

vse obravnavano obdobje, ko se kopalnice v stanovanjih še niso uveljavile, opravljala pomembno vlogo. Do 1917 je delovalo kopališče Marijine toplice na bregu Ljubljanice. Prvo mestno kopališče so zgradili v popotresni dobi na današnji Prečni ulici. Mesto je bilo tudi lastnik kopališča na Koleziji, ki ga je dajalo v zakup.

LITERATURA:

1. Ljubljana 1895—1910, Ljubljana 1911. — 2. Pet let dela za Ljubljano, Ljubljana 1940. — 3. 60 let elektrifikacije Ljubljane. Izdalo Elektro Ljubljana mesto, Ljubljana 1958. — 4. Viator, 75 let, Ljubljana 1975. — 5. Razvoj Komunalnega podjetja »Snaga« Ljubljana. Sestavljeno avgusta 1967 ob 20-letnici obstoja podjetja. (Ljubljana 1967). — 6. 50 let poklicnega gasilstva v Ljubljani 1922—1972. (Izdala gasilska brigada v Ljubljani 1972). — 7. Stanislav Sonc, Razvoj

Ljubljanskega mestnega vodovoda, Kronika slovenskih mest 1934, str. 310—312. — 8. Stanislav Sonc, Zgodovina in razvoj povečanja Mestne elektrarne Ljubljane, Kronika slovenskih mest 1934, str. 132—134. — 9. Boris Wider, Naša kronika (1924), Kronika slovenskih mest 1936, str. 70—73; (1925), Kronika slovenskih mest 1936, str. 137, 138. — 10. Naša kronika, Kronika slovenskih mest 1934, str. 234, 332, 335, 337, 339. — 11. Ljubljanska kronika, Kronika slovenskih mest 1934, str. 68, 69, 142, 146—148, 152, 153, 154, 156, 242, 245, 248. — 12. Boris Wider, Kronika mesta Ljubljane za leto 1930, Kronika slovenskih mest 1940, str. 35, 55—59; isti, Kronika mesta Ljubljane za leto 1931, Kronika slovenskih mest 1941, str. 121 do 126. — 13. Iz naših mest, Kronika 1936, str. 78. — 14. Anton Gaber, Naša Kronika, Kronika slovenskih mest 1940, str. 61, 64. — 15. Anton Stupica, Naša kronika, Kronika slovenskih mest 1938, str. 61. — 16. Karel Petrič, Higiena mesta Ljubljane, Kronika slovenskih mest 1934, str. 128—132.

URBANISTIČNA MISEL V SLOVENIJI OD LETA 1900

EDO RAVNIKAR

Skoro stoletje modernega urbanizma v Sloveniji, zveni že spočetka malo neskrupno, kajti širšega pomembnega dogajanja na tem področju pri nas res ni najti. Gre pa za to, da tako dogajanje vendar vidimo v širšem prostoru, v evropskem, ki je tudi naš, ker z vsem kar vemo in delamo vanj spadamo, tako kot tudi mnogi drugi.

Zato ta prispevek krmari med domačim in svetovnim, med domačimi možnostmi in polemom, ki je v trenutkih vplival na ves planet, kot na primer urbanistična inicijativa Sovjetske zveze v začetku tridesetih let ali pojav Le Corbusiera po letu 1925. Ker bi vsega današnjega brez nekdanjih naporov ne mogli razumeti, je prav, da govorimo tudi o stvarih, ki so se zgodile kar daleč od nas. Tako kot s presenečenjem ugotovimo, da so v Fabijanjevi regulaciji Ljubljane iz leta 1895 prisotne misli E. Howarda iz leta 1898 ali da je Le Corbusierova ideja »Sijočega mesta« iz leta 1933 našla pri nas pred začetkom vojne že skoro čisto resno upoštevan odmev. Seveda ne moremo dati tekočega in sklenjenega pregleda, ker za to ni snovi, nekaj radovednosti pa morda vendar lahko vzbudimo.

Naša dežela se je v teh desetletjih temeljito spremenila, tisto najbolj slovensko ni več na deželi, ne na vasi in tudi ne v Kersnikovem Borju, trgu na Kranjskem, ampak v mestu, demografsko in ideološko. Je v predmestjih in soseskah, na avtocestah in v avtobusih, na velikih športnih prireditvah, na morju in na smučiščih itd. Pri vsem prihaja človeku na misel, da je mesto najbrže bolno, iz še oblikovanega sestava ob prelomu stoletja je postalo brezimno mnoštvo skupin nerodnih hiš, okorno razpostavljenih blokov in ogromnih zgradb v centrih, ki jim je težko določiti namen in smisel. Vendar, kako je prišlo do vsega tega?

Urbanizem je empirično znanje in vse, kar o njem vemo realnega, vemo o storjenem. Ne samo, da s koristjo proučujemo najstarejše urbanistične stvaritve, tudi ob sodobnem dogajanju se ukvarjamo le z obstoječim, ki se da meriti, primerjati, razporejati in vrednotiti. Toda prav tako že od najstarejših časov si urbanizem prizadeva tudi v obrnjeni smeri, ukvarja se z urbanistično teorijo, ki bi vodila do odkritja boljših zasnov in sistemov v mestih. Urbanizma tudi ni mogoče

ločiti od arhitekture, ker bi bil to nesmisel, zato govorimo tudi tukaj tako, kot da gre za en sam kompleks.

K modernemu urbanizmu štejemo vse do-gajanje z mesti po industrijski revolu-ciji. To ima svoje začetke, zaplete, vrhove aktivnosti in padce v mirovanje. Dobro pa je za pregled, če se omejimo le na nekatere časovne zareze, kot je ona ob koncu 19. stole-tja, ki nas posebno zanima in ki nas pouči o naporih tistega stoletja za izboljšanje živ-ljenja v mestih, ki jih je začela industrializa-cija ali druga ok. leta 1930, ki je razdobje modelov mest po revolucijskih, socioloških in humanitarnih načelih, tretje pa ok. l. 1960, ko se urbanizem zelo intenzivno posveča pro-storski sistematiki mestnih členov ter druž-beno dognani in harmonični viziji naselij.

Za ves utrip modernega urbanizma od prvih začetkov v 19. stoletju pa vse do danes je značilno vedno enako intenzivno iskanje ravnotežja med mehanično racionalnim in umetniško vizionarnim razumevanjem novih nalog. Narava stvari zahteva, da mislimo na oboje, ker nikdar ne vemo, kdaj bo katera od obeh odprla novo pot. Stoletje naravoslov-ja je odprlo pot za nova spoznanja s katerimi je bilo mogoče reševati tehnične probleme, usodno pomembne za rast in razvoj mest ter ob arhitektu izoblikovalo še inženirja kot nosilca mehanično racionalne strani nar-porov za olajšanje življenja v aglomeracijah.

Zgoraj omenjena dvojnost se razteza čez celo stoletje industrijske revolucije, tako da je njen prvi poudarek na inženirskem delu, dosežen v prvi polovici stoletja, drugi, daleč pomembnejši za razvoj modernega urbaniz-ma pa šele proti njegovemu koncu. To stran, ki jo sicer imenujemo romantično zaradi razmišljanj in argumentacij, ker je svoje dokaze nabirala v delih pred industrijsko revolucijo, pri renesansi in antiki. O tem imamo dvoje temeljitih in zapeljivih pričevanj najmanj v pomembnih knjigah. Anglež Samuel Smiles (1812—1904) je v svetovnem merilu in trajno vplival s svojo inženirsko ideologijo, zgrajeno v delu *Lives of the Engi-neers* (1861) in še danes se z njeno miselno-stjo in njeno vitalnostjo srečujemo pri vsakem zahtevnejšem posegu v grajeni prostor.

Odpor do vsemogočnega inženirstva okrog srede stoletja in pozneje pa je najgloblje in najbolj vplivno vodil William Morris (1834—1896), poet in umetnik, voditelj moderne ro-mantične šole z novodobnimi propagandnimi oblikami, zlasti pa s svojim utopijskim roma-nom »Novice od Nikoder« (1891), ki se naj-prej obrača proti takratnim razmeram v me-stih in proti sočasnemu urbanizmu kot o po-

polnoma zaprašenem in absurdnem stanju, v primerjavi z materialnimi in družbenimi možnostmi v romanu zamišljenega novega življenja. Tam da mest ne bo več, Anglija bo postala en sam ogromen vrt, misel, ki je za Slovenca gotovo še posebej privlačna. Po-znejše Vrtno mesto (Howard 1898) je v pri-meri s tem samo skromna in omejena aplika-cija zares velike misli. V Morrisovem vrtu, ki da bo preplaval vso deželo, bo razlika med mestom in deželo manjša in manjša, hiše bodo bolj ali manj približala bivališča in se košatile v svoji lepoti, deželan bo postal raz-mišljujoč in živahen, kot je sedaj meščan, delo v mestu in na deželi bo tesno preple-teno. Lepota s svojo veliko vlogo v življenju bo lepota koristnega predmeta ali posega, vzrok naravnega veselja za ustvarjalca in porabnika. Morris je tudi navdušen zgodnji marksist, od koder je vzeta misel, da bo v komunistični družbi človek premišljeno go-spodaril z naravo. Že 7 let pred izidom nje-gove knjige je bil seznanjen z Marxovim Kapitalom iz francoskega prevoda.

Tu bi radi vprašali, kakšne urbanistične možnosti in ideje so bile Ljubljani po potresu sprejemljive in dosegljive. Ker smo pomoč iskali predvsem na Dunaju in nekoliko v Gradcu (za inženirske nasvete), Dunaj je bil takrat v največjem zamahu komunalnih in prometnih del, gradil je mestno železnico, no-vo cestno mrežo, obalo Donavskega kanala in vse mogoče objekte za razne namene. Jasno je, da so bile dunajske skušnje za naše me-sto najbolj otipljive.

Takrat je povsod prevladovalo še prepri-čanje, da je najboljši pristop k delom javni natečaj, ki naj »pokaže, kako urediti in raz-širiti mesto s pogledom prebivalstva v teh-ničnem in umetniškem oziru«. To pot je iz-brala tudi Ljubljana, vendar se ni od ponu-jenih načrtov oprijela nobenega popolnoma in je, kot je bilo že takrat v navadi, začela misliti na svoj načrt, ki pa proti vložnim ni bil nikakršna izboljšava. Pokazalo se je celo, da je mestnim očetom najbolj ustrezal elaborat kanalizacijskega inženirja, kjer so bile ceste načrtane predvsem po komunalnih potrebah. Arhitekti, ki so se pojavili, so gle-dali mnogo širše in so bili razen Nemca Camilla Sitteja vsi taki, da so Ljubljano dobro poznali in imeli do nje globlji in topel odnos. Ti so bili Fabiani, Jager in Plečnik. Vsi štirje so takrat živeli na Dunaju.

Zakaj je postal Dunaj v zadnjem desetlet-ju 19. stoletja za razvoj srednjeevropskega urbanizma tako zanimiv, je v zvezi z veliko nalogo, ki jo je spremljal ves strokovni svet časa. To so bila stoletja preobrazbe Dunaja

z mislijo na Dunaj bodočnosti, ko so po cesarjevem naročilu začeli podirati obroč starih utrdb okrog mesta (1857) in se je odprla dolga vrsta natečajev za ureditev pridobljenih zemljišč, kar je trajalo vse do 90 let.

Glavni predmet razprav je bil venec (Ring) okrog mesta, katerega začetni namen je bilo (še pred eksplozijo dunajskega prebivalstva) olajšanje notranjosti z zelenimi površinami in šele poznejši, čez desetletja, povezava mesta z nastalimi ogromnimi predmestji.

Uspešen pristop k urbanističnemu oblikovanju tega zelo obsežnega področja je bil popolna uganka, opiral se je lahko samo na znane historične primere. Velik vpliv so imele svetovne razstave, kot npr. Worlds Columbian Exposition (1893), področja okrog gotških katedral, slikoviti predeli srednjeveških mest, velike baročne parkovne zasnove, arheološka odkritja antičnih forumov, Guardijeve beneške vedute itd. V vročih debatah o mestu srečujemo imena Baumeister, Stübben, Classen, Buls, bratje Mayreder, Brinckmann, Sitte in seveda O. Wagner. Vse to dogajanje je bila tudi prva slovenska urbanistična šola in iz njega so črpali tudi naši trije arhitekti, ko so se lotevali vprašanj Ljubljane po potresu.

