

LJUBLJANA PRED IN PO POTRESU

ING. ARH. GUSTAV OGRIN

Pomemben mejnik v razvoju Ljubljane je velikonočni potres v letu 1895. Dotlej mala Ljubljana se dobesedno čez noč znajde pred velikimi nalogami, ki jih je treba na mah rešiti. Ena teh velikih nalog je bila tudi regulacija mesta. Ljubljanci bi spričo drugih težkih skrbi sicer lahko mirno šli preko tega vprašanja: na mestu podrlih hiš bi zgradili nove, kar se je dalo še popraviti, bi popravili, na novo pa bi gradili po istih smernicah kakor dotlej. Ljubljanci pa se niso zadovoljili s tem. Odločili so, da si uredijo mesto po vseh novodobnih načelih graditve mest, upoštevajoč predvsem naraščajoči promet ter vse nove pridobitve, ustrezajoč pa tudi novim zdravstvenim zahtevam. Sklenili so torej, da izvedejo najmodernejšo regulacijo mesta. Odločujočim možem tedaj vse priznanje za ta sklep.

V poznavanje časa naj navedem, da je bilo 19. stoletje značilno za konec stare in začetek nove dobe. Razdobje, v katerem se je izvršil velik kulturni prelom, označuje bolj zanikanje starih vrednot, kakor pa ustvarjanje novih. Drami pa se novo življenje. Odpirajo se novi vidiki presojanja vseh stvari, pojavljajo se nova vprašanja na vseh poljih in sledijo nove rešitve, skratka: nova doba.

Kakor drugod, tako je bilo tudi pri graditvi in regulaciji mest. Najprej odklanjanje vsega dotedanjega, nato pa pritegnitev novih elementov in ustvarjanje po novih smernicah; najprej popolna desorganizacija in barbarizem, polagoma pa se pri združevanju posameznih objektov skuša doseči določen red in ubranost. Tako je bilo ob prelomu vseh dob. Ni namreč mogoče preiti kar čez noč od enega lepote vzora k drugemu. Potrebna je neka vmesna doba, ki nekako prekvasi mišljenje in ki ima nalogo, ovreči stare vzore in ustvariti temelje novim.

Razvoj pa je povsem naraven in obstoji vedno neka notranja zveza med starim in novim. Nova tvorba torej ne predstavlja nekaj docela novega, temveč je le višja stopnja prejšnjih tvorb.

Če zasledujemo razvoj naselij, vidimo, da so se posamezni sistemi vrstili duhu časa primerno v najrazličnejših oblikah.

Ponekod se skuša doseči slikovit učinek, drugje je poudarek na perspektivnem poglabljanju, enkrat preprežajo mesto ravne ulice, drugič zopet ukrivljene.

Iz vseh teh različnih pojmovanj in rešitev pa lahko razberemo, da graditev mest ni zgolj tehnično, temveč predvsem estetsko vprašanje. Že Aristoteles n. pr. pravi, naj bodo mesta grajena tako, da ne nudijo ljudem le varnosti, ampak da jih tudi osrečujejo. Mesta oziroma naselja naj imajo torej tudi neke višje vrednote. Taka svojstva pa so mesta doslej tudi vedno imela. Imela so jih pri Grkih, imela pri Rimljanih, v srednjem veku, v času baroka, skratka, vedno in povsod, kjerkoli se je gojila umetnost.

Razvoj naselij, kar se tiče njih oblike, je bil na kratko sledeč:

Najstarejša antična naselja nahajamo ob gorah in gričih, ki nudijo lažjo obrambo. Ta naselja imajo povsem nepravilno obliko in ukrivljene, krajini prilagojene ceste. Iz 5. stoletja pred Kr. pa poznamo pri Grkih že mesta s popolnoma pravilno obliko. Ta sistem graditve mest prevzamejo tudi Rimljani, ki ustvarijo zlasti lepe primere s svojimi vojaškimi taborišči in kolonijami.

Srednji vek se navdušuje zopet za najprvotnejšo obliko naselij ali obliko »organsko razvitega selišča«. Ta mesta imajo zopet nepravilne oblike in upognjene ceste. Kjer pa je nastalo srednjeveško mesto na kraju bivše rimske naselbine — in to se je dogajalo prav pogosto — so se ohranile tudi ravne rimske ceste. Seveda so tudi v tem slučaju poskrbeli za primerno slikovitost.

Mesta, ki so se prilagodila dani krajini, kot n. pr. gorskim pobočjem, rekam ali starim cestam, pa kažejo povsem svojstven, docela mnogovrsten tloris. Taka mesta — sem spada tudi Ljubljana — se po tlorisni obliki v teku časa tudi niso bistveno izpreminjala, razen, v kolikor so povečala svoj obseg.

Iz renesance poznamo prve regulacije mest, nastale deloma iz potrebe, deloma iz lepotnih ozirov. Splošno se poudarja v tem času ravna stavbna črta. Znani renesančni teoretik Leon Battista Alberti pravi n. pr., naj bodo pglavitne ulice ravne, stranske ulice pa naj se kačasto vijejo, češ, da je to lepo. Tudi drugi menijo, da upognjene ulice v mestu učinkujejo lepše. Nekateri jim dajejo prednost tudi iz praktičnih ozirov. Take ulice namreč niso vetrovne.

Vrhunec pa doseže v estetskem oziru graditev mest v baroku. Na enak način se preustrojujejo že obstoječi deli naselij, gradijo pa tudi novi. Gradi se zavestno po določenih lepotnih, umetnostnih in arhitektonskih vidikih, po optičnih osnovah; skuša se poudarjati zlasti prostorni učinek.

V dobi klasicizma se polagoma izgublja in zabrisuje enotnost baročne graditve: ne upodablja se več prostor, temveč zmaguje že tločrtna oblika.

V 17. stoletju se priključi graditvi mest nov člen, namreč nasadi, ki postanejo v teku razvoja do današnjih dni eden najvažnejših členov. Mesta poživljajo vedno bolj z drevjem, javnimi nasadi in vrtovi, umetne nasade v mestu samem družijo z nasadi izven mesta, ceste in trge odpirajo pogledom v prirodo. Navdušenje za prirodo, svetlobo in zrak ne kloni niti pred najdragocenejšimi biseri baročnih naselij: kar je napoti, se mora brezpogojno podreti. Tako pojmuje 19. stoletje graditev mest. Snuje in gradi le ploskev, ne več prostora. Splošno prevladujejo četverkotne celine hiš s širokimi cestami. Projektanta - arhitekta zamenjuje projektant - inženjer,

umetnost se umika stvarnosti. Tločrti mest dobivajo obupno obliko šahovnic, oziroma obliko mreže.

V baroku opazamo najglobljo zbranost stavb in nekako enotnost v oblikovanju cest in trgov, 19. stoletje pa vse to razkroji in raztrga. Na eni strani prijetna harmonija, blagodejno sozvočje, na drugi strani raztrganost in dolgočasnost. Estetski vidiki v graditvi mest stopajo popolnoma v ozadje, merodajna je le tehnična stran, kjer dosežajo znatne uspehe, zlasti kar se tiče prometa, ugodnega izkoriščanja stavbišč in posebno še, kar se tiče higienskih izboljšanj.

