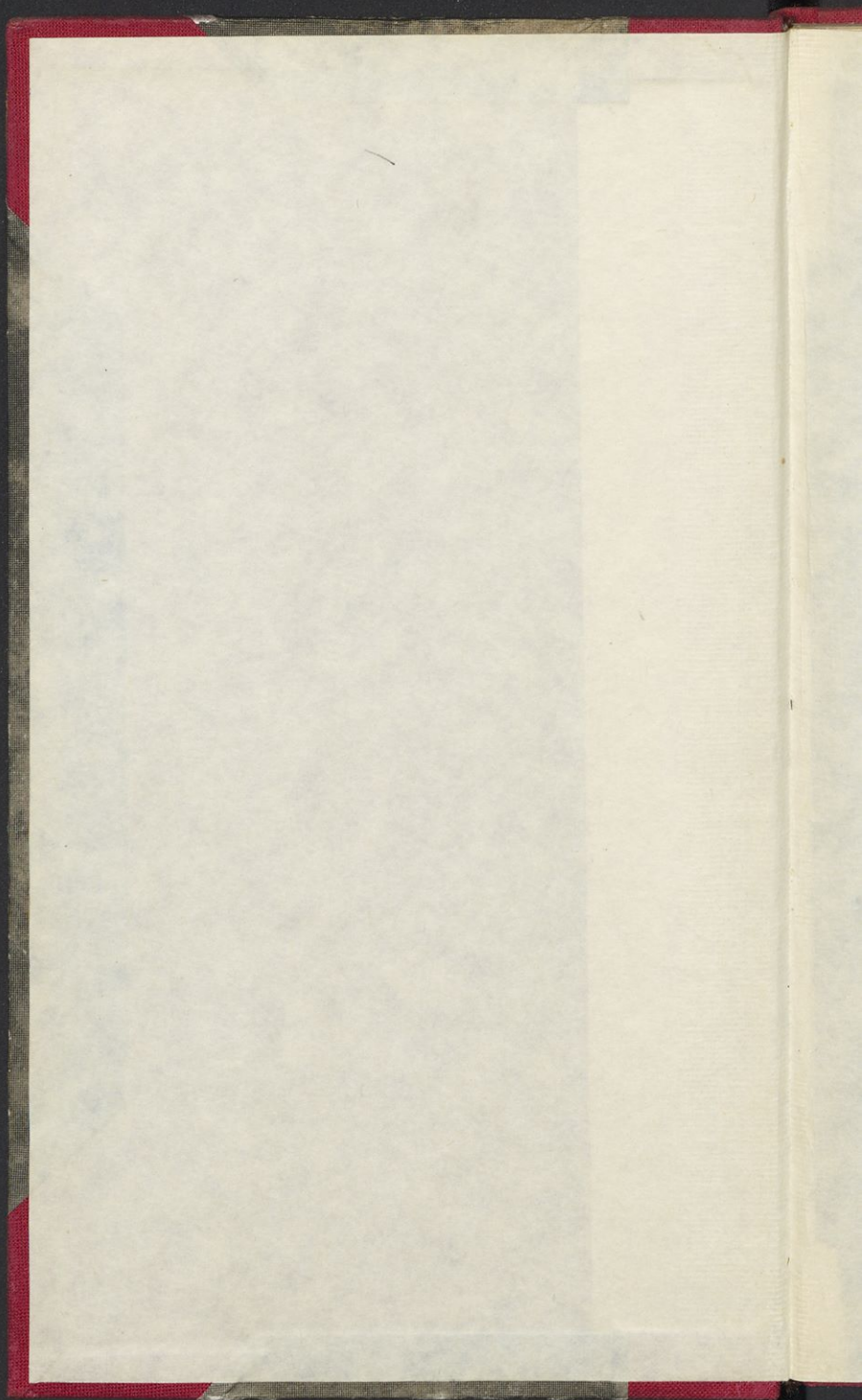


Narodna in univerzitetna knjižnica
v Ljubljani

114287



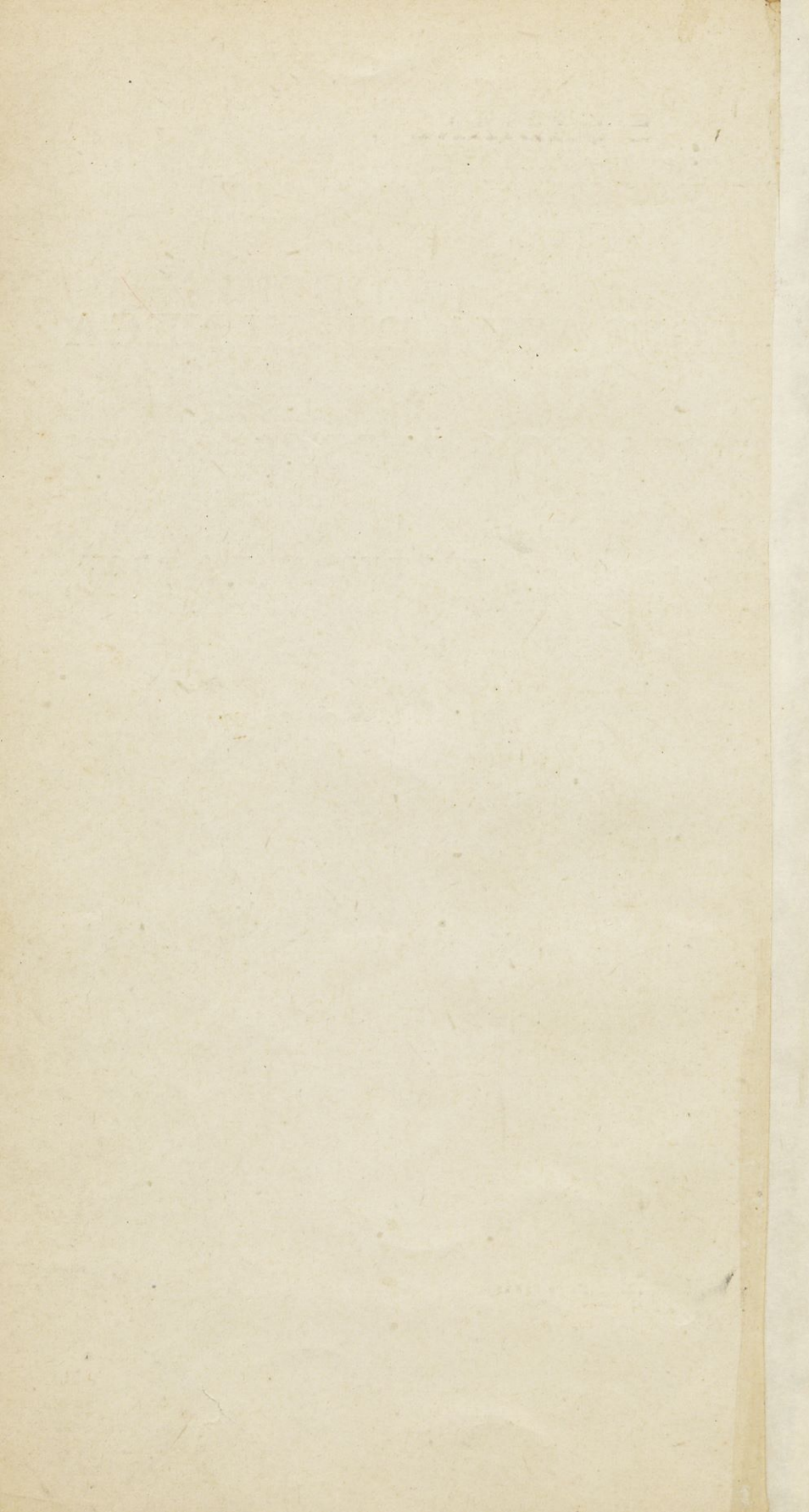
narodna in univerzitetna knjižnica
v Ljubljani