Od povsod je začela prihajati upravna, materialna in duhovna pomoč, obenem pa se je to zgodilo ob koncu stoletja, ki je bilo tako zelo zaposleno s pojavom mesta v pogojih neugnanega industrijskega razvoja z njegovimi temnimi in svetlimi stranmi. Prav ob tem času so se ideje, teorije in praktični preizkusi začeli umikati čisto novim pogledom, ki jih je začel odpirati arhitekt in je to tudi čas začetka pravega modernega urbanizma prav s Sittejem, ki ga bomo srečali v tem tekstu. Ljubljanska mestna uprava je že prej prešla v slovenske roke (1882). Odprlo se je vprašanje obnove in razširitve Ljubljane, od takrat skoraj mirujočega mesta; mesto je dobilo ambicije, ki jih prej ni poznalo, začel se je stekati denar, zanimive so postale tehnologije, ki so pomagale napredku, kar je pomenilo vodovod in kanalizacijo, elektriko s tramvajem in cestno razsvetljava, nasade, olepšavanja z javnimi zgradbami, parkovnimi ureditvami itd. pri vsem tem so postale aktualne še stavbe, ki so bile že davno potrebne, od muzejev do šol in strokovnih učilišč, upravnih zgradb in stanovanj.

Urbanistična vznemirjenost, ki je zajela Ljubljano po potresu, je med vsemi drugimi spodbudami dala tudi že omenjenim trem pomembnim našim arhitektom tistega časa v monarhiji pa tudi v Srednji Evropi priložnost, da preizkusijo svoje sile na konkretni

in aktualni nalogi obnove močno porušenega srednje velikega mesta, takrat zelo iskane in obetavne naloge. Vsem trem je bila skupna šola in praksa pri pomembnih nalogah velikega mesta Dunaja, s tem pa tudi problematika moderne urbanizma tako rekoč iz prve roke. To so bili arhitekti M. Fabiani s pomočnikom J. Jagrom, od Fabianija nekaj mlajši Plečnik in z njimi še nadvse pomembni teoretik in zagovornik umetniškega urbanizma C. Sitte. Ljubljani so bili torej na voljo najodličnejši strokovnjaki, ki bi si jih lahko želela.

Možnosti za uspešno obnovo in tudi razširitveno politiko niso bile majhne, manjša pa je bila sposobnost in pripravljenost mlade slovenske mestne uprave. Tudi župan Hribar ni dojel vse pomembnosti trenutka, dal se je voditi od ne najbolj kompetentnih svetovalcev ter svojih in njihovih interesov. Najbolj srečno roko je imel pri Fabianiju, težko pa je to reči tudi za arhitekta Mestnega doma, hotela Tivoli in drugih takih posegov.

M. Fabiani (1865) kot poslovno živahen človek in odličen organizator brez večjega lastnega trdnega arhitekturnega nazora ves čas svojega sodelovanja z občino, tj. okrog 10 let, menja koncepte in poglede tako pod vplivom županovih sugestij kot tudi s sprejemanjem novosti v stroki. Njegovo omahovanje med obema skrajnostma vrednot starega stoletja pušča njegovo obsežno delo manj jasno in težje opisljivo. Najprej rešuje obnovo Ljubljane v starih mejah, išče v njej večja zemljišča tako, da podira velike stare zgradbe in na teh mestih sam projektira moderne objekte. Očitno je stal za tem paternalistično samovoljen župan in njegov poslovni interes pa tudi nacionalni, saj so podirte zgradbe bile tako ali drugače povezane z nemštvom. Kot romantični delež čutimo pri Fabianiju, ko bi morali opredeliti njegov za tisti čas obvezni pogled na evropsko urbano dediščino in kot posluš za vsebinsko določene prostorske strukture, npr. obe z Ljubljano vzporedni cestni potezi v načrtu za obnovo Ljubljane, ki se končujeta s trgi ob cerkvah. V primeru s Sittejevo sproščeno zasnovo je taka zamisel dajala malo ali, če mislimo na mestno razširitev, toliko kot nič. Mogoče ga je prav ta skromni uspeh usmeril v misel na Ljubljano zunaj starih mej, tj. da se je obrnil v bolj racionalno skrajnost, na koncepte, pri katerih je tehnika že enakovredno prisotna. In še nekaj. Pri njegovih začetnih konceptih je bila ločitev med mestom in predmestjem meja med dvema svetovoma, šele pozneje pa se je oprijel stališča,

da sta mesto in okolica bolj in bolj dela skupne organske celote. Fabiani je prehodil pot od romantika do modernega urbanista prav v Ljubljani in pozneje pokazal svojo novo razgledanost tudi z vrsto presaditev iz večjih razmer v naše mesto, svetoval ter podpiral kot urbanistični praktik ravno racionalno in tehnično stran v razvoju mesta. Vendar je bila Ljubljana še vedno trdno povezana s starim mestom in vse take misli so le deloma uspele. Prešernova cesta npr., ki je bila spočetka mišljena samo kot vez med železniškim razkladalnim prostorom in mestom, se ni dala razširiti v ring, v venec kot zvezo med mestom in kolodvorom ter med središčem in periferijo. Podprl pa je Sittejevo misel zveze med magistratom in kolodvorom kot takrat povsod zelo aktualne naloge, npr. v Pragi, z Jagrovim sodelovanjem zastavil cestno mrežo Bežigrada, s čimer ga je napravil za urbanista, ki je bil pozneje tako uspešen v Minneapolisu kot načrtovalec razvoja mesta.

Fabianijevo zelo široko znanje nadvse domiselnega urbanističnega praktika, polno koristnih prijemov, je v marsičem dobro služilo tudi Plečniku vse od preloma stoletja pa še daleč v 30. leta v Pragi in v Ljubljani pri širših zasnovah in pri detajlnih ureditvah.

Tako npr. Plečnikova ureditev od Trga Sv. Jakoba do Kongresnega trga v konceptu in v podrobnostih spominja na popotresno Fabianijevo idejo lokov od trga do trga, postavitev herm pred Glasbeno matico na njegovo podobno zasnovo vrste spomenikov pred dunajsko Tehnično visoko šolo in še mnogo takega na Dunaju, v Pragi in v Ljubljani.

Knjiga Camilla Sitteja (1844—1903) »Gradnja mest po njenih umetniških načelih« (1889) je izšla samo nekaj let za znamenito Morrisovo knjigo. Z nenavadno naglico je zajela vso Srednjo Evropo in globoko posegla v dogajanje pri obnovi in razširitvah mest. Mnoge občine so pod vplivom njegovih misli popolnoma na novo in drugače zastavile svoje urbanistične načrte. Postal je znamenit nasvetodajalec po vsem kontinentu, kar so sicer nekateri pripisovali njegovemu navdušenemu pisanju in zapeljivim risbam, vendar so se mnogi priključevali njegovim akcijam ter postali most med njim in naprednimi arhitekti 20. stoletja (Th. Fischer). Bil je sodobnik O. Wagnerja in je predvsem tako vplival na naše arhitekte. Po zaneseni umetniški viziji je bil bližje romantizmu in se ni hotel ustaviti pri inženirskem pristopu, ki je bil takrat splošen. Ne samo promet po ravnih cestah, tramvaj, higiena, vodovod in kanalizacija, ampak tudi značaj in doživete

prostorske vrednote, ki se jih je treba učiti pri naravi in starih mojstrih predindustrijske mestne zidave, lahko dajo mestu in meščanu tisto vrednost, ki jima je potrebna. S tem je povezano spoznanje daljnosežnosti mišljenja in dela s prostorom, ki se je tudi v ljubljanskem primeru potrdil. V nasprotju s Fabianijem in mestnim gradbenim uradom, ki sta mestni obseg odpirala s cestami in cestnimi sistemi, ti pa zaradi koncentričnega značaja ne odpirajo širine, misli Sitte s prostorom. Ceste zamišlja kot šope radialnih smeri, usmerjenih na vedute starega mesta ali pa ustvarja sklope s cesto med seboj povezanih zaprtih prostorov, za kar seveda ni nujno, da bi bilo v sporu z novo komunalno tehniko. Te resnice so še vedno žive, pomembne so za nas še tudi danes prav tako so blizu ali tuje, kot so bile našim prednikom. Ljubljana je imela njegov načrt ob pravem času in z obžalovanjem lahko ugotovimo, da je možnosti, ki jih je imela ob rojstvu modernega urbanizma, izrabila tako malo ali sploh ne.

V tej skupini arhitektov ima Plečnik (1872 do 1957) posebno mesto, predvsem je mlajši in odtrgan od javnega življenja. Vrednost stare arhitekture in urbanizma za sodobno skozi vse 19. stoletje je zanj glavna skrb, s staro pa so mišljene samo italijanska, francoska in nemška, kar je bila podlaga tudi Wagnerjevega nadzora. Vse prave vrednote so zanj povezane s to arhitekturno geografijo.

Ideal najboljšega mesta za ta čas pa se je nekolikokrat spremenil, začetek 19. stoletja obvladuje togi klasicem, ki se je umaknil v drugi polovici stoletja romantiki z zgledi iz srednjega veka, da bi se končno obrnil k baroku in »razsvetljeni renesansi«, kjer se čuti Plečnik doma. Sledove tega naziranja sicer srečujemo pri vseh treh naših arhitektih, pri Plečniku pa moramo še posebej tak urbanistični pogled rekonstruirati iz njegove takratne obrobne pozicije Wagnerjevega sodelavca in iz vsega poznejšega dela. Že njegova mladost je povezana z barokom rodnega mesta ter vtisi med bivanjem v Gradcu, pozneje pa se je ob Wagnerju še enkrat srečal z izredno uporabnostjo baročnih vzorcev za reševanje velikomestnih in mestnih problemov. Predvsem sta bila to baročni trg in baročna parkovna avenija, oboje preneseno iz velikih zasnov gradov in parkov Italije in Francije, a vse tudi že zelo zgodaj aplicirano v novejših velikih mestih.

Kazalo je, da je sklad med spremenjenim gospodarskim življenjem in temu primernim mestnim organizmom mogoče zadovoljivo misliti ob teh vzorih. Promet, komunalna

tehnika, zelene površine in objekti so se dali z največjo prostostjo vnašati v take zasnove. Povsod, kjer so bili za to pogoji in nove potrebe, je ta predstava postala edino glavno vodilo, v Italiji, Franciji in v Srednji Evropi pa tudi v Ameriki.

Kaj je tisto, kar v Plečnikovem delu lahko zapišemo na ta račun? Plečnik čuti nasprotje med zahtevami, ki jih je prinesla tehnologija in vztrajanjem pri umetniški viziji, ki se pri njem utrdi v nazor. To so prožno uporabljene renesančne arhitekturne vrednote, sposobne reševanja vseh problemov, kar pa za manjše mesto velja prej kot za veliko.

Kaj je vse to kot pot, po kateri naj bi hodil oblikovalec? Zavestno formsko ogrodje s poudarkom na razmerjih in odnosih kot podlagi lepote, v zasnovah in pri vrednotenju z zakoni, ki so jih postavili stari (Alberti, Brunelleschi, Michelangelo, Palladio idr.) s svojimi deli, ki zaradi popolnosti služijo za nedosežen vzor. Kaj pomeni to v modernem urbanizmu, kakšna sredstva se arhitektu ponujajo in kaj je za takrat in za danes enako veljavno? Kaj lahko s takim sproščenim klasicizmom še vedno dosežemo, se je spraševal Plečnik še 40 let po potresu.

Enotna cestna stena z enakim redom za vse njene predele, mir v mestu in v njegovi podobi enakomernih višin, s premišljenim izborom razdeljenih poudarkov na pomembnih objektih in usmeritev pogleda nanje, predvsem pa veselje nad oblikovanjem velikih ploskev kot trgov in avenijsko raztegnjenih glavnih cest z različnimi pasovi in zelenjem, s počivališči in vodo, s kioski itd. najbolj izrazito po vzorih iz Pariza. Baročne parkovne zasnove so se kot trgi ali kot potegnjene ploskve z bogatim prerezom v tej analogiji pokazale nepričakovano dobro uporabne s tehnične in umetniške strani. Wagnerjev načrt za Carlsplatz na Dunaju je npr. med najbolj popolnimi primeri te prve moderne sinteze.

V tem času pa nastaja tudi že konfliktna napetost med arhitektom in inženirjem, ki postane in je še danes spremljajoč pojav v arhitekturni sferi. Klasicizem baroka se preoblikuje v klasicizem ob tehniki, kot je Wagner imenoval sposobnost in uporabnost »razsvetljene renesanse« pri nalogah v velikih mestih in kjer moramo iskati izvor Plečnikovih naziranj v njegovi posebni barvi umetnostnega značaja, tj. vplivov Italije.