Nekateri trdijo, da se je v zgodovini graditve mest grešilo doslej edino v 19. stoletju, grešilo namreč s tem, da se je docela odklanjal umetniški element in se je ustvarjalo zgolj iz tehničnih vidikov. Mislim pa, da nimajo prav, kajti grešilo se je skoro gotovo na prelomu vsake dobe, le, da nam napake prejšnjih dob niso več ohranjene, medtem ko je 19. stoletje še živo pred nami. Ko postaja miselnost kakšne dobe jasnejša, dobivajo tudi dela popolnejšo obliko. V tem smislu se nekako v teku razcveta dob izpopolnjujejo in dograjujejo tudi naselja. Naselja prejšnjih dob pa poznamo največ v njih najdograjenejših in najpopolnejših oblikah. Greh se je zabil, kar je dobrega pa je ostalo. Da se je rodilo dobro, je bilo potrebno najprej zlo. Ne zagovarjam zla, ampak ga le opravičujem.

Brezobzirno uničevanje starih vrednot na račun tehničnega razvoja pa ni trajalo dolgo. Prav kmalu je prišla reakcija in že proti koncu 19. stoletja je nastopilo več reformatorjev graditve mest, med temi eden najvažnejših — arhitekt Camillo Sitte. Vsi ti reformatorji soglasno priznavajo, da so njihovi neposredni predniki za razvoj mest napravili sicer mnogo dobrega na tehničnem polju — da pa so prav tako mnogo zagrešili v umetnostnem oziru, ki da ga docela odklanjajo. Slede obširna razpravljanja in prerekanja o raznih sistemih graditve mest.

Tak je v splošnem položaj v vprašanju regulacij in graditev mest v času pred ljubljanskim potresom.

Kaj pa pri nas? Zanima nas vsekakor, kakšna je bila slika Ljubljane v tem času in kako je Ljubljana sledila vsemu temu gibanju in napredku na polju graditve in obnove mest.

Ljubljani narekuje tločrtno obliko krajina sama. Mesto sloni ob vznožju Grada in ob bregovih Ljub-



Igrišče l. 1880. v Gradišču, Ballhaus, sedaj Dramsko gledališče

ljanice. Grajski hrib leži v smeri jugovzhod-severozahod, Ljubljana pa teče od juga proti skrajni severni točki grajskega hriba, se ob njem lomi v pravem kotu in usmeri nato svoj tok proti vzhodu. Glavne ulice in skupine hiš se torej prilegajo obliki grajskega hriba in Ljubljanični strugi. Povsem razumljivo je, da se ta po naravi dana oblika mesta v teku razvoja ni mogla dosti spreminjati. Skoro gotovo je, da so glavne ceste — to so predvsem ulice ob grajskem vznožju in ceste, ki teko vzporedno z Ljubljano — že zelo stare, nekatere najbrž še iz prvih početkov stare Ljubljane. Nadalje so važne še ceste, ki vežejo mesto z bližnjo in daljno okolico. To so v prvi vrsti štiri glavne prometne žile: Dunajska, Celovška, Tržaška in Karlovška oziroma Dolenjska cesta ter tri ceste bolj lokalnega pomena in sicer Šmartinska, Zaloška in Poljanska cesta.

Smer nekaterih drugih ulic in trgov nam postane razumljiva, če poznamo zgodovinski razvoj mesta. V območju nekdanje Emone ali Gradišča, kakor so nazvali naši predniki ruševine rimske veteranske kolonije, se ravna vse ceste z izjemo edine Igriške ulice po osnovi, ki jo je ustvarilo Gradišče z Vegovo ulico ter Rimsko cesto. Ta del mesta temelji torej še na rimskih osnovah ter oblikuje z vzporednostjo ulic še sosedne dele mesta. Tako je nastal na rimski zasnovi tudi Kongresni trg. Na tem mestu je bil namreč jarek pred severnim obmejnimi zidom Emone. Ko so prišli kapucini in osnovali svoj samostan na mestu sedanje Zvezde, so razmestili zgradbe in vrt do jarka. Ves jarek je ostal z izjemo nunske cerkve še do danes nezazidan, ježa tega jarka pa je vidna na nunskem vrtu. Ostanek jarka ob srednjeveškem mestnem obzidju sta Vegova ulica in Zoisov graben. Ob bivšem mestnem obzidju pa teče tudi Vožarski pot v šentjakobskem okraju. Še celo za Rožno ulico je verjetno, da gre po sledi bivšega mestnega obzidja. Za to domnevo govorita, kakor pravi dr. Melik, zlasti dejstvo, da so prišle hiše Rožne in Hrenove ulice razmeroma pozno pod mestno upravo (v 16. stoletju) in pa, da je ta del mesta bolj redko naseljen in oči-



Reduta 1890 — Prodaja slamnikov na Sv. Jakoba trgu



Gradišče z gostilno pri „Cenkerju“, sedaj Dramsko gledališče in hiša Banovinske hranilnice

tuje s svojimi hišami še danes predmesten značaj. Nadalje je nastal na osnovi mestnega obzidja tudi današnji Krekov trg.

To bi bile glavne ceste. Ostale pa so tem podrejene in tečejo vzporedno z njimi ali pravokotno na nje. Po teh zasnovah, deloma prirodnih deloma umetnih se je razvijalo mesto v splošnem brez večjih izprememb. Omembe vredna pa je tločrtna izprememba, ki je bila izvršena okoli šentjakobske cerkve. Ta del mesta je menda najstarejši in je bil naseljen že pred rimsko Emono. Položaj hiš in ulic pa je bil v tem delu parkrat spremenjen, tako, da iz današnjega stanja prav za ta del mesta ne moremo prav nič sklepati na obliko prvotnega naselja. Konec 16. stoletja so namreč prišli v Ljubljano jezuiti. Kupili so v bližini stare šentjakobske cerkve 30 hiš, jih podrli s cerkvijo in ubožnico vred, ki je bila tudi na tem kraju ter so si zgradili novo, današnjo cerkev, ogromen samostan in gimnazijo. Vsa ta poslopja so razmestili na razpoložljivo zemljišče popolnoma po svojem okusu ter je naravno, da so pri tem prvotno lice tega dela mesta popolnoma spremenili. Drugo spremembo tega okoliša je povzročil požar l. 1774., ki je vse te zgradbe uničil. Pozneje so sezidali le reduto, ki so jo postavili na mesto nekdanje gimnazije in ki so jo podrli po potresu ter Gruberjevo palačo, ki stoji še danes. Ostali del samostanskega zemljišča pa je ostal nezazidan in tvori sedanji trg Sv. Jakoba.

