

**PREDPOTRESNA IN POPOTRESNA  
LJUBLJANA**

**April 1999  
Gimnazija Bežigrad Ljubljana**

## **PREDGOVOR:**

Na Veliko noč leta 1895 je Ljubljance presenetil uničujoč potres, ki je močno zaznamoval Ljubljano. Namen te seminarske naloge je primerjati Ljubljano pred, med in po potresu. Zanimala naju je predvsem arhitekturna plat in njeni problemi, ki jih je potres povzročil ali pa celo rešil.

## **I. PREDPOTRESNA LJUBLJANA:**

### **1. GLAVNO MESTO DEŽELE KRANJSKE**

#### **MALO MESTO, VELIKA VAS**

Na začetku prejšnjega stoletja je bila Ljubljana le navadno zakotno provincialno mesto z okrog 20000 prebivalci. Mesto je raslo in se razvijalo počasi.

Ker je bila Ljubljana križišče poti, je skozi njo potovalo mnogo znanih avstrijskih osebnosti. Vendar so vsi videli le slabe lastnosti ali pa so bili površni. Splošno mnenje je bilo, da je to staro revno provincialno mestece nekje bogu za hrbtom... Ozke ulice, stare, nizke, majhne, preproste hiše z obsežnimi dvorišči in vrtički, vmes komaj kakšna moderna hiša. Ceste so tlakovane le v središču mesta, na periferiji sami vrtovi z zelenjavo, kmečko prebivalstvo, ogromno cerkva, malo trgov in dreves... Takratni baročni italijanski videz in mestno vrvenje je redkokdo opazil, a vsi so omenjali značilnost slovenskega naroda - čiste, bele ceste, nekaj prav posrečenih promenad in kar je bilo za intelektualce najlepše - predmet za poetično vzdušje.

Ljubljana je bila resnično majhna. Končala se je še pred današnjim železniškim nadvozom. Na današnji prepolni Tržaški cesti so stale le tri hiše. Pot v Šiško ali Šentvid je predstavljala že izlet. Šempetrska (Trubarjeva) je bila "forštat", predmestje. Na Mirju in za Figovcem so se širila polja in travniki. Središče mesta je bilo na Mestnem trgu. Tam je bil tržni prostor, kjer so tedensko potekali tržni dnevi. Redki stražniki so poležavali na soncu, saj tatov ni bilo. Pri neredih so stražmojstri dostikrat tudi zatisnili na eno ali pa dve očesi, če stvar le ni bila prehuda. Ako je kdo koga okradel, je naslednji dan to vedelo celo mesto z okolico. Celo Tržačani so imeli navado reči: "Če v Ljubljani izgubiš uro, ti na policiji vrnejo dve!" Ključne stanovanj so meščani imeli kar pod predpražniki. Mesto je imelo celo dva detektiva, a njiju je poznal malodane vsak otrok. Skratka: malo mesto, velika vas in oboje hkrati!

## **JUŽNA ŽELEZNICA**

Ko so se leta 1840 pripravljali načrti za t.i. Južno železnico, ki bi povezovala Trst in Dunaj, so se brž oglasili tudi mestni trgovci in obrtniki. Želeli so, da bi nova proga stekla skozi Ljubljano, saj so v tem videli velikanski zaslužek. In res - leta 1849 se je iz Celja v Ljubljano pripeljal prvi vlak. Na začetku je mestu res pomenil blaginjo in pot iz provincialne zaostalosti, a veselje je bilo kratkotrajno. Kolodvor je postal le vmesna postaja med Jadranom in osrednjo Evropo. Tovorni promet (tudi po Ljubljani) se je zmanjšal za več kot polovico. Brezposelnost se je vse bolj večala. Obrtniki in trgovci so propadali. Trgovina, ki je bila glavni vir dohodkov srednjeveške Ljubljane, je mestu obrnila hrbet. Poleg tega pa je železnica s kolodvorom usodno posegla v rast mesta - še posebej na severnem delu.

## **SPET GRE NA BOLJE**

Mestni možje so sklenili; če je železnica že naredila takšno zgago, pa naj jo vsaj uporabijo. Kupili so zemljišče ob Tržaški in postavili novo tobačno tovarno. Tovarna je takoj začela uspešno poslovati in s pomočjo železnice izvažati izdelke.

Pojavil se je nov problem. Naraščajoče prebivalstvo je že skoraj doseglo 30000 meščanov, za katere je primanjkovalo stanovanj. Zanje se je sicer zgradilo nekaj profitnih stanovanj z lepo ozelenjeno okolico ob Cankarjevi, vendar je bilo vse skupaj le za silo.

Leta 1869 se je odprla Gorenjska železnica in Ljubljana je zopet postala križišče pomembnih poti.

Ves ta čas so se odvijala javna dela. Mesto je nadaljevalo s tlakovanjem cest, urejali so kanalizacijo, leta 1861 ustanovljena zasebna plinarna je skrbela za mestno razsvetljavo, vodovod je zamenjal že zastarele in nehygienične vodnjake, leta 1893 pa je mesto dobilo elektriko.

Graditi so začeli tudi moderne zgradbe (približno od 1870 do 1895). Tiste, ki pa so že stale, so bile večinoma dvorci ali hiše bogatejših trgovcev.