Bolj kot pri onih dveh je pri njem prisotna Italija in način, kako si je predstavljal zvezo med znamenitimi pojavi tam in konkretno sodobno nalogo. Kako obdržati zvezo med starim in novim ter kakšen aktualen smisel lahko ima študij starin, je vsebina

njegovih razmišljanj skozi vso delovno dobo. Pri polemiki ob Prešernovem spomeniku je npr. opisal svoj načrt za preurejeni Mestni trg z mislijo na Piazza Navona, tako kot je svoj Luegerjev vodnjak na Dunaju obdelal z mislijo na ambient ljubljanskega magistrata (trostranost spomeniškega objekta, razne višine okrog njega, obelisk s figurami, možnost posedanja ob vodnjaku itd.). Pozneje še večkrat srečamo miselnost po analogijah na Hradčanih, pri Vinohradih, pri načrtih za Split in ureditvah v Ljubljani. Značilnost njegovega dela je v prenosu znamenite in doživete zasnove drugje, v izvorno oblikovano moderno rešitev, vse po teoriji eklekticiistične invencije 19. stoletja.

1900—1920

Kar se je godilo na urbanistično arhitekturnem področju v Ljubljani v razgibanem popotresnem času, je bilo kljub vsemu na upoštevanja vredni mednarodni višini. Saj je v namenih in odločitvah tistih let mnogo Sittejevega duha in z njim tudi duha njegovih vplivnih sodobnikov, npr. R. Baumeisterja, ki je mislil, da je urbanizem znanstveno prizadevanje, J. Stübbna, ki je zagovarjal naselja enodružinskih hiš, ki so se po njem v Ameriki tako močno razširila, in odklanjal stanovanja v blokih, Ch. Balsa kot enega prvih zaščitnikov starih mestnih delov itd. Ni dvoma, da bi z večjim in doslednim upoštevanjem takih pogledov mnogo več vrednega rešili in odprli novemu življenju tudi v Ljubljani.

Začela se je, v primeri s skoraj stoletno stagnacijo ogromna gradbena dejavnost kar v dve smeri, v »nemško« in »slovensko«, kot odsev družbenega stanja v mestu. Prva se je širila med Gradišče in Prešernovo (Bleiweisovo), druga pa med Miklošičevo in Titovo (Dunajsko). Ločita se že po arhitekturnem izrazu, prva je avstrijsko državno tradicionalna v svojem administrativnem klasicizmu, druga pa narobe, pomladna in celo narodna; ena od velikih zgradb (nasproti hotela Union) ima fasado sestavljeno kar v slovenskih barvah. Močno se čuti svetovalec praktičnega urbanizma Fabiani in celo župan Hribar, ki je za nova stavbišča po potresu tako vneto podiral večje zgradbe v starem mestu, si je v tem, slovenskem delu, postavil veliko hišo. Stritarjeva ulica in Miklošičeva cesta sta največji slovenski urbani dosežek predvojnega časa.

V nemški smeri pa je razen nekdanjega deželnega glavarstva nastala vrsta stanovanjskih hiš ob Prešernovi in v Gradišču, zgrad-

be ob Knafljevi in vrsta bogatih nemških vil, Opera, muzej in Narodni dom ter mnogo drugega iz rok nekdanje Kranjske stavbne družbe.

Način urbanistične zasnove je pri prvem podoben sodobnemu, sočasnemu, v glavnem nemškemu kombiniranemu z zelenjem, drugi slovenski pa bolj spominja na južnjaško spoštovanje ulice, kot ga lahko vidimo v takratni Italiji. Tako so npr. Gorupove hiše iz zapuščinskega fonda za delavska stanovanja zazidane strogo ulično.

Ljubljana je dobila svoj gradbeni urad, številne tehnične in komunalne strokovnjake in prve gradbene in zazidalne predpise, ki so veljali vse do leta 1945. Mesto je postalo v komunalnem in estetskem pogledu moderno z vsemi tehničnimi in arhitekturnimi elementi, ki ta naziv pogojujejo.

To pomladno razdobje pa se je počasi umirjalo in se z začetkom prve svetovne vojne popolnoma končalo ter skoraj mirovalo vse do začetka 20 let.

1920—1930

Konec prve svetovne vojne z nastankom nove države je našel že drugo Ljubljano. Postala je glavno mesto sicer okrnjene Slovenije, pa vendar središče uprave, gospodarskega in kulturnega življenja, z vedno večjim številom prebivalcev, z določeno koncentracijo kapitala, z lastno univerzo itd. Tudi pri načrtovanju se je mnogo spremenilo, najprej s tem, da smo dobili lastno šolo za arhitekturo in je univerza postala strokovna avtoriteta, ki se je začela počasi uveljavljati poleg občine in župana. Oba profesorja arhitekture Vurnik in Plečnik, vzgojena na Dunaju pri prof. Ohmanu oziroma Wagnerju, z učenci posegata vedno bolj v dogajanje s skrbno podzidanimi mnenji. A tudi različnost osebnih pogledov se je počasi začela oblikovati v nasprotje med modernim in konservativnim tako, da smo v Ljubljani že zelo zgodaj dobili svojo inačico te napetosti v svetu. Prvo je pomenilo širše in bolj tehnično perspektivno gledanje na arhitekturo, oprto na moderno mišljenje in znanost, drugo pa na veliko strokovno znanje in na vztrajno delavnost, povezano s tradicijo in doseganjem trajnih vrednot.

Ob tem se je začela prebujati še zelo živahna in nezatna gradbena dejavnost v mestu. Najprej je treba reči, da so bile glavne urbanistične podlage za tak razvoj pripravljene že pred vojno, cestna mreža in cestni profili so bili zastavljeni, s čimer so se dala uspešno določati stavbna zemljišča, obenem

pa se je sprostil denar, posebno zavarovalniški, ki je prej odtekal v Gradec in Trst. Začeli smo misliti celo na specializirane posebne naloge, kot npr. na Golnik, na reševanje železniškega vozla, ki se je živahno pomikal v nešteti variantah vse do Save, lotili smo se ceste na morje (Sušak), ki jo vidimo začeto v današnji Groharjevi, organizirali smo prve združne zveze za zidanje stanovanj, (Stan in Dom iz leta 1925, podobna mariborska namera in mnogi začetki drugih takih organizacij, ki to dejavnost dopolnjujejo), hitro se je širilo asfaltiranje cest v mestu, najprej Miklošičeve in Cankarjeve ceste itd. Nadvse živahna gradbena dejavnost torej. Ne smemo se čuditi, da je bilo toliko večjih objektov v Ljubljani grajenih prav za zavarovalniško dejavnost, tem lažje, ker je že popolnoma prevladalo stališče, da je treba ven iz ozke stare Ljubljane. V vseh smereh so nastali urbanistični sklopi, ki so že močno presekali obseg, ki ga je župan Hribar pričakoval po potresu. Kljub temu pa je mnogo predvojnega še dobro služilo in so glavni novi mestni deli npr. Miklošičeva ali Cankarjeva lahko nadaljevali na že pripravljenih zemljiščih in tako tudi postali težišče vse gradbene dejavnosti. Ob počasi umirajočem starem mestu se je daleč naprej pognala »slovenska« Miklošičeva in ob njej sedaj že »jugoslovanska« Cankarjeva. Glavne sile pri razvoju centra so bile še vedno zavarovalniške in bančne zidave, ki so se jim šele pozneje pridružili večji stanovanjski objekti, medtem ko so področja enodružinskih hiš v Rožni dolini, za Bežigradom, v Zeleni jami in na Mirju prav tako sledila že pred vojno zastavljenim smernicam in ureditvam zemljišč. Ljubljana je že vsa 20 leta živela samo od razgibane urbanistične podjetnosti predvojnih let.

Posebnih urbanističnih posegov zato ni bilo treba, prejšnje razširitve so še popolnoma zadoščale za nove potrebe. Arhitekta, zdaj že domača strokovnjaka Vurnik in Plečnik, sta ob še vedno mnogih arhitektih tujcih že projektanta vseh večjih objektov v Ljubljani, prvi z oblikovanimi idejami arhitekture, navdahnjene od nacionalnega slovenskega ornamenta, drugi pa dosledno zvest svojim kultiviranim tradicionalnim nazorom.

V svetu je v tem času R. Unwin skušal dati konkretnije oblike Howardovim predstavam o skupinah mest, R. Whitten pokaže sistem satelitskih mest, P. Wolf predlaga skupine treh ali več satelitskih mest ob Howardovem modelu, E. Gloeden, ki sestavlja velika mesta iz nešteti jagod s po 100.000 prebivalci, na Češkem se pojavi misel »paralelne« Prage

itd. Dogajanje v naših mestih je po tem, kar se je dogajalo v svetu takrat res še zelo skromno in še 20 let je bilo treba čakati, da so mesta z rastijo zašla v bolj zapleteno moderno urbanistično problematiko.

1930—1940

Začetek 30 let pomeni v evropskem urbanističnem razvoju vrhunec povojnih tendenc in revolucionarnih poizkusov. Urbaniste čez vse zaposluje ustanavljanje novih stanovanjskih kolonij na racionalni podlagi, ki se oslanja na ideologijo Bauhausa in tipiza-

cije, standardizacije in ekonomike ter seveda nove, temu primerne oblike. Na področju zlasti stanovanjskega urbanizma se je pojavilo še ogromno potreb, ki bi jih radi zadovoljili v novih predelih in ki so mnogo-krat presejali vse obstoječe.

Vse bi moralo biti na novo na podlagi razuma in stroge moralnosti, odgovornosti in merjenja resničnih človekovih potreb. V stanovanju smo iskali največjo smotrnost in udobje z najmanjšo uporabo materiala in časa, v urbanizmu smo si prizadevali za ambientno enakovrednost stanovanj, za potrebno enako osončenje in svetlobo, za stik z

1. Mesto Ljubljana se je v 80 letih povečalo od 40.000 prebivalcev leta 1900 in obsega 2,5 km² na 55.000 prebivalcev (obseg 5 km²) leta 1938, ter končno na 260.000 prebivalcev in obseg 10,5 km² danes. Z rastijo — sedemkratnim povečanjem števila prebivalstva in štirikratnim povečanjem površine — so nastali številni novi problemi. Zgrajenih je bilo tisoče stanovanj, osebni promet je postal zahteven, gradimo nove ceste in komunalije, mrežo preskrbe, šolstva in zdravstva itd. Vse to pa seveda tudi težje finančno in tehnično obvladamo.

(Slika iz: GUP, Osnutek za javno razpravo, 1965)

2. E. Howard (1898): mesto za 60.000 z manjšimi po 30.000 prebivalcev. Model mesta, ki ga v bistvu sprejema Fabiani za razvoj Ljubljane, čeprav se to takrat lahko pokaže le v polovičnem fragmentu. Z elementi, ki so zajeti v koncentričnem diagramu, takratni urbanist gradi razvoj mesta: 1 — Jedro, ob enem staro mesto je znotraj ringa z obstoječimi in novimi zelenimi pasovi v njem; ring loči to mesto od novih površin in jih obenem z njimi povezuje. 2 — Satelitska mesta so v razdalji 20 minut z vlakom (npr. Kamnik, Medvode itd.). 3 — Zunanja zvezna cesta je na starih trasah okoliških vasi. 4 — Radialna cesta, ki vodi do satelitov se počasi obzidava. 5 — Zunanja zvezna cesta med sateliti (npr. Kamnik—Kranj—Skofja Loka itd.).

2 a. R. Unwin (1909). Dalje razvita Howardova ideja. Razločimo dele od tém 1 — in 2 —, pravilno razdeljene površine v centru, ki jih uokvirja ring, skozi predmestja vodi zunanji obroč, radialne ceste vodijo k satelitom, 3 — industrija je navezana na železnico, kolodvor je ob ringu

2 b. P. Wolf (1919). Ideja širjenja mest s prenosom večjega dela stanovanjske zidave ven — v razne smeri. Odmev pri nas je širitev v Zeleno jamo, za Bežigrad in v Rožno dolino. Center ostane le malo spremenjen, v njem je kolodvor, glavna uprava, kultura in univerza. Sateliti so s centrom povezani v višjo enoto in tako odpirajo pot poznejšim urbanim sistemom.

3. Po E. Howardu navdahnjen Fabijanijev krožni pristop. Središče je v ljubljanskem gradu (d), Ljubljana (e) in cesti v loku (a, b) ter ring (c) so približno polovica krožne strukture vzora z ringom na robu mesta. Za njim je prostor za širjenje: Zelena jama, Bežigrad, kožna colina. Po Fabijaniju Ljubljana oolgo ni več zasledovala kake značilne organizacijske ali oblikovne misli, ampak se je prepustila tkanju cestne mreže po kosih, ki skupaj sicer sestavljajo slikovito raznolikost, toda ob zaostajanju funkcionalnosti (gl. sliki 6 in 7).

