

Vzrokov za to je več. Niso bili vajeni dela s stroji. Ob ustanovitvi so bili čevljarji nekaj časa na preizkušnji. V tem obdobju so se seznanili z delovanjem strojev in se učili ročnega dela na papirnatih izrezkih. Že takrat so se opazile težave pri delavcih. Prejšnji mojstri in pomočniki so se prej naučili dela, kot pa na primer delavci, ki se prej niso ukvarjali s čevljarstvom. Takih pa je bilo mnogo. Toda po preizkušnji se je stvar spremenila in sedaj vidimo, da so tisti delavci, ki se prej niso ukvarjali z obrtjo, boljši, medtem ko so stari čevljarji mojstri in pomočniki nekoliko razočarali. To je znamenje, da se je sistematično začetniško učenje bolj obneslo kot stari način dela, ki se ne more tako hitro spremeniti. Skratka hiter skok iz majhnih delavnic v tovarniške prostore se pozna pri kvaliteti proizvodov oziroma izdelkov.

Vsak delavec je ob vstopu v tovarno moral opraviti neke vrste preizkušnjo, pokazati je

moral ročno spretnost (oblikovati žice v razne predmete in razne oblike) ter pokazati psihološko sposobnost.

S pomočjo tovarne »Planike« se je Turnišče dvignilo na gospodarskem, kulturnem in na drugih področjih. Vas je dobila nove zdravstvene prostore. Zelo se je dvignila delavnost mladine, zaposlene v tovarni.

OPOMBE

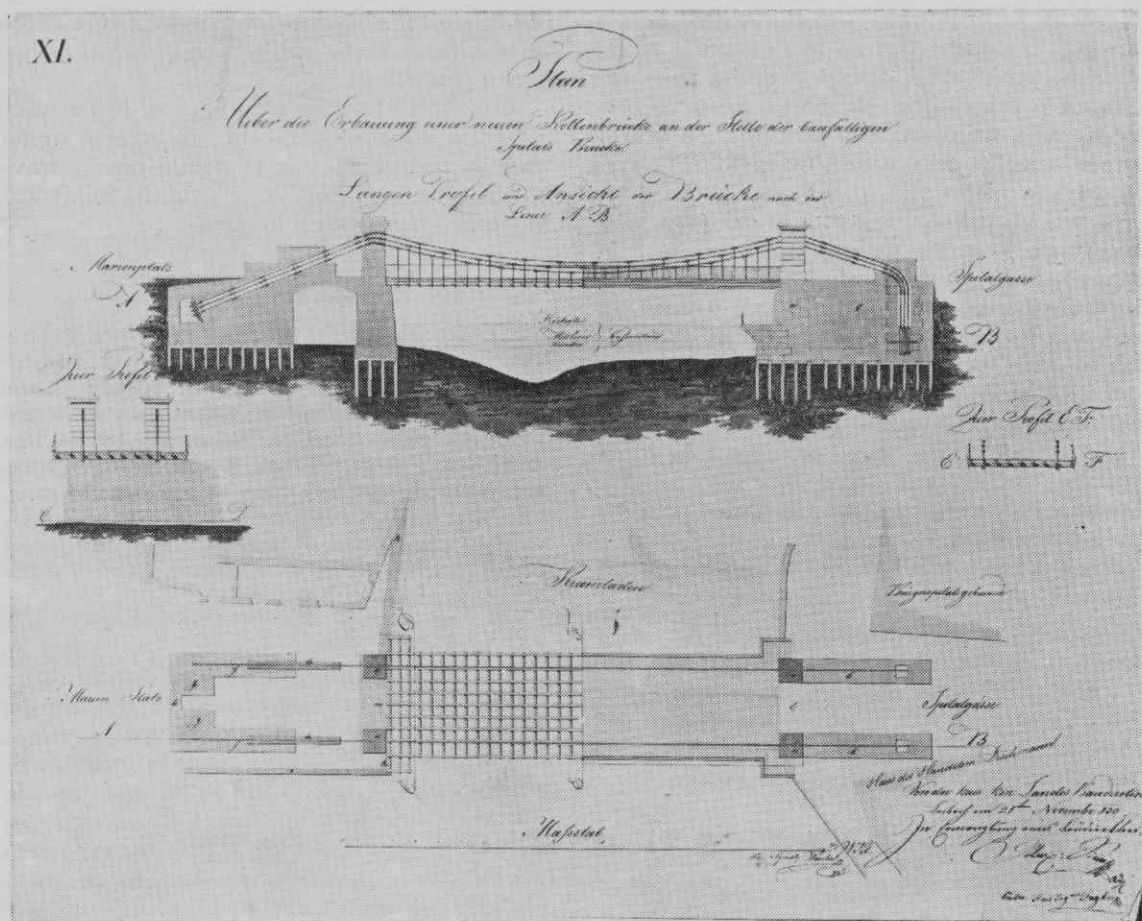
1. Cehovska knjiga, Turnišče 1770. — 2. Cehovska pravila, potrjena in podpisana od cesarice Marije Terezije leta 1770. — 3. Prisega članov ceha je napisana v prekmurskem narečju. Hrani jo tajnik ceha Turnišče. Napisana je bila leta 1856. — 4. Prisega cehmeštra je napisana v prekmurskem narečju leta 1860. — 5. Zapisniki ceha, Turnišče. — 6. S cehovskimi svetilniki spremljajo člani ceha svojega umrlega člana na njegovi zadnji poti še danes. — 7. Stefan Nemec, ustna in pismena izjava, Turnišče.

