

Slovenska cesta skozi čas

ProstoRož

S trajno zaporo med Gosposvetsko in Šubičevo za promet z osebnimi avtomobili želi Mestna občina Ljubljana Slovenski povrniti značaj glavne mestne ulice, ki naj torej poleg tega, da daje prednost pešcem, kolesarjem in javnemu prevozu, izboljša okoljske razmere in ustvari razgiban javni prostor. Namen začasne ureditve je prebivalcem in obiskovalcem Ljubljane prikazati, kaj bodo s stalno preureditvijo pridobili. Z začasno ureditvijo bomo lahko preizkusili vse učinke nove prometne ureditve in javnost seznanili s pripravljenim projektom. V ta namen smo pripravili razstavo zgodovine osrednjega dela glavne ulice in njene nove podobe. Menimo, da je poznavanje preteklosti še zlasti pomembno pri načrtovanju prihodnosti, saj je na ta način lažje razumeti zamisli, ki ponujajo odgovore na vprašanja razvoja tega javnega prostora. Podoba Slovenske ceste se je v času močno spreminjala, nekdanja glavna prometna žila v mestu se je razvila v poslovno središče in imela pomembno vlogo pri kulturnem napredku slovenskega naroda.

ZGODOVINA

Skozi čas je imela Slovenska cesta kar nekaj imen: bila je Dunajska cesta, Tyrševa cesta, za kratek čas Bleiweisova, nato znova Tyrševa in nekaj let Šelenburgova ulica. Po drugi svetovni vojni se je Šelenburgova preimenovala v Kardeljevo ulico, od leta 1954 pa vse do osamosvojitve leta 1991 je bila z Dunajsko združena v Titovo cesto.

Začetki Slovenske ceste segajo v 1. stoletje, ko se je po današnji trasi vila rimska državna cesta Aquilea–Atrans (Oglej–Trojane). Odsek *cardo maximus* (takratna glavna cesta, ki je potekala v smeri sever–jug), ki je vodil skozi Emono, je bil ena od dveh najpomembnejših mestnih prometnic. Ajdovščina, trg na križišču Slovenske in Gosposvetske ceste, se imenuje po ajdovskem oz. poganskem pokopališču izven obzidja Emone.

V srednjem veku se je mesto začelo razvijati na drugi strani Emone, med Ljublanico in Gradom, Slovenska cesta se je znašla zunaj obzidja, tako da daljše obdobje ni bila gosteje pozidana. Pomembna prelomnica v mestnem razvoju se je zgodila šele med letoma 1849 in 1857, ko so skozi Ljubljano speljali južno železnico Dunaj–Trst. Ta je sprožila pospešeno zazidavo območja med starim mestnim jedrom in železniško progo. Leta 1895 je Ljubljano prizadel hud potres, ki je zahteval temeljito prenovno mesta. Pri pripravi novega mestnega načrta so s svojimi urbanističnimi predlogi sodelovali priznani arhitekti monarhije, in sicer Maks Fabiani, Camilo Sitte in Anton Wolf. Za uspešno obnovo in modernizacijo mesta je imel največ zaslug župan Ivan Hribar. Mesto se je razvijalo tudi s pomembnimi tehnološkimi pridobitvami: leta 1861 so postavili mestno plinarno, 1890 mestni vodovod, 1898 mestno električno centralo, istega leta se je v Ljubljano pripeljal prvi avtomobil. Ljubljanci so se s tramvajem prvič popeljali leta 1901. Po prvi svetovni vojni je Ljubljana znova zaživela kot pomembno gospodarsko in kulturno središče tedanje banovine. Slovenska cesta je z visokimi stavbami izstopala med ljubljanskimi ulicami, poseben poudarek ji je dal leta 1933 zgrajeni Nebotičnik arhitekta Vladimirja Šubi-



ca. Med letoma 1941 in 1945 je Slovenijo prizadela druga svetovna vojna. Po vojni je Ljubljana postala glavno mesto Slovenije, ene izmed republik Socialistične federativne republike Jugoslavije. Mesto se je z naglo industrializacijo hitro razvijalo, povečalo se je število prebivalcev, posledično pa se je širil tudi obseg mesta. Tedanjo Titovo cesto so razširili in ob njej zgradili poslovno središče. Zgrajena je bila poslovna stolpnica Metalka in ob Bavarskem dvoru poslovno-stanovanjski kompleks z znamenitim Kozolcem arhitekta Eda Mihevca. Tramvajem so se leta 1951 pridružili trolejbusi, ki so vozili do leta 1971, ko so jih nadomestili avtobusi. Ob osamosvojitvi Slovenije 25. junija 1991 je dobila Slovenska cesta svoje današnje ime. Od tedaj ni bilo izvedenih nobenih večjih ureditev, razen arkad za pešce zaradi preozkega cestišča.

Projekt se izvaja v okviru programa Srednja Evropa, ki ga sofinancira ESRR.