(Slika iz: Fotodokumentacija SAZU)

4. C. Sitte (1895) usmerja razvoj umetnosti gradnje mest v njen arhitekturni aspekt, ne da bi se preveč oziral na moderni razvoj novih naselij v Zahodni Evropi in na iskanjih poznega 19. st., ki zajemajo tehniko, sociologijo in higieno, promet ter industrijo v en sam sistem. Opozarja na pomen prostorskega doživljanja kraja v katerem živimo s sugestijami, ki jih najde v kvalitetah starih mest. Trase cest so povezane v snope, ki stremijo k prisotnim arhitekturnim dominantam, glej oznake snopov 2—3 in zvezdico, ki

je dominantna (Ljubljanski grad, Stolnica, cerkveni stolpi itd.). (Slika iz: Institut für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung, Wien, Archiv Camillo Sitte)

5. P. Wagner: regulacija dunajskega okraja (1901). Floris kot šahovnica z velikimi baročnimi potezi v sredi in ob robu z malimi trg. Spomin na ameriško mesto Savannah iz 18. stoletja. Plečnik je bil med tem delom še v njegovem ateljeju. (Slika iz: Načrt XX. dunajskega okraja, 1901)

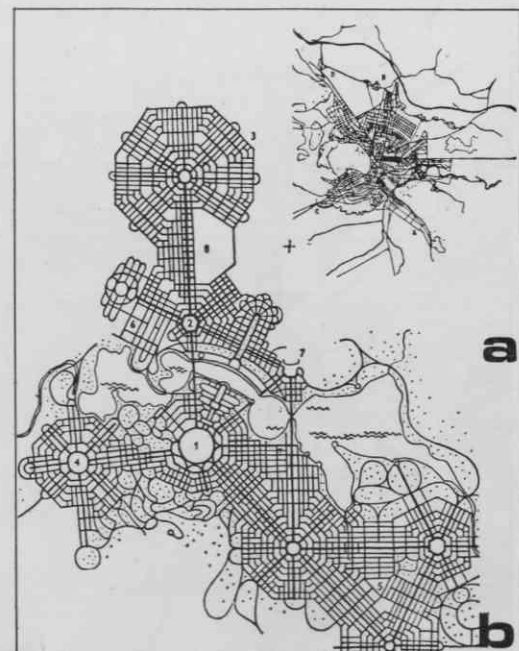
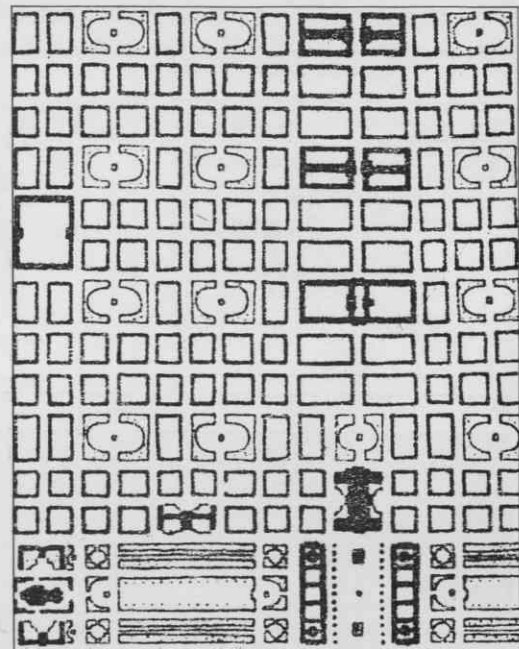
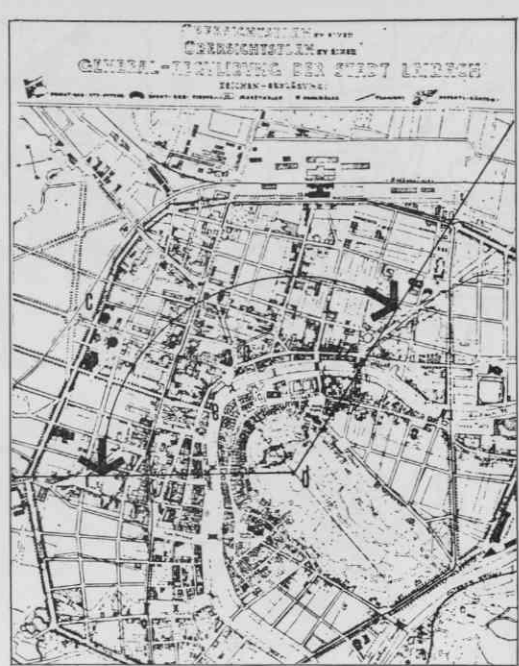
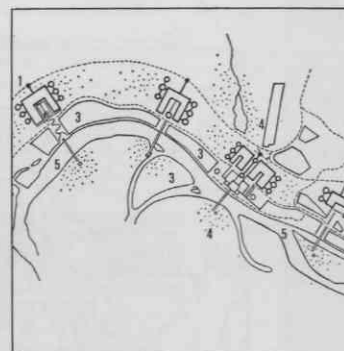
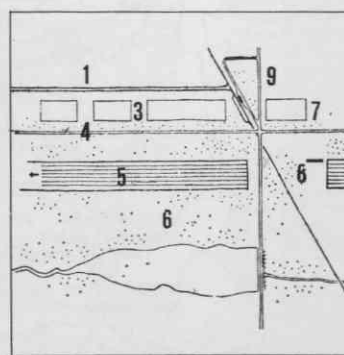
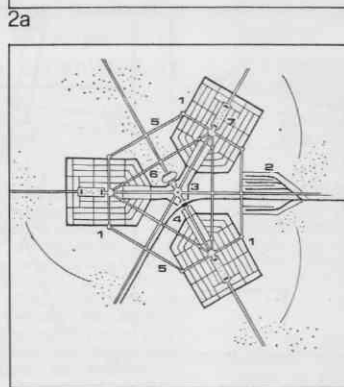
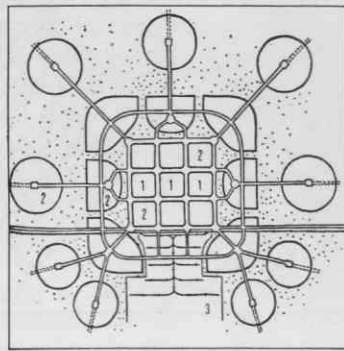
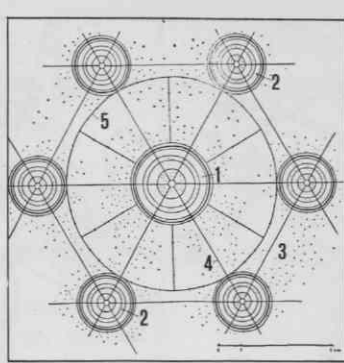
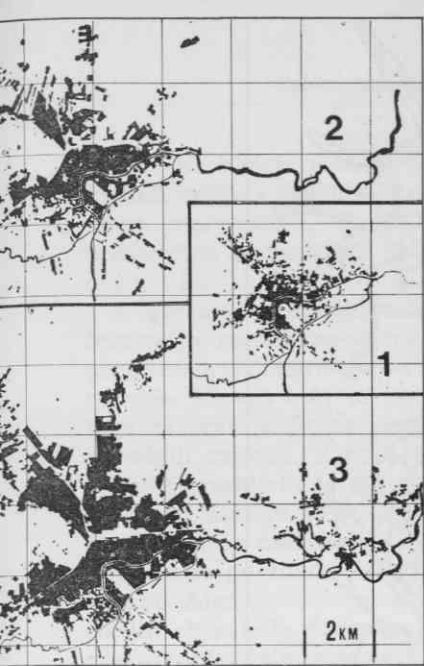
6. Plečnik. V njegovih ljubljanskih posegih srečamo spet iste črte kot v Lányh in na Hradčanih. Konzer-vativni lirizem, ki sega bolj v Sittejev svet, je kot doživetje prostorsko-plastičnih kvalitet popolno nasprotje Fabijanijevi tehnični racionalni usmerjenosti, ki mu je sicer tako dobro služila pri odločitvah. Urbanistično misli vedno tako, da obstoječe dvigne v višjo kvaliteto, da vrednote združuje in jih stopnjuje. Cestni sistem tako prehitro postane dekorativna mreža, značilna zlasti za prvi čas po letu 1900. V oblikovanju vidi kot prisotnost moči, ki so v naravi. (Slika iz: Dom in svet, o. 1936)

7 a. Grafična sinteza Plečnikovih delnih regulacij iz 1. 1936. b. W. B. Griffin (1912): zasnova novega avstralskega mesta iz 1. 1912 z dekorativnim razporedom cest, kjer je očitna tako odsotnost raščene cestne mreže, kot tudi sledov teorij o strukturi modernega mesta iz konca 19. stol. Tradicionalna kompozicija na baročnih osnovah, z velikimi osmi in določeni policentrizmom, ki lahko dobro služi za funkcionalno razlikovanje. Podoben pristop pri Ljubljani (1936) je moral ostati samo pri obliki, za funkcionalne potrebe še ni bilo pogojev.

Urbanistični zalet naših mest se je po prvi vojni ustavil, razvoju so zadoščale že prej zastavljene razširitve. Drugeče pa je bilo v svetu, kjer so socialne in gospodarske razmere silile v intenzivna razmišljanja. Kopicke novih misli so ga obšle, skoro vse pa v glavnem mimo nas. Ne moremo pa jih preskočiti, če hočemo razumeti poznejše domače napore. (Slika iz: b-W. B. Griffin: Novo mesto Canberra, 1912)

8. N. A. Miljutin: Magnitogorsk (1929). Mesto naj bi delovalo kot urejen in nadvse čist industrijski kompleks v smislu "strojnega urbanizma". Naselje je razdeljeno v pasove: pas železnic, pas industrije, pas trgovin in komunalnih dejavnosti, kolodvor in tehnične šole, pas zelenja z avtomobilskim prometom, pas uprave in stanovanj s podaljški, pas preskrbe s svežo hrano itd. 1 — Železnica. 3 — Industrija. 4 — Avtocesta v zelenju. 5 — Stanovanja. 6 — Narava. 7 — Komunalni center. 8 — Uprava. 9 — Kolodvor. Vse mestne funkcije se odvijajo v enotnih pasovih. Edini smoter mesta je produkcija.

8 a. A. in L. Vesnin, Stalingrad (1930). Primer avantgardnega hotenja v urbanizmu, ki se oblikuje paralelno z abstraktno likovno umetnostjo konstruktivizma (Barchin, Malevič, Lisicki), kar pomeni, da je zasnova mestnega florisa, objektov in prostorov nevezana s katerim koli izročilom. 1 — Stanovanjski kombinat s šolo — črtkana je mestna železnica s postajami. 3 — Industrija. — 4 Park kulture. 5 — Kanal Volga—Don.



naravo ob hiši in v naselju. V ta čas spadajo tudi začetna sociološka opazovanja sožitja novih stanovalcev, ki pa so ostala skoraj brez vpliva na nadaljnji potek urbanističnega dogajanja.

V ogromnem obsegu se je ponovila konfrontacija racionalno-mehaničnega načela in prostorsko vizionarnega, ki je zaposlovalo 19. stoletje. Mnogo bolj in več je bilo ognjevitega razpravljanja na domačih in na mednarodnih ravneh. Razvili so se kongresi in simpoziji, arhitekt je postal potujoči strokovni agent, nastale so mednarodne in svetovne organizacije, manifesti in charte, navadno imenovane po znamenitih sredozemskih krajih, po Atenah, Delosu, ki so v svojih sporočilnih objavljale dokončne sklepe za reševanje urbanističnih spoznanj.

Prvi nosilec teh pobud je bila v začetku 30 let Sovjetska zveza ter arhitekti N. A. Miljutin, M. J. Ginsburg s predlogi trakastih mest po zgledu tovarne, A. I. Kuznjecov in mnogi drugi, pa vrsta gostov urbanistov iz

Nemčije kot E. May, iz Holandske M. Stam, gosti so bili tudi še Gropius, Le Corbusier in Wright, ki so videli v Sovjetski zvezi možnost za poln razvoj svojih idej o moderni arhitekturi. Pri nas je ta čas že tudi kar močno odmeval med arhitekti, eden od njih, arhitekt D. Fatur, je s svojo razstavo lastne konstruktivistične arhitekture napolnil ves nekdanji Jakopičev paviljon.