LJUBLJANSKI MOSTOVI V DRUGI POLOVICI 19. IN V ZAČETKU 20. STOLETJA

DAMJAN PRELOVŠEK

»Slovenec je po naravi velik racionalist — ljubi znanost, manj pa umetnost. Ima veliko dobrega okusa, razume in ceni zlasti visoko umetnost, toda je ne potrebuje«, je potožil arhitekt Jože Plečnik prijatelju Alfredu Castellizu.¹ Zgodovina ljubljanskega stavbeništva v preteklem stoletju povsem potrjuje umetnikove besede, ki zadenejo glavico žeblja še posebej pri taki arhitekturni nalogi, kot je zidava mostov glavnega mesta Kranjske. Mostovi spadajo v inženirsko stroko, hkrati pa zahtevajo tudi določen posluš za monumentalno oblikovanje in so zato tudi povezani z delom arhitekta. Okus naročnika lahko dobro spoznamo po tem, v kakšni meri zadovolji omenjenima zahtevama, oziroma kako potroši zanje namenjeni denar, ki so ga varčni mestni očetje pri gradnjah vedno zelo skopo odmerjali. To zadnje pa je imelo tudi svojo pozitivno plat: Ljubljana je tako dobila dvoje tehnično izredno naprednih rešitev, ker se ni odločila za dražjo in preizkušeno zidavo iz kamna. Bivši Čevljarji most je povečal slavo Auerspergove livarne v Dvoru pri Žužemberku, Zmajski most pa je pri nas prvi široko odprl vrata železobetonu.

Ljubljancani so svoje sedanje mostove postavili v devetnajstem in v začetku dvajsetega stoletja. Kako pa so že do srede preteklega stoletja zamenjali lesene brvi čez Ljubljano, je v Kroniki opisal dr. Valenčič,² mi pa se ustavimo pri osrednji povezavi obeh mestnih bregov, pri Čevljarškem in pri Špitalskem mostu, katerih lesene opornike je močno poškodovalo nihanje reke zaradi osuševalnih del na Ljubljanskem barju v dvajsetih letih. Nekaj časa so nameravali namesto obeh mostov postaviti le enega, ki bi stal v sredi in bi povezoval tedanji Kongresni trg z Ribjo ulico. Lastniki hiš, ki so jih nameravali podreti, so s preveliko odškodninsko zahtevo onemogočili nameravano podjetje in obnova obeh mostov je ostala še vedno najcenejša rešitev.³ Iz leta 1830 se nam je ohranilo več različnih projektov inženirjev deželne stavbne direkcije,⁴ ki pričajo o dokajšnji tehnični razgledanosti njihovih avtorjev. Predlogov je bilo veliko, od preproste brvi, lesenega mostu, klasične kamnite konstrukcije z enim ali več oporniki pa do visečega verižnega mostu, kot ga je zasnoval ljubljanski okrajni inženir Simon Foyker. Verjetno so tedaj tudi že mislili na možnost



Projekt verižnega Špitalskega mostu (ing. Simon Foyker, 1830)

litoželeznega mostu, ki pa se v načrtu ni ohranil. Pri Špitalskem kamnitem mostu⁵ postavljenem v letih 1841-42 (srednji most sedanjega Tromostovja), je odločila trpežnost gradiva, ker ni potreboval več toliko dodatne nege in popravil, vse drugo pa ni bilo po besedah župana Hradeckega provizorij, ki si ga mesto iz finančnih razlogov ni moglo privoščiti⁶ Čevljarski most je moral, zaprt za tovarni promet, čakati boljših časov še precej v drugo polovico preteklega stoletja, potem ko so propadli vsi poskusi v začetku štiridesetih let, da bi ga postavili hkrati s Špitalskim mostom. Živahne diskusije med mestom, kresijo in gradbeno direkcijo kažejo, da se niso mogli še prav odločiti med leseno, zidano in železno varianto, kljub temu da so na županovo željo že 6. VII. 1841 sklenili pogodbo z beljaškim stavbenikom Piccom za postavitev kamnitega opornika,⁷ ki bi začasno nosil lesen provizorij. Policijska direkcija in kresija sta bili za verižni most, ker ne bi oviral Ljubljane, mestna tesarja pa sta trdila, da je lesena izvedba ob vsej cenenosti tudi dovolj trajna.

Čevljarski most je prišel ponovno na vrsto šele v začetku šestdesetih let⁸ z razpisom natečaja za enostaven, a soliden most. Kako naj bi prišli obe zahtevi do izraza, kaže umetnostno malo pomemben projekt paličaste železne kontstrukcije, delo dunajskega arhitekta Carla Hombostla, datiran marca 1861¹⁰ in hkrati edini znani natečajni odgovor. Tehnično in hkrati tudi umetnostno bolj dognan je litoželezni most, imenovan po ljubljanskem županu Hradeckem, katerega so leta 1867 postavili po načrtih nadinženirja Johanna Hermanna z Dunaja.¹¹

Devetnajsto stoletje je zaupalo železu in steklu. Stavbarstvo je z njim skušalo povečati razsežnosti poslopij in ekonomizirati gradnjo. Paxtonov, do skrajnih meja povečan steklenjak, je postal simbol svetovne razstave 1851 v Londonu in hkrati vsega tehničnega napredka. Oblike bodočnosti so nastajale z matematičnimi računi inženirjev. Če bi ob koncu preteklega stoletja železobeton ne bil zasenčil slave železu, bi danes verjetno bolj cenili tehnično novost prednika sedanje-

