

GRADBENI RAZVOJ LJUBLJANE OD DOGRADITVE JUŽNE ŽELEZNICE
DO POTRESA L. 1895

VLADO VALENCIČ

I.

Dograditev južne železnice skozi Ljubljano ni mogla ostati brez vpliva na gradbeni razvoj mesta. Železniško postajo, tedaj ležečo izven mesta, je bilo treba navezati nanj z novimi cestami; svet ob njih je bil pripraven kot stavbni prostor za nove hiše. V dobi nastajajoče industrije je tudi Ljubljana dobila več industrijskih podjetij.¹ Nekatera so postala za posamezne mestne dele tako značilna, da so dala ime bližnjim ulicam. Po l. 1837 zgrajeni bombažni predilnici, ki je stala pred kolodvorom, je današnja Pražakova ulica nosila ime Predilne ulice. V današnji Slomškovi ulici je stal prvi ljubljanski paromlin, ulico so zato imenovali Parne ulice (Dampfmuhl-gasse). Gornji konec Resljeve ceste je nosil naziv Fabriške ulice, ker je bila ob njej postavljena plinarna (fabrika za plin).²

Za stavbni razvoj mesta so nastali novi pogoji in s tem tudi nove urbanistične naloge za mestno upravo. Ivan Gutman, ki je v letih 1858—1861 kot županov namestnik opravljal županske posle, je uvidel, da mora mesto imeti regulacijski načrt kot osnovo pri podeljevanju gradbenih dovoljenj za nove zgradbe kakor tudi za prezidavo starih hiš. Dal je izdelati tak načrt mestnemu stavbnemu nadzorniku Francu Pollaku. Izdelani načrt s Pollakovim poročilom je Gutman 29. aprila 1861 izročil gradbenemu odboru, da bi o njem razpravljali in ga nato predložil mestnemu svetu v sklepanje.³ Ravno v tistih dneh, ko je bil regulacijski načrt predložen gradbenemu odboru, pa je prišlo do spremembe v mestni upravi. Za novega župana je bil izvoljen Mihael Ambrož. Sicer je razumljivo, da novi občinski svet ni pričel takoj razpravljati o predloženem regulacijskem načrtu, čudno pa je, da v času Ambroževega županovanja sploh ni prišel na dnevni red.

Ponovno je sprožil vprašanje regulacijskega načrta Gutman, tedaj kot magistratni svetnik in gradbeni referent, nekaj mesecev po Ambroževi smrti. V poročilu, v katerem se je zavzemal za odobritev načrta po občinskem svetu, je poudarjal, da imajo vsa glavna in tudi mnoga podeželska mesta in trgi lokalne in situacijske načrte, ki dajejo smernice pri podeljevanju gradbenih dovoljenj za nove stavbe in prezidave. Tudi Ljubljana potrebuje tak načrt za bodočnost,

ker se je mesto pričelo širiti. Nekatero stare zgradbe s svojimi nerodnimi ogli že ovirajo promet; potrebne bodo prezidave, ker jih ne bo mogoče pustiti v dotedanji obliki. Bodočo ureditev je treba predvideti z regulacijskim načrtom. Z nekakim ponosom je Gutman ugotovil, da je prejšnja občinska uprava — on jo je tedaj vodil kot županov namestnik — to potrebo uvidela in dala izdelati regulacijski načrt, ki ga označuje tudi kot njen »labodji spev«. Magistrat je Gutmanovo pobudo takoj sprejel in župan dr. Costa je naročil gradbenemu odboru, naj pripravi svoje predloge. Toda tedaj Pollakovih načrtov ni bilo mogoče najti; pod županom Ambrožem so bili nekam založeni. Zato je mesto naročilo pri državnem mapnem uradu nove mapne skice, da bi na njihovi osnovi napravili nov regulacijski načrt.⁴