Obraunavane so bile vedno iste teme, kako spraviti določen sloj, določeno narodnost ali ves svet pod streho, kako bi s pomočjo industrije gradili hitro in mnogo ceneje, kako bi uzakonili higienske in tehnične standarde. Apelirali so na državo in družbo, naj že vendar namesto za oboroževanje daje denar za stanovanja, to pa je bilo edino, kar so mogli, razen nekaterih poizkusov.

Na slikah s teh simpozijev vidimo znamenite arhitekta, zagorele in v kratkih hlačah, kako z barvami rišejo po ogromnih polah papirja, ne preveč številni poslušalci pa sproščeno, a resno poslušajo. Čutili so se po-

9. Po najvišjem sklepu povabi Moskva domače in inozemske arhitekta, da bi pokazali možnost razvoja »glavnega mesta proletarske države«. Rezultati so pregled takratnih načel za ureditev modernega vele-mesta. Kot je prelom stoletja prvo veliko razdobje razprave o mestih, je začetek tridesetih let drugo tako veliko razdobje. Pri prvem je šlo predvsem za splošno predstavo, pri drugem pa vidimo že možne podrobnosti, na katere naj se oslanja nadaljnje približevanje modernim potrebam vsebine in organizacije. Tretji tak prelom bomo srečali še enkrat v začetku šestdesetih let. Vsi tukaj omenjeni načrti so nastali okrog leta 1930. To je čas mestnih zasnov po vodilnih geslih, ki so obenem celovite rešilne misli: »Sijoče mesto« Le Corbusiera. »Vertikalno mesto« A. Lurcata, »Satelitsko mesto« L. Hilberseimerja, »Radialno mesto« R. Neutre, »Socgorod« N. A. Miljutina, »Nizko mesto« F. L. Wrighta itd. Njihov slučajni izbor vidimo v 6 skicah.

A. Le Corbusier; prvi njegov preizkus prenesti idejo »Sijočega mesta« v tujino (nagrajen načrt). 1 — Industrija. 2 — Stanovanja. 3 — Administracija. 4 — Sport — Kolodvor. 6 — Unverza.

B. Ernst May, skupinsko mesto, kjer stanovanjska enota (s črno piko) in industrijski predel (prazen) tvorita bivalno-produktivni sklop.

C. G. B. Krasin. Mesto s kolonijami, ki se razvijajo ob radialnih cestah (gl. razvoj Ljubljane v sedemdesetih letih).

D. Hannes Meyer. Mesto s sateliti, ki so razporejeni ob glavnih prometnih smereh, njihova jedra pa so povezana z največjimi industrijskimi kompleksi.

E. Kurt Meyer. Mesto s predmestji, ki se širijo vzdolž glavnih cest, a imajo svoja središča usmerjena k glavnemu središču.

F. Kolektiv VOPRA. Moskva kot nepretrgan kompleks pasov, ki žive zase, a so obenem tesno povezana s centrom. Po 30 letih srečamo nov val zasnov, ki pa že vplivajo tudi na naše odločitve. (Slika iz: Sovjetska arhitektura l. 1933)

10. V. A. Škvarikov: Celinograd (1962). Odsev Miljutinovega pasovnega mesta, prilagojen poznejšim realnim pogojem. Za nas zanimivo delo, ki je postalo miselna osnova za obnovo Skopja po potresu, urejena z lokalnimi centri in podcentri, ter že takrat spoznana kot konzervativna kompaktna rešitev. (Slika iz: Arhitektura SSSR l. 1963)

10 a. Praga 1962. Mesto se členi na centralni del, ki ima tako pomen vsemestnega središča, in na pet zunanjih delov, od katerih ima vsak svoje lastno, lokalno jedro. Tanjše črte so trase bodoče podzemne železnice, ki bo vezala dele z glavnim centrom in med seboj. Podobno vprašanje čaka tudi Ljubljana.

(Slika iz: Praga, Urb. načrt 1963)

10 b. R. Hillebrecht (1961). Zasnova, ki se oslanja na izdaten, natančen in gladek promet, urbanistična ureditev je določena v glavnem z njim, tj. s kombinacijo električne železnice in ceste. Naselja so tako nanižana v glavnem na železnico, oskrbljena pa so tudi s cesto. 1 — Centralna cona. 2 — Stanovanjske enote v trasah hitre cestne železnice. 3 — Druga mesta v razdalji 30 do 40 km. 4 — Zeleni klini, ki gredo v središče. 5 — Avtocesta. Naselja ležijo toliko kot v prosti naravi, a jim je vse mestno najlažje dosegljivo.

(Slika iz: Arhiv za komun. znanosti l. 1962)

11. Zasnova Ljubljane po jugoslovanskem natečaju iz leta 1939, ki je naša prva aplikacija principov Le Corbusierovega »Sijočega mesta«. Mesto je organizem, podobno živim tvorbam z njihovimi organi; z glavo (s srcem), s trupom in udi, z ožiljem, pljuči, prebavili itd., tako, da tem udom odgovarjajo mestni deli: glava = center, pljuča = zelenje, trup = stanovanjski del itd. Kot v organskem vlada tudi tu najstrožja razumnost, komunikacije so jasne in pregledne, ravne in svobodne, orientacija mesta je v pravilni smeri sever — jug, obsežen upravni center vsebuje tudi univerzo, vključeno je obnovljeno staro mesto itd. Zelenje v vseh smereh prodira proti središču in je bogato opremljeno z igrišči. Poseben veliki športni center je določen ob Savi. Ljubljana je s sistemom dobro povezana z okolico v vseh izpadnih smereh in v Barje, ceste potekajo že izven takratnega mestnega območja kot tangente T in V ter S itd. Kolodvor ostane v centru.

(Slika iz privatnega arhiva)

12, 13. Alternativni primerjalni projekt: paralelna Ljubljana na Savi (Kardeljeva sugestija) (12) in Ljubljana ob starem mestu (13) iz leta 1947. 1 — Železnica. 2 — Center s kolodvorom. 3 — Industrija. 4 — Staro mesto. 5 — Zelenje. 6 — Avtocesta. 7 — Športni center. 8 — Stanovanja. 10 — Sveža hrana. 11 — Rekreacija. Še danes ne vemo ali smo zamudili veliko priložnost ali smo pametno ostali na obstoječi raščeni mestni površini.

(Slika iz: Novi svet, 1947)

klicane, da s silo prepričevanja dajo odločujoče nasvete, čeprav je bila vojna že pred vrati.

Proti koncu 30 let je tako pod vplivom splošnega razvoja prodrlo spoznanje, da je treba mesto razumeti mnogo širše, kot metodično zajetje širšega prostorskega fenomena, kjer so bili po raznih analogijah iz živega sveta, ožilje promet, glava center, pljuča stanovanjski predel, prebava industrija itd., sestavni deli celote, ko ni mogoče nobenemu delu dajati prednosti. Drugi so spet videli v mestu najprej njegove glavne posebnosti, npr. promet, drugi spet zelenje v povezavi z naravo itd.

Značilnost, ki opredeljuje arhitekturo in urbanizem tega desetletja je enostranost, filozofski in biološki pogled, na katerem so zgrajeni posamezni koncepti, zelo pogosto do velike dognanosti in popolnosti, pa navadno kratkega življenja, zaradi prehitvejočih se vedno novih spoznanj.

Veliki združevalec vseh teh misli v eno teorijo je v teku tega razdobja postal švicar-

ski Francoz Le Corbusier, ki je — kot bomo videli — postal tudi pri nas splošno sprejet ideolog vseodrešujočega urbanizma povezanega z arhitekturo.

Dogajanje v Sloveniji je ostalo precej skromno, nikakršna problematika še ni sili-la v razmišljanje. Pritiskov velikega mesta nismo poznali in gradbena aktivnost se ni bistveno razvila. Revolucionarnost v družbi in stroki kakršni sta bili značilni npr. za Nemčijo, je ostala daleč.

Mnogo pa je bilo razprav, naporov za bolj ali manj abstraktno novo, začela se je prva publicistika z lastno revijo. Arhitektura in urbanizem sta hotela čistih oblik, prva z bojem proti ornamentu, druga z ravnimi in gladkimi cestami. V vsem se je čutila hladnost risarskega orodja, ravnila in šestila, pojavil se je pojem življenjskega in stanovanjskega minimuma. Dobili smo celo svojo knjigo o moderni arhitekturi.

Proti koncu 30 let pa so se vendar nakopili problemi tudi pri nas in je Le Corbusierova miselnost zajela precejšnje število za-

14. Skica »regionalnega« razvoja mesta iz leta 1953, ki je mestni prostor razširil v vabljivo sproščen obseg, stanovanj in delovnih mest, ki jih zahteva razvoj ob (seveda dvojni) železnici v obstoječih smereh. Velika Ljubljana, ki se razrašča v krogu s premerom 30 km, lahko ima dovolj razsežnosti za stanovanjsko življenje v naravi in za namestitve zahtevnejše industrije ter ustanov. V prometni tehnologiji leži možen začetek ljubljanske mestne regije, ki ji bo sledila naša urbanizirana pokrajina.

(Slika iz privatnega arhiva)

15. Zvezdasta organizacija Ljubljane, ki je pojem regulacije mesta prenesla daleč iz obsega nekdanjega »predmeta urbanističnega študija«, tj. območja današnjega centra. Ljubljano smo začeli videti do Sentvidla, Ježice, Polja in Brezovice. S tem je bil napravljen korak do poznejše naloge GUP, že v novem merilu. Urbanist je odkril nov, širši prostor in novo, mnogo težjo nalogo: dobro oblikovanje stanovanjskih površin, prometa vseh stopenj, namestitve produktivnih ustanov ter vzgojnih, kulturnih in rekreacijskih možnosti. Ureditev se pokaže kot prirodni petokraki sistem, ki lahko za določen čas oskrbi potreben in zadosten prostorski red. Vsak od krakov, obenem občin zlastnim ter skupnim centrom v glavnem mestu, je urejen ob svoji hrbtnici, ki je vedno ena glavnih izpadnih cest z močnim vzdolžnim razvojnim potencialom. Kraki so ločeni z zelenimi klini, ki jih koncept vidi kot izredno dragocene in potrebne zavarovane zelenice razmejene z vzporedno robno cesto. V krakih so rezervati za industrijo, ki spada v mesto in so kraki sploh dragoceno izhodišče pri členjenju prostora v soseske in posebna težišča. Ta konceptija odpira nadaljevanja, ki bodo pozneje postala aktualna kot edina razvojna možnost.

(Slika iz: LUZ, ob 15. obletnici obstoja)

16. Ljubljana ob petih krakih, z globokimi zelenimi klini med njimi, se v začetku šestdesetih let srečuje že s končno napolnjenostjo svojega prostora, ki pa že zahteva poseg v regionalni prostor. Ta diagram kaže zaidanost do zadnjih meja, ki so sprejemljive. Nadaljevanje rasti bi moralo iti v smerih »e«, ostati pa bi morale površine »d«, ki bi vzdržale ravnotežje med zaidanim in naravo. Pri bežigraskem kraku je bilo leta 1960 še mogoče ustvariti na vzhodni strani Tifove ceste bogat rezervat za večje naloge, ki pa smo ga pozneje popolnoma zgradili, z nepovezanimi iniciativami. GUP (generalni urbanistični projekt), ki se zrcali v tem konceptu, je za svoj čas uspešno skušal zbrati vprašanja v enotno zasnovo, kar je njegova nesporna

zasluga. Ni pa mogel naprej, kar je naloga, ki se šele sedaj odkriva z vso nujnostjo. Ljubljana se tako žal širi predvsem kot stanovanjsko področje, mnoga druga pa ostajajo okrnjena in obrobnata ter jih 15 let pozneje rešujemo s prevelikimi žrtvami (promet, šolstvo, centri, zelenje, univerza z domovi, staro mesto itd.).

(Slika iz: LUZ, ob 15. obletnici obstoja)

17. O prometu. Smisel prometa v našem ožjem prostoru je še vedno v glavnem v čim boljši zvezi med delovnimi mesti in stanovanjem. Toda v kakšno zapletenost smo zašli! Sanjamo o poenostavitvi tega odnosa in ostajamo pri večni dilemi: decentralizirana poseljenost z močnim nihajočim prometom v škodo ekonomske naselitvene koncentracije. Železnica, avtocesta in izboljšane glavne ceste ostajajo iz leta v leto iste — tri zapuščene postavke naših prostorskih zahtev! Ni dvoma, da je v ozkem prostoru težko razvijati v bodočnost segajoč dober promet, res pa je, da bi ga morali začeti graditi prej, ko je prostor še prazen, ne pa potem. Kar bi dobili lahko in poceni pred desetletjem, je zdaj zamudno in predrago. Kar bi morali, ko se je dalo, kaže diagram 10 b. Imeli smo elemente, ki bi jih lahko postopoma razvijali, pa se obnašamo kot smo se z železnico med 1920 in 1930.

