

OBLIKOVNI ZNAČAJ NOVEGA MESTA

Jelka Pirkovič-Kocbek, Ljubljana

Značilnost slovenske naselbinske kulture je, da jo sestavlja več pokrajinsko obarvanih enot, med katerimi ima vsaka nekoliko drugačno naselbinsko mrežo, vsaka drugačen prevladujoč tip naselij, vsaka posebno zaznamovano tradicionalno arhitekturo mest in vasi in posebnosti v oblikah naselij. Kje so globlji vzroki za razlike med pokrajinami, razlike, ki jih prištevamo med kulturne konstante določenega prostora — to je eno temeljnih vprašanj, s katerim se ukvarja naša umetnostna zgodovina že od Steletovih časov dalje. Nanj obstajata dve vrsti odgovorov. V prvo sodijo splošna razmišljanja, s katerimi ocenjujemo vplive različnih dejavnikov — od geografskih lastnosti slovenskih pokrajin do zgodovine različnih kulturnih vplivov, ki jih je že Stelè opredelil kot vplive srednjeevropskega in mediteranskega kulturnega kroga. Taka razmišljanja pa pogosto vodijo v posploševanja in tako marsikatera značilnost, ki sicer določa kulturno podobo pokrajine, ne najde ustrezne razlage. Druga vrsta odgovorov tako sledi drugačni poti: s pomočjo posamičnih študij, ki obravnavajo posebnosti v ožjih prostorskih okvirih, počasi sestavljamo mozaik mestnih, vaških in sploh naselbinskih oblik na Slovenskem. O tem, kakšen je odnos (umetnostno)zgodovinskih strok do vprašanja oblikovanosti naselij, smo govorili na drugem mestu.¹ V pričujočem sestavku bi radi predstavili konkreten primer,² kako je mogoče z umetnostnozgodovinskega stališča analizirati oblike določenega naselja. Pri tem izhajamo iz postavke, da so naselbinske oblike pomembni proizvodi človekove ustvarjalnosti, kjer sodelujejo cele generacije, se zrcali kulturna podoba pokrajine in kjer končno lahko razberemo družbene okoliščine, ki so vplivale na nastanek, razvoj in spreminjanje naselbinskih oblik v daljših zgodovinskih obdobjih.

Ker je naloga široko zastavljena, presega ožjo umetnostnozgodovinsko naravnost, tako da se ne moremo izogniti vpletanju spoznanj in postopkov sorodnih družbenih ved, ki se vsaka po svoje loteva proučevanja mest in drugih naselij. V prvi vrsti se tako srečujemo z urbano zgodovino in urbano geografijo, pa tudi z drugimi

¹ Jelka Pirkovič-Kocbek, Vključevanje (umetnostno)zgodovinskih ved v urbanistično in prostorsko načrtovanje, *Sinteza*, 1981, 53—54, pp. 67—73.

² Članek je povzet po daljšem besedilu, ki je sestavni del strokovnih gradiv za urbanistični načrt Novega mesta.

vejami historiografije in geografije. Po naši sodbi pa takšno prepletanje umetnostni zgodovini lahko le koristi, ker ji odpira nova področja in prispeva k širšemu vključevanju stroke v tokove sodobnega življenja. Poslanstvo umetnostne zgodovine na področju proučevanja naselbinskih oblik je, da opozarja na kulturne razsežnosti celotne naselbinske dediščine in ne le na njene spomeniške vrednote.

Nič novega ne povem, če rečem, da je pokrajina v okolici Novega mesta izrazito razgibana, saj je to značilen valovit kraški svet z grički, vzpetinami, dolinami in terasami, po katerem se vije Krka in tečejo številni potoki. Nekdaj je bil pas ob reki močno obrasel z gozdom, katerega ostanka sta Portovald in Ragov log. Na območju kasnejšega mesta je Krka ustvarila tri zaporedne okljuje. Nekdanji prebivalci Dolenjske so si že v davnini za svoje bivališče izbrali srednjo oklujko, ki jo z zaledjem povezuje najožji pas zemljišča in ki jo prav v tej kritični točki varuje največja vzpetina okolice — Marof.³ Poleg tega, da je prostor s treh strani obdan z vodo, s četrte pa dostop vanj zapira Marof, so tukaj dobre možnosti za naselitev tudi zato, ker imajo južna pobočja Marofa in Kapiteljskega hriba ugodno orientacijo. Razmeroma varne so bile tudi lege na terasi na Težko vodo, kjer danes stoji vrsta naselij agrarnega nastanka od Gotne vasi preko Jedinščice, Regrče vasi do Šmihela. Prav za kmetijstvo razmeroma primerne tla so poleg vidika varnosti pospeševala zgodnje naseljevanje v novomeškem prostoru.

Ni moj namen, da bi ponavljala splošno znana dejstva o zgodovini poselitve novomeškega okoliša v prazgodovini in antiki. Poudarila bi le, kako je bila namestitev prazgodovinske utrjene naselbine na Marofu pomembna za nadaljnji potek naseljevanja v tem prostoru: s tem je bila namreč določena osnovna prometna shema območja (poti v smeri jugozahod—severovzhod in sever—jug s preходом čez Krko) in preko antične naselbinske tradicije (ko se je sicer težišče preneslo z Marofa na Kapiteljski hrib) tudi na izbiro naselbinskih točk v zgodnjem srednjem veku.