## **MALO GOSPODARSTVA**

V mestu se brezposelnost še vedno ni zmanjšala. Potreben je bil prehod iz manufakture v industrijo. Na srečo je imelo mesto že nekaj polindustrije in prave industrije. V času županovanja Hradeckýja so obratovala tri tovarne: Molinejeva bombažna predilnica in tkalnica v Blatni vasi (Miklošičeva ulica); na Novem (Poljanskem) nasipu je že obratovala slovita Cukrarna - sladkorna tovarna (zgrajena 1832, prenovljena in povečana 1858); nekdanja Zoisova tovarna fajanse (finejša zvrst keramike za namizno in okrasno posodje) v Gradišču (okolica, kjer stoji današnja Opera) je pod novimi lastniki kasneje s polno paro delovala na Streliški cesti, ne daleč od mestnega strelišča. Preden so postavili novo tobačno tovarno, je njenemu namenu v Zvezdarski ulici služilo prevzgjališče za ženske ("Angelski grad") kot prisilna delavnica, kjer so kaznjenke rezale tobak za pipe, izdelovale cigare in tobačne kite za žvečenje (takrat se je tobak med drugim še žvečil oz. "pil"). V mestu so nekateri gostilničarji še vedno sami varili pivo. Pivovarni, ki sta izstopali sta bili "Obrezova" pivovarna v mogočni stavbi nasproti današnje NUK in pivovarna "bratov Kozlerjev" (današnji Union). Poleg tega se je v mestu razvilo precej tiskarn,

Samassova livarna, Čapova tovarna vžigalic, Dreslejeva tovarna pečnic in lončevine, papirnica itd. Vendar tudi obrt ni izumrla - na "Forštatu", primestnem delu Šempetrske (Trubarjeve) ceste so se mlajši rodovi mestnih usnarjev še vedno uspešno bavili s predelovanjem in strojenjem kož in usnja.

## **PRENOVA MESTA**

Od 60. let prejšnjega stoletja dalje je bilo mestni upravi predloženih več regulacijskih načrtov, ki naj bi omogočili celovitejše urejanje mesta. Na žalost popolnoma nesposobni "nemški mestni očetje" niso razumeli posledic nadaljne nenačrtne gradnje in niso sprejeli nobenega od predlogov (ki jih je bilo kar precej). V osemdesetih letih preteklega stoletja je uprava prešla v slovenske roke. Takrat so že govorili o Ljubljani kot središču slovenskega političnega in kulturnega življenja. Nastajale so potrebe po novih mestnih ter deželnih ustanovah in po stanovanjih.

Tako je bilo leta 1874 zgrajeno novo poslopje ljubljanske realke na Vegovi. Ljubljanska realka je bila sicer ustanovljena že 1852 kot nižja šola tehnične usmeritve. V novem poslopiju pa je postala popolna t.j. sedemletna realna gimnazija.

Leta 1891 je ljubljanska Filharmonična družba zgradila novo koncertno zgradbo Filharmonijo. Nastala je po načrtih A. Wagnerja in sicer na prostoru pogorelega stanovskega gledališča. Leta 1892, so zgradili slovensko narodno gledališče, današnjo Opero. Tudi Opera je nadomestila poslopje pogorelega gledališča, v katerem so se odvijale slovenske in nemške predstave, dokler si niso Nemci po potresu zgradili svojega gledališča, današnjo Dramo. Današnji Narodni muzej je bil ustanovljen 1821 leta. Sprva se je imenoval Kranjski stanovski muzej, nato Deželni muzej, od leta 1882 pa Deželni muzej Rudolfinum po prestolonasledniku Rudolfu. Leta 1888 je muzej svečano odprl svojo novo neorenesančno zgradbo.

## **2. POGLED NA LJUBLJANO**

### **REPREZENTANČNE ZGRADBE**

Kljub temu, da Ljubljana ni bila bogato mesto, se je lahko ponašala z nekaj prav ličnimi simboli mesta:

Škofijski dvorec z letno ter zimsko kapelo, dragocene slikarije in slike v dvorani prvega nadstropja.

Klasicistična zgradba, Kazina, utrdba nemškutarstva do prve svetovne vojne, je bila zgrajena v letih 1836 - 1838 okrašena s klasicistično fasado na robu Kongresnega trga (pred "sidrom"). Dokler se odnosi med Slovenci in Nemci niso izostrili, so v kavarno in restavracijo prihajali oboji.

Ne smemo pozabiti na Kolizej, ki je bil do leta 1866 še vojašnica, od takrat pa so bila v njem boljša stanovanja, kavarna in gostilna (zaradi slabega vzdrževanja in nepremišljenosti se je leta 1995 stanovalcem podrla streha na glavo...).

Knežji dvorec je stal na Gosposki ulici in je imel kapelo ter lepo okrašeno dvorano.

Sedež Ljubljane, Magistrat, je bil zgrajen že leta 1484, ob koncu 18. stol pa so mu priključili Čavljjevo hišo na njegovi levi (njegovo današnjo podobo mu je dal ljubljanski graitelj Gregor Maček leta 1718). V dominantno podobo Mestnega trga spada tudi delo Francesca Robbe - Robbov vodnjak, postavljenega 1751. Še danes ga včasih imenujemo kar "Vodnjak treh kranjskih rek" (Save, Ljubljanice in Krke).