Iz ohranjenih spisov ni mogoče posneti točni potek vseh nadaljnjih okolnosti, ki so spremljale delo na regulacijskem načrtu. Pretekla so štiri leta, preden je to vprašanje zopet prišlo na dnevni red. L. 1868 se je založeni Pollakov načrt našel slučajno v županovi pisarni. Zdi se, da ga je Pollak potem še dopolnil ali predelal; v začetku l. 1869 ga je predložil magistratu v odločitev. V svojem poročilu omenja, da gradijo v novejšem času hiše zlasti na polju za vrtovi šentpeterskega predmestja (med Sv. Petra, sedaj Trubarjevo cesto in železnico) ter ob Dunajski, sedanji Titovi, in Celovski, sedanji Gosposvetski cesti. Na načrtu je označil nove ceste in ulice, za nekatere obstoječe je predvidel razširitev in spremembe; označene so bile tudi stavbne črte. Nove ceste so bile predvidene v širini šest sežnjev (seženj je meril 1.896 m), hodnika na vsaki strani bi bila široka po en seženj, tlakovana žlebova za odtok vode pa po dva čevlja (čevlj je 0.316 m), tako da bi vozovom namenjeno cestišče imelo širino tri sežnje in dva čevlja. Iz Pollakovega poročila se vidi, da je v načrtu posvetil največ pozornosti ureditvi ulic v delu mesta, ki je nastajal med železnico, Kolodvorsko ulico, sedaj Moše Pijade, Sv. Petra cesto in Kravjo dolino, sedaj Vidovdansko cesto, ter prostorom med Dunajsko in Celovško cesto. Posebej omenja še novo stavbno črto v Babji dolini, ljudski naziv za današnjo Vegovo ulico, v Gledališki, danes Wolfovi ulici, v Špitalski, današnji Stritarjevi ulici, na Šolskem, današnjem Vodnikovem trgu, na Po-

ljanski cesti in v Streliški ulici. Njegove navedbe v poročilu kažejo, da je upošteval vse okoliše, v katerih se je mesto širilo. Ker se načrt ni ohranil, vsaj v Mestnem arhivu ga ni mogoče zaslediti, ne vemo, kakšen je bil v podrobnostih. Iz spisov je mogoče ugotoviti le, da je bil leta 1869 po nalogu takratnega župana izročen predsedniku gradbenega odbora Maliču.⁵ Njegova nadaljnja usoda je zavita v temo; nisem mogel dognati, da bi se občinski svet z njim ukvarjal.

O vzroku, zakaj ni bilo započeto delo na regulacijskem načrtu dovedeno takrat do konca, so mogoče le domneve. Leta 1869 je prevzel mestno upravo nov občinski svet z nemško večino. Možno je, da se novi gospodarji na magistratu niso strinjali z delom svojih predhodnikov. Mogoče so bili odločilni finančni razlogi. Na dnevni red je vprašanje regulacijskega načrta prišlo zopet leta 1873 — župan je bil tedaj Karel Dežman —, ko je mesto najelo premijsko posojilo v znesku 1.500.000 gld. in je šlo za uporabo tega denarja. Občinski svet je tedaj med drugim sklenil, da napravi regulacijski načrt in je naročil gradbenemu odboru, da pripravi potrebne predloge.⁶ Zanimivo je, da se ob tej priložnosti izvršena dotedanja dela sploh niso omenila.

II.

Novo spodbudo za izdelavo regulacijskega načrta je dala leta 1873 ustanovljena Kranjska stavbna družba. Ta si je pridobila ob današnji Cankarjevi cesti in na Vrtači obsežna zemljišča z namenom, da jih parcelira za stavbišča in zazida s stanovanjskimi zgradbami. V začetku leta 1874 je predložila občinskemu svetu spomenico, v kateri je poudarjala potrebo po načrtu, ki naj bi določil smernice za gradbeno dejavnost, in je obenem predložila svoj osnutek regulacijskega načrta za zahodni in severni del mesta.⁷ Osnutka v spisih ni, zato moremo njegovo vsebino povzeti le iz razlage v spomenici. Operat stavbne družbe je vzel za osnovo podaljšanje Tržaške ceste, ki naj bi v ravni črti dosegla Celovško cesto. Opis se sklicuje na v načrtu označene točke; ker načrta ni, ni mogoče točno ugotoviti, kako naj bi predvidena podaljšana Tržaška cesta potekala. Zdi se, da je bila ta misel pozneje izvedena z današnjo Prešernovo cesto. Pravokotno na to cesto je bilo projektiranih več ulic, ki so bile presekane s prečnimi ulicami. Z napravo nove Tržaške ceste bi odpadel del stare, ki je potekala nekoliko vijugasto od začetka današnje Prešernove pri »Lovcu« nekako do tam, kjer jo je prerezala Nunska, današnja

Veselova ulica, potem se je obrnila proti današnjemu opernemu gledališču, od tod pa po Cankarjevi na Dunajsko, današnjo Titovo cesto. Ceste, ki bi se odcepile od nove Tržaške ceste, so bile projektirane največ tako, da so se iztekale v že obstoječe ulice. Pri projektiranju sedanje Cankarjeve ceste in vzporedne Kidričeve ulice je bilo predvideno, da bo prej ali slej podrto vojaško skladišče, ki je stalo na prostoru med tema ulicama in delno tudi na prostoru sedanjih ulic. Prostor med novo Tržaško cesto in železnico je bil zamišljen kot park.

