objekte in naprave v progovnem zaščitnem pasu (križanja s progo in objekti ob progi)

Zadnji del označbe je karakteristična označba z različnim obsegom števil. Za tem delom oznake lahko posamezna ŽTO doda še svojo interno označbo.

Matični listi projektov se mikrofilmajo skupaj s projekti, zatem pa vežejo v zvezke po zaporednih številkah.

Vsak del tehnične dokumentacije mora biti označen s klasifikacijsko številko, ki jo vpiše že projektivna organizacija. Na zatečeno tehnično dokumentacijo vpisujemo številke v arhivu.

Oblika in hranjenja tehnične dokumentacije:

Pretežni del tehnične dokumentacije je še vedno v klasični obliki, to je na papirju. Večinoma so to pozitivne kopije in fotokopije, zložene na format A4 in shranjene v arhivskih škatlah standardne oblike. Del starejših načrtov je še na negativnih kopijah ali pa so tiskani. Te načrte hranimo v predalnikih ali večjih škatlah, tako da se izogibamo zgibanju.

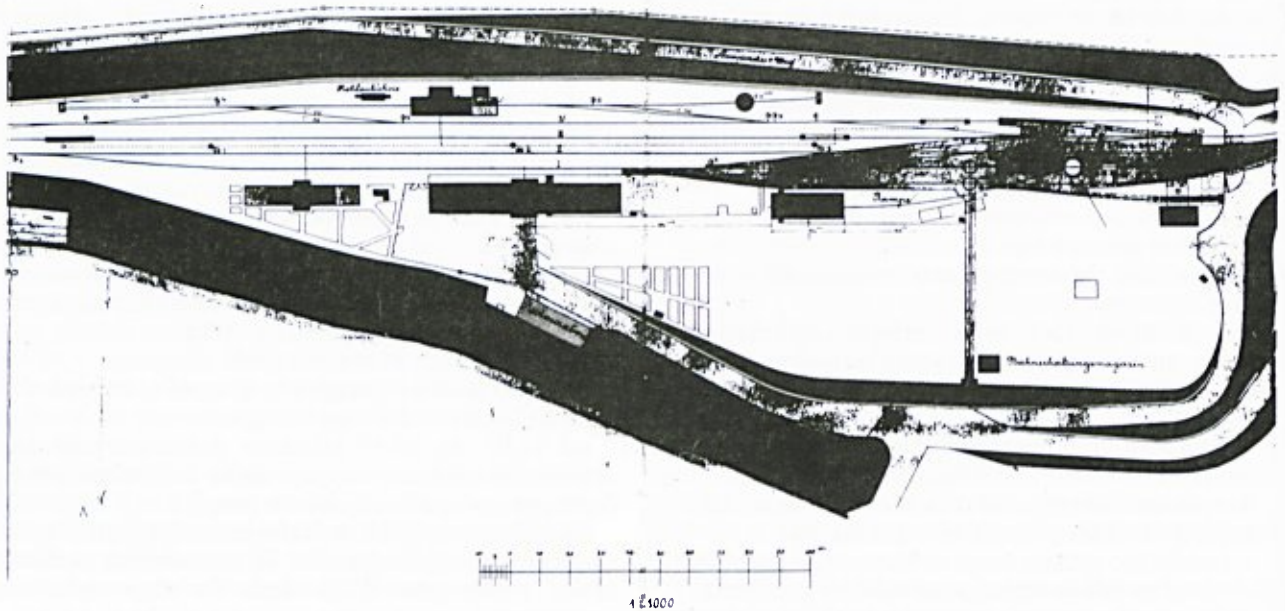
V arhivu hranimo večjo količino (nad 100 000) matric in transparentnih kopij. Matrice se zbirajo predvsem iz arhivov ukinjenih projektivnih organizacij in tehničnih pisarn, transparentne kopije pa dobavljajo predvsem tuji dobavitelji opreme (lokomotive, vagoni) v skladu s kupoprodajnimi pogodbami. Matrice manjšega formata se hranijo razgrnjene v arhivskih kovinskih predalnikih, večje v omarah za načrte, največ pa jih je še v zavitkih. Pri matrikah je zelo opazna razlika v kvaliteti in gramaturi paus papirja. Tako so matrice izpred 90 let na zelo tankem, mehkem, žilavem in zelo prosojnem papirju. Nasprotno pa so matrice iz minulih let na porumenelem in veliko slabšem (krhkem, slabo prosojnem) papirju. Veliko škode je matrikam povzročila nestrokovna uporaba običajnega prozornega lepilnega traku (selotejpa), s katerim so lepili poškodovane matrice. Razlepljanje zavitkov

## Station Unter-Drauburg

Einmündung der sekundären Bahn Welfenberg - Unter Drauburg

horizontal fall 1:300

Zul 0340



takih matric je trd oreh tudi za potrpežljive konservatorje.