*Projekt so omogočili:
Mestna občina Ljubljana
Društvo arhitektov Ljubljana*

*Fotografije so prispevali:
Zgodovinski arhiv Ljubljana
Slovenski etnografski muzej
Muzej novejšje zgodovine Ljubljana
Miran Kambič*

*Avtor opisov fotografij:
Jože Suhadolnik, ZAL*

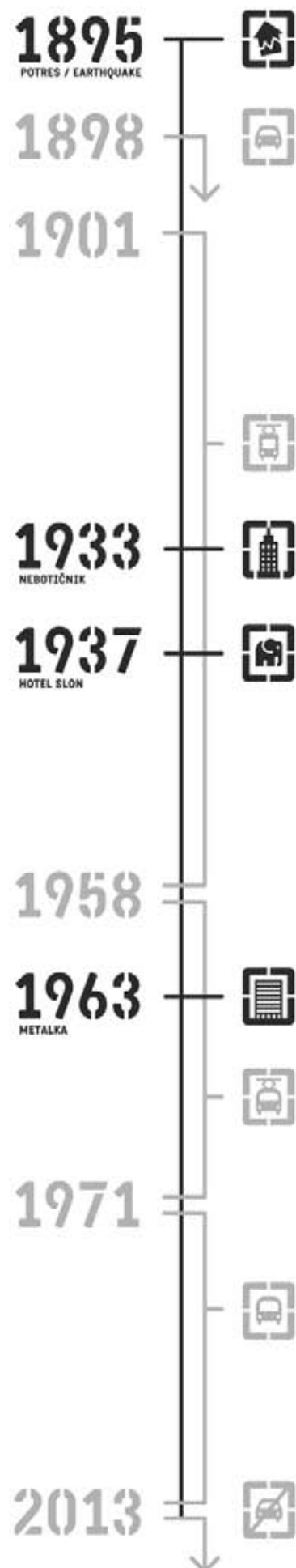


Foto 1_ 1895: Ob potresu poškodovano vojaško oskrbovališče na mestu sedanje Banke Slovenije.

Fotograf: Helfer Wilhelm, vir: Fototeka ZAL.

Foto 2_ 1895: Stavbe vojaškega oskrbovališča po potresu.

Fotograf: Helfer Wilhelm, vir: Fototeka ZAL.

**POTRES**

4. aprila 1895 je Ljubljano prizadel rušilni potres, ki je v nočnem času preganjal ljudi iz njihovih domov na trge in v parke. Glavnemu je sledilo kar sto popotresnih sunkov. Prek noči so v mestu zrasla velika šotorska naselja, premožnejši so prenočevali v vozovih in kočijah. Gmotna škoda je bila zelo velika. V zgodovini ljubljanskega urbanizma so popotresna leta ena najpomembnejših prelomnic. Obdobje 1896-1910, t. i. preporod Ljubljane, ni spremenilo samo zunanje mestne podobe, temveč je pripeljalo tudi do reforme v mestni upravi, zdravstvu, šolstvu in turizmu.

Foto 3_ 1895: Številne mestne zgradbe so podpirali s tramovi, da se ne bi podrle. Iznajdljivi meščani so ponekod s tramovi podpirali tudi nekatere nepoškodovane stavbe, da bi pridobili subvencije tedanje avstro-ogrske državne blagajne. Fotograf: Wilhelm Helfer, vir: Fototeka ZAL.

Foto 4_ 1895: Rušenje cerkve sv. Jožefa in stavbe Deželne civilne bolnice na mestu sedanje Hribarjeve hiše. Fotograf: Wilhelm Helfer, vir: Fototeka ZAL.



PODOBA ULICE 1

POŠTA

Na vogalu Čopove stoji Glavna pošta - veličastna dvonadstropna stavba s poštnimi simboli (rog, puščice) ter s kranjskimi, avstrijskimi in mestnimi grbi v pročelju. Dunajski arhitekt Friederich Setz jo je načrtoval konec 19. stoletja.

Foto 5_ po 1901: Fröhlichove hiše so stale na mestu zdajšnjih Nebotičnika, Slavije (Uprava za notranje zadeve) in Zadrugne zveze. Gre za primer skromneje oblikovanih bidermajerskih meščanskih hiš iz sredine 19. stoletja. Gradil jih je Franz Frumrl in so jih pozneje podrli. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 6_ okoli 1933: Stavbe od Nebotičnika do Tavčarjeve ulice. Fotograf: Ante Kornič, vir: Fototeka ZAL.

Foto 7_ okoli 1930: Ulica pri Glavni pošti. Fotograf: Vekoslav Kramarič, vir: Arhiv SEM, F0039609.

Foto 8_ pred 1929: Trgovska banka, stari Hotel Slon in Glavna pošta. Po ulici že vozijo tramvaji.

Založil: Škedelj A., vir: Fototeka ZAL.



PODOBA ULICE 2

Foto 9_ okoli 1934: Jadranska banka, na mestu današnje Name. Prej je bil tu Hotel Stadt Wien, po domače Pri Maliču, kjer so prvi v Ljubljani vrteli filme. Pozneje je bil v stavbi sedež Jadranske banke. Fotograf: Ante Kornič, vir: Fototeka ZAL.

Foto 10_ 1936: Stara stavba Hotela Slon, tramvaja in Glavna pošta. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 11_ 1936: Nazorjeva ulica in vogalni del Hotela Slon. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 12_ 1936: Ulica med Hotelom Slon, Glavno pošto in Jadransko banko (danes pred Namo). Vir: Fototeka ZAL.



PODOBA ULICE 3

Foto 13_ 1937: Ulica pri Hotelu Slon, ki so ga prav tega leta začeli podirati. Fotograf: Peter Naglič, Vir: Arhiv SEM, F_1937_2_29_010.