Na Starem trgu sta kraljevali Reduta s slavnostno dvorano deželnega zbora, kjer je bilo priljubljeno plesišče ljubljanske elite, in Stiški dvorec (zgrajen 1629) - takratno deželno sodišče. Ljubljančani so včasih pokukali tudi v observatorij v Gruberjevi palači s parkom do Ljubljanice.

V Liceju na Šolskem trgu (današnji Vodnikov trg) je v začetku 19. stoletja poučeval pesnik Valentin Vodnik kot ravnatelj normalke.

Stari Lontovž (deželna hiša) je stal na zgornjem delu Novega trga. Do leta 1899 je v njem delovala deželna hiša.

## TRGI

Marijin trg (današnji Prešernov) - Tako se je imenoval zaradi frančiškanske cerkve Marijinega oznanenja, ki stoji na njem in je še danes pomemben element trga. Skozi zgodovino je imel vlogo prometnega središča in sejmišča pred mestnimi Špitalskimi vrati. V srednjeveški Ljubljani je deloval kot predmestni del, na katerem so se odvijale včasih tudi divje kupčije. Poleg cerkve, kjer je danes Prešernov spomenik, sta stali stavbi gostilne "Pri Bučarju". Gostilna je imela nenavadno ravno streho s kovinskimi krogli, "bučami". Čez Ljubljano je vodil takratni Špitalski most - njegovi temelji so osrednji most Tromostovja.

Kongresni trg (Trg revolucije) - Trg so izoblikovali leta 1821, ko je v Ljubljani gostovala Sv. Aliansa. Pred tem je tam stal Kapucinski samostan, a so ga porušili in pripravili prostor za svečani sprejem treh cesarjev. Na zgornjem delu je v začetku 18. stoletja zrasla "Uršulinka", Uršulinska cerkev s samstanom uršulink. Poleg Nemškega deželnega gledališča (zdaj je tam današnja Filharmonija), pogorelega leta 1887, je nekoč stala tudi vicedonska palača (današnja Univerza). Na vogalu Vegove in parka Zvezda je v Prešernovem času stala gostilna "Pekel" - vanjo je pesnik tudi zahajal in živel kot podnajemnik v prvem nadstropju. Leta 1860 je bil v parku, ki stoji poleg trga, postavljen bronast doprsni kip maršala Radetskega. Trg sam je bil Ljubljančanom zelo ljub, saj je bil park, ki stoji še danes ob trgu lepo ozelenjen in jim je pomenil priljubljeno sprehajališče.

Glavni trg (Mestni trg) - trg je imel stoletja vlogo tržnega prostora, na katerem je bilo živahno predvsem ob sredah in sobotah. Branjevke in prekupčevalci s podeželja ter kupci so napolnili prostor okoli Robbovega vodnjaka in ohranjali staro tradicijo. Podolgovati prostor Glavnega trga je bil nek poseben prostor z vsemi "bogatejšimi" trgovskimi hišami, Rotovžem in vodnjakom treh rek, na katerem so se ljudje radi zbirali.

Franc - Jožefov trg (Krekov trg) - ta je služil kot sejmišče na katerem je delovala tudi ena najstarejših trgovskih šol v Avstriji, Mahrova šola (ustanovljena že 1855). V klopeh so poleg Slovencev sedeli celo Čehi, Italijani, Hrvati, Srbi, posamezniki z Ogrske, nekaj Grkov itd. Zaradi tržnega prostora, je bilo na trgu precej gostiln, špecerija in vinske kleti. V gostilnah "Kolovrat" in "Pri sokolu" so se družili "penati",

stalno omizje slovenske inteligence - Fran Levstik, operni pevec in igralec Josip Nolli, župan Peter Graselli in drugi še pomembnejši možje.

## **HOTELI**

Za razliko od leta 1830, ko je bilo v Ljubljani kar sedem hotelov, jih je bilo tik pred potresom 1895 le troje.

Hotel Slon velja za najstarejši ljubljanski hotel. Po domače so mu rekli kar "Pri Mokarju", po nemško pa "Elefant" (slon). Ime je dobil po prvem slonu, ki je prišel v Ljubljano leta 1552. Dvonadstropno obliko je dobil v šestdesetih letih devetnajstega stoletja. Za slovensko kulturo je stavba zelo pomembna, saj je v letih 1861/63 tu deloval sedež Narodne čitalnice. Ljubljana je bila ponosna tudi na parno in mineralno kopalnice v hotelu.

Hotel Stadt Wien je stal pred današnjo Glavno pošto. Danes stoji tam Nama. Stal je do potresa leta 1895.

Hotel Avstrijski dvor (ob današnjem Vodnikovem trgu) je bil svoj čas žitnica, potem je zgradba služila kot hotel do 1855, nato pa je tam "gostovala" Mahrova trgovska šola.

Hotel Bavarski dvor je stal tam, kjer sedaj stoji stolpnica SCT-ja - severno od "Kozolca" (današnji Bavarski dvor stoji južneje kot hotel). Hotel je imel eno boljnih restavracij in je bil zgrajen 1851. Preden je bil 1862. leta porušen, je leta 1857 v eni od sob umrl Jožef Ressel, izumitelj ladijskega vijaka.