Vse te ulice, ceste in trgi dajejo mestu le glavno, nekako grobo osnovo za njegovo tločrtno obliko. Po tej osnovi oziroma po teh prirodnih motivih se je Ljubljana razvijala kar sama od sebe. S primernim oblikovanjem uličnih smeri kot n. pr. z določitvijo stavbnih črt in s primernim nameščenjem ter oblikovanjem poslopij pa je bilo mogoče dati mestu navzlic danim smernicam docela različno, posameznim dobam ustrezajoče lice. Na naravni osnovi nastajajo umetne po načrtih in nekem določenem sistemu zasnovane tvorbe. Tako n. pr. leži Mestni trg na mestu stare ceste, ki je šla ob vznožju grajskega

hriba, še preden je bil ta del mesta naseljen. Oblika sedanjega trga pa priča, da je bil trg pozneje zasnovan po enotnem, dobro premišljenem načrtu in izvedba preračunjena na poseben, izreden estetski učinek. Vse te umetne zasnove pa bistvenega značaja, to je iz geografskih pogojev naravno izraslega mesta nikoli niso izpremenile. Kajti Ljubljana je tako vkoreninjena v svoji prirodni osnovi in v svoji rasti tako tesno združena z obliko krajine, da so klonile pred to tako močno združitvijo celo dobe, ki so gradile mesta ravno po nasprotnih principih. Tako ni notranje preosnoval mesta niti barok, ki se je sicer zelo razbohotil pri nas in ki je vsaj na zunaj Ljubljano docela po svoje prikrojil.

Končna slika Ljubljane je torej: srednjeveško zasnovano mesto z baročnim zunanjim licem.

Tudi zadnji in prehodni odtenki baročne dobe mesta do potresa niso bistveno izpremenili. V nekem pogledu pa je v 19. stoletju vendar čutiti izpremembo. Dočim je Ljubljana dotlej v razvoju stopala nekako vzporedno z drugimi mesti ali pa vsaj ne daleč za njimi, je odslej znatno zaostala in ni mogla zaznamovati posebnega napredka. Ta zastoj so povzročile gospodarske neprilike. Mesto ni bilo več tako bogato kot nekdanj v baročni dobi, temveč je gospodarsko pešalo. Trgovina in zlasti obrt nista posebno dobro uspevali. Kjer pa počivata ti, tam tudi ni denarja, tam ni dela in ne napredka. Tako je tudi stavbarstvo znatno nazadovalo. Imeli smo sicer zmožne ljudi, a ti so sloveli drugje, domovina jih ni mogla zaposliti in jim dati kruha. Ljubljana je postala revno provincialno mesto in se je kot taka tudi vedno bolj zemanjajala. Drugje pa so si v tem času že znatno uredili svoja mesta. Napredek sicer ni bil viden toliko na zunaj kakor v tem, da so se mesta notranje dograjevala in izpopolnjevala. Splošno je opazati močno gibanje za zdravstveno in higiensko izboljšanje selišč. Ljubljana pa je do potresa storila na tem polju le malo. Zadnja leta pred potresom je sicer kazalo na boljše: Ljubljana si je že zgradila svoj vodovod in je imela v načrtu še druge naprave; gradila je n. pr. tudi že deželno bolnišnico. Ta dela pa so šla le počasi od rok in ker so posebno zaradi dolgoletne zanemarjenosti potrebe naraščale od dne do dne, Ljubljana vseh teh zahtev niti sproti ni mogla zmagovati, kaj še, da bi lahko zamujeno popravila.

V najzanemarjenejšem stanju je bila kanalizacija. V gostem naselju mesta so obstojale med posameznimi hišami tako imenovane komunske uličice. V resnici so bili to le odprti jarki, v katere so se iztekala stranišča in razni odvajalni kanali ter se je kopičila vsa druga nesnaga. Tedaj so imeli skoro brez izjeme še lesene straniščne cevi, ki so često kar prosto visele v te komunske ulice. Slabi, zidani kanali so vezali komunske ulice s cestnim kanalom, ki je nesnago odvajal v Ljubljano. Ponekod so imeli greznice ali pa sodčke za fekalije. Površno in zanikrno izpraznjevanje teh posod je napolnjevalo Ljubljano vsako noč z neznosnim smradom. Smeti in kuhinjskih odpadkov seveda tedaj tudi še niso odvažali iz hiš, temveč so jih metali v stranišča, na dvorišča in v številne komunske uličice. Ponekod pa

so metali smeti in odpadke kar naravnost v Ljubljano. V komunskih ulicah zastajajoče in z gnilobnimi tvarinami nasičene tekočine so okuževale ozračje in so močile ter razjedale zidovje.

V predmestjih je bilo drugače. Tam sploh ni bilo kanalizacije, temveč so imeli le greznice, ki pa so največkrat puščale in niso bile niti pokrite. Prebivalstvo predmestij se je pretežno bavilo še s poljedelstvom in živinorejo, zato se je s tem v zvezi pojavljalo tu še polno drugih zdravstvenih nedostatkov, ki sicer nastopajo tudi na deželi, pa tam zaradi redkosti naselij in oddaljenosti posameznih poslopij niso tako škodljivi.

Tudi razsvetljava mesta je bila jako nepopolna; plinova razsvetljava je bila omejena le na srednje mesto in na glavne ulice, v predmestjih pa so brlele po ulicah redke petrolejke. Ulice in ceste so le malokdaj temeljito snažili in iznova posipali; poleti so škropili ulice in ceste le v sredini mesta, nikdar pa ne v predmestjih. Hiše v predmestjih niso imele žlebov proti javnim ulicam in cestam, ampak je deževnica in snežnica svobodno tekla s streh.

Zdravstveni in higienski nedostatki so bili torej neznosni in z današnjimi razmerami sodeč nepojmljivi. Sicer tudi drugod svoj čas najbrže ni bilo mnogo bolje, a v tem času, torej neposredno pred ljubljanskim potresom so bila druga mesta že davno preko takih razmer. Živahno so že razpravljali o regulaciji svojih mest in gradili po novih smernicah. Urejali so ceste in izboljšavali cestišča, da so zadostili naraščajočemu prometu, napravljali so kanalizacijo, nameščali nasade in javne vrtove. Razširjali so mesta na okolico ter s tem razbremenjevali že itak prenatrpana središča, ki jih razen tega tudi največkrat ni bilo mogoče prikrojiti novim zahtevam: skratka — povsod živahno delovanje in urejanje selišč po novodobnih načelih.

Prva doba, to je doba brezobzirnega rušenja in neupoštevanja starih vrednot in lepote je že minula. Sledilo je splošno iztreznjenje. Mesta, ki bi bila tako zaverovana v izboljševanje in urejanje po vseh novodobnih načelih, z upoštevanjem in nameščanjem vseh novih pridobitev, da bi pri tem pozabila na stare lepote, so postajala že redka. Poživlja, organizira in



Špitalska — sedaj Stritarjeva — ulica I. 1895.

uzakonjuje se gibanje za varstvo spomenikov. Zmaguje načelo: ohraniti in ne obnavljati. V graditvi mest stopa v ospredje vprašanje, kako ohraniti dragocene stare vrednote, pa vendar upoštevati tudi nove zahteve, pridobitve in načela: vprašanje, po eni strani dovolj težko, pa zato tem bolj hvaležno, po drugi strani. V nasprotju sta slikovitost starih mest in praktične potrebe novega časa. Gotovo je, da so gospodarski, prometni in zdravstveni oziri često onemogočili ohraniti umetnostne vrednote starih mest, vendar nam nekateri primeri kažejo, da se da z razumevanjem, z ljubeznijo do lastne grude in z dobro voljo doseči lepe uspehe. Le premnogokrat se je namreč za gesli »prometni, zdravstveni, higienski in drugi oziri« skrivala iz oboževanja tujih ter iz nepoznanja in nerazumevanja domačih vrednot izvirajoča želja po odstranitvi vsega starega. Nasprotno pa imamo tudi vsega priznanja in posnemanja vredne primere, ko mestni očetje v ponosu do svojih tradicij, v ljubezni do svoje grude ter v spoštovanju do del svojih prednikov skleneno brezpogojno ohraniti zunanje lice svojih starih mest in si dozidavajo nova poleg obstoječih. V kolikor je bila potrebna asanacija starih mest, se je ta dala izvesti, ne da bi pri tem količkaj trpelo njih zunanje lice; tolikokrat citirani promet pa so usmerili v nova naselja.