114287

IANI.

REGULACIJA DEŽELNEGA
STOLNEGA MESTA
 LJUBLJANE.





MAKS FABIANI.

Erjavec

REGULACIJA DEŽELNEGA
STOLNEGA MESTA
 LJUBLJANE.



Na Dunaji 1899.

114287

114287



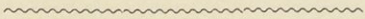
F2C 290/1952

Erjavec

Pojasnila

k načrtu za osnovo in preosnovo

† † † severnega dela mesta † † †

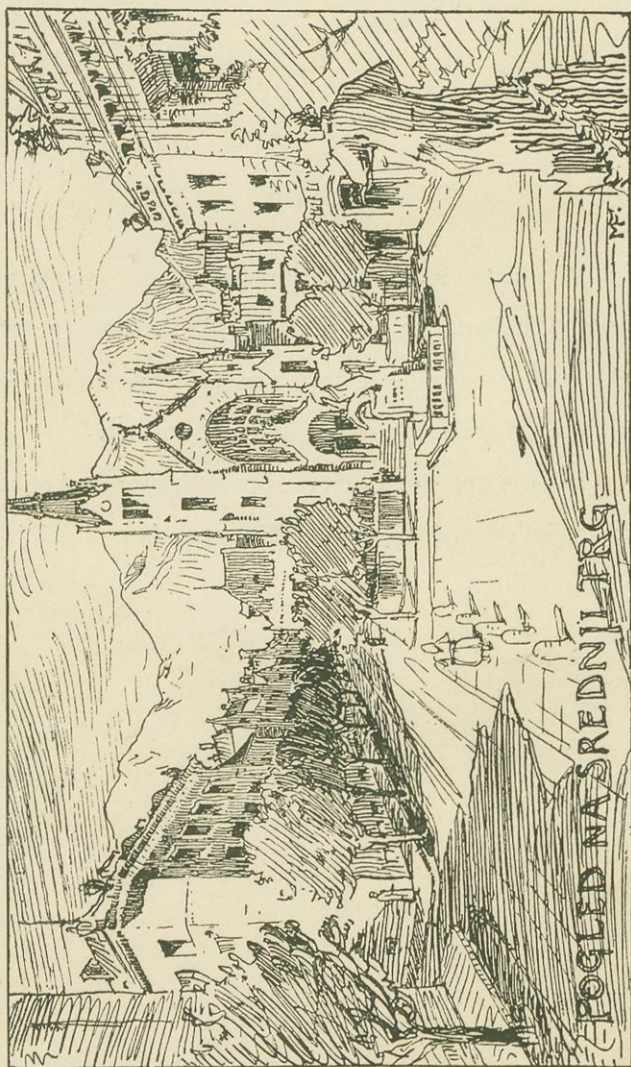


 Ljubljane.

Uvod.

V poletji leta 1898. poveril mi je magistrat mesta Ljubljane častno nalogo, da izdelam načrt, kako naj se osnavlja in zazidava oni del stolice, ki naj bi ležal onkraj (severno) južne železnice.

Delo je gotovo. Usojam si pridodati mu nekoliko razjasnilnih opazk in priključiti mu nekaj popolnjujočih predlogov.



Pojasnila k načrtu osnove in preosnove severnega dela mesta Ljubljane.

Bistvene točke.

Da sem našel nekaj opore za dispozicijo novega mesta, ki nastane severno južne železnice na skoraj popolnoma prostem še polji ljubljanskem, bilo mi je treba širšega pregleda: ozirati sem se moral pred vsem na mesto v celoti in na okolico ter izpoznati iz tega tendenco prihodnjega njegovega razvoja.

Natančne študije pokazale so sledeče bistvene točke:

I. V vsem in na vsak način upoštevati se mora, že sedaj morebitna preložitev južne postaje. Južna železnica je sploh velika zapreka organskemu razvitju mesta, ker seče za isto najugodnejši del severnega ozemlja. Akoravno ni na merodajnih mestih naklonjenosti za skorajšno preložitev ali vzvišanje postaje, vendar, kedo bi dvomil, da je treba preje ali sleje vsekakor korenito odpomoči temu nedostatku, bodisi s tem, da se dvigne celotna sedanja železniška proga, da se pomakne postaja proti vstoku, ali da se preloži progo in postajo no severozapadni obmejni del mesta.

To bi bile jedine mogoče rešitve tega vprašanja. V načrtu ozirati se mi je bilo na vse te eventualnosti hkratu.

II. Najvažnejše radijalne ceste na novem ozemlju naznačiti je treba tako, da jih je mogoče — v slučaju preložitve postaje — spojiti ugodno z onimi, tostran železnice že obstoječimi.

III. Križišče Dunajske ceste in križišče podaljšane Radeckega ceste z južno železnico ste točki, kjer si prožita roki staro in novo mesto; te ste morali postati raztočišči najglavnejših novih cest.

IV. Samo po sebi umevna je potreba preložitve pokopališča. Ker ste Dunajska cesta in podaljšana Radeckega cesta najvažnejši in hkratu radijalni cesti, očitna je stvar, da se bo mesto najhitreje sezidalo v teh dveh smereh. Zato je edino ugodno, da se naznači novo pokopališče kolikor mogoče daleč od teh cest, a vsejedno v radijalni dispoziciji se sredino mesta.