Hotel Evropa na Ajdovščini zgrajen 1867 v posrečenem klasicističnem slogu je bil in je še pravi okras središču mesta. V najbolj priljubljeno kavarno, kavarno Evropa, so zahajali premožnejši meščani in intelektualci brat časopise, igrat biljard in pit znamenito belo in črno kavo ter kapucin. Nekaj časa je tu stanoval Josip Jurčič. Danes ne obratujeta ne kavarna in ne hotel.

Hotel pri divjem možu ali kakor so ga klicali Ljubljančani "Bidelmon" je bil narejen leta 1742. V današnjo podobo je bil predelan leta 1763, zaznamuje pa ga Bombacijev portal. Danes se v njegovih prostorih nahaja arhiv mesta Ljubljane.

Hotel Južni kolodvor je stal nasproti kolodvora ob nekdanjem Grand hotelu Miklič. Zgrajen je bil leta 1848 in je imel po mnenju večine popotnikov čudovit hotelski vrt. V njem se je "turist" lahko dobro najedel, odžejal in odpočil. Namenjen je bil predvsem boljšim gostom - tujcem.

## **GRAD**

"Popotnik, ki prideš v Ljubljano, pojdi, če se tu mudiš le eno uro, vsekakor na grad, na to krasno razgledišče!" je leta 1877 zapisal v svojem opisu Savinjskih Alp znani planinec, Johannes Frischauf. Ljubljanski grad je bil od nekdanj priljubljena razgledna točka: ob nedeljah in praznikih so se povzpeli nanj številni obiskovalci in z obronkov Grajskega griča občudovali mesto in njegovo okolico. Posebno živo je bilo

na Jurjevo - grajska kapela je bila posvečena sv. Juriju in romanje na grad je bil star in priljubljen običaj. Leta 1848 so na starem obrambnem stolpu, porušenem ob odhodu Francozov leta 1813, zgradili nov razgledni stolp. V letih 1815 do 1849 in 1868 do 1895 je grad služil kot kaznilnica (v njem si je "postlal" tudi Ivan Cankar, ko je bil zaprt). Pošteni meščani so sicer negodovali, ker so "hudodelce" namestili tako blizu njihovega priljubljenega sprehajališča, a trmaste oblasti so kaznilnico ukinile šele leta 1895, ko je potres že hudo načel grajske zidove.

Potres je bil glavni mejnik v razvoju Ljubljane - zaradi njega govorimo o predpotresni in popotresni Ljubljani.

## **II. POPOTRESNA LJUBLJANA**

### **1. RAZBITO MESTO**

#### **POTRES**

Na velikonočno nedeljo 14. aprila 1895, nekaj pred polnočjo so se Ljubljančanom odprla vrata v pekel. 23 sekundni potres s 30 do 40 sunki je prinesel med ljudi silno grozo in je ostal v spominu vseh, ki so ga doživeli. Glavni sunek je dobesedno vzvalovil čez mesto - tla in hiše so se kar "dvigali". Trenutek za tem se je zaslišal hrušč padajočih dimnikov, pokanje zidov in rušenje celih stavb. Ljudje so zbegani in prestrašeni tekali naokrog v spalnih srajcah, otroci so jokali, nekatere ženske so kričale, tisti prisebni so nerodno poskušali rešiti, kar se je rešiti dalo... Po čudnem naključju je bilo zelo malo smrtnih žrtev kot se za tak potres "spodobi". Katastrofa je s svojimi posledicami odločno pospešila sicer počasno, a tudi stihijsko rast mesta.

#### **DRUGO JUTRO**

Potres je najbolj prizadejal mesto na levem bregu Ljubljanice. V ozki in vijugasti Špitalski ulici je stala samo ena hiša, ki se ni podrla. Enako se je godilo na Gosposki, Židovski, Karlovški, Vegovi, Dunajski, Šempetrski, Krakovskem nasipu, Kongresnem trgu, Trnovskem nasipu, Starem trgu in še bi se našel povsem zravnan prostor.

V frančiškanski cerkvi so se podrli nekateri stebri, poškodovane so bile razne freske in slike ter oltarji. Kip angela je celo "poletel" z zvonika, ena piramida pa se je na mestu zasukala. Trnovska cerkev je bila ob desni zvonik, veliki oltar pa je bil nepopravljivo poškodovan. V Šempeterski cerkvi se je celo odtrgal zvon. Zvonika Šentjokobske cerkve sta bila hudo prizadeta, zato so morali oba podreti. Poleg cerkva so bili v groznem stanju še Knežji dvorec, katerega strehe ni bilo več, zidovje pa je razmajano kazalo velikanske luknje. Poslopje deželne vlade - lontovž, je bilo v posameznih kosih nametano po ulici. Zgornji dve nadstropji hotela Slon so pobirali po opekah, od liceja na današnjem Vodnikovem trgu pa je ostal le kupček kamenja. Neznosno je bila poškodovana stara Kresija, prav tako še Deželni muzej Rudolfinum,

Maličeva lekarna (današnja Centralna lekarna), stari Filipov dvorec, Deželno gledališče, na Marijinem trgu pa Bučarjeva gostilna.