Foto 14_ okoli 1940: Novozgrajeni Hotel Slon.

Fotograf: Vekoslav Kramarič, vir: Arhiv SEM, F0038888.

Foto 15_ okoli 1936: Stavbe od Pošte do Kongresnega trga.

Fotograf: Vekoslav Kramarič, vir: Arhiv SEM, F0039238.

Foto 16_ okoli 1940: Današnja Cankarjeva ulica in pogled na novozgrajeni Hotel Slon ter (levo) znamenito kavarno Emona.

Fotograf: Vekoslav Kramarič, vir: Arhiv SEM, F0038841.



Foto 17_ 1941: Stavbe od Bate (današnja Nama) do Figovca in tramvajski promet pri današnji ploščadi Ajdovščina. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 18_ okoli 1945: Pogled z Nebotičnika na križišče pri Ajdovščini. Fotograf: Vekoslav Kramarič, vir: Arhiv SEM, F0038965.

Foto 19_ 1941: Klasicistično stavbo Kazine je leta 1838 zgradil mojster Venceslav Vadvl. Namenjena je bila družabnemu življenju plemstva, meščanstva in uradništva. Proti koncu stoletja je postala zavetje kranjskih Nemcev, med vojnoma je bila v njej kavarna, ki jo je uredil Fran Krapež. Med drugo svetovno vojno sta stavbo kot štab uporabljali nemška in italijanska vojska. Fotograf: Vekoslav Kramarič, vir: Arhiv SEM, F0038899.



PODOBA ULICE 4 AJDOVŠČINA

Ajdovščina, trg na križišču Slovenske in Gosposvetske, se imenuje po ajdovskem oz. poganskem pokopališču izven mestnega obzidja Emone. Nekropola naj bi segala celo do današnje Linhartove ceste. Ostanke so našli že ob postavljanju temeljev Tavčarjeve palače (leta 1868) ter pozneje ob rekonstrukciji tedanje Titove ceste in pripravah za gradnjo Metalko. Najdene sarkofage in žare hranijo v Narodnem muzeju.

Podhod med Metalko in Figovcem so zgradili leta 1976, da bi povezali obe strani Ajdovščine, in čeprav je veljal za najsodobnejši podhod tistega časa, je povzročil veliko nezadovoljstva, saj je bila gradnja dolga in je mnogokrat ohromila promet. V Delu so se 8. aprila 1976 pošalili: »Egipčani so gradili piramide, Ljubljančani pa podhod na Ajdovščini.«



PODOBA ULICE 5

Foto 20_ okoli 1945: Kozlerjeva palača (levo), ki je stala na mestu današnjega Konzorcija. Poslopje Name je v tem času že stalo. Fotograf: Vekoslav Kramarič, vir: Arhiv SEM, F0038952.

Foto 21_ okoli 1945: Med Metalco in Nazorjevo ulico leži ob Slovenski gostilna Šestica, ki obratuje že od leta 1787 in se je včasih imenovala Pri zeksarju.

Fotograf: Vekoslav Kramarič, vir: Arhiv SEM, F0039591.

Foto 22_ okoli 1959: Kompas in druge hiše poleg Hotela Slon. Zadnje štiri hiše so ob preurejanju Ajdovščine in zidavi nove poslovne stolpnice Metalke porušili.

Fotograf: Viljem Zupanc, vir: Fototeka ZAL.

Foto 23_ 1948: Ciril-Metodova cesta, okrašena za II. kongres Komunistične partije Slovenije (11-15. 11. 1948), na katerem so sodelovali delegati iz vse Slovenije, gostje iz drugih delov Jugoslavije in predsednik Josip Broz Tito. Vir: Fototeka ZAL.



PODOBA ULICE 6

IMENA ULICE

Dunajska cesta 1876–1932, 1943–1948

Šelenburgova ulica 1876–1952

(od Cankarjeve ulice do Trga osvoboditve)

Tyrševa cesta 1932–1941, 1948–1952

Bleiweisova cesta 1941–1943

Ciril-Methodova cesta 1943–1948

(od železniške postaje do mestne meje pri Ježici)

Kardeljeva ulica 1952–1954

Titova cesta 1954–1991

Slovenska cesta 1991–2013

Foto 24_ okoli 1960: Večerni pogled na ulico pri današnji upravi Ministrstva za notranje zadeve. Vir: skyscrapercity.com.

Foto 25_ okoli 1960: Svetlobni napisi, integrirani v fasado veleblagovnice Nama so bili novost 60-ih.

Foto 26_ 1967: Proslava na ulici, tedaj imenovani Titova. Fotograf: Boris Kuhar, vir: Arhiv SEM, II_1883.

Foto 27_ okoli 1967: Pogled na kavarno Evropa in Hribarjevo hišo na Ajdovščini. Veličastno neorenesančno poslopje kavarne Evropa na Ajdovščini so zidali do leta 1869 in je delo dunajskega arhitekta Carla Tietza. Hribarjeva hiša je bila zgrajena leta 1903 po načrtu arhitekta Maksa Fabianija. Fotograf: Drago Mehara, vir: Fototeka ZAL.