Tehnično dokumentacijo mikrofilmamo na 35 mm filme, hranimo jih nerazrezane. Izjema so posamezne, predvsem starejše, nepovezane risbe, za katere uporabljamo mikrofilmske kartice.

Tehnična dokumentacija mora biti urejena tako, da se iskani dokument oziroma podatek lahko hitro poišče in uporabi. Tu prihaja do izraza uporaba računalnikov, posebno še, če računalnike uporabljamo tudi za konstruiranje (sistem CAD/CAM). Tu se vloga papirja kot nosilca informacij zelo zmanjša, saj vse informacije dobimo na terminalu (če je potrebno tudi na papirju). Pri tem načinu dobimo iskane podatke zelo hitro, zelo hitro vnašamo spremembe, odpade potreba po prenosu papirja, saj se informacije prenašajo s telekomunikacijami od računalnika do računalnika. Zato tudi v ŽG Ljubljana uvajamo magnetne zapise kot naj-sodobnejšo obliko arhiviranja tehnične dokumentacije. Ta sistem uvajamo zaenkrat predvsem za tisto tehnično dokumentacijo, ki jo večkrat uporabljamo in jo uporablja večje število operativnih delavcev, v katero se vnaša veliko sprememb in mora biti ves čas ažurna. To so predvsem osnovni podatki o železniških progah. Namesto zelo dolgih vzdolžnih profilov, situacij in tehnične statistike uporabljamo PC računalnike. Posamezni računalniki zaenkrat medsebojno še niso povezani, so pa del obsežno načrtovanega informacijskega sistema železniške infrastrukture, ki bo pokrival celotno mrežo ŽG Ljubljana.

Organizacija tehničnega arhiva:

Tehnični arhiv je del Skupnega arhiva ŽG Ljubljana pri Prometnem institutu in pokriva celotno železniško gospodarstvo. Naloge tehničnega arhiva so, da tehnično dokumentacijo:

- zbira, ureja in hrani
- jo vzdržuje in dopolnjuje (popravki)
- skrbi za mikrofilmanje
- omogoča pravnim in fizičnim osebam uporabo

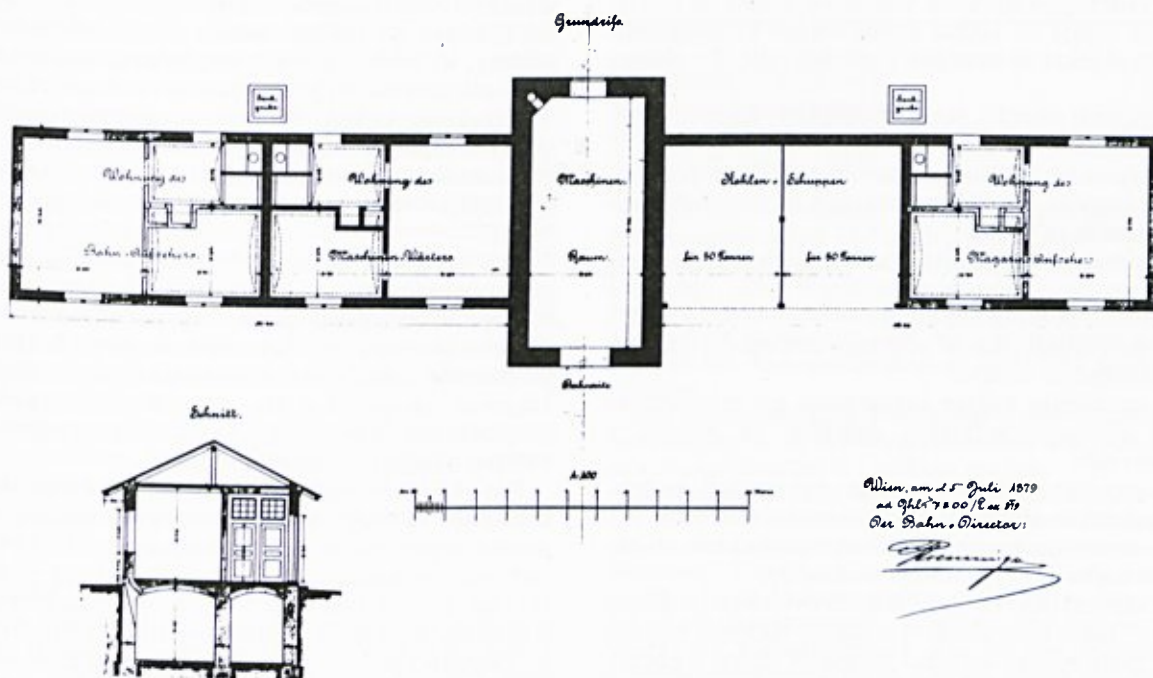
Posamezne sekcije javnega podjetja (sekcije za vzdrževanje prog, sekcije za vleko, sekcije za signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave ...) in družbena podjetja (podjetja za vzdrževanje vozil, projektivno podjetje, gradbeno podjetje ...) imajo za svoje potrebe lasten tehnični arhiv, vendar je ta manjšega obsega.