Predlog Kranjske stavbne družbe je bil izročen gradbenemu odboru, da bi, kar bi ustrezalo, uporabil pri izdelavi mestnega regulacijskega načrta. V spremnem pismu je župan Dežman opozoril zlasti na vprašanje Lattermannovega drevoreda, ki je takrat segal nekako do Beethovne ulice in bi po načrtu stavbne družbe odpadel v dolžini okrog 100 metrov.

Za izdelavo načrta, ki bi točno določil stavbne črte, se je l. 1875 zavzemal občinski svetnik Franc Potočnik. V obširnem poročilu je posebno poudarjal slabe strani, ki jih ima pomanjkanje regulacijskega načrta, kot se je to pokazalo v več primerih pri novih gradbah kot tudi pri prezidavah starih zgradb. Predlagal je, naj bi občinski svet določil komisijo petih članov, ki naj bi se ukvarjala z vprašanjem določanja stavbnih črt. Do te komisije sicer ni prišlo, pač pa je naslednjega leta mestni stavbni urad predložil regulacijski načrt, ki ga je izdelal mestni inženir Wagner.⁸ Načrt ni zajel clega mesta, temveč le zahodni del, kjer se je v tisti dobi največ gradilo. To je bil okoliš med Dunajsko cesto, Šelenburgovo ulico, Gradiščem in železnico. V pripombah k svojemu načrtu pripominja Wagner, da je moral, ker je Kranjska stavbna družba nekatere parcele že zazidala, to upoštevati pri projektiranju ulic. Omenja, da so v tem okolišu predvidena ustrezna lepa stavbišča za javne zgradbe. Kot se vidi iz načrta, glede novih cest ni bil tako velikopotezen kot Kranjska stavbna družba. Tržaška cesta bi bila v svoji glavni smeri ohranjena, ravno tako tudi Lattermannov drevored do točke, kjer se je stikal s Tržaško cesto. Predvideval pa je novo cesto od današnjega križišča Prešernove ceste z Veselovo (prejšnjo Nunsko) ulico, ki bi potekala v ravni črti do Gosposvetske ceste. V glavnem je to smer današnje Prešernove ceste. V smeri pravokotno na to cesto so bile predvidene le tri ulice, današnja Šubičeva, Cankarjeva in Puharjeva, vzporedno s Prešernovo pa dve.



Náčrt zahodnega dela Ljubljane s stavbnimi črtami in predvideno razširitvijo mesta do proge Južne železnice (l. 1870)

Beethovnova in Župančičeva ulica. Župančičeva ulica bi po tem načrtu segala do današnjega Borštnikovega trga. Nove ulice so bile projektirane tudi v trikotju med železnico, Titovo in Gosposvetsko cesto. Gradbeni odbor, ki je dobil Wagnerjev načrt v obravnavo, si ni upal zavzeti nikakega stališča, temveč je predlagal občinskemu svetu, naj imenuje komisijo strokovnjakov izmed občinskih svetnikov, članov magistrata ter drugih izvedencev, da načrt podrobno proučijo in povedo svoje mnenje. Občinski svet je na seji 18. februarja 1876 ta predlog odobril.⁹ In kot že nekolikokrat prej je bila končna beseda o regulacijskem načrtu zopet odložena. V svojem poročilu je inženir Wagner omenil, da so v delu tudi regulacijski načrti za severni del mesta, to je Šentpetersko in Kapucinsko predmestje. Kot se zdi, taki načrti občinskemu svetu niso bili predloženi.

Ker ni bilo splošnega regulacijskega načrta, je moralo mesto od primera do primera projektirati nove ulice in določati stavbne črte. Tako je občinski svet l. 1872 sklepal o zgraditvi ceste na gorenjski kolodvor in o določitvi ulic in stavbnih črt med Celovško cesto in kolodvorom ter sprejel tak načrt za smernico pri bodočih gradbah.¹⁰ Verjetno tudi s tem vprašanje še ni bilo urejeno. L. 1874 je Peter Kosler, lastnik obširnejšega zemljišča v tem okolju, predlagal parcelacijski načrt v odločitev. Ostal je nerešen, ker si je železnica kot mejašinja pridržala svoj pristanek.¹¹ L. 1876 je bila sklenjena ureditev ceste in stavbnih črt med Mesarskim, sedanjim Zmajskim mostom in železniško postajo, to je današnje Resljeve ceste, za katero so se potegovali zlasti prebivalci šentpeterskega in poljanskega predmestja. Ta cesta naj bi vzpostavila zvezo železnice tako z notranjim mestom kot tudi z obema omenjenima predmestjema in z Dolensko cesto.¹² Ko je bila l. 1882 Resljeva cesta odprta in določena stavbna črta za novo učiteljsiše, je mestni stavbni urad izdelal načrt za ulice v tem delu šentpeterskega predmestja in določil stavbne črte, kar je občinski svet odobril. S tem je bilo treba vskladiti tudi ulice in stavbne črte ob vojašnici na Taboru, katere graditev so pripravljali.¹³ Istega leta je bilo sklenjeno, da se prične mesto dogovarjati z državo glede preložitve Tržaške ceste, ki naj bi šla od »Lovca« mimo stavbišče Kranjske stavbne družbe na Vrtači, Lattermannovega drevereda, vil in Kolizeja ter doseгла Celovško cesto.¹⁴