Kot že rečeno, je Ljubljana vsemu temu gibanju prisluškovala le bolj iz ozadja. Pazneje se s to stvarjo ni pečal nihče, kajti ogromni stroški po eni strani in tehtni ugovori zoper uničevanje zanimive in deloma lepe stare arhitekture po drugi strani so že vnaprej onemogočali vsakršno možnost po temeljiti preureditvi. Tako je kazalo, da bo Ljubljana le pogodila najbolje: Uboštvo in konservativnost Ljubljčanov bi pripomogla, da bi mesto ohranilo svoje zunanje lice, z izboljševanjem doslej nevzdržnih higienskih in zdravstvenih razmer pa je Ljubljana itak že pričela (vodovod, nova dež. bolnišnica) in je kazalo, da bo to delo tudi skrbno nadaljevala.

Preden preidem na opisovanje popotresnih dogodkov, naj navedem še, kolikšen obseg je zavzemala

Ljubljana neposredno pred potresom in v koliki meri je bila bolj ali manj kompaktno zazidana.

Ljubljana po obsegu svojega zemljišča danes ni mnogo večja kakor je bila pred potresom. Izza dobe francoske okupacije se je pridružil Ljubljani do pred potresa in sicer l. 1892. le Podturen, to je okoliš Tivolskega in Cekinovega gradu. Po potresu se priključi Ljubljani l. 1896. Vodmat, l. 1914. Spodnja Šiška in l. 1929. nekaj sveta pri Sv. Križu in na Brinju ob Dunajski cesti. Precej razlike med pred- in popotresno Ljubljano pa je, kar se tiče naselja mesta samega. Jedro naselja tvori stari del mesta, to je tisti del, ki je bil še do konca 18. stoletja obzidan. Obzidje je teklo od grajskih utrd (šanc) do konca Florijanske ulice, nato po Vožarskem potu do Ljubljance in ob tej do šentjakobskega mostu, od tu ob Zoisovem grabnu, Emonski cesti, Vegovi ulici, Kongresnem trgu zopet do Ljubljance in ob njenem levem bregu nazaj do Čevljarskega mostu, nato pa ob desnem bregu Ljubljance do Mesarskega mostu in ob Krekovem trgu do grajskega poslopja ter po grebenu grajskega hriba nazaj do utrdbe na okopih. Ta del mesta je bil razen grajskega hriba in okoliša ob Vožarskem potu že pred potresom popolnoma strnjeno zazidan. Temu jedru mesta so priključena predmestja in sicer Karlovško, Trnovsko, Krakovsko, Gradiško, Kapucinsko, Št. Petrsko in Poljansko predmestje. Ta predmestja so se šele v teku 19. stol. gosteje pozidala in se združila z mestnimi osrednjimi deli v celoto. Razen v trnovskem in krakovskem predmestju, ki sta kot stari čolnarski in ribiški koloniji še do danes ohranili svoj prvotni značaj, so tvorile v predpotresni Ljubljani jedro naselij v predmestjih stare ceste, ki so vodile v mesto. Ob teh cestah so bila predmestja gosteje in najdalje ven iz mesta poseljena, drugod pa so bila polja in vrtovi, ki so segali ponekod prav daleč proti sredi mesta. Karlovška cesta je bila gosteje poseljena nekako do polovice svoje dolžine. Malo naselje ob njenem spodnjem koncu, ki se je spajalo s Kurjo vasjo onstran Gruberjevega prekopa, je tvorilo že oddaljenejši okoliš zase. Redkeje naseljen je bil tudi Vožarski pot in deloma Zvonarska ulica. Na ostalem delu tega ozemlja med Karlovško cesto, Gruberjevim prekopom in Ljubljano, to je na tako imenovanih Prulah pa je bil še travnik s cesto ob Gruberjevem kanalu in stezama ob Ljubljani ter od Karlovškega mostu povprek do nekdanjega Marijinega kopališča. Jedro trnovskega predmestja so tvorile Cerkvena, Trnovska in Karunova ulica. V Koleziji, na Gmajni in ob Trnovskem pristanu pa so bila le redka naselja. Krakovo je bilo v splošnem tako, kakršno je še danes, razen na Mirju, ki spada tudi v to predmestje in kjer je bilo takrat še polje in travniki. V Gradiškem predmestju je bil gosteje poseljen okoliš med Kongresnim trgom, Vegovo ulico, Rimsko cesto in Gradiščem, nadalje Gradišče samo in Rimsko cesta skoro do Tržaške ceste. V tem delu je stara tudi Igriška ulica, ki pa je bila le redko poseljena. Igrišča, ki je bilo na trgu pred današnjim dramskim gledališčem, v času neposredno pred potresom ni bilo več. Posamezne hiše so bile še ob Tržaški cesti, kjer je tudi



Vhod v Špitalsko ulico z Glavnega trga; na desni Peršetova hiša l. 1890., katero so po potresu podrli



Vhod na Sv. Petra cesto z Marijinega trga (Vilharjeva — sedaj Urbančeva hiša)

že stala tobačna tovarna. Kapucinsko predmestje, ki sega na jugu do nunskega vrta in Kongresnega trga, na vzhodu pa ga meji Ljubljana, Miklošičeva in Dunajska cesta, je bilo najgosteje poseljeno okrog Kongresnega trga in Zvezde, ob Wolfovi (včasih Gledališki), Prešernovi (včasih Slonovi) in Šelenburgovi ulici, ob Dunajski cesti na desni do Ajdovščine, na levi pa nekaj dalje, deloma ob Knafljevi, Beethovnovi ulici in Aleksandrovi cesti (včasih Franc Jožefovi cesti) in ob Celovski cesti do železniške proge. Miklošičeve ceste takrat še ni bilo in so bili za hišami v Frančiškanski ulici sami vrtovi vse tja do Dolge (danes Dalmatinove) ulice na eni in do Kolodvorske ulice in Sv. Petra ceste na drugi strani. V Sv. Petra predmestju je bila gosto poseljena Sv. Petra cesta nekako do Polakove tovarne, naprej pa bolj redko; nadalje je bilo mnogo hiš tudi ob Prečni ulici in v spodnjem koncu Kolodvorske ulice. Gosteje naselje je bilo tudi v Kravji dolini, a le do današnjega Tabora. Le deloma pa so bile poseljene Resljeva cesta in nekatere druge ulice v tem okolišču. Na mestu sedanje sodne palače in Kralja Petra trga in v vsem

tistem okolišču je bilo še obširno polje. Ob severnem koncu tega polja je bila predilnica in ob njej veliki travniki. Tudi v ostalem delu št. Peterskega predmestja je bilo veliko polja in travnikov. V Poljanskem predmestju so bile hiše ob Poljanski cesti do Ambroževega trga še v precej kompaktni, četudi ne strnjeni vrsti. Pa tudi zgornja Poljanska cesta, to je do današnje vojašnice, je bila razmeroma gosto naseljena, čeprav so stale ob tej cesti pretežno le male pritlične hiše, kakor so povečini tudi še danes. Več hiš je bilo tudi ob grajskem hribu v Streliški ulici, toda le do današnjega Ljudskega doma. V ostalem delu so bile Poljane neposeljene, kakor so bile še do nedavnega in kakor so v veliki meri še danes.