V zvezi s preходом čez Krko v območju Novega mesta je najbolj zanimivo vprašanje, kje je ta prehod bil. Ker nimamo nikakršnih oprijemljivih dokazov, lahko na njegov obstoj in lokacijo le posredno sklepamo — ne moremo namreč prezreti dejstva, da sta bili prazgodovinska in antična naselbina nameščeni na levem bregu Krke, medtem ko je bilo eno najpomembnejših halštatskih grobišč na nasprotnem bregu — na Znančevih njivah.⁴ Torej je že v prazgodovini moral obstajati prehod čez reko najverjetneje v obliki broda. Zdi se, da je njegovo lokacijo treba iskati tam, kjer je bil v srednjem veku postavljen brod pri Dolenjih vratih in kjer so kasneje zgradili lesen most. Grobišče na Znančevih njivah je namreč v neposrednem zaledju tega prehoda čez Krko, ki je utemeljen tudi z mikro-topografskega stališča

³ Tako ima Marof nadmorsko višino 228 m, Na Drski 225 m, Ragov log 223 m, Recljev hrib 221 m, Grm 217 m, Sipčev hrib 212 m in Kapiteljski hrib 202 m, medtem ko je gladina Krke pod železniškim mostom na nadmorski višini približno 162 m.

⁴ Keltski grobovi so bili odkriti tudi ob Zagrebški cesti — cf. Tone Knez, Novo mesto kot arheološko najdišče, *Kron*, 1980, 2, p. 84.

(najbolj prikladen spust s terase pod Kapitelskim hribom do rečnega brega, razmeroma lahek dostop do vode tudi s kandijske strani ter bližini izliva Težke vode in močnega kraškega izvira pod sedanjim kandijskim mostom). Tega prostorskega okvira se je kasneje držala tudi rimska vicinarna cesta, ki se je od glavne ceste Emona—Siscia odcepila pri Karteljevemu in je preko ozemlja Novega mesta vodila čez Gorjance.⁵

Prvo naselbinsko jedro v prostoru Novega mesta je, kot je znano, bilo na Marofu. Čeprav je kot naselitveno območje obstajalo največ do 4. stoletja našega štetja, pa je njegova namestitvev posredno vplivala tudi na namestitvev srednjeveške naselbine: že v prazgodovini je bila namreč načrtovana prometna pot, ki je najverjetneje vodila od Marofa skozi današnje mestno jedro pod kapitelskim gričem do brodišča na Krki. Prav ta stara pot je privabljala tudi kasnejše prebivalce naših krajev v času antike, pozne antike in zgodnjega srednjega veka, da so si iskali zavetja v varni okljuki Krke in na vzpetini Kapitelskega hriba.

Prav Kapitelj smemo šteti za tisto naselbinsko jedro v okviru današnjega mesta, za katero lahko s precejšnjo gotovostjo predvidevamo, da je bilo verjetno nepretrgano poseljeno vse od pozne antike do ustanovitve srednjeveškega mesta in da tako povezuje najstarejšo naselbinsko tradicijo s tisto, ki traja še danes. Sondažna izkopavanja na proštijem vrtu so sicer odkrila skromne ostanke morebitne rimske naselbine,⁶ vendar bi natančnejše arheološko raziskovanje (predvsem v ožjem območju kapitelske cerkve) nedvomno prispevalo k bolj trdnim dokazom o starejši gradbeni zgodovini Novega mesta.

Domnevamo, da je na vrhu kapitelske vzpetine stala utrdba, s katere je bilo mogoče nadzorovati cesto, ki se je vila pod kapitelskim pobočjem, po terasi nad Krko (nekako tam, kjer sta danes Prešernov trg in Sokolska ulica), in pa prehod čez reko, ki sem ga že omenila. Ob utrdbi je morala stati še kulturna stavba, pod vrhom (bodisi proti Bregu ali nad Loko) pa naj bi stala skromna naselbina.

Kot smo že rekli, nimamo trdnih arheoloških dokazov za to domnevo, vendar jo vsaj posredno lahko podkrepimo z etimologijo imena Gradec, ki se je v srednjeveških listinah ohranilo za lokaliteto na območju kasnejšega mesta, in z dokaj upravičeno hipotezo nekaterih avtorjev, ki vidijo v spodnjem delu kapitelskega zvonika ostanek utrjene pristave stiškega samostana,⁷ katerega temelji pa bi utegnili biti še starejši.