Po temeljitem ogledu in popisu škode je mestni svet s kislim obrazom ugotovil, da je od 1400 hiš ostalo vsaj delno neprizadetih le nekaj nad trideset, pa še te niso bile povsem varne. Potem je bilo potrebno ugotoviti katere od poškodovanih stavb bi bilo še mogoče popraviti, katere pa so tako poškodovane, da je potrebno rušenje. Podrli so jih kar 154 (ostalih 1000 hiš je bilo že porušeni...). Do leta 1906 pa so na novo zgradili 361 hiš. Ljudje so ob pomoči vojaštva odstranjevali ruševine, čistili ulice ali popravljali zgradbe, ki so ušle najhujšemu. Marsikateri meščan je preživel zimo 1895/96 v zasilnih bivališčih, posledice potresa pa je bilo čutiti še nekaj naslednjih let.

Ljubljana se je nenadoma spremenila v eno samo velikansko gradbišče.

## **POMOČ PRIHAJA**

Prva poročila po Avstriji o potresu, tega niti niso opisovala tako hudo. Pozneje pa, ko je mesto vedno bolj postajalo deležno pomilovanja in vsestranskega zanimanja, so poročila opisovala potres večjega, kot je bil v resnici. Tramovi so podpirali hiše tudi tam, kjer ni bilo treba, samo da bi Ljubljana izgledala bolj nebogljenja. Prestolnica Slovencev je postala "s tramovi podprto mesto".

Meščani so bili še vedno zbegani in mestna uprava je potrebovala precej časa, da je najprej rešila pereča vprašanja prehrane, preskrbe in zasilnih bivališč. Pomoč za nesrečnike je prihajala iz vse Slovenije in celo od izseljencev. Prispevke so pobirali celo na Hrvaškem in na Dunaju ter v ta namen natisnili umetniški album "Pomoč Ljubljani!" (Fuer Laibach). V Gradcu so "graški Slovani" (Hrvati, Srbi, Slovenci, Čehi) priredili koncert v pomoč mestu. Čehi nikakor niso pozabili na nas in so iz Prage poslali ogromno prispevkov.

## **2. NEŠTETO MOŽNOSTI**

Že v sredini 19. stoletja se je Ljubljana začela ponašati kot prestolnica Slovencev in začela navezovati stike s Čehi in drugimi jugoslovanskimi narodi. To se je kazalo tudi v arhitekturi, ko so meščani hoteli realizirati svoje ideje v stavbni stroki. Po potresu je nastalo vse polno "praznih prostorov", občinski svet pa ni dovoljeval gradnje, dokler ni bil sprejet regulacijski načrt. Mestna uprava, ki je bila že slovenska, se je zavedala, da obnova mesta z novim slovenskim narodnostnim duhom ni možna brez načrtovane gradnje.

Ustanovljen je bil stavbinski odsek, ki se je trudil narediti novo regulacijo mesta. Pomoč so si poiskali na Dunaju, s katerega so jim poslali več strokovnjakov, med njimi tudi inženirja Camilla Sitteja, ki je bil ena izmed najbolj zanimivih osebnosti tistega časa. Na razpis mestnega sveta leta 1896 se je odzvalo več domačih, predvsem pa tujih projektantov. Po dolgem pretehtanju vsebinsko zelo različnih predlogov je mestnemu svetu ostala le še odločitev za tri projektante: Camillo Sitte, Maks Fabiani in Anton Wolf. Slednjega so kmalu zatem zavrnili.



## SITTEJEV NAČRT

Camillo Sitte se je potegoval za delo v Ljubljani samo zato, ker je hotel dokazati pravilnost svojih razmišljanj. Mestnemu županu Petru Graselliju si je celo dovolil opozoriti na neizkušenost ostalih konkurentov.

Pokaral je tudi graditelje Narodnega muzeja, Filharmonije in drugih stavb, češ, da bi morale biti grajene ob kakšnih ozelenjenih trgih - glede tega se ni motil. Inženir je nameraval v Ljubljani ustvariti lepo okolje. Vendar je tujec hišo obravnaval le kot zaprt bivalni prostor, kjer človek prespi ali preživi nekaj časa, ne pa kot simbol doma in topline.

Sittejev načrt je vseboval dolge ulične "bloke", kar naj bi dajalo mestu precej velemestni videz, in cikcakaste ulice, ki naj bi lepše izgledale, saj ne bi smelo vse ostati strogo pravokotno (danes bi imeli nemogoč promet v mestu, če bi bil njegov načrt realiziran); ni pa uredil "starega" dela mesta (na levem bregu Ljubljanice); prav tako sta manjkali predmestji Šiška in Bežigrad.

Sitte je imel vso podporo pri županu Graselliju, saj se mu je bil prikupil po finančni plati. Sitte namreč ni zahteval honorarja, kar se je zdelo očitno varčujočemu županu zelo plemenito.

\* \* \*

Takrat se je zamenjalo "vodstvo" Ljubljane - na čelo je prišel župan Ivan Hribar (županoval je od 1896 do 1910), ki mu je že zdrava slovenska pamet dajala vedeti, da bahač Sitte ne bo pravi, saj ga je odklonil že mestni svet. Ogrel se je za rojaka Fabianija, tako je Sitte odpadel...

