

1.03 Kratki znanstveni prispevek

UDK 625.7/.8(497.4Ljubljana)
Prejeto: 10. 9. 2010

Vpogled v nastanek Cestnega podjetja Ljubljana in njegovo gradivo

BARBARA PEŠAK MIKECprofesorica zgodovine in sociologije, arhivska svetovalka
Zgodovinski arhiv Ljubljana, Mestni trg 27, SI-1000 Ljubljana
e-pošta: barbara.pesak@zal-lj.si**RADO VODENIK**gimnazijski maturant, samostojni arhivski tehnik
Zgodovinski arhiv Ljubljana, Mestni trg 27, SI-1000 Ljubljana
e-pošta: rado.vodenik@2al-lj.si

IZVLEČEK

Fond Cestno podjetje Ljubljana vsebuje poleg novejše dokumentacije tudi veliko take, ki je nastala pred ustanovitvijo podjetja v letu 1961. Za graditev in vzdrževanje cest v Ljubljani so pred tem letom skrbele različne institucije, od mestnega magistrata, kije opravljal dela okrajnega cestnega odbora, prek različnih oblik mestnih podjetij, do uprav zfl ceste j širšim teritorialnim delovanjem.

Med starejšim gradivom z območja Ljubljane so zanimivi idejni načrti nekaterih starejših ljubljanskih mostov, ki segajo tudi v drugo polovico devetnajstega stoletja, obsežni sta dokumentacija izpisov cestnih omrežij in kategorizacija občinskih cest Z območja skoraj celotne Slovenije.

KLJUČNE BESEDE: cestno podjetje, Ljubljana, most, cesta, tehnična dokumentacija

ABSTRACT

AN INSIGHT INTO THE 'LAUNCH OF CESTNO PODJETJE LJUBLJANA AND ITS RECORDS

The archival fond Cestno podjetje Ljubljana includes not only the company's recent documentation but also a number of records that had been created before the foundation of the company in 1961, when the building and main tenance of the roads in Ljubljana were in the hands of various institutions. One such institution was the Ljubljana town hall, which acted as the district committee on roads. Also involved in this area of work were various city companies as well as road administrations that had jurisdiction over larger parts of the Slovenian territory.

Particularly interesting among the older records for the territory of Ljubljana are outline schemes for some of the old bridges in Ljubljana that date back as far as the second half of the 19th century. There is also extensive documentation on road network planning and categorizini of municipal roads almost for the entire territory of Slovenia,

KEY WORDS: road companies, Ljubljana, bridges, roads, technical documentation

V letu 2006 smo v Zgodovinskem arhivu Ljubljana prevzeli gradivo Cestnega podjetja Ljubljana. Fond je bil v letu 2008 strokovno obdelan in popisani; obsega trinajst tekočih metrov, gradivo pa sega vse od leta 1841 do leta 1992. Fond je popisal samostojni arhivski tehnik Rado Vodenik, ki je izpostavil pomembnejšo tehnično dokumentacijo.

Med strokovno obdelavo se je razkrila vsa bogata zakladnica podatkov, ki so se skrivali med gradivom. Fond namreč ne obsega samo novejšega spisovnega gradiva, ki je nastajalo med delovanjem podjetja, pač pa tudi kar nekaj gradbeno-tehnične dokumentacije za cestno-prometne objekte na območju celotne Slovenije. Pomembnejši med njimi so načrti za nekatere bolj ali manj znane ljubljanske mostove, graditev katerih sega tudi v prvo polovico devetnajstega stoletja. Na vprašanje, zakaj in kako so se načrti iz obdobja daleč pred ustanovitvijo cestnega podjetja ohranili v njegovem gradivu, nam lahko odgovori vpogled v nastanek Cestnega podjetja Ljubljana.

Nastanek Cestnega podjetja Ljubljana

Cestno podjetje Ljubljana je bilo ustanovljeno leta 1961. Pred ustanovitvijo so si skrb za graditev in vzdrževanje cest, trgov in mostov v Ljubljani delile druge institucije.