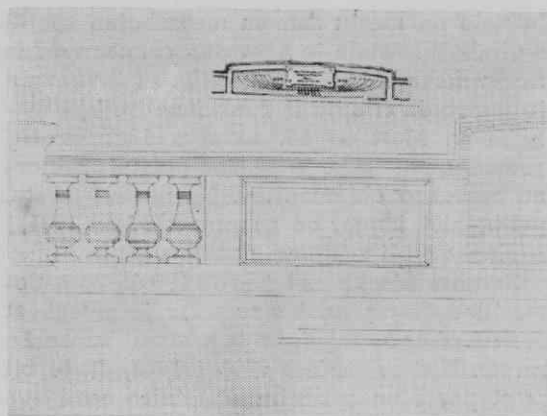
ga Plečnikovega Čevljarskega mostu. Konstrukcijsko je most sestavljen iz dveh lokov, ki sta premično vpeta med bregova in se na temenu stikata v tečaju (Charnierbolzen).¹² Sloka in elegantna zamisel inženirja Hermana zbuja še danes občudovanje, v tistih časih pa je bilo navdušenje pisca v Zeitschriftu der Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, ki pravi, »da je napredek vedno tam, kjer enako odločata lepota in ekonomija«,¹³ še toliko bolj razumljivo in celo veliki Meyerjev leksikon iz leta 1886 prišteva most med vzorna rešitve tročlenske ločne konstrukcije. Ker v Sloveniji ni veliko inženirskih arhitektur tiste vrste, s katerimi skuša umetnostna zgodovina razložiti prehod od zgodnjega historizma v moderno oblikovno govorico, smo lahko še posebno veseli, da sta most postavili dve domači podjetji. Auerspergova livarna v Dvoru je izdelala kovinske dele, Gustav Tönnies pa je sezidal temelje, jih obložil z apnencem in tlakoval cestišče s hrastovino. Posebno je ugajalo nenavadno združevanje posamičnih litoželeznih sestavin, tako da so Hradeckega most prištevali celo med najinteresnejše rešitve tistega časa. Sestavljen je bil iz tovarniško vnaprej pripravljenih konstrukcijskih elementov trikotne oblike, ki so jih v Dvoru odlili v enem kosu

in nato na mestu samem medsebojno spojili z vijaki.¹⁴ Nastala je organska celota, vredna Sullivanovega izreka, da oblika sledi funkciji in podobnih citatov iz funkcionalističnih manifestov. Most so 18. oktobra 1867 izročili prometu, potem ko je odlično prestal tridnevno poskusno obremenitev. Na novem mestu, pri bolnici, kamor so ga preselili leta 1931,¹⁵ še danes služi svojemu namenu.

Za novi Mesarski most,¹⁶ ki bi nadomestil dotrajanega lesenega, se je potegoval Ivan Hribar že takoj, ko je nastopil župansko mesto. Njegov poskus v letu 1896, da bi bil most posvečen spominu 40-letnice cesarjeve vlade, čimpreje nared, se je zataknil, ker so osuševalna dela na Ljubljanskem barju medtem prišla v novo fazo in se še ni vedelo, kakšna bo bodoča struga. Odbor za obdelovanje močvirja je zaupal popolno izsušitev barja že leta 1881 inženirju Podhagskemu, ki je predlagal poglobitev in zoženje Ljubljaniče od 40 na 21 metrov.¹⁷ Tako so torej pri razpisu natečaja za nov most 20. junija 1896¹⁸ prišle v poštev samo rešitve iz železa, ki bi jih pri dokončni ureditvi in obzidanju bregov lahko skrajšali ter prilagodili novim meram. Iz tega razloga so se mestni očetje morali odreči kamnitemu mostu, pa čeprav so taki rešitvi soglasno pripisovali največjo monumen-



Litoželezni Čevljarski most (ing. Johann Hermann, 1867)



Arh. Jurij Zaninovich, načrt ograje Zmajskega mostu (1900)

talnost. Most naj bi zdržal tudi tramvaj, ki so ga sprva hoteli speljati čezenj. K sodelovanju so povabili tri renomirana podjetja. Projekti so morali obsegati tloris, prerez, stranski pogled, približni predračun tehnično poročilo in razlago. Svoja predloga sta poslali dunajski podjetji Alpiska montanska družba in J. Gridl, medtem ko je Praška mostarna izdelala celo dve varianti. Še preden so bili načrti gotovi, pa je dunajska tvrdka G. A. Wayss 16. VI. 1897 samoiniciativno predlagala izdelavo novega Mesarskega mostu iz železobetona po Monierjevem patentu. Finančno zelo ugodna ponudba je bila ubrana na pravilno struno, da je premagala vse pomisleke. Tudi popolno nezaupanje načelnika gradbenega odseka, ing. Hraskega, do novega gradiva, češ da sta si železo in cement tako različna, da bi se lahko medsebojno ločila¹⁹ in da je tudi cenenost le navidezna, ni ohladilo navdušenja mestnih odbornikov, ki so v ponudbi tvrdke Wayss videli najcenejši nadomestek za kamniti most. Zato je bil projekt železnega mostu novega načelnika gradbenega urada, ing. Žužka, že vnaprej obsojen na neuspeh. Od cesarjevega jubileja, katerega naj bi počastili z novim mostom, je medtem preteklo že deset let, nič bolje pa se ni godilo tudi vladarjevemu spomeniku, ki so ga lahko odkrili komaj ob 60-letnici vlade Franca Jožefa.

Do leta 1900 so končno le odločili, da bo Ljubljana na mestu novega mostu široka 33 m, kar je bilo povod za ponovitev natečaja. 7. aprila istega leta se je magistrat obrnil na dunajske tvrdke G. A. Wayss, Edmont Ast, Pittel & Brausewetter, Praško strojno akcijsko družbo (Praška mostarna) in na podjetje R. Ph. Waagner iz Gradca, ki se je medtem osamosvojilo od Alpiske montanske družbe.²⁰ Resnica, da so želeli tudi predloge