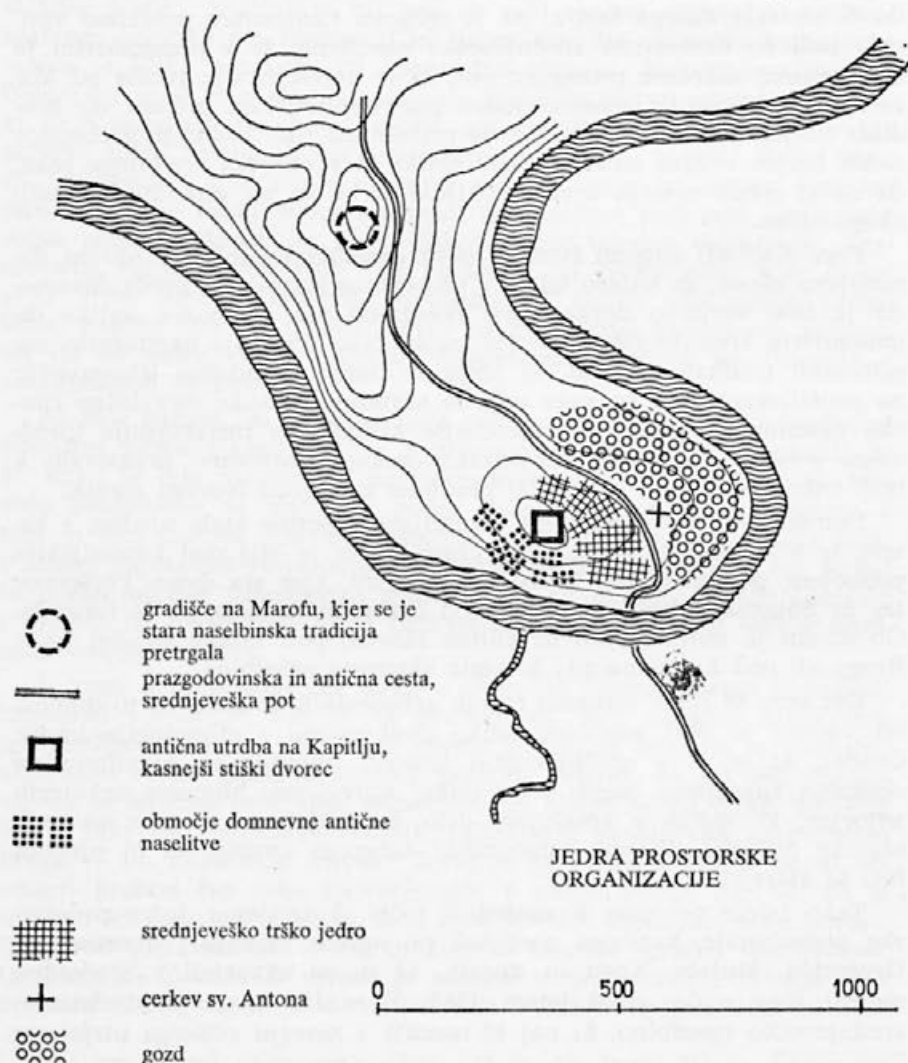
Tako lahko pridemo k naslednji točki, k tretjemu jedru prostorske organizacije, katerega nastanek po našem mnenju (povzetem po Gregoriču, Mušiču, Kosu in drugih, ki so se ukvarjali z zgodovino mesta) sega v čas pred letom 1365. V mislih imam predurbansko srednjeveško naselbino, ki naj bi nastala v zavetju stiškega utrjenega

⁵ Sonja Petru, Novo mesto v rimski dobi, *Novo mesto 1365—1965*, Maribor 1969, p. 76.

⁶ Tone Knez, op. cit., p. 92.

⁷ Marjan Mušič, Podoba novomeške kapitejske cerkve skozi čas, *Novo mesto 1365—1965*, p. 167.

Gradca in ki bi imela delno ruralni značaj (listine govore o šestih kmetijah v Gradcu),⁸ delno pa celo trškega, če se pridružimo mnenju Kosa in drugih,⁹ ki v ožjo zvezo z Gradcem postavljajo v virih omenjeni Marchstatt — tržec oziroma tržišče. Vendar nasprotno kot Kos menim, da sledov srednjeveškega Marchstatta ni prekrilo kasnejše Rudolfovo, ampak da se je slednje naslonilo na svojega protourbanega predhodnika.

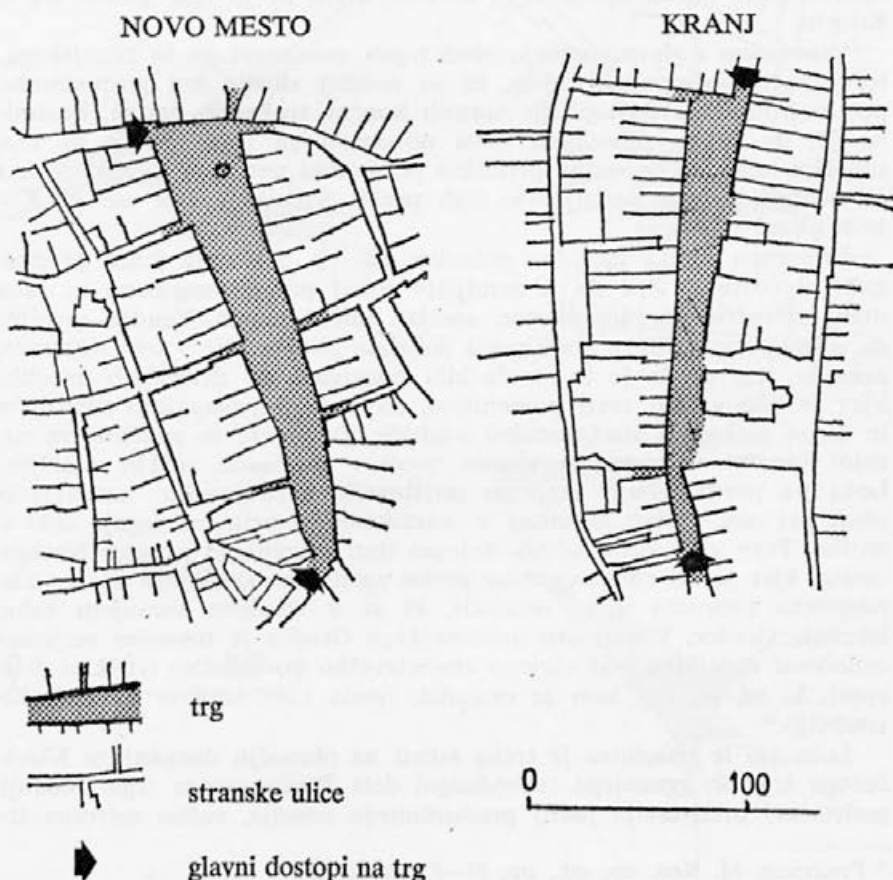


⁸ Božo Otorepec, Prepisi in prevod zmenjalne listine iz leta 1365, *ibid.*, p. 112.

⁹ Milko Kos, Ustanovitev Novega mesta, *ibid.* pp. 81–82.