Cestni odbori

Pred prvo svetovno vojno so za graditev in vzdrževanje cest skrbeh cestni odbori. Financirani so bili iz cestnih fondov, v katera so prispevala sredstva občine. Ustanovljeni so bili na podlagi zakona o graditvi in vzdrževanju javnih neerarnih cest in poti za Kranjsko.¹ Ustanovljeni so bili za vsako cesto ali kompleks cest, ki so jih financirali iz posameznega cestnega fonda. Za upravo okrajnih cest so predvideli okrajne cestne odbore; te so ustanovili za območja sodnih okrajev ter za mesto Ljubljana, lahko pa so več sodnih okrajev združili v cestni okraj.² V Ljubljani je opravljal dela okrajnega cestnega odbora **mestni magistrat**

Zakon o samoupravnih cestah je leta 1929 opredelil okrajne cestne odbore kot pomožne organe oblastne samouprave za graditev in vzdrževanje oblastnih cest.³ V vsakem upravnem okraju so

ustanovili po enega ali več cestnih odborov. Kasneje so določili okrajne cestne odbore kot pomožne organe za graditev in vzdrževanje banovinskih cest I. in II. reda.⁴ V vsakem srezu so ustanovili po enega ali več cestnih okrajev z okrajnim cestnim odborom. Leta 1939 so bili v Dravski banovini okrajni cestni odbori na sedežih vseh okrajnih načelstev.⁵

Mestno podjetje Cestogradnja

Za graditev in oskrbo cest je do leta 1948 skrbelo **Podjetje za nizke gradnje MLO Ljubljana**. Septembra tega leta se je na podlagi odločbe MLO razdelilo na mestni podjetji **Uprava cest MLO Ljubljana** in **Beton**. Prvo je skrbelo za graditev cest, trgov, ulic, pločnikov in manjših mostov, za graditev s težkim granitnim in asfaltnim dakom, drugo pa za graditev s težkim betonskim dakom, za graditev mostov in večja popravila že obstoječih večjih mostov ter graditev kanalov.⁶

Oktober 1948 je bilo na predlog Poverjenišтва za lokalni promet ustanovljeno Mestno podjetje za graditev cest v Ljubljani, imenovano **Cestogradnja**. Odcepilo se je od podjetja Beton. Skrbelo je za graditev in vzdrževanje cest in mostov. Podjetje je bilo pod operativno-upravnim vodstvom Poverjenišтва za lokalni promet v Ljubljani, poslovne prostore pa je imelo na Vilharjevi cesti. K upravi Poverjenišтва za lokalni promet so v tem času spadala tudi mestna podjetja Električna cestna železnica, Mestno prevozno podjetje (Meprom), Avtotaksi in Špedicija Ljubljana.⁷

Uprava cest OLO Ljubljana

V letu 1952 je bila na novo vzpostavljena organizacija cestne službe v LRS z glavno upravo za promet vlade LRS⁸ na vrhu in podrejenimi terenskimi tehničnimi sekcijami. V Ljubljani so preoblikovali mestno podjetje Cestogradnja in ustanovili **Tehnično sekcijo Ljubljana**; skrbela je za območje tedanjega okraja Kranj z Bledom in del območja okraja Ljubljana. V sklopu sekcije je bilo na območju okraja Ljubljana organiziranih pet nadzorstev, in sicer v Ljubljani, Logatcu, Domžalah, Litiji

¹ Zakonik in ukazni list za Vojvodstvo Kranjsko, 1864, str. 18-22.

² Deželni zakonik za Vojvodstvo Kranjsko, 1873, str. 34-42 in Deželni zakonik za Vojvodino Kranjsko, 1889, str. 70-87.

³ Uradni list 1 ljubljanske in mariborske oblasti št. 60/247.