V. Estetika zahteva, da se naravnujejo najvažnejše radijalne ceste na Grad.

VI. Ker se mesto neposredno ne dotakne starega pokopališča, zato sem naznačil oske parke, isto oklepajoče.

VII. Pri posameznih cestah določila se je smer istih po zgradbah, ki so se sezidale v najnovejšem času. (Topničarska vojašnica, delavske hiše i t. d.)

Oziral sem se tudi na 300 m dolgo, onkraj Sv. Krištofa obstoječo že cesto, na mestni vodovod in na raztreseno zidane stavbe.

VIII. Drugi uvaževanja uredni razlogi pri določitvi cest bile so tudi višinske kakovosti ozemlja. Čeravno bi se zdelo taisto navadnemu pogledu skoraj vodoravno, vendar se kažejo v istini višinske črte enakih nivô precej neumirjene. Glavne ceste skušal sem

izvesti kolikor mogoče vodoravno, druge manj važne ceste pa sem vzdržno napél oziroma podóílil, pri čemur pa sem se vedno ogibal takozvanih „zgubljenih višin“.

Pregled in osnova.

Iz vseh navedenih razlogov pokazala se je sledeča dispozicija ¹⁾:

Križišče podaljšane Radeckega ceste z južno železnico premaknilo se je proti vshodu in se toliko ponižalo, da je nastala 4.5 m visoka podmostna odprtina, v obširnosti za vsa mogoča prometna sredstva.

Poševna zveza tu nastalega trga, vodeča skozi sredino novega mestnega dela na Dunajsko cesto, kakor tudi dijagonalna, topničarsko vojašnico z vojaškim vežbališčem ²⁾ spajajoča cesta, pokazali ste se kot neobhodno potrebni.

Vse kaže, da bo število monumentalnih javnih zgradb v tem delu mesta zelo majhno. Tem potrebnejše je tedaj, da se usredotočijo taiste okoli centralnega trga, ali, k večjem še dopustno, da se namesti katera na pasovni cesti, ki veže ta trg, kakor preje omenjeno, z Dunajsko cesto, oziroma s trgom ob podmostji podaljšane Radeckega ceste z železnico.

Na tem trgu treba bi bilo odmeriti in ohraniti parcelo za zgradbo morebitne nove cerkve.

Ta trg kot križišče dijagonalnih cest z radijalno, na Grad orijentirano in na novo pokopališče vodečo cesto, tvori strukturo novega dela mesta.

¹⁾ Tu takoj pripomnim, naj se nikakih posebnih pomenov ne pripisuje možnim, vedno se ponavljajočim malim spremenom pri določitvah manj važnih cest, oziroma ulic. Za celoto je to le majhnega pomena.

²⁾ Vshodno, ob južni železnici.

Ceste in trgi.

Poleg omenjenega osrednjega, monumentalnega trga, treba je skrbeti še za druge. Ti naj bi se poméstili kolikor mogoče blizu tistih točk, kjer se ceste dijagonalno odvíličijo. Velikost teh trgov bi bila zavisna od situacije istih, v obče pa bi svetoval, naj se rajše vzame več, kakor manj. Poznejša potrebna povečavanja ali naprave trgov v obče, spojena so le z velikimi žrtvami.

Na trgih naznačil sem hkratu najugodnejša mesta, kjer bi se postavili spomeniki.

Širjava cest določa se naj splošno s tem, da naj so radialne ceste širše kakor okrožne, vodoravne širše kot napete, ravne širše kot krive.¹⁾ V drugem določa dimenzije cest uvaževanje morebitnega kedajšnjega prometa na taistih. Posebno ugodno orijentirane radialne ceste, kakor na pr. cesta na pokopališče naj bodo avenije (avenue), široke do 25 m.

Vse ceste, ki prekoračijo v svetli širjavi mero 16 m, zasade naj se vsaj z jednostranimi drevoredom.

Ako se hoče, da se ceste oživé, dovoljuje naj se posestnikom, da gradé déle čelnih stranij svojih stavb tudi za stavbeno črto, seveda vsporedno k isti.

Dosledno predelanje ulic s predhišnimi vrtiči in gredicami priporočal bi le v zelo pičli meri. Predvrti le zmerno olepšujejo pogled po ulici, óžijo notranje vrte in dvorišča, nikakor ne ščitijo zoper cestni prah in sploh niso koristni skoro v nikakem oziru.

¹⁾ Zadnje že zaraditega ožje, ker so navadno same po sebi ceste manje vrednosti.

Potresi.

Kaj naj se ukrene, na kaj naj se ozira pri novih zgradbah, da se omeji škodljive uplive potresov, zdi se mi potrebno, da omenim.

1. Zahtevajo naj se polni, kompaktni tlorisi, iz katerih treba kolikor mogoče izključiti dolge, jednotraktne dozidke.

2. Potreba je, da se ogiblje stopnjic, vzdanih na samo jedni strani in vseh svodnih pasov in obokov, izvzemši onih med železnimi nosilci (traverzami).

3. Kjer je le mogoče, naj se delajo stropi po amerikkanskem načinu, tako da tvorijo čez in čez kompaktno monier-ploščo, na vseh straneh jednako nosečo se na stene.

4. Stavbe morajo se vezati v navpični in vodoravni smeri.

5. Kot najvažnejše priporočil bi homogeno gradivo.

6. Ogibati se je treba mešanega zidovja (opeka in kamen); naj se ne vzdjuje v opečne stene nikedar večjih kamenov, celo mestu kamenitih vzglavnikov za traverze kazalo bi z večjim pridom upotrebljati železne plošče.

7. Kako visoka naj je stavba ne kaže se ozirati v tem slučaju.

8. Strmih streh treba se je vendar vsekako ogibati.

9. Dobra apnena malta je boljša mimo vseh drugih.

Kako naj se zida v novem delu mesta.

Kot obče pravilo veljaj:

Višina stavbe naj nikedar ne prekorači v meri širine ceste. Na trgih ne kaže omejevati višine zgradb; posebno priporočati moram, da naj se nikjer ne uveljavi norm minimalnih višin.

Dekoratивно predelanje požarnih sten, doseže se kjer je treba lahko pótem stavbenih ukrepov.

Grajenje manjših hiš, za posameznike, za posamezne rodovine, podpirati je treba kolikor mogoče. Parcele za take domove pa ne smejo biti v površini manjše kot 350 m².

V Ljubljani ni potrebe, da bi se stavile posebne delavske hiše. Kategoriziranje delavcev v takozvanih delavskih hišah, v „delavskih oddelkih“ ne bilo bi ni času primerno.

Tvornice, industrijalne zgradbe sploh, naznačil sem na vshodni in severo-zahodni strani mesta, in sicer tako, da so izven okrožne ceste dopustne vse vrste tvorniških stavb. Dobro prevdariti treba pomeščenja večjih takih naprav; vsekako naj se iste disponujejo tako, da leže radialno proti srcu mesta. V tvorniškem delu mesta povečajo se tudi stavbeni kompleksi, ceste, ki ji delé pa treba, da so nekoliko širše.