vseh treh začetnikov železobetona v Avstriji, nas pouči o spremenjenih stališčih do novega gradiva, ki je prav po pariški svetovni razstavi 1900 pričelo svoj trumfalni pohod po Evropi. Župan Hribar je kot oktobra 1898, tudi sedaj priporočal novo gradivo, ker bi bil z rezanim kamnom obložen železobetonski skelet podoben kamnitemu mostu, po drugi strani pa bi bili poleg gradbenih tudi vzdrževalni stroški nižji. Železna konstrukcija je tako izgubila vsako upanje na realizacijo. Odločitev za novo gradivo v letu 1900 nikakor ni bilo več revolucionarno dejanje, je pa le predstavljalo določeno tveganje, ker so se ob vseh hvalnicah strokovnjakov oglašali tudi tisti, ki so opozarjali na neredke nesreče pri železobetonskih konstrukcijah. Danes vemo, da je bila nestrokovnost pri delu najpogostejši vzrok zrušitvam, ker lastnosti železobetona še niso bile splošno znane in se zato še ni dalo zaupati samo matematičnim računom. Zmedo so povzročali tudi številni patenti in licence, s katerimi je vsako podjetje po svoje reševalo zapletene statične probleme. Razločki niso bili veliki, ker so do François Hennebiqua že tako vse iznajdbe temeljile na klasični masivni zidavi, pri kateri je pionir železobetona Monier z novim gradivom le izboljšal trdnost poslopij in ekonomiziral zidavo. Šele Hennbiquovi pateni so zreducirali debeline nosilcev in vse sestavine povezali v enovit skelet, ki je omogočil revolucijo arhitekturnih oblik. V času, ko so ljubljanski mestni odborniki listali po prospektih in razpravljali o Mesarskem mostu, so bistvene razločke med obema načinoma konstruiranja že zabrisane številne izboljšave in izpeljanke Monierjevega sistema. Vendar o enotnem načinu železobetonske gradnje lahko govorimo šele po letu 1907, ko so se iztekli glavni Hennebiquovi patenti.

Oglejmo si ponudbe, ki so do poletja 1900 prispele v Ljubljano.²¹ Železen most, kakršnega je hotelo postaviti praško podjetje, je župan zelo pohvalil, morda celo nekoliko iz slovanofilskega prepričanja, za izvedbo pa ga kljub temu ni priporočil, kot tudi ne ceneni, umetnostno skromni železni most graške tovarne Waagner. V poštev so prišli le železobetonski mostovi. Treba se je bilo odločiti med Monierjevim načinom, ki ga je zastopalo podjetje Wayss & Co., in predlogom tvrdke Pittel & Brausewetter za Melanovo izpeljanko tega sistema. Slednja je predlagala tročlensko ločno konstrukcijo, ki v Ljubljani ni bila neznana že od litoželeznega Hradeckega mostu. Ugodno ponudbo je poslal tudi stavbenik Edmond Ast, ki si je leto pred tem v Avstriji edini pridobil pravico do zastop-

stva Hennebiquovih patentov. Kljub številnim dokazilom o varnosti in razširjenosti tega sistema,²² mu Ljubljanci le niso povsem zaupali, ker so do tedaj preizkusili Hennebiquove konstrukcije le s statičnimi obtežbami, ne pa še tudi z dinamičnimi. Končno naročilo je prejelo podjetje Pittel & Brausewetter,²³ katerega projekt je župan Hribar podprl ne le zavoljo nizke cene, pač pa tudi zaradi monumentalnega videza.

1. julija 1900 so nameravali pričeti z delom in Hribar je skušal dobiti iz Prage sposobnega stavbnega vodjo.²⁴ Ker od tam ni bilo zadovoljivega odgovora, se je odločil za ing. Zabokrzyckega, ki ga je priporočilo Avstrijsko združenje inženirjev in arhitektov, ostala zidarska dela pa je prevzel domačin Filip Supančič. Med zidavo so spremenili temelje in da bi pomiril duhove, je moral Hribar sredi

oktobra celo poklicati iz Brna ing. Melana, po čigar patentu so postavljali most. Do neso-glasij je prišlo tudi med ing. Zabokrzyckim in predstavnikom podjetja Pittel & Brausewetter, Parschom, tako da je aprila 1901 župan imenoval ljubljanskega arhitekta C. M. Kocha za novega vodjo stavbnih del.

Tudi okras mostu je bil močno odvisen od denarja. Štiri zmaje,²⁵ ki jih je predlagal družbin arhitekt Jurij Zaninovich, so odborniki sprva zavrnil kot predrage, a so se, potem ko je mestni stavbni odsek zavrnil namesto njih predlagane piramide, le odločili zanje. Zmaje, ki so mostu tudi dali novo ime, je izdelala dunajska tovarna kovinskih predmetov in ornamentov A. M. Beschorner po arhitektovi skici. Seveda pa je moral varčni župan za cenejši način izdelave iz bakrene pločevine prej najti tudi prepričljive bese-



Svečana otvoritev Zmajskega mostu 4. X. 1901

de.²⁶ O mladem, nadarjenem arhitektu Zaninovichu vemo bore malo.

Rodil se je leta 1876 in se je po študiju pri Ottonu Wagnerju na Dunaju naselil v Trstu. Projekt Zmajskega mostu, še posebej pa njegova prva varianta z betonskimi stebri, dvo-glavimi orli in s kovinskimi venci, se močno zgleduje pri zatvornici v Nussdorfu na Dunaju, ki jo je Wagner postavil 1895 do 1896.