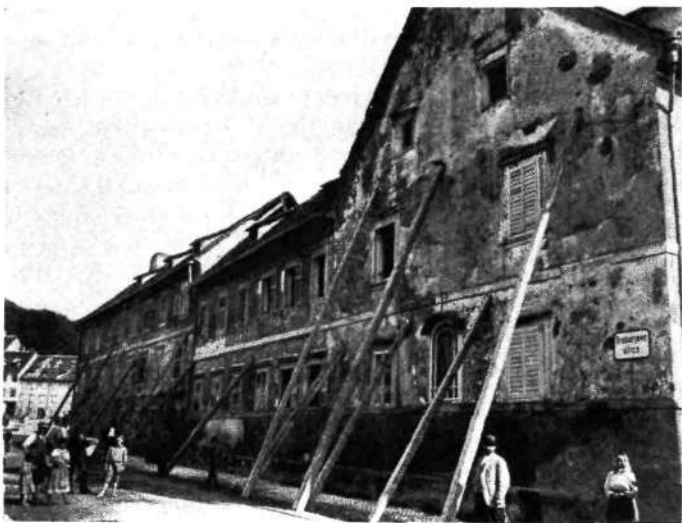
Do tega obsega nekako je torej narasla Ljubljana do pred potresa. Zanima nas vsekakor še, kakšna je bila Ljubljana po svoji zunanosti, po arhitektonski vrednosti posameznih hiš, kakor tudi, kakšna v združitvi s celimi skupinami poslopij. Tako rekonstrukcijo si je seveda težko ustvariti, še težje podati in opisati, vendar nam pomagajo pri tem deloma še do danes ohranjene hiše in cele skupine hiš iz tedanje

dobe, deloma slike, ki so nam od tedaj na razpolago. Ker na slikah, ki so napravljene neposredno po potresu — in teh je največ — motijo številne lesene opore, je res, da si je pri nekaterih pogledih težko ustvariti pravo sliko in dobiti vtis, kakršen se je opazovalcu v resnici nudil.

Staro Ljubljano so označevale predvsem mnoge vijugaste ulice, številni majhni trgi, zvezani s prav ozkimi ulicami in baročna pročelja hiš. V vrsti vijugastih ulic je omeniti predvsem Mestni trg s podaljški — Starim in Stolnim trgom (Pred škofijo) ter z zaključki — Št. Jakobskim in Krekovim trgom. Je to stara cesta, ki se vije ob grajskem hribu in ki se prav na prelomu in nekako v polovici svoje dolžine najbolj razširi ter dobi poudarek v Mestni hiši in v prekrasnem Robbovem vodnjaku. V smeri proti temu baročnemu vodnjaku se je stekala na Mestni trg gotovo najlepša in najzanimivejša ulica Stare Ljubljane — Špitalska ulica. Le-ta je bila ozka in se je na svoji kratki poti od Frančiškanskega mostu do Mestnega trga kačasto vila ter se končno usmerila s svojo osjo proti vodnjaku. Za tedanje dobo razmeroma visoke hiše, ki so delale ulico še ožjo, kot pa je v resnici bila, so umetniku-kiparju nujno narekovale sloko obliko vodnjaka. Zdi se, da ulica s svojo vijugasto obliko mika in vabi v svojo sredo, da končno odkrije svoj najdragocenejši zaklad, spomenik iz belega marmorja, ki se v svoji belini odraža od patiniranih baročnih pročelij v ozadju kakor deviška prikazen. Zavidam vse one, ki so bili deležni edinstvenega pogleda.

Na Mestni trg se steka še par drugih prav nalaho ukrivljenih ulic. Vse ulice pa so ozke, tako da jih skoro ni opaziti in se zdi, da je vrsta hiš, ki omejuje trg, popolnoma strnjena. Človeku, ki stopa po njem, se odpirajo vedno novi pogledi in razkazujejo nova pročelja hiš; pogled pred njim se odpira, za njim se vrsti hiš strnjujeta in tako ima človek vedno občutek, da je v zaključenem prostoru, torej na trgu.

Posebno pestrost je dajalo Mestnemu trgu tržišče s številnimi stojnicami okoli magistrata ter z živahnim vrvenjem prodajalcev in kupcev.



Trubarjeva ulica — vse hiše so podrli

Od drugih vijugastih ulic omenjam Sv. Petra cesto, Kolodvorsko ulico in Florijansko ulico, ki je v svojem zgornjem koncu, to je nasproti sedanje dekliške šole, zanimiva zaradi stopničasto potekajoče stavbne črte.

Posebnost Ljubljane so bili tudi številni večji in manjši trgi, ki so imeli največkrat nepravilno obliko in ki so nastali bodisi slučajno na križišču cest ali po gotovi grupaciji hiš, bodisi da so bili zgrajeni po preudarjenem načrtu. Po večini so te trge in tržišča spajale prav ozke ulice. Predvsem omenjam vrsto trgov od Poljan do Sv. Jakoba, to so Krekov (tržišče), Šolski, Stolni, Mestni, Stari in Sv. Jakoba trg in trge na levi strani Ljubljane kot Križevniški, Novi, Dvorski, Kongresni in Marijin trg. Novi trg ali Turjaški trg, kot se je pozneje imenoval, je bil napram Ljubljani zaprt z vrsto hiš in ga je vezala z Bregom le ozka ulica. Poleg omenjenih je bilo še nešteto manjših trgov, kot je bil n. pr. Ribji trg v celini niš med Mestnim trgom in Ljubljano ali pa trg pri cerkvi Sv. Florjana, ki so ga svojčas imenovali Zgornji trg v nasprotju s Spodnjim trgom pri Stiškem dvorcu in še polno drugih trgov, ki morda niti niso imeli svojih imen in ki so kot nekaka izogibalšča tvorili prijetno izpremembo v zaporednosti ozkih ulic.

Kar se tiče stavb, so bile te pretežno baročne, naletijo pa tudi že na klasicizem in romantiko. Poleg zgodnjega in visokega baroka je bil pri nas prav močno zastopan pozni oziroma klasicistični barok in to zlasti v obliki Louis XVI. sloga. Tudi empire ni šel mimo nas brez sledu. Pozneje, ko zmaguje v arhitekturi klasicizem, se pri nas do pred potresa ni več toliko gradilo in imamo iz te dobe le poedine stavbe. Hišna pročelja vobče niso bila bahava, temveč skromna, zato pa tem intimnejša in finejša v podrobnostih in proporcijah.