(Slika iz: LUZ, ob 15. obletnici obstoja)

18 a. Zamisel »hribov«: preskromno merilo, vsiljiva sosednost, za razliko npr. od 16, visoko zelenje bi seveda še bolj stisnilo namišljeno širok prostor. b) Monumentalnost, ki brez prometa in valujoče množice velikega mesta daje vtis popolne zapuščeniosti in odsotnosti življenja. V resnici je odrešujoče dopolnilo te mestne »praznote« weekend in svoboda, ki jo daje avto, vedute v daljno naravo človeka ne zadržuje v naselju. c) Zaprtost, tesnoba nevlabljivega prostora nasprotno pričakovanemu vtisu naselja v zelenem. d) Dolg po značaju in z merili in opremo zanimiv »dvo-rišeni« prostor je odprt na obeh straneh. e) Vstop v prostor, ki se zdi kot da pričakuje pešca. f) Skoro razpoloženi prostor med hišami daje naselju nepričakovano, rekli bi poetično vrednost.

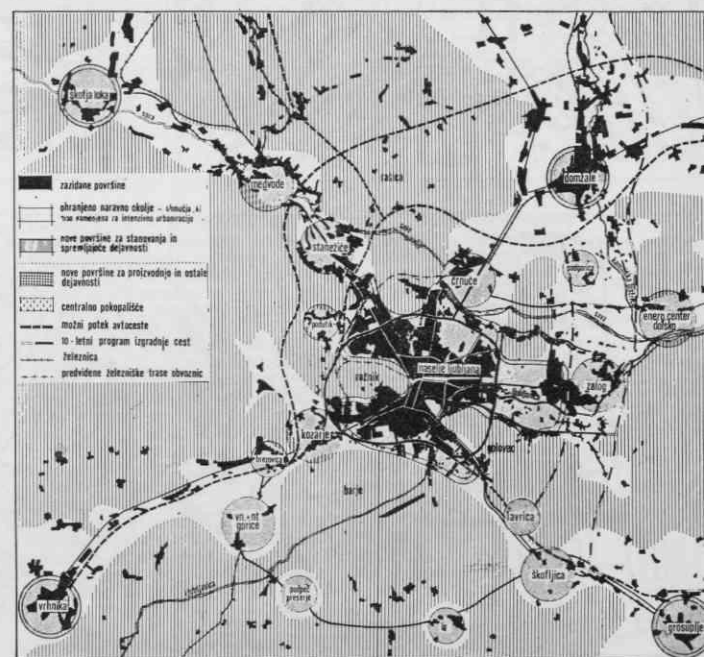
(Slika iz: AB, 39/1978)

19. Bloki redke zazidave, sproščene hiše ne zapirajo prostora v dvorišča, površine med bloki so bolj »pred-prostori« ali »predvrtovi« ob hišah, s čimer so opuščene tudi zanemarjene in mrtve površine okrog naših navadnih blokov, ki so med najbolj splošnimi karakteristikami sedanje stanovanjske gradnje.

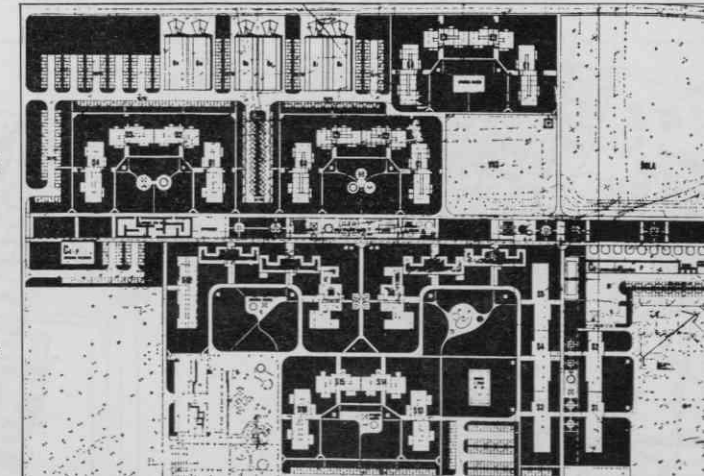
(Slika iz: AB, 39/1978)



15

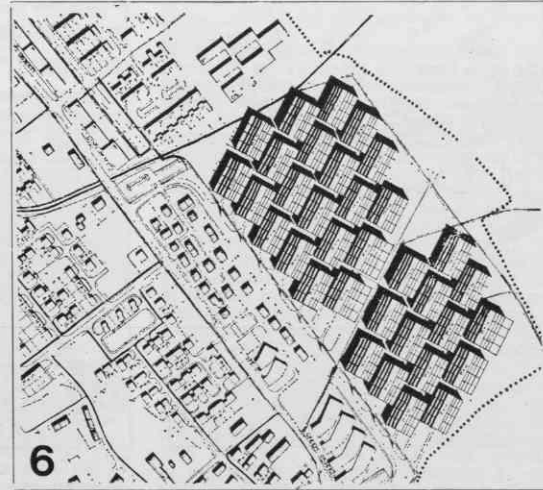
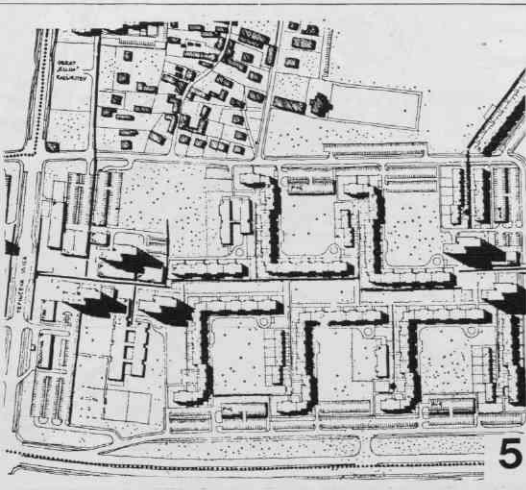
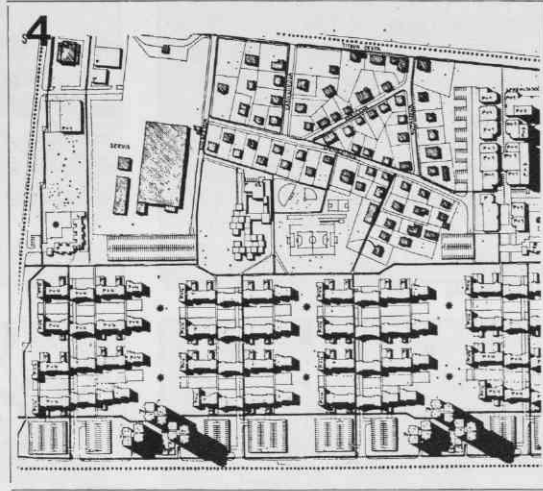
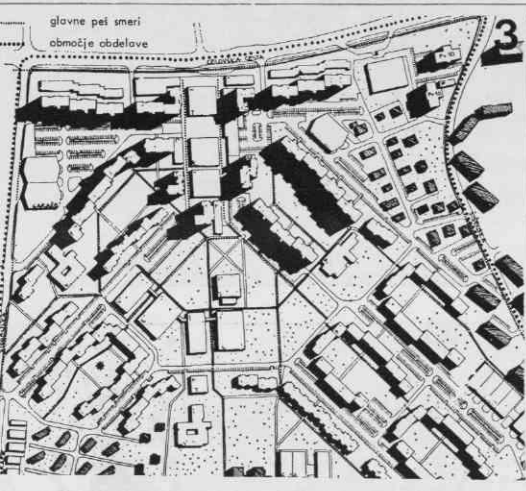
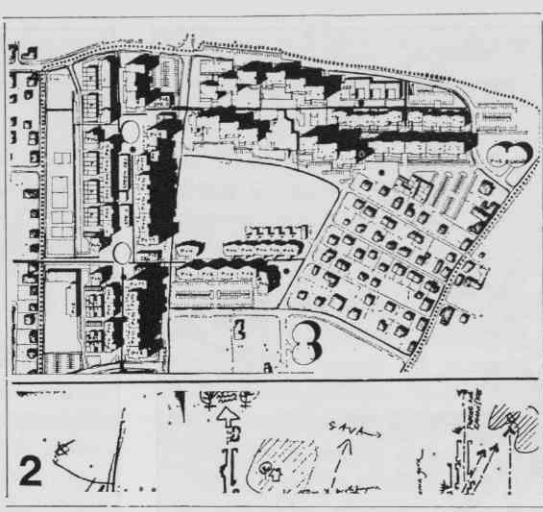
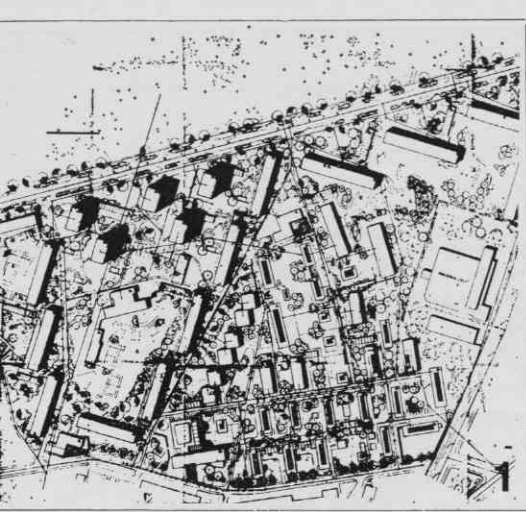


17



d

e



vzetih mlajših arhitektov, ne brez prizadevanj D. Grabijana in J. Neidhardta iz Zagreba, vidnega Le Corbusierovega sodelavca. Skupno število mlajših slovenskih arhitektov, ki so odšli v njegov atelje ni bilo majhno, zanimivo pa je, da je bila večina iz Plečnikove šole. Velika zasluga obeh je bila v celovitem pogledu na arhitekturo. Ona dva pa sta znala Le Corbusierov globalni pogled prepričljivo prenašati v naše skromnejše razmere. Nastopala sta z velikim zaletom in prenesla k nam tudi Le Corbusierovo publicistično in polemično tehniko, s katero sta hotela dognati vsak aktualen problem do dna in do konca. S tem je naš arhitekt stopil od izolirane risalne mize v areno javne razprave.

1940—1950

Začetek tega razdobja, ki naj bi od prejšnjega prevzelo toliko nakazanega in začetega, je zastal v vojnih letih. Po osvoboditvi pa je bila stvar pričakovano drugačna, obrnjena. Za arhitekturo je prišel čas izredne konjunktore, količinska storitev je bila naenkrat tolikšna v mestu in na periferiji, kakršne nobeno razdobje do takrat ni poznalo. Napravili smo na tone urbanističnih načrtov za vsak predel države in tudi za Slovenijo, orienta-

cija na težko in ekstraktivno industrijo pa je zanesla potrebe po urbanističnih ureditvah v zadnji, prej najbolj pozabljeni kot. Idejno je čisto prevladala Le Corbusierova urbanistična doktrina, vse druge, srednjeevropske, ki bi se še kje držale, so se ji umikale, kar je nedvomno v zvezi z že omenjenim dejstvom, da je v Le Corbusierovem ateljeju še pred vojno delovalo v celoti kar 20 jugoslovanskih arhitektov. Glavno nalogo smo videli v obvladanju rasti in vseh ključnih strahov mesta s tehničnimi rešitvami in splošno priznana naloga je bila študij »pljuč«, »srca in ožilja« povečane urbane tvorbe, ki pa jih srečamo že v bolj dognanih rešitvah prejšnjega razdobja in njegovih prerokov. Urbanizem kot da se je omejil samo na obvladanje prometa v centrih in v stanovanjskih predelih. Celovita Le Corbusierova vizija se je sprevergla v nekakšen prometni urbanizem in borbeni glasni Dobrovič pravi o sebi: »Sem tehnični urbanist!« V bistvu je bil to razpad enotne urbanistične misli in mestni stroj je razpadel v svoje ločene dele, v promet, v cone stanovanja, oddiha, v center in stanovanjske predele.