Novo mesto kot srednjeveško mesto ima prometno mrežo v bistvu enako zasnovano kot večina naših srednjeveških mest. Njene osnovne prvine so: trg oziroma tržna ulica, sistem kapilarnih poti, ki ga sestavljajo prečne in stranske ulice, ter tako imenovane obzidne poti, ki vodijo po obodu mesta, ob notranji strani obzidja. V primeru Novega mesta sta posrečeno združeni dve potezi: na pravokotni osnovi temelječa zasnova Glavnega trga in ulic v njegovem zaledju in v bistvu krožni venec obzidnih ulic, katerih traso je seveda določala krožna oblika obzidja. Čeprav je bilo novomeško obzidje odstranjeno že pred skoraj dvema stoletjema, je njegov potek vtisnil mestni zasnovi neizbrisne sledi: ob njem so iz nekdanjih obzidnih poti nastale ulice z značilno pozidavo. Obroč obzidnih ulic je pretrgan na dveh mestih, in sicer tam, kjer je imelo zemljišče poseben status: na prostijskem in frančiškanskem vrtu. Po nekdanjih obzidnih poteh pa so danes speljane naslednje ulice: zahodni del Vrhovčeve in Šolska ulica, Breg in Hladnikova ulica.

Omenila sem že, da Glavni trg in ulice, ki se vanj iztekajo, načrtujejo pravilni, bolj ali manj na pravih kotih temelječi vzorec. Res da



se sam Glavni trg lijakasto oži proti svojemu južnemu izteku, vendar je njegov širši severni del skorajda pravokotno zaključen, prečne ulice pa se nanj iztekajo v dokaj pravilnemu sistemu in so z izjemo Dilančeve ulice nanj pravokotne. Že na prvi pogled se vidi, da gre za mestni predel, ki je bil načrtno zasnovan, in sicer tako, da so najprej začrtali obsežni tržni prostor oziroma lijakasti trg kot razširitev glavne cestne hrbtenice, nato pa razdelili zemljišče ob njem na značilne srednjeveške trakaste parcele, ki pa so bile do svoje običajne dolžine (okrog 90 m) razvite le v spodnjem zahodnem obrobju trga.

Sam trg je največji srednjeveški trg na Slovenskem in tudi sicer ga med mestnimi trgi prekaša le Kongresni trg v Ljubljani, ki pa je precej mlajšega nastanka. (V to vrsto seveda ne štejem trgov iz novejših dob, ki pa imajo povsem drugačen značaj in videz — na primer trg v Velenju, Trg osvoboditve v Ljubljani itd.) Speljan je po terasi nad Krko, ki pa se v južnem koncu spušča proti reki. Kot že rečeno, se nanj veže vrsta stranskih ulic, na zgornjem in spodnjem koncu pa se vanj izteka glavna mestna prometna žila, ulica, ki povezuje Gorenja in Dolenja mestna vrata. V tem je prehodna prometna vloga, pa tudi oblikovanost novomeškega trga sorodna tisti, ki jo ima glavni trg v Kranju.

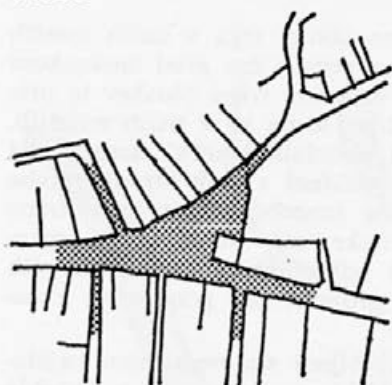
Vzporedno z glavno smerjo obeh trgov, novomeškega in kranjskega, torej potekajo stranske ulice, ki so nekdanj služile kot gospodarske poti oziroma kot dostopi do zadnjih koncev trakastih parcel. Zanimivo je, da je na zahodnem robu novomeškega trga nastala še ena vzdolžna ulica, ki je vodila približno po sredini parcelnega niza. Očitno se namreč parcele nadaljujejo tudi preko Sokolske ulice vse do Kosove ulice.

Prometna mreža zahodne polovice starega mestnega jedra je drugače oblikovana. Res da je zemljišče tukaj precej razgibano in zato manj primerno za pravokotno speljan ulični raster. Vendar menim, da niso le topografske značilnosti določale poteka ulic v tem mestnem predelu, temveč da je ta mreža bila zasnovana po drugačnih načelih, kjer je bilo v prvi vrsti pomembno, da se poti prilagajajo zemljišču in da se stekajo v funkcionalno središče. Te poteze so značilne za ruralni prostor oziroma za vzorec proti v gručastih vaških naseljih. Le-ta pa predstavljajo verjetno najstarejšo srednjeveško naseljitveno plast pri nas, katere korenine v marsikaterem primeru segajo celo v antiko. Prav v to vrsto lahko štejemo tudi naseljitveni prostor Novega mesta, kjer je od rimske antike preko zgodnjega srednjega veka stala naselbina (oziroma njeni ostanki), ki se v visokem srednjem veku imenuje Gradec. V primeru novomeškega Gradca je toponim verjetno označeval naselbino pod utrjeno srednjeveško postojanko (stiškim dvorom), ki pa je, kot sem že omenila, imela tudi antično naselbinsko tradicijo.¹⁰

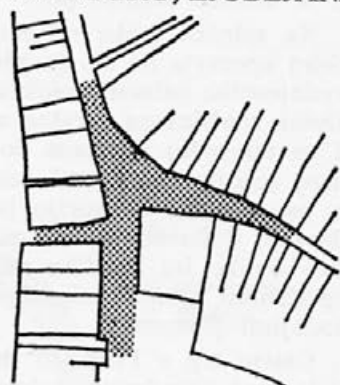
Lokacijo te naselbine je treba iskati na območju današnjega Kidričevega trga in zgornjega (zahodnega) dela Prešernovega trga. Slednji nedvomno predstavlja jedro predurbanega naselja, vaško oziroma tr-

¹⁰ Predvsem M. Kos, op. cit., pp. 81–83, in drugi.