## MAKS FABIANI

Fabiani je bil učenec in sodelavec dunajskega mojstra Otta Wagnerja. Tako kot Wagner je tudi on uporabljal sistem stroge geometrije in simetrije z monumentalnimi trgi, spomeniki ter širokimi cestami, ki so morale biti v sorazmerju višine hiš.

Fabiani se je lotil problema regulacije mesta bolj pozorno kot Sitte. Grebenska črta Grajskega griča je bila simetrala vsega sistema načrta, ki zajema prostor med obema obrežnima cestama ob Ljubljani. "Notranja os" mesta poteka od Šentjakoba, vzdolž Mestnega trga in sega do Krekovega trga, "zunanja os" mesta pa od Grabna pod Križankami, vzdolž Gosposke in Wolfove, prek Prešernovega trga in dalje do Šempetra. Obe "mestni osi" sekata osnovno mestno simetralo, ki se nadaljuje po Čopovi in Cankarjevi do Tivolskega gradu. Na te tri mestne osi je projiciral mrežo pravokotno sekajočih se ulic povsod tam, kjer se je zdelo dovolj "čistega" prostora: na Mirju, Gradišču, na Ajdovščini, okoli Resljeve, na Taboru, Poljanah in Prulah. Pod vplivim tedanje urbanistike urejanja zgodovinskih mest, ki so želela ohraniti spomin na svojo zgodovino s tem, da so na mestu nekdanjih obrambnih zidov potegnili široke ulice, "ringe" (krožne ceste, obroč mesta, obvoznica kot jih imata npr. Dunaj ali Gradec), je tudi Fabiani hotel Ljubljano ukleniti v tak ring, ki bi posredno omejil novo nastajajočo Ljubljano. Na drugi strani ringa bi se mesto razvijalo naprej z vilami in dvonadstropnimi stavbami.

Zanimivo je, da je Fabiani predlagal premestitev kolodvora na zahodnejši del še preden ga je mesto sploh doseglo in je že takrat govoril, da bodo hude težave, če se ta problem ne reši pravočasno.

\* \* \*

Ta načrt z ringom je ena najznačilnejših Fabianijevih potez nove Ljubljane. Seveda je imel mestni svet o njem pomisleke, vendar se je odločitev obrnila Fabianiju v prid. Idejo ringa mu je uspelo le delno uresničiti, saj so razširjene Bleiweisova, Masarykova in Škofja (današnja Njogoševa). Ker regulacijski načrt ni bil popoln, se ga je lotil kar stavbinski urad sam in je bil sprejet 1896. leta, vendar ni dovolj natančno določal severnega dela Ljubljane.

Zopet so prosili Fabianija za pomoč in ta je v družbi z Ivanom Jagrom napravil nov načrt, ki je bil sprejet leta 1899, vendar ga je bilo nemogoče realizirati, ker je bilo vse severno zemljišče v zasebni lasti raznih stavbnih mojstrov ali družb. Še ena izgubljena priložnost...

## **TRAMVAJ**

Tramvaj je za tisti čas pomenil imenitno novotarijo. V Berlinu je električna cestna železnica stekla že 1881. To, da je Ljubljana začela resno razmišljati o tramvaju že leta 1896, lahko označimo kot res pogumen korak majhnega mesta.

Leta 1898 je bil sprejet predlog podjetja Siemens - Halske, znanega graditelja cestnih železnic. Mesto je slepo zaupalo ugledu podjetja in ni pazilo na razne nepravilnosti. Kot prvo so se zavlekle že priprave, potem pa še gradnja, ki se je zategnila v naslednje tisočletje, do leta 1901, ko so svečano odprli prve proge. Meščani so prve dni nadvdušeno drli v tramvaje, kasneje pa se je vnema zmanjšala - predvsem zaradi po mnenju meščanov predragih vozovnic.

Zasebna delniška družba, ki je upravljala cestno železnico, ni kaj dosti dala nanjo. Uporabljala jo je kot vir dohodkov za vlaganje - za vzdrževanje je družba dajala le toliko, da so lahko tramvaji obratovali - to je povzročilo kar precej stavek delavcev.

Čas je tekkel in leta 1928 je mestni svet prosil zagrebškega strokovnjaka naj oceni vrednost cestne železnice. Ta je ugotovil, da so razni tiri površno in asimetrično postavljeni, vozovi pa, ki so bili zastareli že ob nakupu, po petindvajset letih dotrajani. Za rešitev problema so se mestne oblasti odločile kupiti cestno železnico, kar so po nekaj zapletih tudi storile.

V letih 1935/40 so se Ljubljani priključile obmestni kraji (Moste, Vič, Šiška, Dravlje, Šentvid, Šmartno pod Šmarno goro, Sv. Križ, Zelena jama, Ježica, Polje, Podgorica, Dobrava, Rudnik) v t.i. "veliko Ljubljano". Tramvajske proge so se podaljšale, tramvaji so se posodobili, cestna železnica pa je končno zadihala s stalno polnimi tramvaji, saj je bilo potnikov končno dovolj.