Od prej pa smo podedovali še nekaj. Proti koncu 30 let je tudi že pri nas začelo zmagovo-

20. V zadnjih dvajsetih letih se je urbanistični razvoj skoraj popolnoma prenesel na študij in izgradnjo soseske, stanovanjske enote za nekaj tisoč prebivalcev v taki mestni bližini, da so produktivne in višjevzgojne usdanove prometno še dosegljive. Znotraj samih sosesk, razdeljenih po mestni površini po določenih splošnih pokazateljih, pa je organizacijska in oblikovalna svoboda omejena s tehničnimi in finančnimi možnostmi. Sosesko zato vidimo kot instrument za ustvarjanje optimalnega življenjskega okolja v socialistični družbi z razpoložljivimi, z danimi sredstvi, s standardom ureditev ter s pravimi merami notranjega in zunanega prostora. K temu moramo dodati še arhitektovo ambicijo in zahtevno sposobnost, da bi z oblikovanjem dosegel namenu pripadajoč izraz.

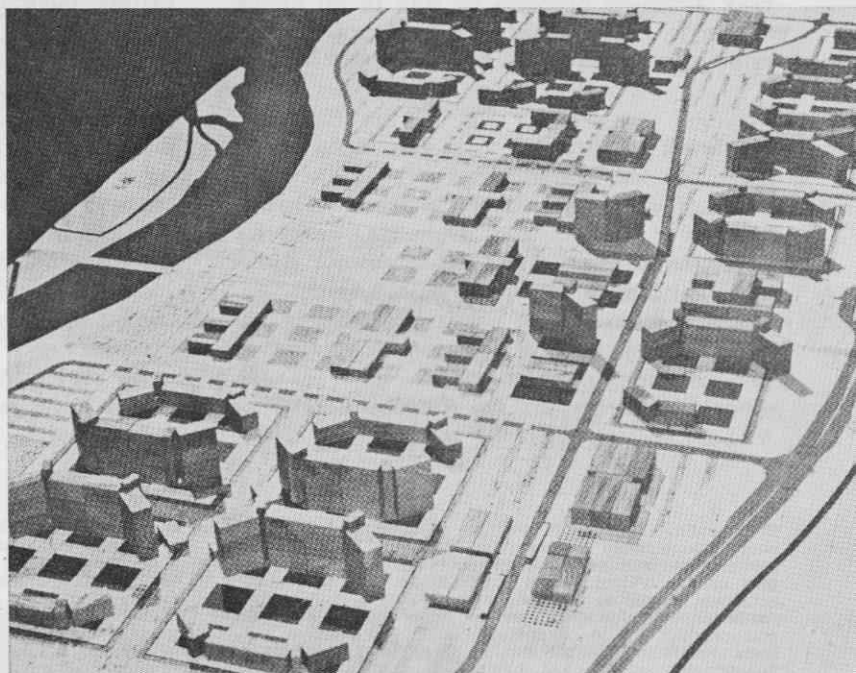
S pomočjo osmih načrtov sosesk, zamišljenih in zgrajenih v teh dvajsetih letih, lahko sledimo evoluciji, predstave omenjenega optimalnega življenjskega okolja. 1 — Zgradbe in njihova razmesitve sta predvsem samo funkcionalna, tj. višine in odmiki so tako usklajeni, da dobijo vse stanovanjske zgradbe enako sončno osvetlitev in enaka razmerja do zunanega prostora. Stanovanjski fond je skromno dopoljen z igrišči in vzgojnimi ustanovami, parking je še zelo tesen. 2 — Soseska z močnejšo oblikovalsko voljo. Vodilna predstava je vzeta iz velikomestne centralne sfere, pri čemer se oglašajo skrb, ali je prisotna tudi življenjska substanca, ki nas v večjih mestih tako privlači. Zamah je obsežen, kot bi gradili celo mesto. Moč zasnovane in njena sredstva zajemajo tudi vse ostalo, šole in vrtnice, podzemne parkirne prostore, pripadajočo tehniko, ambiciozno oblikovanje in tudi razkošje izbranih vizualnih vrednot. Orientacija stanovanj in stik z zunanjim prostorom nista več dejavniki pri kompoziciji, kot nas uče Gropiusove »Racionalne zazidave«. 3 — Mestni utrip skuša ta enota doseči z dinamično močno poudarjene centralnosti ob važni mestni cesti. Značilna je največja zgoščenost v tem predelu in popolna opremljenost s preskrbnimi in varstvenimi podaljški stanovanj. Zelene površine so obsežne in povezane, parkinji obilni, a verjetno preblizu stanovanj. V ozadju prehaja naselje v nižjo, intimnejšo zazidavo. 4 — Sistematična zgoščenost brez poudarjenih oblikovalskih ambicij, toda z enakimi bivalnimi kvaliteta, z odmaknjenimi parkinji a z dodano zelo visoko, ne-

dvomno prav problematično zazidavo. Osončenje samo z vzhoda in zahoda se neprijetno veže z nastalimi vetrnimi kanali v smeri sever—jug. Pričakovanja živska kvaliteta realnega prostora je uspešno pričarana z zanimivo opremo v prostorih med bloki. Naselje stoji in pade z disciplino stanovalec. 5 — Zazidane gmote stanovanjskih blokov delijo prostor v zaprte predele, ki bivalno vrednost vežejo na skrbnost in kulturo porabnikov. Z revno arhitekturo vred ta kočljiva stran odloča o uspehu zasnovne in realizacije. Parkinji na robu niso preveč moteči vsaj za večji del stanovalec. Kaj lahko nastane iz divjih notranjih zelenih površin vidimo na mnogih drugih primerih. 6 — Enolične tesne doline zgoščenega naselja, kjer je obsončenje sicer še sprejemljivo, nikakor pa ne odprst »iz kuhinje v kuhinjo«. Napaka je očitno v merilu, v dvojni velikosti bi npr. bilo nedvomno lažje uveljavljati tisto kar zasnovno obljublja. Glede parkiranja, zelenja in opremljenosti je zazidava prav tako siromašna kot v svojih drugih splošnih urbanističnih in bivalnih značilnostih. 7 — Očitno je prizadevanje, da bi soseska odgovorila na raznolikost možnosti in izbire na spročenem robu mesta. Od individualne hiše, do vrstne in atrijske zazidave pa do pet etažnih blokov je prisotno vse, kar je prešlo v zavest interesentov in kar naša ekonomika in tehnologija povprečno zmoreta. Tudi tu je preveč občutna siromašnost pri zelenju, parkirnih prostorih in podaljških stanovanj. 8 — Soseska »Murgle« na jugu Ljubljane pomeni tudi priliko za primerjavo z ostalimi soseskami na severu Ljubljane. Nizka in gosta, vedno bolj obetavna zazidava endurzijskih hiš z vrtom izziva razlikovanje od navadnega v tehle bistvenih stvarih: a) izloča konflikte s sosedstvom, ker ni motečih in bolečih stičnih točk; b) je v skladu z našim značilnim občutjem za bivalnost; c) v hiši, brez stopnic so tudi garaža, šrambe in delavnica; d) zazidava ne bi smela zahtevati prevelikih tehničnih naporov; e) stanovanje je popolnoma vključeno v ožje in širše naravno okolje. Večje skrbi pa povzročajo instalacije, ogrevanje in preskrba. Za tako širjenje mesta so pa potrebne večje nove površine, ki jih lahko vidimo v Barju, regionalni pomen take zazidave, tj. v večjih oddaljenostih, pa moramo začeti graditi s hitro električno železnico, tem glavnim prometnim sredstvom bodočnosti.

(Slika iz: AB, 39/1978)



22



23

21. Mesto hočemo tudi videti, dojeti ga kot celoto, tj. od zunaj. Pogled s severa na najbližjo je kot sanjska vizija gradu carja Saltana, ki pa potem ne da kar obljublja. Potovanje skozi mesto nam žal kaže tudi od zunaj nevidno drugo stran velikih bivališč neprizadetih množic stanovalcev, predmestij, ki so v vsem tako daleč od kvalitetnega urbanega utripa.
(Slika: Damjan Gale)

22. Protislovje, ki se odkriva med že nujnim kopičenjem velikih stavbnih gmot na robu mesta v propadajoči agrarni sferi z urbanim siromaštvom v zunanjih mestnih delih ter scenografskim razkošjem centralnih mestnih predelov, ki so brez funkcional-

nihi urbanih kvalitet. Vse to opozarja na kronično premajhno splošno notranjo mobilnost Ljubljane, kar je eden glavnih problemov našega glavnega mesta.
(Slika: Damjan Gale)

23. Negativne izkušnje s stanjem v obstoječih soseskah silijo v redkejšo in bolj odprto zazidavo v območjih že pokrajinskih področjih, ki jih s tem korakom popolnoma degradiramo, saj pomenijo tudi ločitev od dobrega javnega prometa, ki bi v tej oddaljenosti moral biti že električen, ali priznati potrebo po družinskem avtomobilu ali celo dveh ter kljub temu ostati še vedno v docela nemestni izolaciji.
(Slika iz: LUZ, ob 15. obletnici obstoja)

vati spoznanje, da je mesto treba smatrati kot celovito načrtovanje na podlagi analiz vseh vrst in dati osnutek kot organsko zakrožen koncept, ko je prešel fazo analitske ostrine. Tudi analiza se je začela osamosvajati in začela postajati s časom sama sebi namen, glavni del elaboratov so bile vedno bolj le analize brez zaključkov in sintetičnih sklepov.

V prvih povojnih letih pa še ni bilo čisto tako. Prevladovala je še živa misel, zavzeta predstava tega, kar bi se dalo doseči in moralo dati predvsem v Sloveniji spricho nalog, ki so bile v primeru z nekdanjimi ogromne in silno raznolike. Dobili smo priliko graditi nova mesta, Velenje in Novo Gorico, na kar pa po gornjem žal nismo bili pripravljeni ter je tako energija hotenja postopoma prešla

v administrativne roke (kot že enkrat l. 1900) in s tem v drobljenje, v samohotnost investitorjev, raznoterost oblik in v naše značilno drobnjakarstvo. Prva bitka za novi urbanizem ni bila dobljena. Lahko jo razložimo s pomanjkanjem enotne volje, z nepovezanostjo in z neznanjem.

Borbena, da ne rečem misijonsko razdobje, z agresivnimi objavami novih misli, v polemiki z akademizmom, z napakami oblasti pri odločitvah in predvsem s poudarjanjem arhitektovega poslanstva je minilo in velik odmev med slovenskimi mlajšimi arhitekti, ki je mnogim pomagal pri oblikovanju značaja in ravnanja je utihnil.

Razen Le Corbusierove doktrine so tudi pri nas še živeli posebni pogledi na urbanizem, tako kot so bile tudi v svetu znane enostranske in krčevite ideje, ki se niso obdržale. Mesto kot tovarna, mesto kot prometni trak, mesto brez dima, mesto za avto so bila ključna gesla, ki mu lahko pri nas dodamo Tomažičevo »Ljubljano v okovih« ali »Mesto v zračni vojni«.

Vsak kraj naj bi imel svoj urbanistični načrt za kar so skrbele centralizirane projektantske ustanove, ki so se pozneje razdelile v mnoge lokalne, ne glede na njihovo doraslost takim nalogam. Tudi to je vzrok več, za vedno manjšo vneto za živi urbanizem.

Šola za arhitekturo, na kateri sta tudi še delala Vurnik in Plečnik, je poskrbela za zelo številni naraščaj in še ga je bilo premalo. In mimogrede, slovenska arhitektura je bila tudi prvič od nastanka Jugoslavije opažena in priznana v državi. V resnici je začela dobivati določene samosvoje črte, ki so se začele ločevati od splošnega jugoslovanskega modernizma razvodenele lecorbusianske tradicije.

1950—1960

Centralizirano in subvencionirano urbanistično projektiranje je začelo prehajati na okraje in pozneje na občine, kjer je soglasnost in enotnost lahko do določene mere ohranila samo še skupnost šole. Isti ali vsaj podoben jezik je bil sposoben, da so se potrebe z enako učinkovitostjo zadovoljevale v vseh predelih slovenske republike.

Dosegli smo tehnološki, operativni in kvalitetni standard, zapostavili pa smo vsebinsko stran in prilagojenost značilnemu življenjskemu utripu predela ali kraja pri njegovih urbanističnih korakih. Prejšnja od Le Corbusiera vplivana bolj ali manj enotna disciplina se začenja, spričo značajnih potreb, tehničnih in materialnih omejitev, napredujoče birokratizacije in odsotnosti nekdanjega

poleta, razkrajati v stereotipu urbanistične kombinacije stolpnic, ki smo si jo pridobili z največjimi naporji, vsemogočnega večetažnega bloka in dvojčka z dodatnimi podaljški stanovanja.