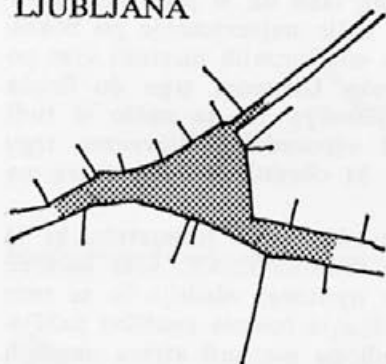
PTUJ



STARI TRG, LJUBLJANA



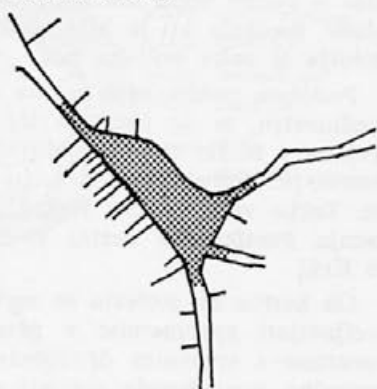
BORŠNIKOV TRG
LJUBLJANA



NOVO MESTO



LESKOVEC



0 100

ško središče, okrog katerega so bili razporejeni domovi in v katerega so se stekale lokalne poti.

Na splošno lahko rečemo, da trikotna oblika trga v naših mestih vselej opozarja na to, da njegova zasnova sega v čas pred nastankom srednjeveške urbane naselbine. Skratka, trikotna tržna ploskev je praviloma značilna za ruralne naselbinske tipe, le da so v tistih naseljih, ki so do sedaj (oziroma do nedavnega) obdržala kmečki značaj, trgi manj izrazito oblikovani: niso strnjeno pozidani z vseh strani, stavbe in parcelne meje tvorijo bolj nepravilne (nazobčane) stranice tržne ploskve, v tlorisu gre za manj geometrijske, zato pa za bolj »organske« oblike itd. Razlika med ruralnimi trikotniškimi trgi in iz njih izpeljanimi, geometriziranimi urbanimi dvojniki naj ponazorim z naslednjimi primeri:

Glavni trg v Ptuj in Stari trg v Ljubljani sta nedvomno najstarejša med navedenimi primeri, njuni začetki namreč segajo v obdobje rimske naselbinske tradicije in sta nastala na stičiščih cest, ki so bile načrtane že v tem času. Tudi glavne arterije, ki se stekajo v novomeški trg, so lahko pedsrednjeveškega nastanka in so vodile od stare lokalitete na Marofu k prehodu čez Krko, tako da je prometna smer po Kidričevem in Prešernovem trgu ter dalje najverjetneje po Sokolski ulici — starejša od tiste, ki je vodila od Gorenjih mestnih vrat po današnji Cesti komandanta Staneta preko Glavnega trga do broda (kasneje lesenega mostu) čez Krko v Kandijo. Na ta način si tudi lahko razložimo sicer nenavaden potek vzporednice Glavnemu trgu po sredini dolgih srednjeveških parcel, ki obrobajo Glavni trg na njegovem zahodnem robu.

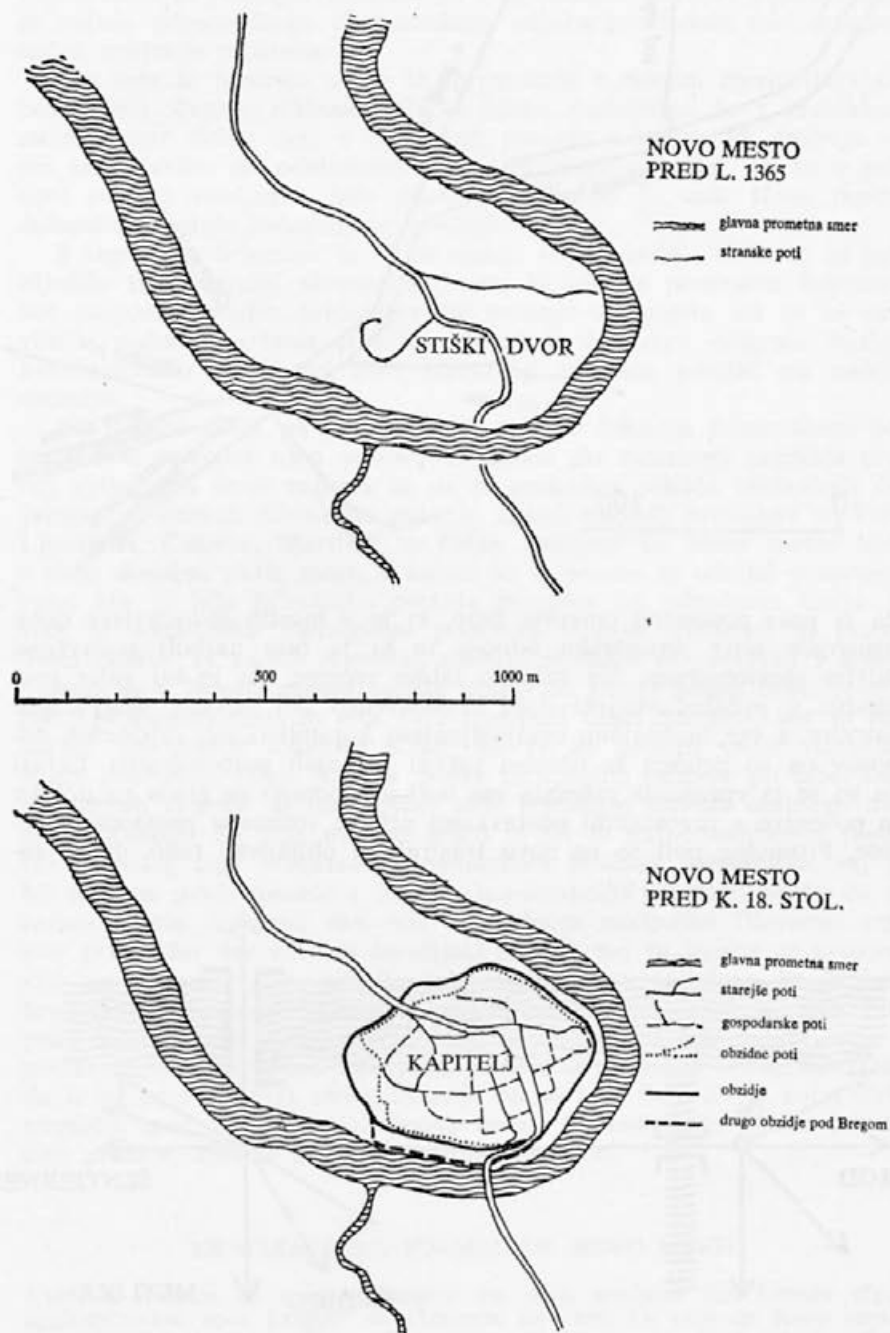
V območju pred Gorenjimi vrati je nastala mreža prometnic, ki je značilna za srednjeveška predmestja ob mestnih vratih: le-ta namreč predstavljajo edini prehod skozi zaporo mestnega obzidja in se zato proti njim stekajo vse poti iz okolice. Tako je nastala značilna pahljačasta mreža prometnic, ki se ponovi tudi na notranji strani mestnih vrat, kjer se stikajo štiri poteze: stara in nova glavna prometna smer in dve obzidni poti.