28



29



30



31

KONZORCIJ

Na mestu današnjega Konzorcija je nekoč stal poznobaročni Kozlerjev dvorec. Zasnova stavbe je najpomembnejše posvetno delo arhitekta Candida Zulianija. Zaradi širitve takratne Titove ceste so dvorec skupaj s Hotelom Stadt Wien leta 1960 porušili. Rušenje je bilo posledica politične odločitve. Na njegovo mesto so postavili Konzorcij, največjo knjigarno v mestnem središču.

Foto 28_ okoli 1959: Kozlerjeva palača in nižja vogalna stavba. Šlo je za moden tip baročne palače s stranskima rizalitoma in nenaglašeno sredino. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 29_ okoli 1960: Dvoriščni, vrtni del Kozlerjeve palače, ki je stala na mestu današnjega Konzorcija.

Fotograf: Viljem Zupanc, vir: Fototeka ZAL.

Foto 30_ okoli 1968: V razkošni stavbi je do 1980-ih obratovala znana restavracija Rio. Pred tem je na mestu današnje stavbe že od 17. stoletja delovalo gostišče Zlata zapona. Pred drugo svetovno vojno je v njej svoje prvo samostojno delo izvedel Edo Mihevc, arhitekt Metalke. Oblikoval je trgovino prodajalca modnega blaga Vekoslava Lesjaka.

Fotograf: Viljem Zupanc, vir: Fototeka ZAL.

Foto 31_ okoli 1959: Podoba ulice v 1970-ih in nova knjigarna Konzorcij (levo). Fotograf: Drago Mehara, vir: Fototeka ZAL.



NAMA

Na mestu prve samopostrežne veleblagovnice v Ljubljani, Name, je pred potresom stal Hotel Stadt Wien. Znano je, da je k Maliču, tako se je hotelu reklo po domače, rada zahajala tudi družba, zbrana okoli pesnika Franceta Prešerna. Leta 1938 je češka tovarna obutve zgradila blagovnico Bata, stavbo s polkrožnim vogalom. Leta 1965 so tik ob njej zgradili novo poslopje, ki sta ga oblikovala arhitekta Miloš Lapajne in Bogdan Fink. Arhitekta sta oblikovala tudi notranjo opremo in neonski napis na fasadi, ki je bil takrat redkost. Betonsko pročelje velja za primer odlične arhitekture strukturalizma na področju Jugoslavije, vendar so ga leta 2002 zastekli in s tem okrnili arhitekturno dediščino.

Foto 32_ okoli 1940: Stara stavba Bate poleg nove v gradnji

(pozneje Nama). Prej je bil to Hotel Stadt Wien. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 33_ okoli 1941: Medtem ko so gradili novo trgovsko poslopje Nama, polovica stare stavbe Bata še vedno stoji, da ne kazi videza ulice. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 34_ okoli 1959: Na desni je del trgovske stavbe Name, nje se drži starejša dvonadstropna stavba, te pa starejša Kozlerjeva hiša. Obe sta bili porušeni leta 1960 zaradi širitve takratne Titove ceste in novejših pozidav, ki so sledile stavbni črti Name. Fotograf: Viljem Zupanc, vir: Fototeka ZAL.

Foto 35_ okoli 1964: Blagovnica je združila obstoječo palačo Bate, ki je stala v nasprotnem vogalu kareja, in novi del v enotno stavbo. Arhitekta sta zato posebno pozornost namenila oblikovanju fasade, ki je oba dela povezala v vizualno celoto. Svetlobni napis na pročelju z imenom blagovnice je bil kot integralni element fasade novost v našem prostoru. Fasada je montažna, sestavljena iz armiranobetonskih vencev temnosive barve in vertikalnih armiranobetonskih plošč, ki usklajujejo geometrije različnih nivojev etaž v obeh objektih.

Fotograf: Svetozar Guček, vir: arhiv muzeja MNZS, 20.6.1964.



Foto 36_ okoli 1930: Palača Ljubljanske kreditne banke, zdaj Banke Slovenije, je zgrajena v modernističnem slogu. Gradnja je potekala tri leta (1920-23). Načrte zanjo je izdelal češki arhitekt Franc Krasny. Odlok o gradnji zgradbe je bil izdan 10. 7. 1920. Fotograf: Hugon Hibšer, vir: Fototeka ZAL.

Foto 37_ okoli 1935: Vogal med Cankarjevo ulico in današnjo Slovensko cesto, s pogledom na znamenito kavarno Emona. Razglednica. Fotograf: Vekoslav Kramarič, vir: Arhiv SEM, F0038895.

Foto 38_ 1945: Štirje atlanti, ki krasijo glavni vhod in podpirajo balkon v prvem nadstropju, so delo kiparja Franca Bernekerja. Oblikoval jih je posplošeno: atletska telesa brez pretiranih mišic. Kot ponavljajoči členi na pročelju stavbe so tako dobro prilagojeni njeni arhitekturi. Vhod so večkrat prestavili in zamenjali prvotna vhodna vrata (nazadnje leta 1997 in 2007) s sodobnimi steklenimi. V zadnjem času ni bilo gradbenih predelav, ki bi spremenile videz ali arhitekturo portala. Fotograf: Vekoslav Kramarič, vir: Arhiv SEM, F0039084.