Po načinu združitve posameznih poslopij v skupine opazamo v Ljubljani tri različne tipe. Najobičajnejši je bil strnjeni zazidalni način. Posamezne hiše so združene v strnjeno ulično vrsto. Po dve sosedni hiši sta imeli često skupen mejni zid. Po drugem zazidalnem načinu stoje posamezne hiše popolnoma samostojno ter jih ločijo med seboj prav ozke, tako zvane komunske ulice. Te komunske ulice so bile ob cesti v višini pritličja navadno zazidane. Po tem načinu zazidane ceste so učinkovale dvojno, in sicer je bil dosežen strnjen zaključek prostora, ker komunske ulice zaradi svoje ožine niti niso prišle do izraza, razen tega pa so posamezne hiše sila plastično učinkovale. Posamezna poslopja v taki ulici so bila kakor kristali v strnjenem združku. Prvi način, ki poednemu členu ne pusti do izraza, temveč ga oklepa v skupni učinek, je še srednjeveški, drugi način pa, ki poudarja poedine člene in streži po razgibani plastičnosti, je baročen. Opazamo pa v stari Ljubljani še tretji zazidalni tip. Pri tem postanejo razdalje med posameznimi poslopji večje, tako da meje na ulico tudi vrtovi in dvorišča, ki pa so proti ulici omejena z visokimi zidovi, v katere so navadno nameščena uvozna vrata. Ulice so potemtakem strnjene le v pritličju, posamezna poslopja pa uživajo vse do-



Frančiškanska ulica — sedaj Miklošičeva cesta

brine odprtega zazidalnega načina. To je, deležna so v večji meri svetlobe in zraka. Na periferiji mesta nalletimo še na druge, ponajveč vaške zazidalne tipe.

To je slika Ljubljane, kakršna je bila pred potresom. Malo provincialno mesto, slabo uspevajoče, zato zaenkrat deloma zanemarjeno, sicer pa starodavno mesto s številnimi nemimi pričami boljših dni in slavne preteklosti, po tlorisni obliki nadvse zanimivo, po zunanjem licu slikovito in v estetskem oziru stilno jasno ter enotno.

V te razmere pa poseže potresna katastrofa. Bilo je to v noči med velikonočno nedeljo in ponedeljkom, med 14. in 15. aprilom leta 1895. Ko je bil premagan prvi strah in so bila izvršena najnujnejša zaščitna dela, so pričeli resno misliti na preureditev mesta.

Najprej so odredili komisijonalne ogleda po potresu prizadetih poslopij. Sprva so poslovale štiri ogledovalne komisije, ki so ugotavljale škodo, dežirale stranke iz poškodovanih hiš ter določale poprave oziroma odredjele podiranje. Pozneje, ko so bili na posredovanje deželne vlade pritegnjeni k temu delu še

državni inženjerji in tehniki, je bilo na poslu šestero državnih komisij. V koliki meri so bila posamezna poslopja poškodovana, je danes težko reči, vsekakor pa moremo deloma sklepati iz gotovih dejstev. V splošnem se zdi, da se je glede poškodb nekoliko pretiravalo. To pa je tudi popolnoma razumljivo. Prva resnejša poročila potresa niti ne opisujejo še tako hudo, pozneje pa seveda, ko postaja mesto deležno splošnega pomilovanja in vsestranskega zanimanja, ko so jele prihajati prve podpore in je šlo za to, da se izposluje čimveč državne podpore in drugih ugodnosti, postajajo lesene opore vedno številnejše, potres sam pa v poročilih vedno katastrofalnejši. Dejstvo je, da neposredno od potresa ni bila podrt nobena hiša. Ponajveč so bili zrušeni dimniki, ki so, podirajoč se, potrli tudi mnogo strešne opeke in utrli ostrešja, pogosto je odpadel omet, včasih napušči, zaradi posedanja in premikanja tal pa so se pojavile tudi marsikje razpoke v zidu in obokih. Poročila trdijo, da so bile hiše v onih delih mesta, kjer tvori podlago živa skala, manj poškodovane.

(Konec prihodnjič.)



Stara gimnazija s fronto na Vodnikov trg I. 1895.



Gosposka ulica s Knežjim dvorcem

LJUBLJANA PRED POTRESOM IN PO POTRESU

ING. ARH. GUSTAV OGRIN

(Konec)

V prvem strahu so ljudje svoje hiše zapustili, pozneje pa so jih podprli znotraj in zunaj s številnimi oporami in to zlasti zaradi silno se razširjajočih vesti, da bo še več potresnih sunkov. Ker pa so zidovje po mnogih ulicah podprli križem s tramovi, je bil promet močno oviran. Nekatere ulice so zaprli tudi za pešce. Zelo verjetno je, da so hiše podpirali predvsem zato, da bi lažje vzdržale morebitne poznejše potresne sunke. Res je sicer, da so se pojavljali lahni potresni sunki še par mesecev pozneje, vendar so ljudstvo bolj ko pa ti tresljaji sami plašile neutemeljene govorice, da pravi potres šele pride ter da so bili to le predhodni sunki. Da so ljudje večkrat po nepotrebnem podpirali hiše, dokazuje n. pr. odlok deželnega predsedstva, ki pravi, da je nepotrebne podpore, ki samo ovirajo promet, odstraniti. Radi preštevilnih podpor in zaprtja nekaterih ulic je prišlo pozneje tudi do mnogih pritožb. Tako so se n. pr. pritožili trgovci in obrtniki Židovske ulice, o kateri pravijo poročila, da je ena najnevarnejše poškodovanih ulic. Pritožitelji pa zahtevajo, da se ulica odpre, češ, da itak nima nikakih resnejših poškodb, ki bi lahko zahtevale zaporo ulice. Enako pritožbo so vložili tudi gostilničarji s Sv. Petra ceste, ki je tudi veljala za zelo poškodovano.

Pa tudi proti odlokom ocenjevalnih komisij, da je treba gotove hiše podreti, so bile poslano na deželno predsedstvo in na sodišča številne pritožbe, češ, da hiše niso v takem stanju, da bi jih bilo podreti. To znači, da so te komisije ocenjevale prizadeto škodo preje višje nego nižje. V dvomih pa se je komisija

raje odločila za demoliranje kot pa, da bi si naprtila na glavo odgovornost za morebitno poznejšo nesrečo. Ker pa pravijo domača poročila, da so komisije ocenile škodo dva- do trikrat prenizko, bi to zopet dokazovalo, da so domača poročila o nesreči in o prizadeti škodi močno pretiravala.

Do konec potresnega leta so od 1373 hiš, kolikor jih je štela Ljubljana ob času potresa, podrli le 49. Med temi pa so bile gotovo tudi take, ki jih niso podrli zgolj iz varnostnih ozirov. Hišni posestniki, ki so podrli in na novo zgradili svoje hiše, so bili namreč deležni večjih ugodnosti in je verjetno, da se je marsikdo tega poslužil ter si je zgradil raje novo hišo, kot pa bi staro popravil. Podiranje starih hiš pa je pospeševala tudi občina sama, ki je nameravala znatno preurediti staro mesto in je bilo v njeno korist, da se podro hiše v ulicah, ki jih nameravajo razširiti, ali pa da se pridobi prostor za eventualne nove ceste, trge in javna poslopja.