Arhitekt je skušal konstrukcijo mostu čim manj zakriti in je za zapolnitev trikotnih odprtín med lokom in cestiščem predvidel le okrasne kovinske vejice. Hribar, ki ni imel dovolj posluha za moderen secesijski predlog, je načrtu nasprotoval, češ da bo trpela monumentalnost mostu, hkrati pa odklonil tudi stebre z orli z izgovorom, da bi ovirali preglednost in bi bili torej stroški zanje neopravičeni. Sedanja betonska fasada spada med najpristnejše občutene primerke secesijske umetnosti pri nas. V celoti so jo izdelali na Dunaju.²⁷ Tudi spominski plošči, od katerih je le ena preživela zlom monarhije, kandelabri ter drugi okras,²⁸ kažejo Zaninovicha v dobri luči. Po preizkusni obtežbi, ob navzočnosti podjetnika Brausewetterja, so Jubilejni most 4. oktobra 1901 slovesno izročili prometu.²⁹

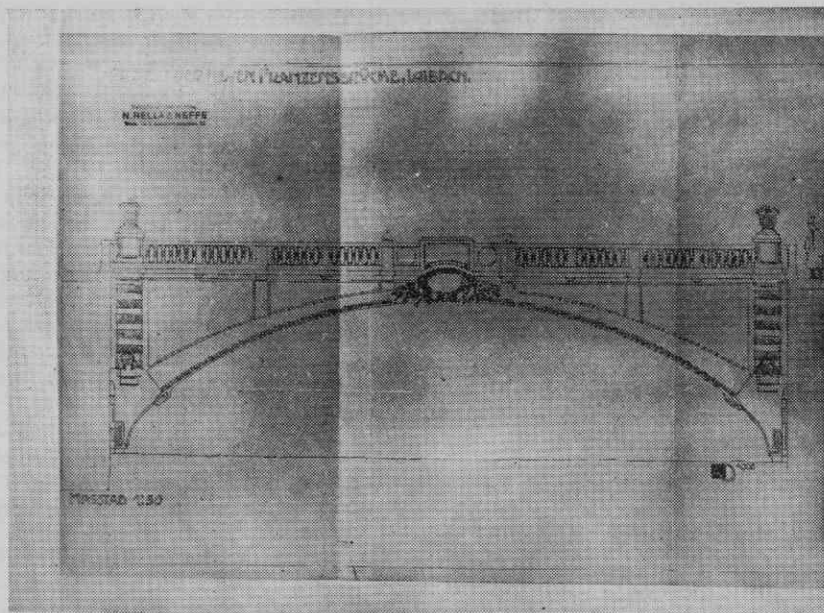
Naslednji je leta 1903 dočakal rekonstrukcijo lesení mostí čí preko Gradaščíce ob njenem izlivu v Ljubljano.³⁰ Hudo je trpel zlasti po potresu, ko so čezenj dovažali gradbeni material za obnovo mesta. Po skromni, a umetnostno ne slabi zamisli mestnega stavbnega urada je železno konstrukcijo izdelala Zabkarjeva tovarna v Ljubljani.

Skoraj štiristoletna prizadevanja za preprečitev poplav in kultiviranje barja, so v letu 1908 prešla v zadnjo fazo.³¹ V petih letih so nameravali poglobiti rečno strugo, urediti obrežje, zamenjati kamniti Frančiškanski most z železnim, na mestu starega Šentpeterskega mostu pa postaviti novega lesenega. Za mostova je bilo v predračunu osuševalnih del namenjenih 116.000 kron. Ker se je Zmajski most dobro obnesel, so se mestni odborniki tudi v natečaju 15. septembra 1908 odločili za železobetonsko konstrukcijo. Do predpisane roka v začetku decembra,³² so poslali svoje predloge: Rella & Neffe z Dunaja, Wayss & Westermann iz Gradca, Edmund Ast & Co. iz Gradca in Janesch & Schnell z Dunaja. Po modernem secesijskem okrasju se zlasti odlikuje projekt prvo imenovanega podjetja za Šentpeterski most,³³ tako da arhitektov monogram WD lahko poskusimo razložiti z imenom Wagnerjevega učenca Wunibalda Deinigerja. Mestnemu gradbenemu svetniku ing. Matku Prelovšku se je ta predlog

tvrdke Rella & Neffe zdel primeren, ker »združuje zmerno dostojno obliko s praktično ureditvijo in se naslanja na arhitektonski karakter cele okolice«,³⁴ medtem pa je župan Hribar pohvalil njegov skrbno izdelani predračun, ki je jamčil, da stroški med delom ne bodo naraščali.³⁵

Preširoko zastavljeni program je do leta 1912 običal le pri poglobljanju Ljubljane in Grubarjevega prekopa. K reševanju perečega vprašanja mostov je mestne odbornike prisililo napredovanje zemeljskih del v rečni strugi, zaradi katerih se z zidavo mostov ni dalo več odlašati. Poleti 1912 so sklenili, da hkrati s Frančiškanskim in Šentpeterskim mostom postavijo tudi most na Prulah. Čeprav je podjetje Rella & Neffe še vedno vztrajalo pri stari ponudbi, je decembra 1912 prišlo do novega natečaja za najbolj ogroženi Šentpeterski most,³⁶ ki pa se je končal neuspešno. Odziv je bil sicer dokajšen in prvič zasledimo tudi domača podjetja Zajc & Horn, Kranjsko stavbinsko družbo ter ponudbo ljubljanskega stavbenika ing. Emila Reicha,³⁷ vendar pa zaradi premajhnega upoštevanja natečajnih določil in pretiranih zahtev železniškega ministrstva, ni v celoti prihajal v poštev nobeden od predlogov. Umetnostno interesanten je bil edino že znani projekt podjetja Rella & Neffe, ki ga je družba ponudila prek svoje ljubljanske podružnice. V secesijskem času razširjeno idejo okrasitve mostu s štirimi kandelabri sta nadaljevali podjetji Janesch & Schnell in Kranjska stavbinska družba. V svojem poročilu³⁸ je ing. Prelovšek razvrstil ponudbe, katerih predračuni so se gibali med 61.762 in 136.891 kronami, s tehničnega stališča v tri kategorije: vpeti obok, tročlenski lok in konstrukcijo iz železobetonskih gredi. Natečaj je dokončno pokopala še zahteva Avstrijske družbe malih železnic, ki je hotela speljati tramvajsko progo preko Šentpeterskega mostu, kar bi zidavo zelo podražilo.³⁹ Ko je železniško ministrstvo le pristalo na cenejšo varianto vpetega oboka,⁴⁰ je magistrat na licitaciji odločil, da poveri zidavo podjetju Rella & Neček.⁴¹ Načrte za Šentpeterski most je izdelal inženir Richard Wuczkowsky, medtem ko je arhitekt Alfred Keller⁴² most arhitektonsko prilagodil bregovom Ljubljane. Začetek prve svetovne vojne in skrbi s Šentjacobskim mostom so zavrle nameravano podjetje in konec maja 1916 ni preostalo drugega kot ponoviti licitacijo za gradbena dela, ki pa se je končala enako kot prva. Šentpeterski most je bil dokončno gotov tako šele v začetku leta 1918.