BANKA

BANKA SLOVENIJE

Na prostoru sedanje banke je stal v 17. stoletju sezi-dani samostan s cerkvijo ob Cankarjevi cesti. Ko je cesar Jožef II. leta 1782 redovnice razpustil, so samo-stan preuredili v vojaško bolnišnico in oskrbovališče s pekarno. Na območju današnje banke, med voja-škim oskrbovališčem in Hotelom Stadt Wien, je stala hiša žitnega trgovca Franceta Fröhlichja. Vanjo, torej le nekaj korakov od svoje rojstne hiše, se je preselil Andrej Smole in leto kasneje v njej tudi umrl.

Načrte za današnjo stavbo je naredil praški arhitekt František Krasny. Po prvi svetovni vojni jo je zgradila Ljubljanska kreditna banka. Atlanti, ki krasijo glavni vhod in podpirajo balkon v prvem nadstropju, so delo slovenskega kiparja Franca Bernekerja. Pred drugo svetovno vojno je banka zasedala manjši del zgradbe, v večjem pa so bili poslovni prostori, službe-na in zasebna stanovanja. V pritličnih prostorih na vogalu Slovenske ceste in Cankarjeve ulice je bila ka-varna Emona. Pozneje je celotno poslopje zasedla Narodna banka. Po osamosvojitvi leta 1991 je vlogo centralne banke prevzela ustanova Banka Slovenije.





39



40



41



43



42

NEBOTIČNIK – GRADITEV

Foto 39_ okoli 1932: Brata Ivan in Josip Bricelj z delavcem na leseni opažni konstrukciji Nebotičnika. Ivan Bricelj (z brki) je bil gradbeni inženir, statik je bil inž. Stanko Dimnik, arhitekt pa Vladimir Šubic. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 40_ okoli 1932: Delavci pri krovskem delu (s kovinskimi elementi) na vrhu Nebotičnika.

Fotograf: Ante Karnič, vir: Fototeka ZAL.

Foto 41_ okoli 1931: Graditev Nebotičnika. Nebotičnik, ki so ga zgradili po tedanjem ameriškem zgledu, je visok nekaj več kot 70 metrov. V stavbo so vgradili hitra dvigala, klimatske naprave, centralno kurjavo na kurilno olje in druge tehnične novosti časa. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 42_ 1930: Postavljanje temeljev za Nebotičnik. V času graditve je bil deveti najvišji v Evropi in najvišja stavba na Balkanu. Fotograf: Lojze Pengal, vir: Fototeka ZAL.

Foto 43_ okoli 1932: Delavci pri zidarskih opravilih na Nebotičniku. Fotograf: Ante Karnič, vir: Fototeka ZAL.

NEBOTIČNIK

Po prvi svetovni vojni, v tridesetih letih, je arhitekta navduševal funkcionalizem, v okviru katerega namembnost stavbe pogojuje njeno obliko. Spomenik tega obdobja je zagotovo Nebotičnik, eden najprepoznavnejših simbolov mesta. Zasnoval ga je arhitekt Vladimir Šubic. S svojimi desetimi nadstropji je Nebotičnik predstavljal napredek in gospodarski razcvet mesta. Leta 1933 je bil Nebotičnik najvišja stavba v Ljubljani in deveta najvišja v Evropi.

Zgradili so ga po tedanjem ameriškem zgledu, visok je nekaj več kot 70 metrov. V stavbo so vgradili hitra dvigala, klimatske naprave, centralno kurjavo na kurilno olje in druge tehnične novosti časa. V njem delujejo različne trgovine, uradi in podjetja, med še-



44



45



46

stim in devetim nadstropjem živijo stanovalci. Na vrhu nebotačnika je bila kavarna z razgledno točko. Stik s sosednjo stavbo na Slovenski cesti poudarja velika alegorična bronasta plastika kiparja Lojzeta Dolinarja. Sklepni del Nebotačnika, glorieta z drogom za zastavo, je klasično oblikovan. Kljub pomislekom meščanov si je Nebotačnik pridobil svoje mesto, se zasedral v zavest Ljubljancanov in postal celo simbol mesta.

Foto 44_ 1932 + foto_okoli 1935: Idejni načrti so iz obdobja 1928–1930, izvedbeni načrt je iz leta 1933. Graditi so ga začeli leta 1930 (Štefanova 3) in 1931 (Nebotačnik) ter dela končali leta 1933. Avtor objekta je arh. Vladimir Šubic, sodelavci pa so bili: arh. Ivo Medved ter študenta arhitekture Marjan Mušič in Bojan Stupica (zgornja nadstropja in paviljon na terasi), kipar Lojze Dolinar (kip na fasadi Nebotačnika), France Gorše (plastike penatov v veži Nebotačnika), Boris Kalin (relief na stanovanjskem bloku). Investitor je bil takratni Pokojninski zavod. Fotograf: Peter Naglič, vir: Arhiv SEM, F_1932_5_3_007 (leva fotografija) Založila: Marija Tičar, Ljubljana, vir: Fototeka ZAL (desna fotografija).

Foto 45_ 1945 + foto_okoli 1955: Banka Slovenije in Nebotačnik, zdaj Slovenska cesta 35 in 37. Za njima je palača Slavija, na cesti pa trije vagoni tramvaja. Razglednica. Fotograf: Vekoslav Kramarič, vir: Arhiv SEM (leva fotografija) Fotografija: Fotolik, Celje, vir: Fototeka ZAL (desna fotografija).

Foto 46_ okoli 1935: Pogled na Nebotačnik okoli leta 1935, pred izgradnjo palače Slavija in stavbe Glavne združne zveze. Fotograf: Vekoslav Kramarič, vir: Arhiv SEM, F0039141.