Na arhitektonsko vrednost starih poslopij ni nihče mislil, še manj jo zagovarjal. Vse je bilo prežeto z edino mislijo po preureditvi mesta. Občinski svet si je že tedaj ob potresu nadel nalogo, »da dvigne iz razvalin novo, lepšo, z vsemi modernimi napravami preskrbljeno Ljubljano, dostojno središče dežele slovenskega naroda.« Pri tem pa jih ni motilo dejstvo, da so hodili iskat vzore v tujino in da so pri preureditvi le preveč jemali tuje moči, čeprav so imeli svojih dovolj na razpolago. Pozabili so, da bi zaklade naroda bolje čuvali domači ljudje. Zdi se, da je mesto upoštevalo nasvet deželnega predsedstva, naj da delo

tujim stavbnim tvrdkam in naroča napravo načrtov pri tujih tehnikih, češ, da bodo imeli domači ljudje itak še pozneje dovolj dela.

Dne 9. V. 1895 je občinski svetnik Jan Vl. Hrásky v izredni občinski seji predlagal, naj se ustanovi komisija, ki naj sestavi v glavnih potezah program o regulaciji mesta, v prvi vrsti tistih cest in ulic, katerih stavbne črte je treba najprej določiti, za izdelavo načrtov pa naj se najame dva inženjerja. Za to ustanovljena komisija je res napravila program o regulaciji mesta, naprava načrtov pa je bila po dovršeni konkurenci poverjena ravnatelju državne obrtne šole na Dunaju, arhitektu Camillu Sitte-ju. Sitte je bil tedaj, kakor sem že omenil, eden prvih strokovnjakov na polju regulacije mest. Svoje nazore odkriva v knjigi »Der Städtebau«. Zavzema se za moderne rešitve in priznava dobrine, ki jih je v tehničnem oziru prinesla zadnja doba, vendar pogreša v njej estetskih momentov. Priporoča ohranitev lepih starih vrednot, ki vedno bolj zginjajo in se zabrisujejo, vendar pravi nadalje, da »sila kola lomi« in da je treba torej predvsem izvesti vse, kar se je zaradi higienskih, zdravstvenih in drugih važnih razlogov izkazalo za nujno, četudi se pri tem uniči še take vrednote. Zanimivi so ti Sittejevi nazori zlasti za nas, kajti naprošen, kako bi bilo treba regulirati Ljubljano, je menil, naj bi se ji ohranil dosedanji starodavni značaj. Prilike so bile pri nas torej take, da bi se moglo izvesti moderno regulacijo mesta, ne da bi bilo treba uničiti stare lepote. Arhitekt Sitte je nato napravil načrt za regulacijo Ljubljane in ga je osebno predložil najprej stavbnemu odseku, pozneje pa še občinskemu svetu. Načrt pa občinskih mož ni zadovoljil. Priznali so mu sicer veliko umetniško vrednost, vendar so si hoteli urediti mesto po svoje. Enaka usoda je doletela tudi še dva druga načrta, ki sta ju iz lastnega nagiba predložila arhitekt kranjske stavbne družbe Adolf Wolf in naš rojak, arhitekt Maks Fabiani z Dunaja.

Ljubljana bi si lahko kljub usodni nesreči, ki jih je doletela, ohranili vse lepote starega mesta.

Preskočili bi ono v zgodovini regulacije mest tako neslavno dobo XIX. stoletja in si uredili mesto prav tako po modernih principih, a z upoštevanjem estetskih vidikov. Seveda bi bilo treba zato močne roke in razumevanja. Upoštevanje Sittejevega nasveta bi ohranilo mestu še marsikatero lepoto, odvrnilo pa bi od njega vso dolgo kalvarijo počasnega razvoja k popolni ureditvi in ga tudi obvarovalo marsikatero napake, ki se niti ne da več popraviti.

Ker torej občinskih mož nobeden izmed vposlanih treh regulacijskih načrtov ni zadovoljil, je prejel predstojnik mestnega stavbnega urada Jan Duffé naročilo, da napravi na podlagi teh treh načrtov še četrti regulacijski načrt, ki pa naj ustreza njihovim željam. Ko je Dufféjev osnutek stavbni odsek presodil in ga izpopolnil po svojih željah, ga je občinski svet izročil še posebni anketi, v katero so bili poslani razni občinski svetniki, vladni in deželni zastopniki ter strokovnjaki, dalje zastopniki raznih denarnih zavodov in končno še zastopniki stavbnih mojstrov. V smislu sklepov te ankete je Duffé svoj regulacijski načrt znova pregledal in popravil. Ko sta naposled vnesla v načrt svoje želje in zahteve še stavbni odsek in odsek za olepšavo mesta, je občinski svet načrt dne 23. jan. 1896 sprejel in ga je dne 19. avgusta 1897 odobrila tudi deželna vlada.

To je torej vsa odisejada ljubljanskega regulacijskega načrta, ki je v svoji končni obliki še najbolj podoben Fabianijevemu načrtu, četudi je delo Jana Dufféja in Jana Hráškega. Do popolne izvedbe regulacije po tem načrtu pa mesto ni nikdar prišlo. V teku časa so še marsikaj izpremenili in v načrtu popravili. Na morebitne pritožbe uvidevnejših mož pa so se seveda sklicevali na strokovnjaka Sitteja, četudi je ležal njegov načrt zaprašen in pozabljen na polici.

Dosledno nalogi, ki si jo je občina stavila že ob potresu, ustvariti namreč novo in lepšo Ljubljano, se je kmalu začelo v Ljubljani živahno delo. Podpore, brezobrestna posojila ali posojila z minimalnimi



Kresija v Špitalski, sedaj Stritarjevi ulici



Dunajska cesta, cerkev deželne bolnišnice I. 1895., sedaj hiša Kmetске posojilnice



Trnovska župna cerkev

obrestmi, davčne prostosti za nova poslopja in še druga ugodnosti — vse to je delo sila pospešilo. Podirali in na novo gradili so vseppek. Kdor že ni mogel podreti svoje hiše, ker ni bila dovolj porušena, jo je pa vsaj temeljito prenovil. Če ni šlo drugače, so prenavljali vsaj pročelja. Zidalo se je mnogo, a o lepoti novih stavb se ni mnogo razmišljalo. Kakor glive po dežju so se po potresu pojavile razne tuje stavbne tvrdke, za katerih imena vedo le še zaprašeni stavbni akti, katere so nam pa zapustile kup smešnih in neokusnih fasad v slogu netalementiranih posnemalcev. Splošna stavbna manija je povzročila, da je šlo marsikaj starodavnega in okusnega v prah in pepel. Tako je padla edinstvena Špitalska ulica s svojimi ličnimi hišnimi pročelji, padlo je licejsko poslopje, ki je s svojo dolgo fasado v slogu 18. stoletja dajalo Vodnikovemu trgu intimen značaj. Izginil je zgodnje baročni Knežji dvorec in še mnogo, mnogo odličnih stavb, ki pa so bile po potresu še prav dobro ohranjene in so jih podrli čisto, ker so bile le-temu ali onemu napoti. Prostor, kjer je stal Knežji dvorec, je ostal še do danes nezazidan, niti ni bil uporabljen za park ali kaj drugega in vendar se je nekomu tako mudilo podreti starodavno in krasno palačo. Nerazumovanje domačinov in tujcev, kakor tudi zasebne koristi so tako izropale mesto marsikatero nenadomestljive dragocenosti.