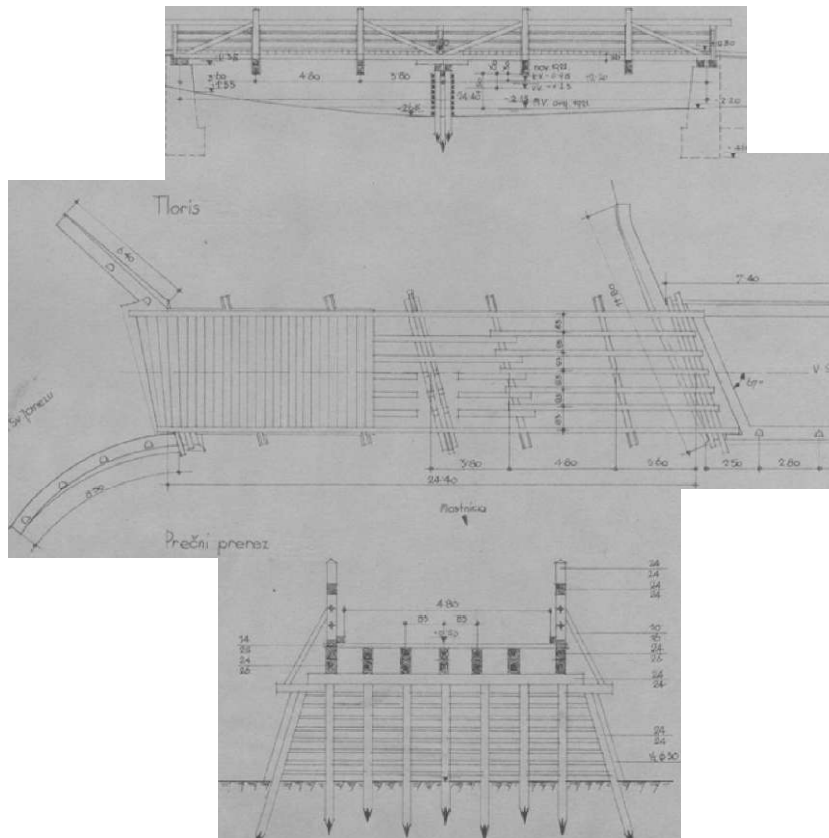
⁴ Službeni list kraljevske banske uprave Dravske banovine, 4/1930, Pravilnik za poslovanje okrajnih cestnih odborov v območju Dravske banovine.

⁵ Vodenik *Zgodovinskega arhiva Ljubljana*, str. 20, 27.

⁶ ZAL LJU 474, Serija 3, MLO Ljubljana, Poverjenišтво za lokalni promet, t. e. 4, a. e. 12, 377.

⁷ Prav tam.

⁸ Ur. l. LRS, 9-33/52.



Načrt Zfi leseni most s sistemom traper/tih vesal če-y potok Moslnica v Stari Fužini v Bohinju, s Spiska cestnih mostov okraja Radovljica, 1935. (SIZ 1L LjU 704, t.e. 82, a.e. 2972)

iti Višnji Gori. Cestno omrežje je bilo razdeljeno na cestne odseke, ti pa so imeli povprečno po 2,5 km cest na enega cestarja. Celotna sekcija je imela zaposlenih 450 rednih delavcev in uslužbencev, v sezoni pa se je število dvignilo še za okrog 250 zaposlenih. Na območju okraja Ljubljana je bilo zaposlenih 60" o vseh delavcev in uslužbencev. Tehnična sekcija je vzdrževala ceste I. in II. reda,⁹

Cesta I. reda je bila cesta, ki je peljala skozi dve ali več republik in je povezovala njihova glavna mesta ali pomembna gospodarska območja, i.ahko tudi mednarodna cesta.

Cesta II. reda je bila cesta, ki je povezovala gospodarska območja posamezne ljudske republike in se navezovala na cesto sosednje ljudske republike. Lahko tudi cesta, ki je bila posebnega pomena za ljudsko republiko.