Vrtovi in igrišča.

Vrtove priporočal bi le take, ki so celine, ločene od prometa.

Okoli obeh pokopališč naznačil sem taiste. Obširnejšo površino imela bi vrta: onkraj Vodmata v smeri Zelene jame in — mej državno železnico ter delavskimi hišami, zadnji osobito radi tega, ker je mogoče, da se namesti tam kedaj osrednja železniška postaja ljubljanska.

Potrebni igrišč odmeriti bi bilo treba vže zana-prej v vsakem vrtu.

Nekaj končnih pripomb.

Sicer ni namen tega delca, da bi se spuščal v natančnosti, vendar se mi zdi potrebno, da omenim še nekaj misli in ukrepov, popolnjuočih poprejšna zaglavja.

Kar jih je odločilnih podrobnosti regulacije nastale so vse na podlagi vestnih ekonomskih razmišljanj.

Tako so na pr. določili trg pred topničarsko vojašnico v prvi vrsti gospodarstveni razlogi: Posredujoče utočišče poševne ceste — smer mestnega vodovoda — moralo je nastati in videlo se mi je kot najpravilnejše, da se isto določi tako, da akoravno ne more sicer odgovarjati sredini glavne osprednje strani vojašnice, vendar odgovarja vsaj jednemu krilu taiste.

Trg ima podolgovato obliko, radi tega, ker je vsekako velika potreba, da vodijo jedna glavnih vrat še nanj.

Na mestni strani tega trga naznačiti mi je bilo zopet iz gospodarstvenih razlogov stavbeno celino (Baublock), ki naj se, če le mogoče, zazida s kako javno zgradbo, na pr. narodno šolo.

Gledé javnih zgradb, katere se postavijo tekom časa na severnem mestnem ozemlju, teško bi bilo ukreniti in določiti že sedaj popolen program, vendar zdi se mi, da bodo najprej potrebna in mogoča sledeča poslopja:



Nova mestna cerkev (na osrednjem trgu); nekaj javnih šolskih zavodov (ob Dunajski cesti in blizu Zelene jame); javno kopališče in pokrito tržišče (blizu osrednjega trga, zadnje v obsegu vsaj 2500. m²); strokovna šola (v bližini Sv. Krištofa).

Strokovnim šolam odkazati treba zelo obsežno parcelo, da je vedno povečevanje — po paviljonskem sistemu zasnovanega najmodernejšega takega šolskega poslopja — vsekdar tudi mogoče.

Kakor čujem misli se tudi že jako ugodno na to, da se bodoče ljubljansko vseučilišče — v obadveh ozirih samo še vprašanje časa — namesti na ozemlji sedanje južno-železniške postaje.

Vse cestne smeri so toliko ugodne gledé na višinske in druge razmere, da se novi del mesta povsodi lahko uplete v mreževje obče mestne kanalizacije.

K zvršetku naj omenim še to, da sem ovršil svoje zasnove na podlagi katasterskih načrtov, (izdanje 1898). Kakšna mala nenatančnost v situaciji in kaka »znamenitost« v popisu (kakor na pr. »Perpulferturn«), ne gré tedaj na moj rovaš.

**NACRT ZA OSNOVO
IN PREOSNOVO
SEVERNEGA DELA
LJUBLJANE**

LJUBJANA
den Vorstädten
in
Krain
Severlich Ljubljana
1899
W. Hutter

Srednja Siska
Pod vasjo
Koparjeva Vorstadi
Polana Vorstadi
S. Petruska Predm.
Babina

Vozovnica in avtocesta
Vozovnica in avtocesta
Vozovnica in avtocesta
Vozovnica in avtocesta
Vozovnica in avtocesta

Zaburj
1899

1898
W. H. Hester

110


 Tortoise is made of ...

 ...

 ...

 ...

 ...

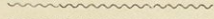
 ...

Grasano
K. Zabern
Im Juli 1877. War 1877

Poročilo

k načrtu občne regulacije dežel-

† † † nega stolnega mesta † † †



 LJUBLJANE.

II. izdanje.

Predgovor k II. izdanji.

Vsako količ kaj bistveno specijalno regulacijsko vprašanje kakega mesta da se zadostno in dovršeno rešiti samo tedaj, če se gleda hkratu na sliko istega mesta v popolni njegovi celoti.

Ko se je pisatelja teh vrstic poverilo, da izdela načrt osnove in preosnove severo-vshodnega dela Ljubljane, bila mu je pred vsem naloga, da razgleda v tem pogledu celotna dosedanja dela te vrste.

Marsikatero novo opazovanje vsililo se mu je ob opazovanji občnega svojega regulacijskega načrta Ljubljane iz-za leta 1895. in tudi misel, da je morebiti povzročilo prekratko takratno pojasnilo, katero je bil dodal svoji študiji, toliko nesporazumljenj in nejasnosti pri izvršujočih organih — vse to je napotilo projektanta, da napiše i ob tej priliki nekaj opazk k prejšnjim svojim predlogom. Tembolj ga je sililo do tega dejstvo, da se je pokazalo marsikaj novih ozirov, in da bi se še moglo popraviti to ali ono skoraj že zavoženo vprašanje.

To je, poleg zavesti, da so se v glavnih potezah uresničili moji predlogi, vzrok, da priobčujem še enkrat bistveno neizpremenjeno študijo iz-za leta 1895., ter da sem jo opremil s potrebnimi podčrtnimi opazkami.¹⁾

Pisatelj.

¹⁾ Imena ulic pridržal sem še stara, kar pa mislim da ne bo motilo razumljivosti ponatisa, kakor tudi ne opomb pod črto.

Uvod k I. izdanji.

Neizogibne potrebe ali pa direktna želja vladajočih krogov prisilijo navadno mesta, da si — in to vedno z velikanskimi stroški — skušajo preustrojiti načrt, ki naj je podlaga celoskupni težnji, da naj se vrši vse v prospeh mesta v vsakem oziru. Taka na pr. so vprašanja, kako naj gredo ceste, kako naj se dobro uporabi prostor, kaj naj se zgodi ob rekah i. t. d.

Ljubljancanom zastavila je vrsto takih vprašanj grozna nesreča, ki jih je doletela pred kratkem. Ljubljanskim meščanom treba je torej premisliti kar najboljše, kako naj se mesto sezidava. Pri vsem razmišljanji treba temeljitih prevdarkov; vsaj se ne gré samo za sedanjo, temveč za bodočo, večjo in lepšo Ljubljano.