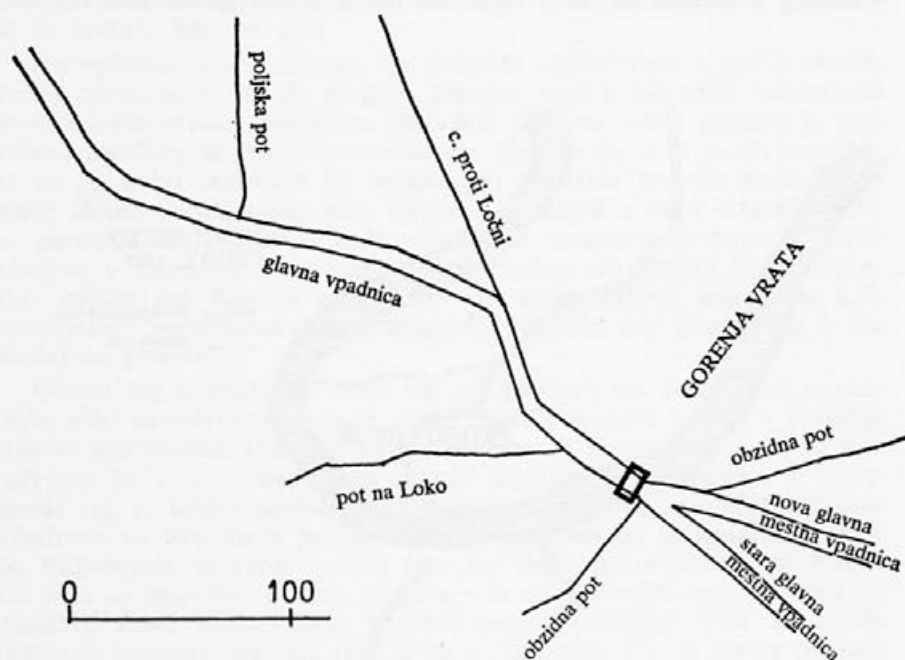
Opozorim naj, da je do konca 19. stoletja glavna severna vpadnica v mesto vodila čez Marof, po sedanjem Kettejevem drevoredu. Prav tako je odcep proti Ločni in dalje Mačkovcu potekal po današnji Ulici talcev, medtem ko je bila sedanja Cesta herojev še v začetku našega stoletja le ozka poljska pot.

Podobna pahljačasta cestna mreža se je razvila tudi v Kandijskem predmestju, le da pri tem lahko takoj opazimo posebnost: ceste so urejene v obliki dvojne pahljače, ki jo lahko ponazorimo s priloženo shemo, pri čemer sta bili A_1 in A_2 prehoda čez oviri (oziroma mostova čez Težko vodo in čez Krko), med njima pa je bila prometnica (današnja Partizanska cesta) speljana po reliefno najbolj ugodni trasi ob Krki.

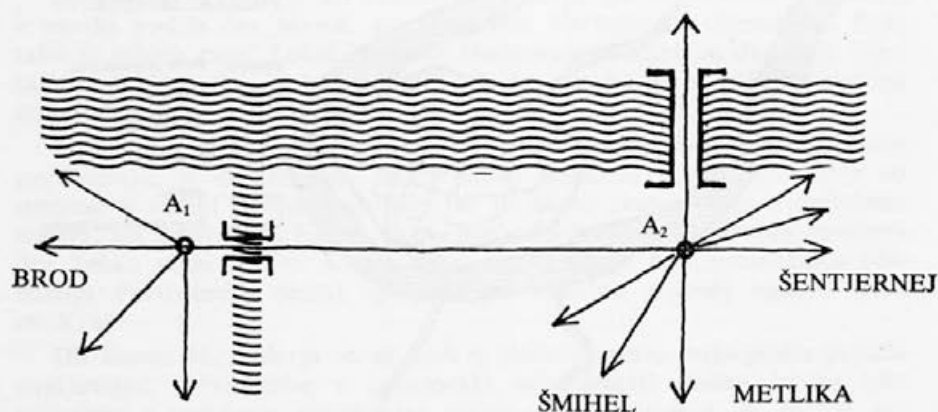
Ob koncu 19. stoletja so se tudi v Novem mestu postopoma pričele uveljavljati spremembe v prostorski organizaciji mesta, ki so bile povezane s splošnim družbenim razvojem, še posebej pa so jih neposredno pospeševale novosti v tehnologiji prometa. Tako ni čudno,