Foto 47_ 1981: Nebotačnik, spodaj desno je del palače Slavije. Na vrhu je od nekdaj znana kavarna z razgledno točko. Razglednica. Založil: Turistkomerc, Zagreb, vir: Fototeka ZAL.



47



HOTEL SLON

Leta 1552 je avstrijski nadvojvoda, pozneje cesar Maksimilijan II., potoval iz Španije domov na Dunaj. V njegovem spremstvu se je po Ljubljani sprehodil tudi velik črn slon, v tistih časih gotovo izjemna senzacija. Prenočil naj bi na pristavi gostišča, kjer zdaj stoji Hotel Slon. Takrat naj bi se gostišča prijelo ime Pri elefantu, hotel pa je bil med meščani znan tudi po vzdevku lastnika hotela Francetu Rodetu, ki so mu po domače rekli Mocar. Sprva je bil hotel enodstropen, vhod je imel iz Čopove ulice. Leta 1857 je bil prezidan v dvonadstropno stavbo. Leta 1861 so v njem ustanovili ljubljansko Narodno čitalnico, pozneje Matico, iz katere so se razvila številna narodnokulturna društva: Slovenska matica, Sokol, Dramatsko društvo, Glasbena matica, Pisateljsko društvo itd. Leta 1937 so po načrtih Stanka Rohrmanna zgradili novo petnadstropno stavbo, ki je svojčas veljala za enega najlepših primerov modernistične arhitekture pri nas.

Foto 48_1936: Tedeni lastnik stare pritlične stavbe Jožef Zalar je v letih od 1856 do 1858 na tem mestu zgradil novo hotelsko poslopje – zdajšnji Hotel Slon. Leta 1860 je v tem poslopiju odprl tudi kavarno. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 49_1936: Vogalni del nekdanjega Hotela Slon na križišču današnje Slovenske in Čopove ulice. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 50_1936: Jedinilnica Hotela Slon. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 51_1937: Pogled s Cankarjeve ulice: stari Hotel Slon med podiranjem. Fotograf: Peter Naglič, vir: Arhiv SEM, F_1937_2_31_003.

Foto 52_1937: Pogled s Slovenske ceste: stari Hotel Slon med podiranjem. Fotograf: Peter Naglič, vir: Arhiv SEM, F_1937_2_33_001.

Foto 53_1937: Hotelska stavba je preživela osemdeset let, tudi potres leta 1895, kar je dokaz, da je bila dovolj trdno grajena.

Leta 1937, ko so začeli graditi novi Slon, je množica Ljubljancev vsak dan opazovala, kako hotel raste pred njihovimi očmi. Ob izgradnji je bil Slon najlepši in najmodernejši hotel v Ljubljani. Fotograf: Peter Naglič, vir: Arhiv SEM, F_1937_2_43_014.

Foto 54_okoli 1910: Stara stavba hotela Slon. Razglednica. Pogled z vrha stavbe nekdanjega vojaškega magazina. Vir: Fototeka ZAL.

Foto 55_1937: Graditev Hotela Slon. Fotograf: Peter Naglič, vir: Arhiv SEM, F_1937_2_45_013.

Foto 56_okoli 1955: Novi hotel in kavarna Slon. Razglednica. Urad za informacije LRS. Vir: Fototeka ZAL.



SLAVIJA IN STAVBA GLAVNE ZADRUŽNE ZVEZE

Ob Nebotičniku stoji palača Zavarovalne družbe Slavija, zgrajena med 1935 in 1938. Danes je v stavbi sedež Ministrstva za notranje zadeve. Ob stavbi so na mestu porušenega Figovca leta 1955 po načrtih arhitektov Emila Medveščka in Antona Jugovca zgradili poslopje Zadrugne zveze, danes sedeža Okrožnega državnega tožilstva v Ljubljani. V notranjosti so še vedno ohranjena nekatera umetniška dela, nastala zaradi pobude, da se odstotek investicije pri novogradnji nameni za likovna dela, s čimer se pripomore k izboljšanju ambience v javnih prostorih. Med umetniki, ki so prispevali svoja dela, so Stojan Batič, Bogdan Grom, Lojze Spacal, France Mihelič idr.

Foto 57_1938: Palača Slavija med gradnjo.

Pogled s ploščadi Ajdovščina.

Fotograf: Peter Naglič, vir: Arhiv SEM, F_1938_2_51_004.

Foto 58_1938: Palača Slavija, zgrajena v letih 1935-38 po načrtih arh. Iva Medveda. Jugoslovanska zavarovalna banka Slavija je moderna in hkrati monumentalna reprezentančna poslovna stavba. Obložena je s kamnom, strukturno čista in funkcionalna.