Brezdvomno je to lepa in velika ideja, za katero naj bi se zanimal vsak domačin, naj si je strokovnjak ali ne. Prav posebnega zanimanja pa zasluži me onimi, ki bivajo v Ljubljani ali so morda vsaj preživeli tam dober in lepši kos svojega življenja. Vsaj nam je vsak kotiček drag in ljub tam kjer smo vzrastli!

Tudi mene je napotila omenjena ideja k globljemu premišljevanju, in tu podajem slavnemu ljubljanskemu meščanstvu rezultat svojih trudov: načrt, kako regulirati Ljubljano. Jasno mi je pri tem, da ta moj načrt nikakor ni nekaj, na čemur ne bi bilo treba spremeniti marsikaj v oziru na lokalno-podrobne razmere, a prepričan sem zopet nasprotno, da nisem gledé na mogoča sredstva predlagal ničesar bistvenega, kar ne bi bilo dosegljivo.

Pri tej regulaciji treba je natanko razločevati dve dōbi: prva je ona, v kateri se kaže nujna potreba, da se zasebna poslopja, ki se jih mora podreti, kar najhitreje mogoče zopet pozidajo. Ta doba obsegala bode le par let.¹⁾

Druga dōba odločilna je v najširšem pomenu za kakovost bodočnosti Ljubljane. Ona se ne bode ozirala toliko na posameznike, nego na večja vprašanja: na mesto sploh, zato pa zahtevala tudi krepkega gmotnega stanja.²⁾

Važno je v obeh slučajih, da se za Ljubljano skrbi v celoti.

Prava ljubezen do domačega mesta olajšuje naj posameznemu meščanu žrtve, ki jih zahteva od njega mestni organizem, — naj ga sprijazni z mislijo, da so osebne koristi le malenkost, če se gre za blagor celega mesta.

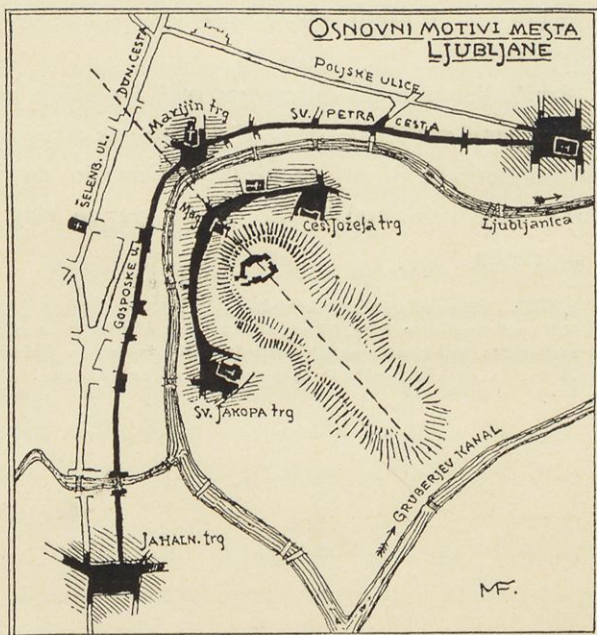
¹⁾ Dōba nujnega zidanja je že končala.

²⁾ Karakterizacija te dōbe, ki se jedva pričinja, bila bi, da se vrši v taisti razvoj mesta, kakor tudi specijalno zidanje enakovredno po dalekoglednih socialno-higijeniških in prometno-tehniških razlogih.

Bistvene točke regulacije.

Stari trg, Mestni trg, Stolni trg, Valva-
zorjev trg in arhitektoniška zaključka te črte,
Sv. Jakoba trg in Cesarja Jožefa trg, vse to

Temeljni motivi mesta Ljubljane.



dá v celoti prvi temeljni motiv tlorisne podobe
ljublanskega mesta. Umljiv je sam ob sebi vsako-
mur, ki premisli, kako teče Ljubljanica in kako leži
Grad.

Hrbtišče Grada označuje takorekoč simetrijo
notranjega mesta.

Pri Francovem mostu se zavije Ljubljana skoraj pravokotno in določuje tudi na levem svojem bregu smer, v kateri naj vodijo bližnje dve ali tri glavne prometne ceste.

Hkratu z opisanim prvim glavnim motivom upoštevati treba i drugi, po prvemu naznačeni motiv. Temu primerno pustita naj se pred veliko Nušakvojašnico in pred cerkvijo Sv. Petra večja prostora — trga, kot nova zaključka drugega glavnega motiva. Imela bi poseben arhitektonišk pomen za regulirano Šelenburgovo ulico, Emonsko cesto in Cesto v mestni log, oziroma za Poljske ulice, ki naj vodijo od Marije Terezije ceste tja do Sv. Petra.

Arhitektoniški nujno potrebno zdelo se mi je, da se objame celo mesto na periferiji s široko okrožno cesto.

Ideja te ceste se je deloma vsaj že uresničila (cesta ob Gruberjevem kanalu, cesta na Južni kolodvor, in deloma že regulirana Tržaška cesta); treba je torej le še primernege zaključka in pažnje, da postane povsodi jednako široka — vsaj 28 m — ter spremeniti jo v nekak »boulevard«, s stranskimi drevoredi za pešce i. t. d.¹⁾

Z ozirom na promet zdi se mi tudi neobhodno potrebno, da se zveže Karlovška cesta s Sv. Jakopa trgom, ter da se jo orijentira naravnost na spomenik Matere Božje na omenjenem trgu.

¹⁾ Z obžalovanjem konstatujem, da se je celota okrožne te ceste pokvarila na enem mestu. Med Karlovškim mostom in med Ljubljano, ravno tam, kjer se ni nudilo ni jedne zapreke, raztrgana je naravna, organizirana smer te črte. (Regulacijski načrt mestnega stavbinskega urada!) Teško, skoraj nemogoče popraviti bode izlepa to napako. — Temu nasproti naglašam pa radostno, da je vsopredno premaknenje okrožne ceste proti cerkvi Sv. Petra srečna spremenitev v mojem načrtu.

Kot nujna zahteva vidi se mi to, ker sem prepričan, da se Karlovško predmestje in Hradeckega vas zelo razvijeta v kratkem že času.¹⁾

Nič manj potrebna ni zveza Marije Terezije ceste v kolikor mogoče naravni smeri z Marijinim trgom. Ravno sedaj, ko treba porušiti toliko hiš, mogoče je tudi lahko, da se napravi cesta od Mestnega trga čez Ribji trg ob Zvezdi proti podturenskimi nasadom, vspešno s Slonovimi ulicami in Lattermanovim drevoredom.²⁾ Cesta je potrebna, to spozna vsakdo, ki vé, da so Špitalske ulice in Slonove ulice preozke za promet.