Razvoj prometne mreže v mestnem jedru lahko ponazorimo takole:





da je prav prometno omrežje tisto, ki je v mestih industrijske dobe oznanjalo nove prostorske odnose in ki je bilo najbolj podvrženo hitrim spremembam. Na splošno lahko rečemo, da je bil splet prometnic v predindustrijski dobi enakovreden del celotne naselbinske zasnove, z vse močnejšim uveljavljanjem kapitalističnih družbenih odnosov pa so promet in njegovi tokovi postajali pomembnejši, hkrati pa so se ta vprašanja reševala vse bolj avtonomno ne glede na učinke in povezave s preostalimi postavkami urbane (oziroma prostorske) celote. Prometne poti so na novo trasirali in oblikovali tako, da so za-



$A_1 - A_2$ = sedanja Partizanska cesta poteka po reliefno najbolj ugodni trasi ob Krki

dostili le enemu cilju: večji učinkovitosti (ekonomičnosti) samega prometa. Tako se je prav pri prometu najprej pričelo uveljavljati načelo parcialnega reševanja posameznih problemov, povezanih z razvojem mest in pokrajin, obenem pa tudi funkcionalistični pristop, kjer je načelo neposrednega ekonomskega učinka prevladalo nad drugimi načeli urejanja prostora.

Kot sem že omenila, so se te spremembe v Novem mestu dogajale postopoma. Čeprav njihove začetke lahko razberemo že v preteklem stoletju (ter delno celo v določenih posegih s konca 18. stoletja — pri tem mislim na odstranitev srednjeveškega obzidja), so se v polnem obsegu uveljavile šele po letu 1945, ko je tudi Novo mesto dokončno postalo industrijsko središče.

Z izgradnjo železnice je Novo mesto »ujelo zadnji vlak« in se priključilo tisti skupini slovenskih mest, ki jim je predvsem železnica kot najpomembnejša pridobitev 19. stoletja omogočila, da so se razvila v sodobna urbana središča. Torej je železnica odigrala močno katalizatorsko vlogo pri novi hierarhiji urbanih središč na našem ozemlju.

Na urbani ravni pa je v večini primerov lokacija železniškega postajališča, oziroma njen prostorski odnos do mestnega središča precej vplival na smer razvoja in na premaknitev težišča centralnih dejavnosti v smereh železniške postaje. Zgledi takšnih premikov so Trst, Ljubljana, Celovec, Maribor in Celje, medtem ko Novo mesto sodi v tisto skupino naših mest, v kateri se ta proces ni odvijal preprosto zato, ker je bila železniška postaja zgrajena na odročnem kraju. V tem je »dolenjska metropola« podobna Kranju, Postojni in Ptuj. Toda čeprav se zaradi železnice mestno središče ni preselilo v njeno bližino, je v Novem mestu vseeno prišlo do širitve mesta proti severu (ob Ljubljanski cesti in leta 1912 trasirani Cesti herojev), ker je pač zaradi topografije (okljuje Krke) bil za to prostor najprimernejši. Nova prometna vloga Novega mesta in splošne zahteve po izboljšavi prometnih razmer so narekovale tudi izgradnjo novega cestnega mostu v Kandiji. Za ožje mestno jedro je bil to najpomembnejši poseg (ki je poleg tega predstavljal pomemben dosežek inženirstva, saj je bil to eden prvih mostov z jekleno konstrukcijo pri nas). Ne le, da so zaradi mostu žrtvovali dve hiši ob južnem zaključku Glavnega trga (ter prav tako dve hiši na kandijski strani), saj ta izguba za prostorsko zaključenost trga ni bila tako boleča kot podoben, le da bolj brezobziren poseg na glavnem mariborskem trgu, kjer so leta 1913 prav tako zgradili novi most čez Dravo, pomembneje je, da se je z novim mostom bistveno izboljšala prometna povezava s Kandijo, tako da je najprej Kandija sama, kasneje pa so tudi Grm in po vojni širše območje med Žabjo vasjo, Gotno vasjo, Šmihelom in Drsko postali tisti prostor, kjer se je mesto najbolj razširilo.

LE CARACTERE FORMEL DE NOVO MESTO

L'article montre de quelle manière on peut analyser les formes d'une agglomération sous l'aspect de l'histoire de l'art. La ville de Novo mesto s'est développée à l'endroit d'un très ancien passage de la rivière dont

le coude lui donnait une bonne position de défense. Le noyau de la ville actuelle ne se borne pas à Rudolfswert, la cité médiévale fondée en 1365, mais inclut aussi un quartier un peu plus ancien sous le sommet du Kapitelski grib (Mont du chapitre) où il y a eu probablement une bourgade au nom de Gradec. Novo mesto possède divers éléments caractéristiques communs à toutes les villes médiévales: structure de son plan, réseau des rues, place du marché centrale, parcellation. La structure traditionnelle de la ville a été graduellement transformée et complétée. Les transformations de la construction urbaine ont été surtout intenses à une époque récente où la ville est devenue le centre industriel de sa région.



- 41 *Andrej Trost*: Novo mesto, *Topographia Ducatus Carnioliae* Mod., 1679. Podoba Novega mesta iz Valvasorjeve *Topografije Kranjske* in iz *Slavne vojvodine Kranjske* prikazuje motiv s klasične panoramske smeri — z Recljevega hriba. O njenih značilnostih (in tudi nepravilnostih) so pisali mnogi, ki so se ukvarjali z zgodovino mesta. Večina vedut mesta iz 19. stoletja je nastala z iste razgledne točke (npr. Costa, Skola, Šturm itd).