Z rešitvijo vprašanja Šentpeterskega mostu je tesno povezan leseni most na Pru-



Osnutek za novi Špitalski most (WD, 1908)

l a h.⁴³ Zanj v polni meri drži pregovor, da ni nič trajnejšega od provizorija. Leta 1919 so namreč po sili razmer sem postavili leseni tramvajski most, ki je stal poleg Šentpeterskega mostu. Zgrajen je bil v prvih letih našega stoletja, ko je po Ljubljani stekla mestna železnica in je kljub neprestanim grožnjam, da se bo vsak hip podrl, dočakal častitljivo starost. Še pred prvo svetovno vojno odobreni projekt železobetonske konstrukcije dunajskega podjetja Wuczkowsky je obležal v arhivu gradbenega urada, tako kot novi načrti za železen most⁴⁴ iz leta 1919.

Preozki Špitalski most je moral počakati na Plečnikovo rešitev. Kljub temu, da zahteva mestnih odbornikov za porušenje ob obliči drugih nerešenih vprašanj verjetno nikoli ni zvenela preveč prepričevalno, ga je ohranila odločna intervencija C. k. centralne komisije za spomeniško varstvo.⁴⁵

Hradeckega in Zmajski most sta zavoljo tehničnega novatorstva in arhitektonskega oblikovanja dovolj osamljena. Po tehnični in manj po umetnostni plati se jima približuje edino domiselni projekt adjunkta gradbenega oddelka deželne vlade in kasnejšega profesorja na Ljubljanski univerzi, Alojzija Krá-la,⁴⁶ za Šentjakobski most.⁴⁷ Mestni gradbeni urad mu je stavil dokaj težko naloge, ko je hotel oživiti plovbo po Ljubljanici in zahteval, da morajo biti mostovi v vsej dolžini 3 do 3,5 m dvignjeni nad vodno gladino. Dotrajani leseni most so že večkrat pred tem skušali nadomestiti s trajnejšim zidanim, vse namere pa so preprečila izredno slaba tla, na katera se ni dalo zidati temeljev. K

temu se je pridružila še potresna lega mesta, zaradi katere most ni smel biti fiksno vpet. Namesto estetsko nezadovoljivega paličastega mostu se je ing. Král odločil za okvirno konstrukcijo z dvema členkoma in s konzolama zmanjšal razpon grede na 12 m. Arh. Kellerjevi oblikovni dodatki so pri Šentjakobskem mostu bogatejši kot pri Šentpeterskem in povzemajo masivno neobiedermajersko arhitekturno govorico Dunaja ob koncu secesijskega obdobja. Konec februarja 1914 se je komisijskega ogleda za podelitev gradbenega dovoljenja⁴⁸ kot zastopnik spomeniškega varstva udeležil tudi France Stelè, kar je bila njegova prva naloga v zvezi z urejanjem mesta. Hitro napredovanje zidave je zavrla vojna. Ob pomanjkanju delavcev in gradiva je podjetje Pittel & Brausewetter le z največjimi napori dogotovilo most in ga 4. oktobra 1915 brez posebne slovesnosti izročilo prometu. Praznine na polkrožnih izbočenih delih mostu kažejo, da je zmanjkalo denarja in volje le za štiri bronaste reliefe, s katerimi je arhitekt Keller hotel poživiti nevpadljivo celoto.

Do Plečnikove vrnitve iz Prage smo tako končali z umetnostnimi ambicijami pri postavljanju ljubljanskih mostov. Preostaneta nam še dva cestna mostova, na Kodeljevem,⁴⁹ kjer Poljanska cesta prečka Gruberjev prekop in v Mostah, ob nekdanjem vojaškem oskrbovališču.⁵⁰ K postavitvi prvega je magistrat že leta 1909 spodbudila Komisija za osuševanje barja, ko je prosila za soglasje pri popravilu starega lesenega mostu. Magistrat se je odločil za novo gradnjo in je privolil, da

bo kril vse stroške, ki bodo presegli vsoto, namenjeno za leseno konstrukcijo. 30. novembra je povabil vsa glavna, za zidavo mostov izurjena podjetja, od katerih jih je do 20. januarja 1910 devet poslalo svoje ponudbe.⁵¹ Po nasvetu ing. Prelovška, ki je zaradi višje cene in daljšega roka izdelave izločil železne konstrukcije, so delo oddali graditelju Zmajskega mostu in kasneje Šentjakobskega mostu, dunajskemu podjetju Pittel & Brausewetter. Pri tej odločitvi se je podjetnik Czczowiczka čutil prikrajšanega, ker je bil prepričan, da mu bodo ob delu na prekopu in drugih manjših nalogah v Ljubljani zaupali tudi Poljanski most.⁵² Med obema tekmečema je prišlo tudi do hude krvi, ker so delavci uhajali k bolj plačanim zidarjem novega mostu. Ob odločni podpori magistrata je podjetje Pittel & Brausewetter most dokončalo konec januarja 1911.