Gosposkih, Špitalskih, Čevljarskih ulic i. t. d. mislim, da ne bi bilo treba razširiti za mnogo, a kar bi se naznačilo moralo bi se dosledno tudi izvesti.³⁾

Pri vsakem reguliranju treba se je ozirati, da so vse glavne ceste, ki vodijo v mesto in preko njega med seboj v vitki in skladni zvezi. Preoskosrčno pa se mi zdi preveč paziti na smerij onih cest, ki raj le delé celine hiš (Baublücke) v manjše skupine.⁴⁾

Ne sme se pozabiti ni tramvaja. Kako sem si ga mislil kažejo načrti; upošteval sem pri tem

¹⁾ Naravnost neumljivo se mi vidi, kako se je moglo prezreti očitno potrebo te ceste, h kratu državne ceste na Dolenjsko. Tudi estetični učinek, ki bi ga napravil pogled od Karlovškega mosta po novi tej cesti na sv. Jakopa cerkev, pride upoštevan. Kako neugodno vrši se promet sedaj s sv. Jakopa trga po strmih in oskih Rožnih ulicah, okoli ostrega ogla proti Karlovški cesti in obratno, vé vsakdo, ki je bil tam ob kakem tržnem dnevu. (Obči regulacijski načrt!)

²⁾ Ideje te ceste naj se nikakor ne opusti.

³⁾ Gosposke ulice naj se vsekako podaljšajo čez Križanke na Cojzov graben.

⁴⁾ Postranske ceste, ceste nižnega reda, pokažejo se same po sebi iz pravilne razdelitve večjih kompleksov, (med prometnimi cestami), v stavbene skupine. Določitev ugodnih stavbenih parcel je zelo odgovorna pa glavna stvar pri določitvah takih cest.

seveda, kolikor se je dalo ugodno zvezo mej Južnim kolodvorom in Kolodvorom dolenske železnice.¹⁾

Kako naj gradé posestniki?

Nikakor naj se ne dovoljuje, da bi v mestu zidal kedo več kot trinadstropne zasebne hiše. Največja visočina, do žlebnega roba, bila bi naj 17 m.²⁾

Onkraj mestnega pasa, prav posebno pa proti podturenskimi nasadom dopuščati bi se smele k večjem dvenadstropne hiše in vile. Ravno najlepši ta kraj mesta ohraniti si mora svoje »cottage«-am podobno lice.

Vse hiše ob pasu krasé naj ob cestni strani mali, lepi vrtni.³⁾

Skrbeti se mora tudi za to, da postane in ostane prosta pasaža ob bregovih Ljubljane. To je jako lahko mogoče storiti, ne da bi trpeli posestniki ob tem kaj škode.

Ako se napravijo arkade ob bregovih, bi bilo to pač lastnikom le v prid. Arkade ne bi samo gmotno koristile mestu in posameznikom, temveč bile bi tudi pravi, karakteristični kras Ljubljane.⁴⁾ Važno zdi se

¹⁾ Kakor čujem se je to vprašanje že rešilo; mesto se prepreže s cestno električno železnico.

²⁾ V oskih ulicah naj se ne prekorači v kapni višini 1½-kratno širjavo istih.

³⁾ Mimogrede pripomnim na tem mestu, da se je pri poslopji deželne vlade napravila velika napaka. Čelna stran monumentalnega tega poslopja potisnila se je tako blizu okrožne ceste, da ne pride skoraj do nikake veljave.

⁴⁾ Tu se je žalibože mnogo zamudilo česar ni mogoče skoraj več popraviti. V smislu dobre stvari bi se samo želelo, da se slavno ljubljansko meščanstvo o tem predlogu še skrbno posvetuje in mu pomaga, kjer bi se še nudila prilika, do veljave.

mi omeniti še to, da naj bi bili obe vrsti hiš ob bregovih Ljubljance vedno vsopredni; nikakor pa se mi ne zdi opravičena brezpogojna zahteva, da naj je pri tem oddaljenost korespondujočih obbrežnih zgradb povsodi jedna in ista.

Mostovi.

Nujno se mi zdi, da bi se napravil most ob vojašnici pri Sv. Petru v smislu novoprojektirane ceste; takisto potreben bi bil nov most na Francovem obrežji.

Primerno pomeščenje mosta skoncem Opekarske ceste bilo bi umestno samo v smeri mestne okrožne ceste.¹⁾

Trgi.

Karakteristični so in ostanejo za Ljubljano podolžni trgi, orijentirani na Grad, kot na pr. Kongresni trg, Križevniški trg i. t. d. Jednako predstavljam si tudi trg pri jahalnici v Trnovem in trgu slično razširjenje v Kolodvorskih ulicah.

Marijin trg mora se kolikor mogoče dobro regulirati, vsaj tvori vendar v mnogih ozirih središče mesta. To zadošča, če priporočam ravno za to regulacijo precejšne požrtovalnosti. Hišne skupine treba staviti tako, kot to določa pročelje cerkve in smer Francovega mosta. Arkade in spomeniki, kateri nikakor ne bodo ovirali

¹⁾ Ta predlog je v soglasji s preje omenjenim potrebnim popravilom smeri okrožne ceste proti Karlovškemu mostu.

prometa, označevali naj bi ta trg in mu ustvarjali karakteristično, jednotno lice.¹⁾

Nekoliko vzvišeno poslopje — od mosta na levi — ki naj je predelano z arkadami, posvetilo bi se lahko slavljenecem; služilo bi kakor trg, javnim namenom.

Cesarja Jožefa trg ima kaj pripravno lego in obliko; spreminjati ga ne bi trebalo nikakor, spopolniti mu je samo mejo na strani proti Gradu. Mislim si, da je najbolje, če se nastani tam, v jedn nadstropnem poslopji s pritličnimi arkadami, mestne ognjegasce. Tako poslopje bilo bi odločilno za lepoto trga.²⁾

Prepotrebno zdi se mi tudi, da se ohrani mal trg nasproti „Slonu“. Ravno ta trg, kakor tudi gorenji kót Križevniškega trga sta kakor za navlašč pripravna, da se onditam postavijo spomeniki. Spomenik na Križevniškem trgu stal bi ondoli, kjer se križajo Rimska cesta in Vegove ulice, kot se dobro razvidi iz načrta. Nekateri spomeniki postavili bi se lahko tudi na sledečih mestih: nasproti kolodvoru, pred Sv. Petra cerkvijo, pred novo vojašnico, (trg pred cerkvijo Srca Jezusovega), morda tudi na Mestni trg v bližini mestne hiše, v slučaju, da bi se deloma odpravilo trgovanje na istem.^{3) 4)}

¹⁾ Pri zazidavanji tega trga določila se je stavbena črta od ogla Slonovih ulic, čez trg in dalje po Glediških ulicah proti Zvezdi zelo napačno, ker se ne ozira ni na trg, ni na Ljubljano, kakor gori omenjeno.