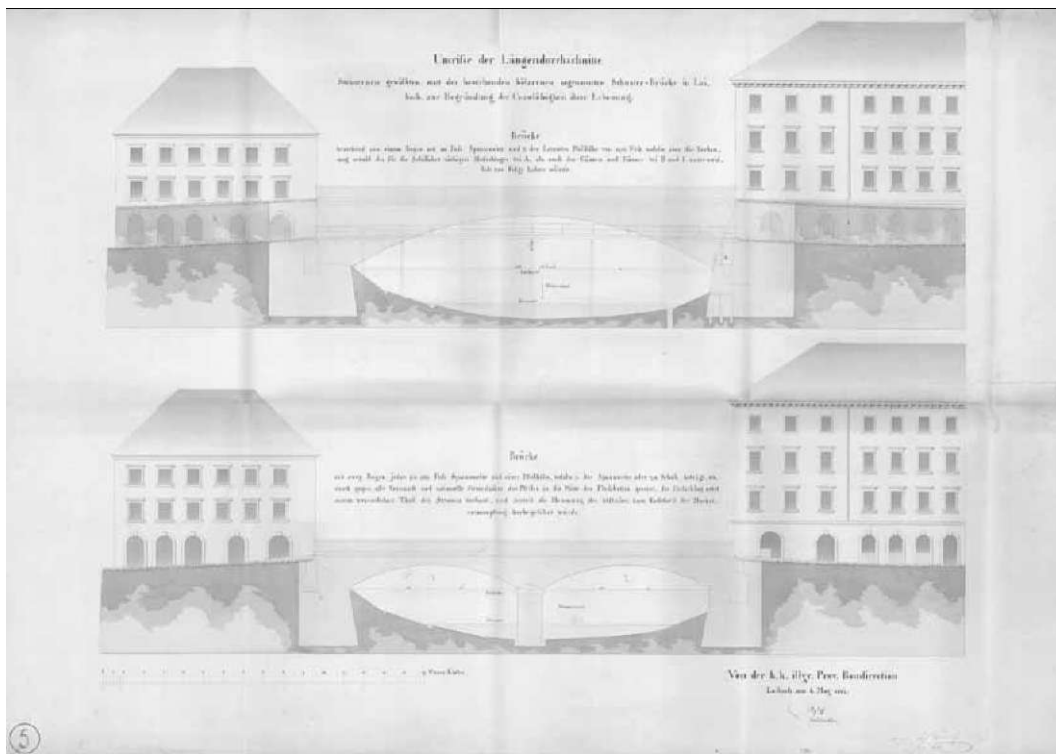
Cesta III. reda je bila cesta, ki je povezovala dve ali več občin in je imela poseben pomen za njihovo območje.

Cesta IV. reda je bila cesta, ki je povezovala naselja v občini in je imela pomen za krajevni promet v občini.

skrbela pa je tudi za modernizacijo in rekonstrukcijo cest ter nove ceste. Tehnična sekcija je poslovala kot proračunska ustanova. Vsa sredstva za svoje delovanje je črpala po načrtu prek Uprave za ceste LRS iz proračuna LRS in cestnega sklada. Sredstva za negospodarske investicije je črpala iz negospodarskih investicij LRS. Za ta sredstva so prispevali tudi skladi negospodarskih investicij OLO Ljubljana in občin.¹⁰

Hkrati z reformiranjem Cestogradnje in ustanovitvijo Tehnične sekcije za ceste I. in II. reda je bila za območje MLO Ljubljana v letu 1952 ustanovljena Uprava cest MLO Ljubljana kot gospodarska ustanova s samostojnim financiranjem. Ta je vzdrževala in modernizirala celotno cestno omrežje na območju MLO Ljubljana, vključno ceste I., II. in III. reda. Zaposlenih je imela 290 delavcev.

↳ ZA1.1.11 704, Cestno podjetje Ljubljana, t. e. 7, a. e. 252.



idejni načrt j?a razlicico kamnitega čevljarskega mostu ce-y Ljubljano, primer enim obokom in primer dvema obokoma, v%dol%ni prere-y, 1847. (SIZ 1LL/U 704, t.e. 69, a.e. 1987j

cijo mestnih ulic v Ljubljani. Notranja organizacija nove Uprave je ostala podobna prejšnji organizaciji Uprave cest JSILO: tajništvo s pravno, kadrovsko in administrativno službo, računovodstvo z mezdnim odsekom in pa tehnični oddelek. Ta je bil razdeljen na odsek za rekonstrukcije in projektivni biro. Pokrival je tudi tehnično službo z vzdrževanjem. Slednja je bila razdeljena na dva odseka: I. organizacija in vzdrževalna služba v mestu in petih mestnih občinah (komunali), II. organizacija zunanjih delovodstev iti vzdrževanje cest zunaj mesta.

S 1. januarjem 1956 je bil postavljen enoten odsek za vzdrževanje. V strogem središču mesta — na območju petih komun so obdržali vzdrževanje vseh cest in mestnih ulic, v preostalih mestnih občinah pa so vzdrževali samo ceste III. reda. Preostale so vzdrževale občine zunaj mesta.¹²

Z odpravo okraja Kočevje je v letu 1957 prevzela Uprava cest OLO Ljubljana cestno omrežje iti dejavnost Uprave za ceste OLO Kočevje, z odpravo okraja Trbovlje leta 1958 pa tudi cestno omrežje in dejavnost Okrajne uprave za ceste OLO Trbovlje. Dejavnost uprave cest OLO Ljubljana se je tako mono povečala.