O koncepciji mesta skoro ni več govora. Mesto ima samo vedno več problemov, od katerih največji je nedvomno vedno hitrejše širjenje stanovanjskih predelov. Ustanov, ki se bavijo z uravnavanjem razvoja je tudi vedno več, vse od sekretariatov, institutov, centrov in zavodov, ki vsi rešujejo isto nalogo. Konec desetletja dozoreva tudi glavni urbanistični plan, poizkus da bi vse skrbi in probleme pregledali, dokler je še čas, z enotnega vidika in šli bolj urejeno kot vse doslej naprej v razvoju mesta. Podobno se je zgodilo v drugih naših mestih Mariboru, Kopru, Kranju, Velenju itd. Pritiski na mesta so bili preveliki, da bi jim bili dorasli s svojimi sposobnostmi in učinkovito ter kvalitetno realizacijo.

S tem razdobjem je povezano zlo, ki nas spremlja še danes, prenizke razvojne cennitve bistvenih stvari. Že takrat smo se začeli motiti o potrebah cestnih mrež, mestnih površin, o ekonomiki naselij itd. Model jagode naselja za 1000 ljudi v grozdu celega mesta, kot stanovanjske enote (Stanbena zajednica) na razstavi v Zagrebu in razstava »Stanovanje za naše razmere« v Ljubljani sta bili nad vse koristni kašipot akciji, ki pa jih je življenje izrabilo le deloma. S prvim se je odprla pot razmišljanju za vsestransko zadovoljitev ugotovljivih potreb v naselitveni enoti z drugimi pa smo dobili standardne tipe stanovanj s katerimi so se ta naselja dala že bistveno boljše graditi.

Obseg urbanističnega dela je postajal večji in večji česar prej nismo poznali in kar je vodilo v dva pojava, v nastajanje vedno večjih projektantskih organizacij po drugi strani pa intenzivnejše projektantsko delo. Prvo se je odražalo v velikih koncentracijah arhitektov in urbanistov, drugo pa v prvenstvu pri natečajih, ki so močno razvili projektantsko okretnost in dali našemu urbanizmu popolnoma nezamenljivo identiteto.

1960—1970

Ena od značilnosti desetletja je še interdisciplinarni zanos, od katerega smo toliko pričakovali in zanj ustvarili toliko možnosti. Urbanizem naj bi postal znanost v nasprotju z mnenjem, da je morda bližnji filozofiji. Misel na razliko med mehanično racionalnim in vizionarnim iz 19. stoletja je spet zaživelo kot že prej enkrat z Bauhausom. Če naj bo prvo, je to seveda lahko samo taka znanost,

kjer obstaja določena količina organiziranega znanja o podobnih stvareh, na podlagi česar lahko govorimo o vrednostih. Če pa je to znanost filozofskega tipa je to le zbir informacij o naravi socialnega življenja v prostoru, o udobju in doživljanju brez eksaktnih spoznanj.

Za desetletje je značilna prednost stanovanjske gradnje z vsemi možnimi razpoložljivimi silami, ko bi pri tem radi čim več zgradili v družbenem sektorju in se krčevito borimo z zasebno iniciativo, pa ji vendar vedno bolj popuščamo in ji prepuščamo za bodočnost pomembna zemljišča. Rezervatov navezanih na celovito mestno podobo se skoro nikjer ni posrečilo obvarovati. Nihče pa še ne misli na novo sintezo saj smo že v tem desetletju zavrgli vse prej določene večje in bistvene sestavine bodoče celote.

Kar je bilo nekoč določeno za večje mestno udobje, za zelenice, športna igrišča, območje Save kot rekreacijska sfera počasi izgineva pod valjarjem stanovanjskih sosesk in neukročene črne gradnje, skladišč, prometnih vozlov, divjih naselij in zanemarjene narave.

Okoli Ljubljane nastaja venec ogromnih, visokih naselij, ki je v naslednjem desetletju že popolnoma zaseden, že od prej znano prometno težavo, ki jo je najprej pokazalo Savsko naselje; koncentrično širjenje mesta je skoro nemogoče prometno urediti z javnimi prometnimi sredstvi, posledica je neizogibno komuniciranje z osebnimi avtomobili, ki ga ne obvladamo ne v soseskah, ne na cestah in sploh ne v mestu.

Napravili pa smo pomembno skušnjo z zazidavo Titove ceste. Ob njej je začela nastajati vrsta dosledno in najboljše obdelanih sosesk, od Ruskega carja do Murgelj, kar vse lahko služi tudi kot ogromen eksperiment. Stanovalci in opazovalci ocenjujejo visoki, srednji in nizki zazidalni način z vsemi spremnimi pojavi. Vrednotenje pa se pomika očitno v korist Murgelj, kar spet povzroča poželenje po novih velikih površinah in pripravljajoči se vdor na še proste površine npr. na Barje tudi z glavne smeri, medtem ko so črne gradnje to opravile na svoj način od strani. Obenem pada vrednost visokih sosesk v obeh stanovalcev saj so v tolikih ozirih odvisne od objektivnih in subjektivnih naših pogojev.

GUP (glavni urbanistični plan), ki se ga nismo v ničemer držali postaja predmet zajedljive kritike, tembolj ker nismo bili sposobni, da bi spoštovali koristne omejitve, ki jih je nalagal. Začenja se maščevati zanemarjanje železnice, ki bi jo v teh 30 letih gotovo lahko postopoma preoblikovali v elek-

trično. Z njo bi odprli stanovanjska področja, ki ne bi zahtevala take urbane discipline, kot visoka naselja. Mnogo lažje bi ustrezali tipičnim zahtevam našega posebnega vraščanja v zahtevno mestno življenje.

Ena težjih posledic nerazvitega javnega prometa je nujnost, da gradimo samo stanovanja v stanovanjskih hišah, ki zahtevajo velike tehnične in finančne napore, stanovalcem pa moramo še dodajati možnost preskrbe, podaljškov stanovanja itd. Možnosti za tak način zidave stanovanja pa so vedno manjše in vedno bolj je očitno kaj vse smo pozabili, narobe zastavili ali se predajali udobni kratkovidnosti.

Eno pa se pri vsem tem žal ni čisto nič posrečilo, da bi namreč stanovalca, ki smo mu naklonili s stanovanjem zelo veliko materialno vrednost pripravili, da bi to gojil, vzdrževal in lepšal. Nasprotno, stanovanjski fond se hitro, mnogo prehitro obrablja, naselja pa bi se kaj lahko začela spreminjati v nepregledne slume z vsemi znanimi posledicami.

Soseske pa po drugi strani postajajo ogromni pejsažni monumenti, ki z daljave nudijo bistveno več kot od blizu, impozantno sliko velemesta, ki ga morda sploh ni.

1970—1980

Zadnje desetletje našega urbanizma, ki ga spet lahko najboljše opišemo z ljubljanskim primerom kaže nekatere posebnosti, ki bi o njih morali začeti razmišljati, saj pomenijo konec določene razvojne faze in odpirajo vprašanja jutrišnjega dne.

Predvsem Ljubljana številčno ne raste tako hitro, kot smo mislili pred 25 leti, da bo namreč proti koncu stoletja dosegla polmilionjsko aglomeracijsko vrednost. To se na naš dosedanji način razvijanja mesta ne more in se najbrž tudi ne bo zgodilo.

Prometa že za sedanje mesto nismo rešili in ga tudi resno ne rešujemo, zavrgli smo tramvaj, za njim trolejbus, obenem pa že vemo, da je avtobus lahko samo dodatno javno prometno sredstvo ne pa glavno, o električni pristezni železnici na ojačenih sedanjih tirih, ki je edino primerna mestu našega tipa, še nismo začeli razpravljati niti teoretično. Mesto te velikosti pa je lahko pravo mesto le z električno železnico.

Začenja se čutiti nelagodnosti vseh vrst v življenju velikih sosesk. To so zgoščene gmote zgradb z najmanjšimi stanovanji, ki so urezana na statistično povprečje 3,6 os. na enoto, na enake potrebe vsake družine, z enotnim tlorisom, enotno opremo in enotnim

okusom. Moderna arhitektura je prve modele oblikovala (Frankfurt 1928) kot bele, čiste gradove discipliniranih stanovalcev, kot blesteč kontrast k prejšnjim naseljem v hišah ob predmestnih mračnih cestah. Podobno velja tudi za Le Corbusierove predloge reševanja nezdravih otokov (1930) v Parizu, iz katerih so nastali poznejši Veliki ansambli, ki jih je morala oblast celo prepovedati zaradi razmer, ki so se v njih razvile. Res pa je tudi, da je Le Corbusierov marsejski blok iz nasprotnih vzrokov postal elitno bivališče in delovišče.

Moderna arhitektura, ki jo začenjamo graditi torej ni isto v njenih svežih, vzpodbudnih začetkih, tako kot sta mislila Gropius in Le Corbusier in v njeni sedanji degeneraciji na določenih mestih. Beton, ki ga tako gradimo je prav tako lahko vzrok civilizacije kot tudi gnezdo družbenega zla.

V tej situaciji, ko v naših mestih tj. v obsegu do 10 km ni več zemljišč, je čas da začnemo prav tako intenzivno, kot smo to delali v 50 letih za sedanje po malem že obrabljene zazidalne načine, začeti razmišljati o novih možnostih. Za to pa bo potrebna temeljita sprememba pogledov na oblike stanovanjskih sklopov, kot tudi na njihovo oskrbo. Na prvo bo treba odgovoriti z načelom »nizko-gosto« in v večji oddaljenosti, na drugo pa z radikalno spremenjenim pogledom na javni promet. Zelo dvomimo, da bo še dolgo mogoče dobro prebivati v obrobni soseski z avtom na parkirišču pod stolpnico. Tudi sami stanovalci občutijo in se temu primerno obnašajo, jemljejo ta stanovanja za prehodna in začasna, medtem ko nasprot-

no stanovanje z najmanjšim vrtom človeka veže na bivalno mesto in v okolico se vrašča mnogo bolj živo. Javnega prometa pa seveda ne bomo rešili toliko časa, dokler ne bomo začeli misliti in delati za učinkovito prometno kombinacijo ceste, električne železnice, kolesarskih cest in varnih pešpoti.

Razvoj našega urejenega prostora je nedvomno zašel v krizo in sicer v krizo prehitre enostranske (samo stanovanjske) rasti in spoznavati začenjamo, da sama stanovanja še niso mesto. Vse naše razvojne institucije od načela stanovanja za trg, do miselnosti občinskih forumov, monopola urbanistične in lokacijske dokumentacije, sedanje tehnike stanovanjskih podaljškov in končno estetskih ambicij, ki postajajo včasih kar groteskne postaja vse zastarelo in okorno ter mnogokrat brezizgledno. In kako bujno ob tem uspeva črna gradnja, kjer nikdar ni premalo denarja, kjer je vse končano ob terminu, kjer nikdar ne zmanjka materiala in opreme.

Za reformo našega urbanizma govorijo ne samo novejšje skušnje po svetu ampak tudi domače. Kdor more si v Ljubljani želi v Murglje, širši sloji pa v črne gradnje, pred katerimi smo kapitulirali in zelo mnogi si v bližini mesta že postavljajo weekende, kot rešilno dopolnilo stanovanja v visokem nadstropju.

Nimamo nikakršnega širšega koncepta, morda pa bi lahko imeli tistega, ki ga je pred skoro 100 leti opisal W. Morris, kot mesto razsuto v vrtu, saj je materialna baza za kaj takega že skoro zagotovljena. V resnici je že zelo veliko napravljenega pa žal tako slabo uporabljenega.

OKUPATORJEVE RACIJE V LJUBLJANI LETA 1942

TONE FERENC

Množične racije in internacije so hujša vrsta okupatorjevega nasilja, ki je prizadela večje število ljudi. Zgodovinarji in drugi pisci so jih do sedaj sicer obravnavali, vendar le v sklopu širših vprašanj okupacije in narodnoosvobodilnega boja. Zelo na kratko obravnava okupatorjeve racije v Ljubljani celo publikacija Internacije, ki jo je leta 1946 izdala Komisija za ugotavljanje zločinov okupatorjev in njihovih pomagačev za Slovenijo. Razmeroma malo prostora jim posveča sicer zelo obsežno delo Ljublja-

na v ilegali, I-IV. Najbolje jih je do sedaj vključil v sklop širše tematike dr. Ivo Juvančič v svoji razpravi Italijanski okupator v Ljubljani 1941-1943.¹ Dotikajo se jih tudi nekateri pisci spominov.

Sodim, da v zgodovini uporne Ljubljane v narodnoosvobodilnem boju okupatorjeve racije zaslužijo, da jih obravnavamo natančneje in izčrpnije. Temu namenu sem posvetil tudi to razpravo, ki sem jo napisal po širše zbranih virih iz naših in tujih arhivov.