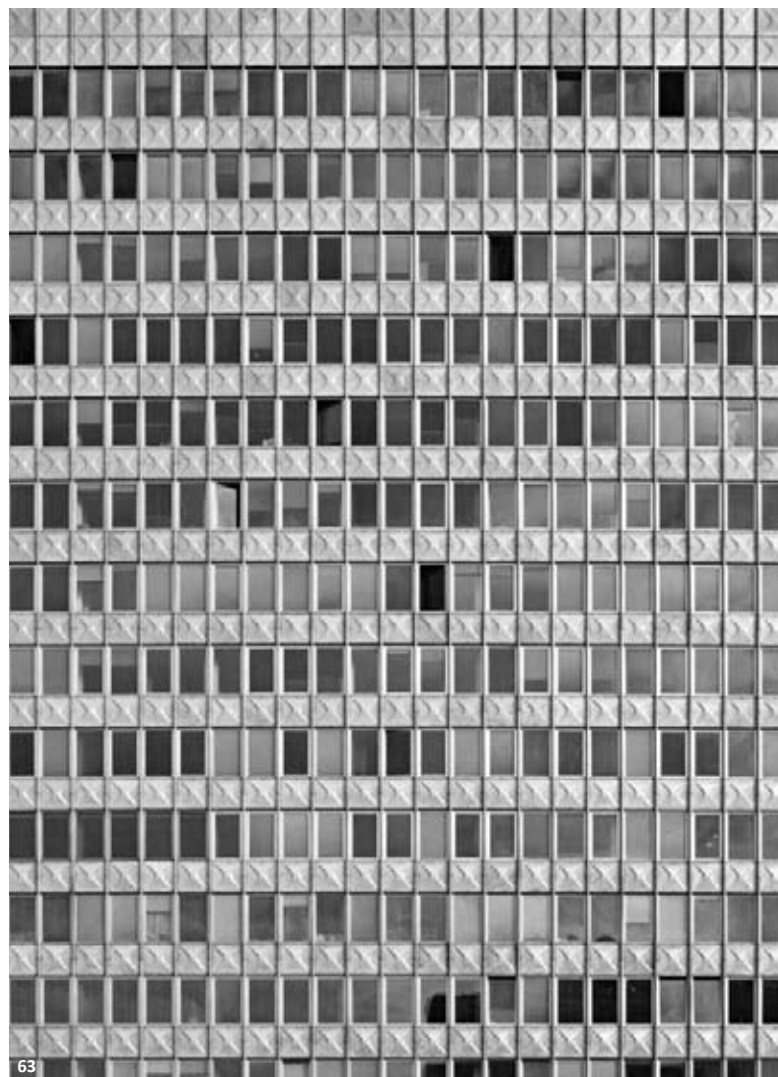
Fotograf: Peter Naglič, vir: Arhiv SEM, F_1939_1_11_011.

Foto 59_1939: Palača Slavija med gradnjo.

Pogled z Nazorjeve ulice. Fotograf: Peter Naglič, vir: Arhiv SEM, F_1939_1_11_011.

Foto 60_ okoli 1960: Glavna zadrugna zveza, danes sedež Okrožnega državnega tožilstva v Ljubljani, zgrajena v letih 1954-55 po načrtih arh. Emila Medveščka in Otona Jugovca.

Fotografija: Viljem Zupanc, vir: Fototeka ZAL.



METALKA

Po ustanovitvi Socialistične federativne republike Jugoslavije so Slovensko in Dunajsko cesto poimenovali s skupnim imenom Titova cesta. Ves čas je ohranjala vlogo pomembne mestne prometne žile. Proti severu so se ob cesti zgoščevali vsi pomembnejši poslovni objekti. Med njimi je bila tudi Metalka, prva poslovna stolpnica v Ljubljani.

Metalko je v 1960-ih arhitekt Edo Mihevc zgradil po zgledu stolpnice Seagram v New Yorku, kar nakazuje tudi značilna odmaknjenost od ulice, s katero se ustvari tržni predprostor.

Stavba je bila zgrajena za metalurško podjetje, kar nakazuje tudi njena tehnološko dovršena in inovativna fasada iz aluminija.

Foto 61_ pred letom 1960: Na lokaciji današnje Metalke so pred letom 1960 stale stanovanjske stavbe.

Fotograf: Miloš Švabič, vir: arhiv muzeja MNZS, MŠ266_15.

Foto 62_ 1961: Po podrtju stanovanjskih stavb na območju današnje Metalke, tik pred gradnjo. Fotograf: Svetozar Guček, vir: arhiv muzeja MNZS, 21. 4. 1961.

Foto 63_ 2013: Fasadni plašč, ki ga sestavljajo prefabricirane aluminijaste plošče, je oblikoval Branko Kraševac.

Fotograf: Miran Kambič.

Foto 64_ 1963: Gradnja Metalke. Fotograf: Marjan Ciglič, vir: arhiv muzeja MNZS, april 1963 - MC630411_10.



VIZIJA

Slovenska cesta ima izjemno zgodovino. Ključnega pomena je, da ohranja svojo zapuščino, jo s premišljenimi posegi dodatno nadgrajuje in hkrati dviguje kakovost bivanja na ulici. S preobrazbo bo postala vzvod za vnovično modernizacijo in oživitev tega dela mestnega središča na vseh ravneh. Nova ulica bo predstavljala prepoznavno protiutež staremu delu mesta. Z vidika trajnostnega razvoja mest je namreč nujno treba iskati različne načine za revitalizacijo mestnih predelov, še zlasti z umeščanjem novih programov in vsebin znotraj obstoječega.