Uprava cest OLO Ljubljana je vzdrževala 1085

km cest III. reda in okrog 420 km omrežja mestnih ulic v Ljubljani. Omrežje cest III. reda je bilo razdeljeno na deset terenskih delovodstev, omrežje mestnih ulic v Ljubljani pa na štiri. Ceste III. reda so bile razdeljene na cestne odseke; v povprečju je priel 3,8 km dolg odsek na enega cestarja. V letu 1952 je bilo zaposlenih 290, v letu 1961 pa povprečno 810 ljudi. V sezoni se je ˇtevilu povealo.¹³

V letu 1958 je imela Uprava cest OLO Ljubljana te organizacijske enote: Odsek za splošne zadeve, Odsek za vzdrževanje, Gospodarsko-računski odsek, Odsek za nove gradnje in rekonstrukcije, Analitični odsek, Odsek za projektiranje, Obrat kamnolomi in gramoznice in Strojne obrate.¹⁴

Ustanovitev Cestnega podjetja Ljubljana

Proti koncu leta 1961 so nastale ponovne spremembe v cestni službi. Na podlagi Zakona o cestnih podjetjih so bila za vzdrževanje, rekonstrukcijo in graditev javnih cest vseh kategorij na določnem omrežju javnih cest ustanovljena cestna podjetja. Omrežje javnih cest je moralo zaokroati prometno celoto za določeno gospodarsko območje in

¹² Prav tam, t. e. 1, a. e. 28, t. e. 7, a. e. 231.

¹³ Prav tam, t. e. 7, a. e. 252.

¹⁴ Prav tam, t. e. 7, a. e. 234.

iiber ckn ^jadvTu^ in	
s f ^ o	i
i 11 ' O O - O j , 4	/A R
c a a a o - ®	Q - Q . Q JI
HBns irjiMBi	
m . i i ^ . .	M

Idejni načrt Mosl Sv. Jakoba če-y Ljubljano, 1912. (SIZ 1L LJU 704, Le. 77, a.e. 2694)

podjetju zagotavljati gospodarske možnosti za samostojno poslovanje.¹⁵ Reorganizacija je zahtevala novo teritorialno razporeditev cestnega omrežja Uprave cest OLO Ljubljana.

Decembra se je razdelila Tehnična sekcija Ljubljana. Del je šel v likvidacijo, del pa so pripojili nekdanji Upravi cest OLO Ljubljana. Na decembrskih sejah OLO Ljubljana in Izvršnega sveta LRS je bilo sklenjeno, da bo ustanovljeno Cestno podjetje Ljubljana. To se je razdelilo na tri sektorje: tehničnega, gospodarsko-računskega in splošnega. V tehničnem sektorju so bili združeni obrati za vzdrževanje cest I., II. in III. reda, za vzdrževanje mestnih uhc, novogradnje in konstrukcije, kamnolome in gramoznice, asfaltiranje in strojni obrati. Z ustanovitvijo je bilo podjetju predanih 391,151 km cest I. in II. reda in 641,675 km cest III. reda. Po sprejetju akta o ustanovitvi je bilo podjetje 26. decembra 1961 vpisano pri Okrožnem gospodarskem sodišču v register podjetij in obratov.¹⁶

V letu 1971 se je spremenila kategorizacija cest. Na podlagi zakona o javnih cestah so vse ceste ponovno prekategorizirali v magistralne, regionalne in lokalne.¹⁷ Cestna podjetja so prevzela skrb za magistralne in regionalne ceste, lokalne ceste pa so vzdrževala komunalna podjetja.