Po drugi svetovni vojni, natančneje v petdesetih letih, pa je tramvaj postal zopet zagata. Zaradi oviranja naraščajočega motornega prometa, nerodnih izogibališč, premajhne zmogljivosti in dotrajanih slabo vzdrževanih tirov se je mestni svet odločil za uvedbo troljebusa in avtobusa. Tramvaj je počasi izginil iz Ljubljane ter zadnjič odpeljal leta 1959.

## **NOVI ČASI, NOVE STAVBE**

Ljubljančani so se na vso moč trudili obnoviti svojo Ljubljano.

V "zravnani" Špitalski (Stritarjevi) ulici so podrli staro Kresijo in Filipov dvorec ter zgradili novo Kresijo (1898) in nov Filipov dvorec (narejen po načrtih Leopolda Theyerja leta 1897) - obe stavbi sta zaznamovali vhod do starega dela mesta. Ne preveč poškodovani Rotovž (Magistrat, mestna hiša) je bil deležen manjše prenovne, priključitve Galetove hiše na njegovi desni in leta 1898 nove sejne dvorane, ki so jo odprli v počastitev petdesete obletnice vladanja cesarja Franca Jožefa (1848 - 1898) - tako kot Mesarski (Zmajski) most, ki takrat še ni imel "zmajev" na podstavkih. Velik prostor Glavnega (Mestnega) trga je zdaj zasedla nova stavba trgovca Ivana Grobeljnika, ki je bila tako kot Filipov dvorec in Kresija v neoklasicističnem slogu. Sicer pa so bogatejši trgovci dobesedno napadli Glavni trg s svojimi modernimi stavbami.

Kmalu po potresu je v središču mesta zraslo pomembno poslopje Glavne pošte, in sicer točno 1. novembra 1896. Leto kasneje so v njej odprli telefonsko centralo, ki je imela zvezo z Gradcem, Dunajem in Trstom. Zgradbo Narodnega doma (danes Narodna galerija) so sicer začeli graditi že pred potresom, a so jo končali šele leta 1896. Zgradba je bila velika pridobitev za slovenski del prebivalstva: v njej so namreč imeli svoje prostore društvo Sokol, Dramatično društvo, Ciril - Metodovo društvo, Pravniki, Slovensko planinsko društvo, restavracija, kavarna in čitalnica. Med leti 1901 in 1911 so po načrtih dunajskega arhitekta Aleksandra Grafa zgradili gledališko poslopje današnje Drame. Stavba današnje Centralne lekarne je bila kot dvonadstropna trgovska stavba postavljena leta 1897. V njej sta delovali kavarna in lekarna "Pri zlatem jelenu".

Po potresu so Miklošičevo cesto zavzele secesijske stavbe:

Urbančeva hiša (danes Centromerkur) je ena najlepših secesijskih hiš v Ljubljani in prva trgovska hiša v mestu. Dograjena je bila leta 1903 v stilu takratnih modernih trgovskih hiš s plastiko Merkurja na vrhu. Načrte zanjo je naredil graški secesijski arhitekt Friderich Sigmundt. Izredno lepa Mestna hranilnica, zgrajena tudi v letu 1903, je delo sarajevskega arhitekta Josipa Vancaša. Vancaš je postavil še palačo ljudske posojilnice in prvorazredni Grand hotel Union (1905). Slednji je pomenil pravcati gradbeni podvig.

Četudi je bila po potresu na pohodu secesija, je ob Miklošičevi zrasla neoklasicistična sodna palača (1902), ki je postala simbol moči mestne uprave. Na pobudo župana Hribarja je bil spremenjen regulacijski načrt za okolico sodišča. Hribar je želel, da bi pred palačo nastal trg. Ta trg naj bi bil zavestno drugačen od drugih. In res - okoli trga je nastalo polno slovenskih secesijskih stavb z značilnimi - nastal je Slovenski (Miklošičev) trg, ki se je ločil od ostalih delov mesta ne le po arhitekturi, ampak tudi po narodnostnem duhu.

## **PLEČNIKOVA LJUBLJANA**

Arhitekt Jože Plečnik je dobrih trideset let po Fabianijevi ideji o ljubljanskem ringu, nadaljeval zamisel o ureditvi mesta s pomočjo teh krožnih cest. Podobno kot Fabiani je tudi on vključil Ljubljano v krog, le da je enega še dodal. Slednji bi bil potekal daleč od mestnega središča od Zelene jame skozi svetokriški okraj (današnji Bežigrad) do

nove cerkve v Šiški (cerkev sv. Frančiška), okrog Rožnika do farne cerkve na Viču, skozi mestni log proti Trnovemu in Krakovemu, prek Ljubljance in Gruberjevega prekopa na Dolenjsko cesto. Ta cesta naj bi obkrožala naselja, ki so se v tem času začela priključevati Ljubljani in intenzivneje zazidavati (npr. Šiška, Bežigrad, Vič, Trnovo, Rožna dolina). Plečnik je ta naselja obravnaval kot na pol samostojne četrti. Z "žarkastimi" cestami je naselja povezal z mestnimi vpadnicami (npr. pahljačasta ulična mreža svetokriškega okraja - Bežigrada). Te vpadnice so bile usmerjene proti središču mesta - Prešernovemu trgu. Mestne četrti je kot Fabiani opremil z vsemi potrebami za normalno življenje - s parki, igrišči, trgi, tržnicami, šolami, cervami, kulturnimi zgradbami itd.