Razen hiš, ki jih je napravil prof. Fabiani (in te so bile najboljše), so delali načrte za večje stavbe in prezidave večinoma tujci. Tako je n. pr. napravil načrt za novo Kresijo in Filipov dvorec prof. Theyer iz Gradca. Ne glede na slabšo arhitekturo pročelij ti dve poslopji že s svojimi merami docela skvarita pogled na ta del mesta z masivom Grada v ozadju.

Precej je delal pri nas arhitekt Jeblinger iz Linza. Ta je med drugim preuredil tudi šentjakobsko in trnovsko cerkev.

Nekatere stavbe so bile napravljene po vzoru podobnih stavb v tujini. Tako n. pr. je napravljena ljudska kopel po vzoru kopeli v Lipskem, jubilejna ubožnica po vzoru ubožnice v Elberfeldu. Primeri za kolodvor so iskali v Halleju in v Düsseldorfu. Končno je napravil načrte za kolodvor g. Blumenthal iz Nemčije. Nameravali so namreč zgraditi velik centralni kolodvor, pa niso dobili dovoljenja.

Živahna stavbna delavnost, ki je bila posledica potresne katastrofe, pa je tudi mnogo pripomogla k razvoju stavbnih obrtov in se je predvsem izdatno razširil njih obseg. A znaten napredek je bil dosežen tudi na tehničnem polju.

Kar se tiče sprememb v notranjem licu mesta, je naglašati v prvi vrsti razne higienske in asanacijske naprave ter uvedbe, kakršne so: nova kanalizacija, uredba stranišč z izplakovanjem z vodo in pnevmatično izpraznjevanje greznic, odprava komunskih uličic, premestitev smetišč iz notranjega mesta v mestni log, varnostne in zdravstvene odredbe po delavnicah in obratovalnicah, zgradba potrebne ljudske kopeli in mestne elektrarne. Zunanje lice mesta pa se je zaradi tega pravkar navedenega in pa zaradi živahne stavbne delavnosti sploh močno izpremenilo.

Važna je bila inkorporacija Vodmata (6. novembra 1896), omeniti je opustitev kaznilnice na Gradu, nakup ljubljanskega gradu od mestne občine (1905) in delno zaokrožitev tega posestva (1906) ter temeljito ureditev potov in nasadov na Gradu, združeno s pogozdovanjem arondiranega sveta. Prišla je tedaj tudi zgradba električne cestne železnice, mesto pa se



Vhod v Poljansko cesto (Peglezen)



Delniška tiskarna, d. d. v Ljubljani

je okrasilo z raznimi parki. Omeniti je še odpravo starih javnih vodnjakov in ureditev mestnih skladišč v jami poleg prisilne delavnice.

Ob obstoječih cestah in ulicah se je zgradilo največ hiš v Stritarjevi ulici (bivši Špitalski ulici), kjer so, razen ene, vse hiše na novo zgrajene, dalje na Sv. Petra cesti, v Gosposki ulici, na Rimski cesti (Gorupove hiše), na Starem trgu in Sv. Jakoba trgu ter Sv. Jakoba nabrežju. Ob novo nastalih cestah in ulicah je zlasti omeniti skupine modernih trinadstropnih hiš na Slovenskem trgu, ob Sodni, Cigaletovi, Dalmatinski ulici ter Dunajski cesti, dalje ob vsej Miklošičevi cesti in ob podaljšani Sodni ulici deloma dvanadstropnih, deloma pa tudi trinadstropnih hiš. Na bivšem Del-Cotovem posestvu ob Poljanski cesti, in sicer ob novo nastali Strossmayerjevi, Ciril - Metodovi in Stare pravde ulici ter ob Elizabetni cesti je tudi vzrasla skupina enonadstropnih in dvanadstropnih vil z vrtovi. Prav tako je na bivšem škofijskem posestvu v šentpetrskem predmestju ob novi Ilirski, Vrhovčevi in podaljšani Škofji ulici ob Ahacljevi cesti ter v Prisojni ulici nastalo večje število enonadstropnih vil in hiš z lepimi vrtovi. Tudi število enonadstropnih delavskih hiš ob Hranilnični cesti se je precej pomnožilo. Izmed pritličnih hiš je omeniti zlasti delavske hiše ob novo nastali Kopališki in Zeljarski ter v Mali čolnarski ulici, dalje več zasebnih hiš v Hrdeckega vasi.

V nekem oziru je torej popotresna Ljubljana vsekakor napredovala. Po silni katastrofi, ki je zadela Ljubljano, se je razvilo živahno stavbno delovanje. Na mestu razrušenih starih hiš pa zaradi regulacije često ni bilo mogoče postaviti novih, zato so jeli ljudje postavljati nove hiše v nekdanja predmestja, kjer so bile ulice širše, kjer se je mogla stavba prosteje razviti, kjer je imela dovolj zraka in svetlobe. In tako se je z lahkoto doseglo to, kar smatram za najvažnejšo točko stanovanjske higijene — decentralizacija stanovanjskega in razprostranjenost mesta. Kjer so se



Župna cerkev sv. Petra

pred potresom razprostirala polja in njive, so nastali novi in zdravi mestni deli.

Kot poseben napredek moramo navajati, da so tudi delavski sloji uvideli udobnosti lastnih, na prostem ležečih hišic. Prej so ti sloji večinoma stanovali v zanikarnih, temotnih in vlažnih stanovanjih, v starih hišah sredi mesta ali po predmestjih. Od kar pa je moderna socialna delavnost tudi ubožnejšim slojem olajšala graditev lastnih stanovanj, razvila se je na tem polju živahna delavnost. Nastale so cele kolonije majhnih, a zdravih delavskih hišic, tako v Koleziji, v Zeleni jami, pa tudi zunaj mestnega okoliša v Rožni dolini in drugod.

Če končno še enkrat pregledamo delo, ki je bilo napravljeno po potresu za preureditev mesta, vidimo, da se je sicer napravilo mnogo dobrega in koristnega za zdravstveno in higiensko povzdigo mesta ter da so se v splošnem s pridom uporabile vse tehnične pridobitve novega časa, da pa se je, žal, tudi mnogo zagrešilo, ko se je popolnoma prezrlo estetske vidike, pa bodisi pri graditvi novega dela mesta, kakor tudi, kar se tiče ohranitve starega. Mnogo se je zagrešilo in mnogo zamudilo v teku dvajsetih let neumornega dela za »novo in lepšo« Ljubljano, ki pa ga končno zastavi vojna vihra.

Po nadaljnjih dvajsetih letih se zdi, da je obzorje jasnejše ... in že se nam kažejo obrisi stare, a novourejene Plečnikove Ljubljane.



Mesarski most na sv. Petra cesti, Urbanova hiša 1860, sedaj Resljeva cesta