Cestno podjetje Ljubljana je kot enovita delovna organizacija delovalo do leta 1973. V tem času se je tudi preselilo v Stolpniško ulico. Delovna or-

ganizacija Cestno podjetje Ljubljana se je reorganizirala v tri temeljne organizacije, v TOZD Vzdrževanje, TOZD Gradnje, TOZD Mehanizacija ter posebno delovno skupnost Delavska restavracija in delovno skupnost skupnih služb. Leta 1984 se je TOZD Mehanizacija združila s TOZD-om Gradnje, leta 1988 pa se je delovna skupnost Delavska restavracija združila z Delovno skupnostjo skupnih služb. V letu 1989 se je podjetje zopet reorganiziralo v ZCP Cestno podjetje Ljubljana, p. o., in sicer z združitvijo TOZD-a Vzdrževanje in TOZD-a Gradnje ter izbrisom DS Delavska restavracija. 1992 sta se TOZD Gradnje in TOZD Vzdrževanje preoblikovala v Cestno podjetje Vzdrževanje, d.o.o. in Cestno podjetje Gradnje, d.o.o.¹⁸

Gradbeno-tehnična dokumentacija v fondu

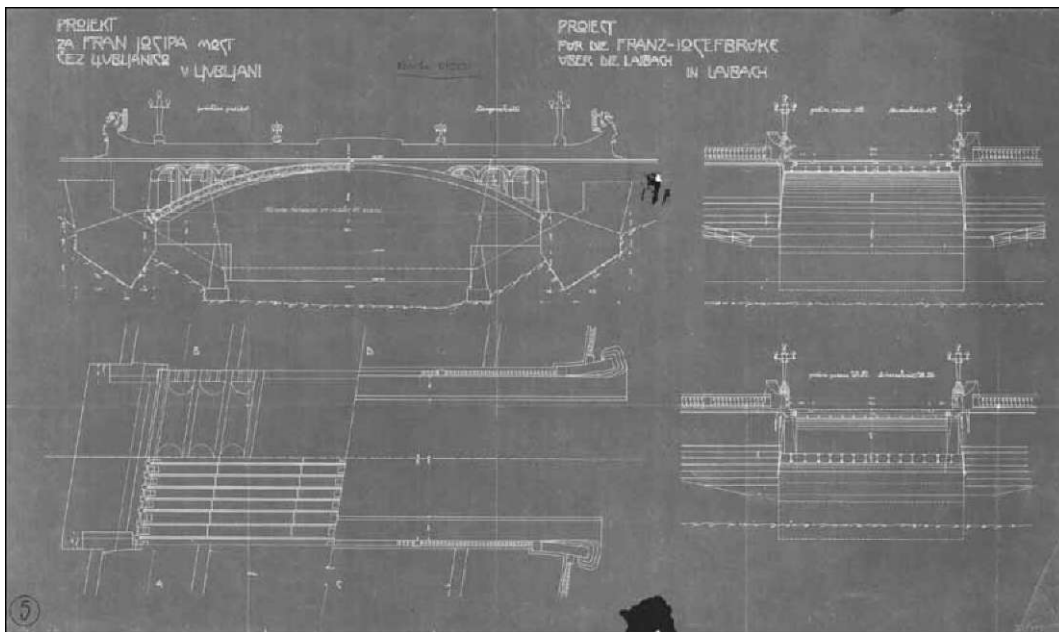
Gradbeno-tehnična dokumentacija v fondu je v enaintridesetih arhivskih škatlah (t. e. 60-90). V njih je podrobno popisana množica načrtov cestno-prometnih objektov skoraj celotne Slovenije. Poleg načrtov za mesto Ljubljana in bližnjo okohco najdemo v njih tudi načrte cestno-prometnih objektov za območje Gorenjske, dela Primorske, Dolenjske in celo Štajerske, Prekmurja in Koroške. Tudi časovni okvir dokumentacije je mnogo širši, kot bi pričakovali. Zajema namreč obdobje od leta 1841 do leta 1966. Zakaj je tako, je vidno iz opisane liistoriata Cestnega podjetja Ljubljana.

¹⁵ Ur. l. l'i.R] št. 27/61, str. 710.

¹⁶ ZAL i.]U 704, Cestno podjetje l.jubljana, t. e. 1, a. e. 33, t. e. 7, a. e. 252.

¹⁷ Ur. L SRS št. 5/71.

¹⁸ ZAL 1.]U 704, Cestno podjetje Ljubljana, 1, a. e. 1, 2, 8, 18,27.'