K hitri postavitvi železobetonskega mostu v Mostah⁵³ so mestne odbornike prisilili interesi vojaštva, ki je imelo poleg svoja skladišča. Od podelitve gradbenega dovoljenja v aprilu 1914 pa do preizkusne obtežbe tako ni preteklo niti celo leto. Tričlensko ločno konstrukcijo je projektiral ing. Wenzel Grössl, zidalo pa je podjetje Alpenländische Baugesellschaft.

Osuševanje barjanske nadloge je pomagalo meščanom, da so do konca prve svetovne vojne rešili vprašanje povezave obeh bregov Ljubljane in Gruberjevega prekopa. Brez pomoči deželne vlade⁵⁴ bi magistrat sam ne zmogel tako obširne rekonstrukcije, h kateri je silila tudi rast in popotresna regulacija mesta. S koncem prve svetovne vojne se v Ljubljani končuje gradbeno obdobje, ki je nosilo pečat tehničnega napredka in ekonomike devetnajstega stoletja. Plečnikovi projekti Čevljarskega mostu, Tromostovja in Mesarskega mostu so pognali iz drugih korenin in navezujejo na pretrgano tradicijo srednjeveške in baročne Ljubljane. Ker ne prinašajo tehničnih novosti, bi jih lahko označili za konservativne, vendar pa ta beseda z umetnikovimi rešitvami izgublja zastrašujoč pomen. Premišljena arhitektura Čevljarskega mostu in Tromostovja celi rane, ki jih je mestu prizadela hitra popotresna urbanizacija. Zato si tudi pri njihovi oceni kaj malo pomagamo z umetnostnimi merili za arhitekturo 19. stoletja.

OPOMBE

1. Iz pisma arhitektu Alfredu Castellizu na Dunaj 30. I. 1929. — 2. V. Valenčič, Oblikovanje Ljubljane v prvi polovici XIX. stoletja, Kronika XIV, 1966, št. 3, str. 146—149. — 3. Isto, str. 147.

— 4. AS, zbirka načrtov, mapa Stavbe Ljubljana. — 5. MALj, fasc. 5, 1841, 1842, 1843. — 6. Valenčič, o. c., str. 147. — 7. MALj, fasc. 383, 1841, fol. 408—419, 420, 424; Magistrat je marca 1841 beljaškemu stavbnemu mojstru Johannu Piccu kot najcenejšemu ponudniku zaupal postavitev Špitalskega mostu. Picca zasledimo v Ljubljani še leta 1843, ko je prezidal stanovsko gledališče. — 8. Isto, fol. 408—419, 479—480, 498—511. — 9. Z novim poglobljanjem Ljubljaničine struge po načrtih ministerialnega svetnika Bayerja so pričeli leta 1860. Dela so potekala do 1867. M. Prelovšek, Regulacijska dela na Ljubljani v Ilustrovani kašipot, Ljubljana 1914 in 1920, str. 53. — 10. AS, zbirka načrtov. — 11. MALj, mapa 01/3 (načrti). — 12. Pri razlagi tehničnih pojmov mi je pomagal ing. Josip Vitek, zunanji sodelavec SAZU, za kar se mu lepo zahvaljujem. — 13. Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten Vereines, Wien 1868, letn. XX, zv. II, str. 23. — 14. Isto. — 15. Prej je stal pri bolnišnici hrastov mostič, čigar les je Plečnik uporabil za opaž ti. »Krpanske sobe« v hiši inž. Prelovška v Ljubljani. — 16. MALj, Reg I., fasc. 2038, fol. 97 sl., 1117 sl. (gradbena knjiga 13. VIII. 1900—11. XI. 1902), mapa 01/3 (načrti); lit.: Der Architekt, Wien 1902, str. 9; Zeitschrift des Österr. Inž. und Arch. Vereines 1903 (ponatisnjeno v J. Melan, Der Brückenbau, Leipzig-Wien 1920, 2. del, str. 308—311); Josef Melan zum 70. Geburtstage, Leipzig-Wien 1923, str. 153—154; Govekar, Zarnik, Ljubljana po potresu, str. 151; N. Šumi, Arhitektura secesijske dobe v Ljubljani, Ljubljana 1954, str. 27 (omemba). Leta 1820 postavljeni leseni most je dobil ime po bližnjih mesnicah, njegovega naslednika pa so Ljubljaničani poimenovali po štirih kipih zmajev Zmajski most, čeprav so mu nadeli uradno ime cesarja Franca Josipa Jubilejni most. Plečnik je kasneje svojo neuresničeno zamisel mostu za pešce med tržnicami in podaljškom Kolodvorske ulice ponovno imenoval s starim imenom Mesarski most. 17. M. Prelovšek, o. c., str. 53. — 18. MALj, o. c., fol. 97 sl. (poročilo mestnega stavbinskega urada o prispelih ponudbah). — 19. Podobno nezaupanje do železobetona je spremljalo vso »otroško dobo« novega gradiva in tudi številni nasprotni dokazi še dolgo niso mogli povsem prepričati nasprotnikov. — 20. MALj, o. c., fol. 139—144. — 21. MALj, o. c., fol. 197 sl. (poročilo župana Hribarja 4. VI. 1900 stavbnemu odseku o uspehu ponudb in zapisnik komisijskega oglada na samem mestu 27. III. 1900). — 22. Gradbeno podjetje Ast & Co. je priložilo ponudbi zajeten seznam vseh v letih 1897—98 po Hennebiquovem sistemu zgrajenih stavb v Belgiji, Franciji, Angliji, Švici, Nemčiji in Egiptu. — 23. Po večkratnih komisijskih ogledih so se mestni odborniki odločili za to podjetje 6. VII. 1900. — 24. Hribar se je obrnil na bivšega vodjo Ljubljanskega stavbnega urada, Jana Hraskega, ki je medtem prevzel profesuro v Pragi. Vendar predlagani Hraskyjev sošolec Koči ponudbe ni sprejel. — 25. V aktih in v računu se navaja le izraz krilati lev ali grif, a netočnost izraza je očitna. — 26. Po