Projekt omogoča ureditev prometa, pri kateri imajo prednost pešci, kolesarji in javni potniški promet. Degradirano in razdrobljeno območje naj se poveže v enovit prostor močnega značaja. Ukrepi naj bodo premišljeni, Slovenski cesti naj omogočajo postopen razvoj v osrednji javni prostor velikih dimenzij. Če se bo dala prednost inteligentnim, celostno premišljenim in trajnim rešitvam, bo Ljubljana dobila reprezentativno urejeno ulico nacionalnega pomena, Slovenska cesta pa samosvojo identiteto, sodobno in drugačno od starega mestnega jedra.

UREDITEV ULIČNEGA PROSTORA

S prenovu se bo torej zdajšnji koridor tranzitnega motornega prometa, ki ničesar ne prida življenju na ulici, spremenil v osrednji javni prostor prestolnice. Na račun dveh prometnih pasov bosta na obeh straneh razširjena pločnika s kolesarskima stezama. Površina na dva pasova zoženega cestišča in površina za pešce bosta izravnani, da bi vizualno povezali prostor in olajšali pešcem prečne povezave. Vizualno povezavo bo omogočilo tudi novo tlakovanje iz betona, ki bo enotno, vendar različno obdelano, da se bosta vozna pasova za javni promet na sredi ulice razlikovala od površin, namenjenih pešcem in kolesarjem.

Poglavitni element nove ureditve Slovenske ceste bo drevored, zasajen po vzhodnem pasu. Sklenjeni ginkov drevored bo povezal danes raznoliko arhitekturno podobo ulice in ji dodal zeleni pečat. Tako urejena bo pridobila edinstveno in v vseh pogledih sodobno identiteto. Poleg tega bodo v žepih prečnih ulic, ki se pripenjajo na osrednji del Slovenske ceste, oblikovani mali trgi za druženje in igro s posebej oblikovano urbano opremo. Urejena bo tudi dodatna osvetljava pridobljenih površin za pešce. Na severnem in južnem odseku Slovenske, na Gosposvetski in na odsekih vplivnih cest je najprej predvidena le prometna preureditev. Celovita preureditev obeh odsekov in Gosposvetske ceste z zasaditvijo drevoreda, prenovu infrastrukture in novim tlakovanjem bo izvedena pozneje.

Preureditev Slovenske bo potekala postopno. Obširnejša dela na osrednjem delu ceste se bodo začela z zamenjavo dotrajane kanalizacije, sledilo bo novo tlakovanje, zatem ureditev novih avtobusnih postajališč, zasaditev drevoreda in na koncu postavitev ulične opreme. Gradbena dela bodo trajala približno leto dni, ocena vseh stroškov izvedbe za preureditev osrednjega dela je približno tri milijone evrov.



Foto 65: Fotomontaža vizije nove Slovenske ceste pred ploščadjo Ajdovščina. Vir: arhiv DAL.

Foto 66: Fotomontaža vizije nove Slovenske ceste pred palačo Banke Slovenije. Vir: arhiv DAL.

Foto 67: Fotomontaža vizije nove Slovenske ceste na križišču Čopove, Cankarjeve in Slovenske ceste. Vir: arhiv DAL.

PROMETNA UREDITEV

Projekt predvideva spremembo prometne ureditve, ki omejuje tranzitni promet motornih vozil po Slovenski cesti, medtem ko daje prednost javnem prometu, kolesarjenju in hoji na pridobljenih javnih površinah.

V osrednjem delu, na odseku med Šubičevo in Gosposvetsko cesto, bo prekinjen osebni motorni promet, na preostalih odsekih, med Šubičevo in Aškerčevo ter Gosposvetsko in Tivolsko, pa bo motorni promet tekkel v dveh smereh po dveh voznih pasovih. Avtobusi mestnega potniškega prometa bodo vozili po celotni Slovenski cesti in se ustavljali na dveh glavnih ter dveh vmesnih postajališčih. V osrednjem delu bosta enotno oblikovani avtobusni postajališči Konzorcij/Kazina in Ajdovščina/Figovec. Dostop do garažne hiše pod Kongresnim trgom bo urejen s Šubičeve ceste in z južnega odseka Slovenske ceste s posebnim voznim pasom. Dovozi za stanovalce, dostavo lokalov, centralno pošto in za goste hotela Slon bodo zagotovljeni s posebnim elektronskim nadzorom in dovolilnicami. Spremenjena prometna ureditev bo vplivala na povečanje števila potnikov LPP. Na Slovenski cesti vstopa in izstopa 13 milijonov potnikov na leto. Samo lani se je v času enotedenske zapore Slovenske ceste število aktivacij urbane na linijah LPP povečalo za 60.000. Z novo ureditvijo bodo potniki LPP pridobili več prostora za vstopanje in izstopanje ter več udobja na dveh glavnih prestopnih postajališčih LPP. Južni in severni odsek Slovenske ceste bosta obdržala obstoječo funkcijo prometnice, medtem ko bo osrednji del postal živahno in udobno urejeno vozlišče javnega prevoza, kolesarskih in peš poti v vzdolžnih in prečnih smereh.

Zasnovo stalne preureditve srednjega dela Slovenske ceste, ki bo sledila začasni, so v sodelovanju z Društvom arhitektov Ljubljane in MOL skupaj oblikovali arhitekti iz birojev: Katušić Kocbek arhitekti, Scapelab & Arhitekti Dobrin, SADAR+VUGA, dekleva gregorič arhitekti. Sintezni projekt so izoblikovali na več delavnicah, kjer so sodelovali tudi prometni in krajinski inženirji.