*Načrt mostu cesarja Franca Jožefa čez reko Ljubljanico (Zmajski most) prerezi in tloris, okrog 1900.
"SIZiLLJU 704, I.e., a.e. 2793)*

Tehnična dokumentacija T območja Ljubljane

Med starejšimi dokumenti, ki se nanašajo na območje Ljubljane, je potrebno omeniti idejne načrte za nekdanji leseni, kamniti hi htoželezni Čevljarski most pri Tranči (tudi Ilradeekijev most) hi tehnično dokumentacijo o prestavitvi na Poljanski nasip (t. e. 69, 82) iz let 1847 do 1932. Zelo podrobni so tehnična dokumentacija za projektiranje Spitalskega mostu in Tromostovja (tudi Frančiškansko mostovje) iz let 1841, 1912 in 1930 do 1932 (t. e. 70, 71, 72, 77) ter statične raziskave, situacije, projekti, predračuni in načrti za današnji Zmajski most, v času nastanka imenovan Cesarja Franca Josipa jubilejni most (t. e. 60, 61, 72, 80) iz let od 1900. do 1938.

Med gradivom, ki sega v 19. stoletje, so načrti za leseni most čez reko Ljubljanico pri Deželni bolnišnici v Ljubljani iz 1894. (t. e. 75), za Krakovski most čez potok Gradaščica v Ljubljani iz 1874. (t. e. 80) hi načrta za regulacijo hi uravnava Rimske in Emonske ceste iz let 1896, 1898 (t. e. 68). Zanimiv je tudi idejni projekt za ljubljansko tržnico s predračunom iz leta 1903 (t. e. 60).

Gradivo vsebuje tudi razne načrte, ki so jih potrebovali pri graditvi Sv. Petra mostu čez Ljubljanico v letih 1908-1945 (t. e. 60, 78, 79), Trnovskega mostu čez Gradaščico v letih 1930-1934 (t. e. 74, 75), železobetonskega mostu čez Ljubljanico v Zalogu 1939-1943 (t. e. 69) hi Prulskega mostu čez Ljubljanico v osi Opekarske ceste iz let 1901-

1944 (t. e. 75). Med dokumentacijo so tudi načrti za Poljanski most čez Gruberjev kanal iz leta 1910 (t. e. 77, 78) hi načrti za Most Sv. Jakoba čez Ljubljanico iz 1912 (t. e. 77).

Dokumentacija s preostalih območij

Med tehnično dokumentacijo v fondu najdemo opise mostov na raznih cestah na območju celotne Slovenije hi načrte zanje. Veliko podatkov o posameznih mostovih prinašajo obrazci z naslovom »Spisek cestnih mostov okraja ...«. Obrazec je označen z zaporedno številko mostu hi vsebuje načrt v prerezih in tlorisu. Opisan je sistem graditve mostu, njegovih temeljev hi cestišča, vpisani so statični podatki z dopustno obtežbo. Opisani sta uporabna širina cestišča in kategorizacija ceste. Točno so navedeni banovina, okraj in najbližje mesto, ob ah v katerem stoji most ter katero reko, potok, ah dolino prečka. Navedeno je tudi oblastvo, pristojno za njegovo vzdrževanje.

Med preostalim gradivom sta obsežna dokumentacija z izrisi cestnih omrežij Prekmurja, Štajerske, Koroške, Bele krajine, Dolenjske in širše okohce Ljubljane in kategorizacija občinskih cest na omenjenih območjih in Gorenjske iz let 1934-1935. Najdemo pa tudi veliko podatkov, ki so jih potrebovali za izpolnjevanje katastrof, hi celo nekaj letalskih posnetkov iz leta 1960, potrebnih za načrtovanje novih mostov.

Kratice

LRS — Ljudska Republika Slovenija
 MLO - Mestni ljudski odbor
 MNOO — Mestni narodnoosvobodilni odbor
 OLO — Okrajni ljudski odbor
 TOZD — Temeljna organizacija združenega dela
 ZCP — Združena cestna podjetja

Viri

Zgodovinski arhiv Ljubljana:
 SI ZAL LJU 474, Serija 3, MLO Ljubljana,
 Poverjenišтво za lokalni promet
 SI ZAL LJU 704, Cestno podjetje Ljubljana
 1841-1991
 Zakonik in ukazni list za Vojvodstvo Kranjsko,
 leto 1864, IX. del, str. 18-22.
 Deželni zakonik za Vojvodstvo Kranjsko, leto
 1873, V. del, str. 34-42.
 Deželni zakonik za Vojvodino Kranjsko, leto
 1889, VII. kos, str. 70-87.
 Uradni list Kraljevine SHS, Ljubljanske in Ma-
 riborske oblasti, št. 60-247/1929.
 Službeni list kraljevske banske uprave Dravske
 banovine, št. 4/1930.
 Uradni list Federativne Ljudske Republike Jugo-
 slavije, št. 27/61.
 Uradni list Ljudske Republike Slovenije, št. 9/
 1952.
 Uradni list Socialistične Republike Slovenije, št.
 51/1971.