V nasprotju z Fabianijevo "ostro" geometrijsko simetričnostjo, ima Plečnikov načrt neko "mehkost", pa čeprav geometrijsko.

Res da je Plečnikov projekt prava umetnina, a je bil že takrat neizvedljiv, danes pa je ideja o taki ureditvi mesta popolnoma nesprejemljiva. Plečnik ni mogel vedeti, da bo nekoč v Ljubljani 10000 avtomobilov v prometni konici, ti pa naj bi se še vozili proti enemu samemu središču (v tem primeru proti Marijinemu oz. Prešernovem trgu).

Projekt je bil sicer sprejet, toda kasneje zelo spremenjen, na koncu pa celo opuščen, saj denarja za tako širokopotezen načrt ni bilo.

Jože Plečnik velja za enega najbolj cenjenih arhitektov tega stoletja v Evropi. Njegove načrte in stavbe občudujejo mnogi poznavalci arhitekture širom po svetu. Ljubljani je vtisnil neizbrisni pečat, ta pečat pa bi bil še večji, če bi bilo zgrajeno vse, kar je snoval.

Med drugim si je zamišljal slovenski parlament (1947) - na trnovski lokaciji in na Ljubljanskem gradu, novi ljubljanski magistrat (1939), Hram slave (1932), ljubljansko univerzo v Tivoliju (1928)...

Uresničeni načrti:

NUK (Narodna in univerzitetna knjižnica), Tromostovje, Žale in mrliške vežice pred pokopališčem, cerkev sv. Frančiška, Vzajemna zavarovalnica (zavarovalnica Triglav), Peglezen, Navje, Mirje, Promenada (v parku Tivoli), Čevljarški most, Križanke, Šance, Zapornice na Ljubljanci, Mestne tržnice ob Tromostovju...

## **ZAKLJUČEK ZA VEDNO POLOMIJA**

Arhitekturna zgodovina Ljubljane je bogata. Nekatere stavbe, spomeniki, trgi ali celi deli mesta imajo oz. so imeli neko zgodovinsko vlogo. Veliko tega spomina na preteklost je izbrisal čas ali pa je človek grobo posegel vmes. Posamezne mestne četrti so urejene (igrišča, stanovanja, šole...), ne tvorijo pa skladne celote z ostalimi deli mesta. Te nepravilnosti izhajajo še iz poveljne (2. sv. vojna) gradnje, ko so zaradi potrebe po stanovanjih raztresali moderne stolpnice in bloke vsepovsod. Tako imamo danes razna naselja z brezosebno socialistično arhitekturo (Štepanjsko, Savsko naselje, Nove Jarše, Nove Fužine, BS-3, dovršen del Šiške, ki so grozen kontrast predvojni arhitekturi. Poleg tega Ljubljana nikoli ni imela regulacijskega načrta in še

danes, ko smo praktično v 21. stoletju, se še vedno krešejo mnenja, kako regulirati razvoj in rast prestolnice.

Glavni nerešeni problem ostaja promet in prometni zamaški. Prihodnost Ljubljane bo nedvomno taka, da bo celotno mestno jedro t.j. Ljubljana-Center zaprt za osebna vozila. Posledično morajo biti zgrajena dodatna parkirna mesta ob samem Centru. Uvedena mora biti kombinacija več javnih prevoznih sredstev, ki ne bodo hrupne in okolju neprijazne (tramvaj, troljebus, avtobus na plin). Na srečo se na tem vsaj dela, četudi že skoraj dvajset let čakamo pravo rešitev, ki bi bila tudi finančno podprta. Dodati je potrebno, da ima mesto veliko neizrabljenih turističnih potencialov.

Ljubljana je imela po potresu čudovito priložnost postati svetleče in urejeno mesto. Deloma ji je to uspelo. Žal danes sto let kasneje bi zopet potrebovali kak potres, ki bi omogočil, da bi Ljubljana dobila nov zagon in možnosti, da se popravijo napake preteklosti;K

## **VIRI:**

Korošec Branko: Ljubljana skozi stoletja, Mladinska knjiga, Ljubljana 1991

Krečič Peter: Urbanistični načrti za Ljubljano Jožeta Plečnika - katalog ob študijski razstavi, Arhitekturni muzej Ljubljana, Ljubljana 1982

Krušič Marjan: Pozdrav iz Ljubljane - mesto na starih razglednicah, Mladinska knjiga, Ljubljana 1986

Mihelič Breda: Vodnik po Ljubljani, DZS, Ljubljana 1989

Vodopivec Aleš: Arhitektura Ljubljane - diplomsko delo na seminarju prof. Ravnikarja, Društvo arhitektov Ljubljana, Ljubljana 1978

Dnevnik (priloga): Ljubljanski potres, 14.4.1995

[www.ergosol.si/ljubljana/zgod.HTML](http://www.ergosol.si/ljubljana/zgod.HTML)

[www.arcitec-3.si/award/nikola/bad-š/ljub-3doc.HTML](http://www.arcitec-3.si/award/nikola/bad-š/ljub-3doc.HTML)

[www.dnevnik.si/arhiv/arhitekst.HTML](http://www.dnevnik.si/arhiv/arhitekst.HTML)