²⁾ Poslopje „Mestni dom“ je skoraj že gotovo, žal, da ni ospredje istega v čisto pravilni črti.

³⁾ Na Mestnem trgu, v podaljšani projektovane ceste, vodeče do podturenskih nasadov, stal bi kakor mislim prav srečno, korespondujoč z monumentalnim vodnjakom na drugi strani, spomenik Cesarja Franca Jožefa.

⁴⁾ S tem, da se ne bo moglo postaviti Prešernovega spomenika na Marijinem trgu pred arkade, kakor sem jih bil projektiral, zgubi Ljubljana sliko florentinske lepote, žal, najlepšo sliko, kar jih je bilo mogočih.

Javni vrtovi, igrišča.

Na Gradu — vsaj na precejšnjem delu Grada — kazalo bi bilo marsikaj prenarediti: treba je potov, steza, razglednih mest, počivališč, paviljonov, vremenskih hišic itd. Grad postal bi na ta način pristopnejši kakor je sedaj. Vse to napraviti bi se moralo tekom let in treba je že sedaj, da se na to misli in dela.

Nova pota na Grad napravila naj bi se pri Hradeckega mostu in pri mestni hiši.¹⁾

Ni li nihče tolik prijatelj in mecen mesta, da bi napravil na Cesarja Jožefa trgu, v smeri projektiranega doma gasilcev, veličasten in dostojen dohod na Grad ter ga podaril mestu!

Za mesto tako značilno poslopje na Gradu, mora se vzdržati na vsak način.²⁾

Parke sem primerno razdelil v novih mestnih okrajih; vsak park bil naj bi ob jednom tudi igrišče.

Drsališča stavil sem v Trnovsko predmestje in ob železnici blizu tobačne tvornice; vse seveda onkraj mestne okrožne ceste. Tu bilo bi mogoče napraviti i dirkališče.

Tržnice.

Mogoče in primerno je, da se postavijo tržnice le ob bregove Ljubljani.³⁾ Izbral sem za to

¹⁾ Pri mogočem bodočem prezidanji in izdelanji mestne hiše, naj se ozira na vsak način na to, da se napravi skozi isto direktno zvezo z Gradom. Število obiskovalcev Gradu bi se s tem vsekako zelo pomnožilo.

²⁾ Ljubljansko meščanstvo si ni ne domneva kako velik zaklad, žalibog dosedaj še mrtev, ima na Gradu. Strogo je treba paziti, da ne prejde kak kos sveta na vrhu grebena ali neposredno pod istim v privatno posest.

³⁾ Utemeljuje naj to trditev sledeče:

a) Velik del tržne robe i. t. d. dovažal bi se po Ljubljani. Vsaj je misliti na rodovitno osušeno Ljubljansko barje in upoštevati ceneni vodni promet.

prostor ob Francovem mostu, kjer bi pa bilo treba podreti precejšno skupino hiš. Manjšo tržnico mislim si prvi nasproti, na drugem bregu Ljubljane. V Ljubljani ni tako hudih vetrov in viharjev, ki bi znatno ovirali trgovanje na prostem. Zaraditega zadoščale bi tržnice, ki so odprte ne vse strani, v kolikor mogoče primitivni konstrukciji. Oblika bila bi jim eliptična. Okoli srednjega prostora — vse pokrito seveda s streho — imeli bi prodajalci svoje mize, kupovalci hodili bi okoli tega prostora; jedni in drugi varni zoper vremenske neizgode.

Za prodajo rakov in rib ne bilo bi težavno poiskati najugodnejšega mesta ob bregovih Ljubljane.

Lesni trg projektiral sem v Trnovem.

Zdravstvene naprave.

Novo vojaško bolnico kazalo bi zidati onkraj okrožne ceste na Poljanskem predmestju in sicer tako, da bi tvorila skupina njenih poslopij, zase čisto ločeno celoto.¹⁾

Želeti je tudi, da se vojaško oskrbovališče premesti v bližino pokopališča ali sploh v severovzhodni kót mesta.²⁾

Tvornice najdejo si dovolj prostora na severni strani Južnega kolodvora, ob obeh straneh

b) Tržnice zahtevajo zelo mnogo vode in pomenja reka v bližini istih vsekakor velik higijeniški faktor.

c) Direktno, najlažje in najcenejše bilo bi v tem slučaju odplavljanje odpadkov i. t. d.

2) Ljubljana teče skozi najgostejše pozidani del mesta, tam kjer so tržnice že zaraditega najbolj na mestu.

Dosedanji uradni glasovi mestne občine ne kažejo, da bi bilo med odločilni krogi mnogo naklonjenosti za tržišča in tržnice ob bregovih Ljubljane, zato se je v uradnem regulacijskem načrtu odkazalo tudi premalo prostora za tržne naprave na jedinih ugodnih obrežnih mestih.

¹⁾ Skoraj že gotova naprava.

²⁾ Na vsak način onstran pasovne ceste; najbolje onkraj topničarske vojašnice!

Dunajske ceste¹⁾, in gledati bi bilo, da se zidajo samo ondi.

Dobro razvrščenih ljudskih kopališč mora se skoraj napraviti v zadostnem številu.

Javna poslopja.

Monumentalne stavbe ob Lattermanovem drevoredu so razvrščene žalibože tako neprimerno, da jih kaže le s težavami združiti v harmoniško celoto. Ne preostaja drugega, kakor da se ozira kolikor mogoče na Cesar Franc Jožefovo cesto (ozir. Lattermanov drevored) in na ulico, ki se jo projektuje med Uršulinskim samostanom in „Čitalnico“. Obadve bili bi si vspretni in jednako široki; predelani v aveniji, tvorili bi vodilni smeri za ta oddelek. Ob teh cestah naj bi se zidale monumentalne stavbe; cestna zaključka na podturenski strani pa naj bi bila arhitektoniški dovršena. (Monumentalen vodnjak, obelisk, spomenik, pročelje kake palače i. t. d.)

Vse to veljaj tudi za Erjavčevo cesto. Označene ceste imajo tako ugodno lego, da jih je brez vsake večje težave mogoče spremeniti v najlepše moderne naprave. Po mojih mislih bila bi sledeča poslopja tu kaj na mestu: novo vojaško zapovedništvo (nasproti novi pošti, kjer je sedaj vojaško oskrbovališče in bolnica), Kazina za častnike, poslopje za klube, novo poslopje deželne vlade (ob Erjavčevi cesti), pevska in glasbena šola, mestno kopališče, morda tudi novo gimnazijsko poslopje.