Literatura

Miklavčič Zvone: *Gradivo o razvoju Ljubljane v prvem desetletju po osvoboditvi 1945—1955*. Ljubljana: Mestni arhiv : Kronika, 1965.
 Vodenik *Zgodovinskega arhiva Ljubljana*. Ljubljana: Zgodovinski arhiv, 1992 (Gradivo in razprave/ Zgodovinski arhiv; 11).

Zusammenfassung

EINBLICK IN DIE ENTSTEHUNG DES STRASSENBAUUNTERNEHMENS LJUBLJANA UND DESSEN ARCHIVGUT

Außer dem neueren Schriftgut sind im Archivbestand Straßenbauunternehmen (Cestno podjetje) Ljubljana Unterlagen zu finden, die weit vor der Unternehmensgründung in Institutionen entstanden, die für den Bau und die Erhaltung der Straßen in Ljubljana sorgten.

Vor dem Ersten Weltkrieg war in Ljubljana für die Ausführung der Bauaufträge des Bezirksstraßen-ausschusses der Magistrat zuständig. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm das Unternehmen für Tiefbau MLO Ljubljana die Sorge für Ljubljanas Straßen. 1948 wurde in Ljubljana das Städtische Unternehmen für Straßenbau gegründet. Nach dessen Umgestaltung 1952 wurde die Technische Sektion Ljubljana gegründet, die auch den damaligen Bezirk Kranj mit Bled und einen Teil des Bezirks Ljubljana umfasste. Die Sektion war als budgetäre Einrichtung tätig. Gleichzeitig wurden die Straßenverwaltung MLO Ljubljana und die Straßenverwaltung OLO Ljubljana — Umgebung gegründet. Die Straßenverwaltung war eine wirtschaftliche Einrichtung mit eigenständiger Finanzierung. 1955 wurden die beiden Straßenverwaltungen zur Straßenverwaltung OLO Ljubljana vereinigt, die 1957 auch die Sorge für das Straßennetz in Kocevje und ein Jahr später in Trbovlje übernahm. 1961 wurde das Straßenbauunternehmen Ljubljana gegründet.

Unter den älteren Unterlagen des Archivmaterials, die sich auf das Gebiet von Ljubljana beziehen, befinden sich die Vorentwürfe für die Schusterbrücke und die technischen Unterlagen der Verlegung auf den Poljanski nasip aus den Jahren 1847 bis 1932. Sehr detailliert sind die technischen Unterlagen zur Projektierung der Spitalsbrücke und der Dreibrückenanlage Tromostovje (auch Franziskanerbrücke) aus den Jahren 1841, 1912 und von 1930 bis 1932 sowie die Projekte für die heutige Drachenbrücke aus den Jahren 1900—1938. Unter dem Archivmaterial sind auch die Pläne für eine Holzbrücke über die Ljubljanica beim Landeskrankenhaus aus dem Jahr 1894 und für die Brücke über den Gradascica-Bach im Stadtteil Krakovo aus dem Jahr 1874 zu finden, weiter die Pläne für den Bau der St. Peter-Brücke über die Ljubljanica aus den Jahren 1908—1945, der Brücke über die Gradascica im Stadtteil Trnovo aus den Jahren 1930—1934, der Eisenbetonbrücke über die Ljubljanica im Stadtteil Zalog aus den Jahren 1939—1943 und der Brücke über die Ljubljanica im Stadtteil Prule aus den Jahren 1901—1944. Unter den Unterlagen befinden sich auch die Pläne für die Brücke über den Gruberkanal im Stadtteil Poljane aus dem Jahr 1910 und für die St. Jakobs-Brücke über die Ljubljanica aus dem Jahr 1912. Unter den technischen Unterlagen des Archivbestandes sind Pläne und Katasterblätter für Brücken in ganz Slowenien zu finden, und umfangreich sind auch die Unterlagen der Bauzeichnungen der Straßennetze.