42 Razglednica Novega mesta, 1903

Se v začetku našega stoletja je bilo za poglede od daleč mestno telo strjena celota z jasnimi mejami in značilno naselbinsko silhueto. Znanilec nove dobe je le kandijski most, zgrajen leta 1898. Tako kakor na upodobitvah iz prejšnjega stoletja je tudi na tej fotografiji v ospredju vidna skupina kmečkih hiš in gospodarskih poslopij ob Ragovski cesti.



43 Razglednica Novega mesta, okoli 1930

V primerjavi s prejšnjo fotografijo so spremembe neznatne — še največ novega je bilo zgrajenega zunaj mesta (na Marofu, ob Ljubljanski in Ločenski cesti), kar pa ta upodobitev izpušča.



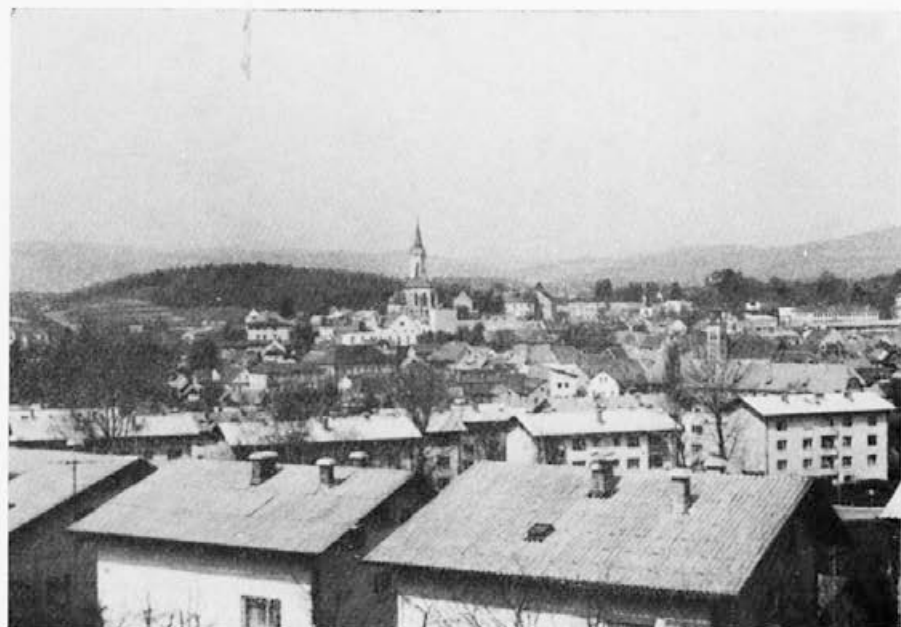
44 Razglednica Novega mesta, pred 1941

V zadnjih letih pred drugo svetovno vojno so v Novem mestu nastali prvi industrijski obrati, med njimi tudi Pencova tovarna vezalk ob Ragovski cesti (po vojni tovarna igrač, zametek Novolesa). Njena funkcionalistična arhitektura je pokvarila najbolj značilno veduto mesta. Podobno velja za adaptirano stavbo zobne poliklinike, ki razbija silhueto Kapiteljskega hriba.



45 Razglednica Novega mesta, pred 1941

Z iste razgledne točke je bila posneta tudi ta razglednica, ki prikazuje vzhodni del mesta z novimi predeli.



46 Novo mesto, 1982

Skoraj ves prostor, viden z znamenite razgledne točke, je danes pozidan. Pravico do razgleda so si prilastili le lastniki zasebnih hiš tik pod vrhom Recljevega hriba.



47 Razglednica Novega mesta, okoli 1930

Se en priljubljen pogled na mesto — tokrat z vzpetine pred Ragovim logom.



- 48 *Ivan Koch: Novo mesto s severne strani, Slava vojvodine Kranjske, 1689*
 Približno v istem času kot znana Trostova upodobitev Novega mesta je po Valva-
 zorjevem naročilu nastala še druga, manj znana podoba prav tako objavljena v Slavi
 (XIV. knjiga, p. 155), ki jo je napravil novomeški rojak Ivan Koch. Mesto prikazuje
 s severne strani, nekako od tam, kjer danes stoji gimnazija. Zunaj slike je ostal
 kapucinski samostan, ki so ga pričeli zidati leta 1658. Kapiteljski zvonik že ima baroč-
 no kapo, ki jo je dobil leta 1658.



- 49 *Jožef Wagner: Veduta Novega mesta, Ansichte aus Krain, 1843*
 Wagner je v svoji veduti prikazal mesto iz iste smeri, le da z nekoliko višje točke —
 s ceste, ki je iz Ljubljane vodila v mesto čez Marof. Kostanjevega drevoreda še ni
 bilo, le od Ljubljanskih vrat do konca pokopališkega zidu je rasla vrsta topolov, ki
 so jih zasadili Francozi.



50 Razglednica Novega mesta, pred 1940

Pogled na mesto z iste točke, nastal sto let kasneje — cesta čez Marof je le še sprehajališče, vpadnica z ločenske smeri je s spodnje ceste (danes Ulica talcev) prestavljena na novo, višje ležečo cesto (Cesto herojev), ki poteka po nekdanji poljski poti. V tem času so to cesto tudi že skoraj v celoti obzidali, nepozidan je le še prostor ob Krki.



51 Novo mesto, 1982

Pogled na Novo mesto z Marofa je ostal bolj neokrnjen od tistega, ki ga nudi Recljev hrib: pobočja hriba so na srečo odstala nepozidana, pa tudi Ragov log s Krko lepo zaključuje mesto podobo.