¹⁾ O tem kaj natančnejšega ukreniti, bilo mi je zadostne prilike povodom regulacije severnega dela mesta.

Na prostoru sedanje deželne bolnice ugodno bi ležala velika dvorana za koncerte.

Šole naj bi se zidale ob novem trgu pri trnovski jahalnici in pri cerkvi Srca Jezusovega.

Cerkve.

Cerkvi projektiram dve: jedno na Karlovško predmestje, drugo na Poljansko cesto. (Zadnja se je v istini že določila.)

Konec.

Vse, kolikor sem spreminjal pri trgih in cestah, prilagodil sem principijalno kolikor se je le dalo tradicionalnemu značaju mesta. Čisto tehničnih vprašanj se nisem loteval, ker mi ni bilo za tako delo zadostnih pripomočkov. Preverjen pa sem, da jim v nobenem oziru ne nasprotujem. Upam, da pripomorem s svojimi načrti in predlogi k odgovorni določitvi temelja, po katerem naj bi se razvijala nova Ljubljana.

Vsi krogi naj se zanimajo s tem, da se priprosto in dostojno predelavajo stanovišča, vsakdo naj se po svoje unema za prerojenje mesta.

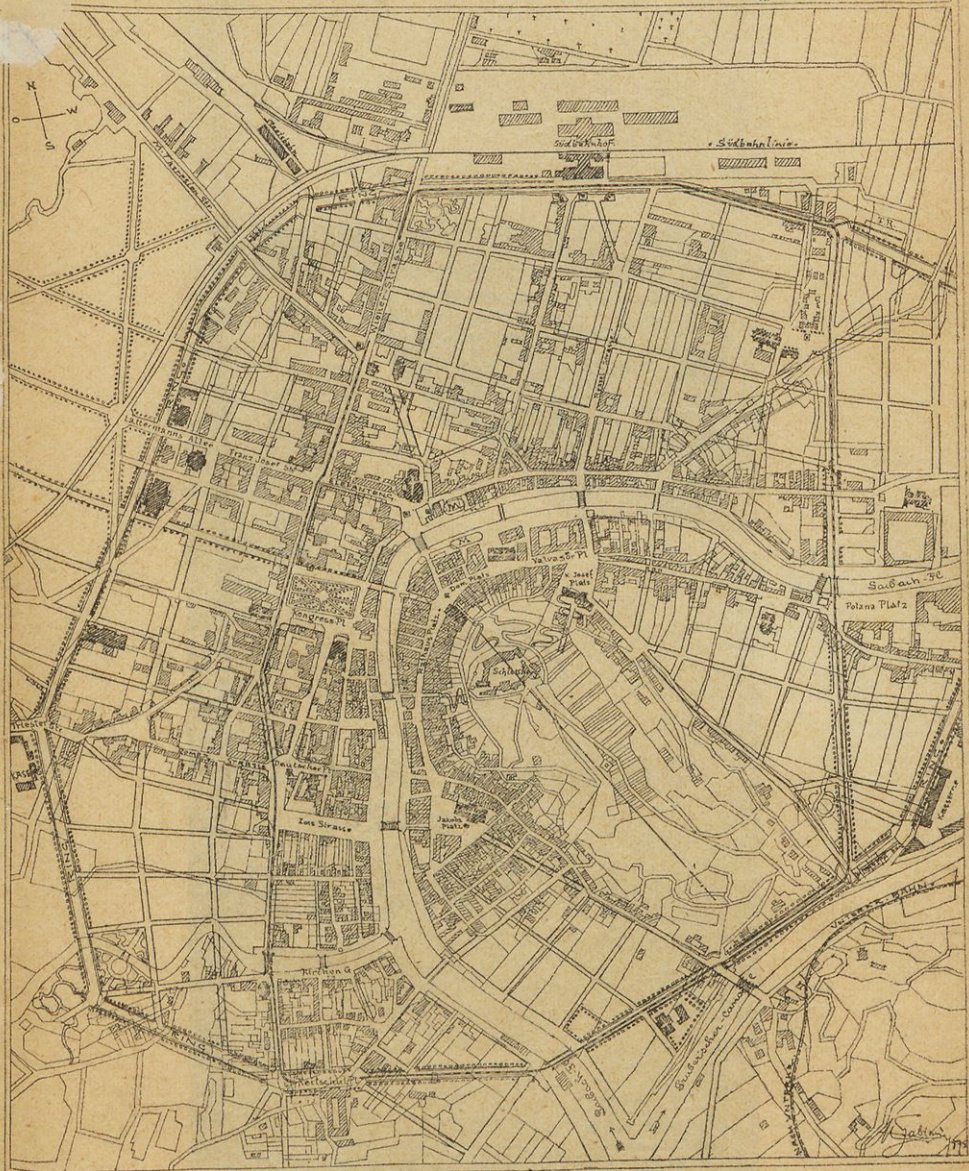
Le oni, ki ljubi in polepšuje svoj lastni dom, more in zna ljubiti tudi dom vseh — mesto.

Prepričan sem, da se povspne Ljubljana iz razvalin vsa prerojena, da postane najlepše provincijalno mesto in ponosna narodna stolica.

GENERAL-REGVLIRUNG DER STADT LAIBACH

ZEICHEN - ERKLÄRUNG:

PRINCE GEORGE (BY OWNER) [REDACTED] ÖZENTİ ÇARŞISI (M) MARKETLERE BAKIMLILAR YERİNDEN ÖZENTİ ÇARŞISINDA



GENERAL REGULATIONS FOR THE STATE OF ALABAMA





Architekt MAX FABIANI in Wien.

Vsebina:

	Str.
Uvod	3
Pogled na srednji trg (skica)	4
Pojasnila k načrtu osnove in preosnove severnega dela mesta Ljubljane.	
Bistvene točke	5
Pregled in osnova	7
Ceste in trgi	8
Potresi	9
Kako naj se zida v novem delu mesta	9
Vrtovi in igrišča	10
Nekaj končnih pripomb	11
Načrt za osnovo in preosnovo severnega dela Ljubljane (1:2880)	12—13
Predgovor k II. izdanji	15
Uvod k I. izdanji	16
Bistvene točke regulacije (s pojasnilno skico)	18
Kako naj gradé posestniki	21
Mostovi	22
Trgi	22
Javni vrtovi, igrišča	24
Tržnice	24
Zdravstvene naprave	25
Javna poslopja	26
Cerkve	27
Konec	27
Pregledna občna načrta k generalni regulaciji mesta Ljubljane (1:500) v dodatku.	