Hribarjevih besedah se bakrena pločevina ne bi dala odbiti, tako kot bron, ampak bi se le vdrla. — 27. 8. junija 1901 je prispela prva pošiljka betonske fasadne obloge. Še istega meseca je podjetje Pittel & Brausewetter poslalo tudi ostalo oblogo, ki pa je bila površneje izdelana (MALj, fasc. 31, V/7a, 1896—1907, fol. 792). — 28. Kovinsko okrasje je izdelalo podjetje A. M. Beschorner, ljubljanski podobar Andrej Rovšek pa ga je delno tudi pozlatil. — 29. Ob navzočnosti številnih gostov, med katerimi sta bila tudi arh. Zaninovič in inž. Melan, je škof Jeglič slovesno odprl Zmajski most. — 30. Govekar, Zarnik, Ljubljana po potresu, str. 152. — 31. M. Prelovšek, o. c., str. 54. — 32. I. XII. 1908. — 33. MALj, Reg. I, fasc. 2073, fol. 33. — 34. Isto, fol. 20. — 35. Isto, fol. 14. — 36. K natečaju so povabili štiri podjetja, ki so že 1. 1908 poslala ponudbe, trajal pa je do 2. I. 1913; MALj, Reg. I, fasc. 2073. — 37. Poleg omenjenih domačih ponudb so svoje predloge poslali še: Rella in Nečak (ljubljanska podružnica Rella & Neffe), Janesch & Schnell (Dunaj) ter zastopnik podjetja Czerczowicka iz Hannovera, inž. Obersold, ki pa kot tujec ni prihajal v poštev. — 38. MALj, o. c., fol. 234—236 (Službeno poročilo o izidu natečaja). — 39. Zaradi tega bi morali most uvrstiti v kategorijo železniških mostov, za katere so veljali mnogo strožji varnostni predpisi, kot za cestne mostove. Magistrat se ni mogel sprijazniti z visokimi stroški in je še zlasti potem, ko se je tramvajska družba uprla, da bi tudi sama kaj prispevala k zidavi, na vse kriplje iskal cenejšo rešitev. — 40. 13. januarja 1913 so inž. Prelovšek, podžupan dr. Triller in vodja ljubljanske cestne železnice na Dunaju izposlovali cenejšo varianto, ki jo je ministrstvo dovolilo pod pogojem, da solidno sezi-dajo temelje. — 41. 12. februarja 1913 so se obrnili na družbo Alpenländische Baugesellschaft in Rella & Neffe zaradi poskusnega pilotiranja. Ponudba slednje je bila ugodnejša. — 42. Arhitekt Alfred Keller (Gradec 1875—?) je študiral v Gradcu, od leta 1908 pa je deloval na Dunaju. Zidal je bolnišnice, stanovanjske hiše in urejal razstave. Pri nas je na Lošinju postavil hotel Alhambra. Njegovo najpomembnejše delo je du-

najska trgovska fakulteta, ki se s svojimi masivnimi oblikami vključuje v umetnostno modo okrog prve svetovne vojne. (Biografski podatki po Thieme — Becker, Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler...) Ko je na Dunaju uredil strugo Dunajske reke so mu Ljubljanci postavili podobno nalogo 1912. Arhitektonsko je oblikoval bregove Ljubljane in okrasil Šentpeterski ter kasneje še Sentjakovski most. — 43. MALj, Reg. IV a, leto 1919, akt 1695. — 44. Železni most je projektiral ing. Kasal. — 45. dopis C. k. Centralne komisije 25. VI. 1913. — 46. Ing. Alojz Král (Dol. Studýnke na Moravskem 1884 — Brno 1969) se je šolal v Brnu, kjer je sprva tudi služboval. Od 1919—20 je delal pri državni stavbni upravi v Ljubljani. Ukvarjal se je predvsem s projektiranjem cest, vodnih stavb in industrijskih objektov (po SBL). — 47. AS, Reg. f. 22—5, 1914, akti: 1062, 1842, 6368, 6679, 16537, 24429; A. Král Die St. Jakobsbrücke über Laibachfluss v Österreichische Wochenzeitschrift für den öffentlichen Baudienst, Wien 1916, XXII, zv. 19, str. 297—302 (podatke povzemam po tem članku). Prihodnjega leta je ing. Král most predstavil tudi bralcem revije Beton und Eisen. — 48. AS, o. c., akt 6679. — 49. MALj, fasc. 32, V/7a, 1909—1914; V aktih se imenuje Poljanski most. — 50. AS, Ref. f. 22—5, 1915, akti: 10906, 8137, 2640, 11635. Most ni dobil posebnega imena. — 51. Projekte so poslali: E. Czeczowicka & Sohn, Brüder Prášil (Praga), Praška mostarna, Ing. Gridl (Dunaj), Janesch & Schnell (Dunaj), Ast & Co. (Gradec) Rella & Neffe (Dunaj), Pittel & Brausewetter (Dunaj) in in R. Ph. Waagner (Gradec). — 52. Podjetje Czeczowiczka je na licitaciji 1909 skupaj z Alpenländische Baugesellschaft prejelo delo pri poglabljanju rečne in kanalske struge. Kljub temu, da je podjetje Czeczowiczka že pred razpisom natečaja imelo svoje gradbišče v neposredni bližini bodočega mostu in bi bilo pripravljeno tudi nekoliko znižati svojo ponudbo, se je magistrat le odločil za drugega izvajalca z večjimi izkušnjami pri zidavi železobetonskih mostov. — 53. Glej op. 50. — 54. Osuševanje barja je vodila deželna vlada, ki je na svoje stroške postavila Sentjakovski most.