Dotok dokumentacije v tehnični arhiv je urejen z Navodilom o hrambi tehnične dokumentacije na JŽ. Nobeno plačilo za nabavljeno opremo ali zgrajen objekt ne more biti zaključeno, če tehničnemu arhivu ni bila izročena tehnična dokumentacija. Tehnično dokumentacijo za objekte, ki se gradijo ob železniških progah ali preko železniških prog in ki niso v lasti železnice, pregleda posebna strokovna komisija. Na osnovi mnenja te komisije in v skladu z Zakonom o temeljih varnosti v železniškem prometu izda ŽG soglasje za pridobitev lokacijskega oziroma gradbenega dovoljenja. Komisija za pregled dokumentacije odda tehničnemu arhivu po en izvod pregledane dokumentacije, za katero je bilo izdano soglasje.

Spremembe tehnične dokumentacije:

## Station Unter-Oraunburg.

Anbauten an das Wasserstations-Gebäude.



Pred vsako spremembo tehnične dokumentacije se mora po ena nespremenjena kopija označiti z napisom »kopija originala pred spremembo« in shraniti med pasivno dokumentacijo. Spremembe vnašajo konstruktorji. Pri dokumentaciji, ki se pogosto spreminja in dopolnjuje, se spremembe na matrici vnašajo občasno, nove kopije pa na zglavju žigosajo in navede se datum ažuriranja.

## ZUSAMMENFASSUNG

Techisches Archiv in der Eisenbahnwirtschaft Ljubljana  
Karol Rustja

Das technische Archiv bewahrt die technische Doku-

mentation der Eisenbahnen in Slowenien. Das Archivgut hat eine sehr bewegte Geschichte hinter sich, so daß vieles vernichtet wurde, besonders nach dem Jahre 1945. In 1983 wurde das Gemeinsame Archiv der Eisenbahnwirtschaft Ljubljana gegründet, das vorbildlich für die ganze technische Dokumentation im Einklang mit den Vorschriften betreffend den Objektenbau, und im Einklang mit den internen Vorschriften der Eisenbahn Sorge trägt.

Die technische Dokumentation ist aufgrund des Klassifikationsentwurfes geordnet, wobei die Matrizenblätter als Informationshilfsmittel verwendet werden. Teils wird das Material auch mikrofiliert, zur letzten Zeit aber auch mit computer bearbeitet.

## Tehnična dokumentacija vodnogospodarskih organizacij

Aleksandra Pavšič-Milost

Predpisi o vodnem gospodarstvu so se po vojni večkrat spreminjali. V prvem desetletju so to področje urejale razne uredbe in odločbe, posebni zakoni o varstvu voda pa so bili izdani v letih 1957, 1960, 1966, 1974<sup>2</sup> in zadnji leta 1981 (Zakon o vodah, Ur. l. SRS, št. 38/1981 – v nadaljevanju zakon). Tudi ta ne velja več v celoti in je v pripravi nov. Določal je namreč obstoj območnih vdskih skupnosti in Zveze vodnih skupnosti Slovenije kot samo-

upravnih interesnih skupnosti, kar pa je bilo lani z Ustavnim zakonom za izvedbo ustavnih amandmajev k ustavi SRS<sup>3</sup> preklicano. Bivše območne vodne skupnosti zdaj delujejo le kot izpostave Republiške vodne uprave v okviru Republiškega sekretariata za varstvo okolja in urejanje prostora. Ostale določbe zakona so še v veljavi, ali se vsaj smiselno uporabljajo.

Vodnogospodarske organizacije (zakon loči vod-