Čeprav torej ni bilo veljavnega regulacijskega načrta, se je mesto v konkretnih

primerih ravnalo več ali manj po napravljanih osnutkih. Kljub temu so tisti, ki so se ukvarjali z urbanističnimi vprašanji, živo občutili pomanjkanje takega načrta, ki ne bi le od primera do primera skušal krpati zunanje mestno lice, temveč bi postavil velikopoteznejše in naprednejše smernice za bodoči razvoj mesta ter za njegovo regulacijo. L. 1887 je postal član gradbenega odbora in odbora za olepšavo mesta občinski svetnik Ivan Vladimir Hraský, deželni inženir. Na njegov predlog se je občinski svet pričel ponovno ukvarjati z vprašanjem regulacijskega načrta. V svojem poročilu je Hraský kritično pokazal nezadovoljivo urbanistično stanje. Na eni strani so bili gosto zazidani mestni deli brez zraka in sonca, brez vrtov in brez prostora za živahen promet, manj zazidanim okolišem pa so manjkale ceste, kanalizacija in razsvetljava. V mestnem središču so tovarne, pivovarne, plinarne, pralnice, strojarnice, bolnice, pristave, vojašnice in kaznilnice; lepša stanovanja, šole, muzeji, lokali za okrepčilo in razvedrilo pa so v odročnih ulicah na periferiji. Če bi Ljubljana že imela svoj regulacijski načrt, ne bi bila zgrajena v eni najlepših ulic — mišljena je Resljeva cesta — plinarna in ne bi bilo raznih tovarn, lop, skladišč in zidov na zemljiščih, kjer je bilo prej prazno, pa se sedaj širi mesto. Hraský je tudi grajal prakso izdajanja gradbenih dovoljenj za prezidavo starih hiš, s katerimi se za desetletja odlagajo zaradi prometa potrebne ureditve ulic in cest.¹⁵ V razpravah, ki so bile v občinskem svetu, so se omenjali tudi že do takrat izdelani osnutki za regulacijski načrt, toda Hraský jih je ocenil kot nezadovoljive in neuporabne. Sam je izdelal podrobno poročilo glede tehničnih del, ki jih je treba opraviti v zvezi z regulacijskim načrtom ter je tudi podal smernice, ki naj bi bile odločilne za bodoči gradbeni razvoj mesta. Regulacijski načrt mora predvidevati prostor za nove bolnice, vojašnice, šole, znanstvene zavode, trgovske in industrijske zgradbe, poslopja za družabne namene, ljudsko higieno kot n. pr. kopališča itd. Poleg tega je treba zagotoviti stavbišča za zdrava stanovanja, določiti ulice in trge kot naravne prometne žile ter tudi sprehajališča in povezati vse s kanalizacijsko mrežo. Regulacijski načrt ni torej — ta pripomba velja brez dvoma prejšnjim osnutkom — svojevoljno zaznamovanje novih ulic v rdečo barvo, temveč mora biti do kraja premišljen operat, ki ga bo mogoče ugodno oceniti na veliki, moderni Ljubljani po desetletjih njenega razvoja. Hraský je svoj predlog povzel v treh točkah: 1. izvrši naj

se merjenje mesta in izdelava točen načrt; ta dela naj opravi mestni geometer, ki naj se za ta posel nastavi; 2. za napravo splošnega razvojnega in regulacijskega načrta naj se razpiše konkurz; 3. definitivni regulacijski načrt naj bi izvršil po dovršitvi operatov prvih dveh točk mestni geometer po posameznih sekcijah. Ko bi ta načrt postal pravomočen, bi služil za usmerjanje gradbenega razvoja.¹⁶

Občinski svet je Hraskýjev predlog odobril; v proračunih za leti 1889 in 1890 je bilo za napravo regulacijskega načrta predvideno po 4000 gld. Toda obe leti je ostal znesek neizkoriščen.¹⁷ Kljub sprejetemu sklepu in zagotovitvi finančnih sredstev mesto ni pričelo s pripravami za regulacijski načrt. Sicer je mestni gradbeni urad še v času, ko je mestni svet razpravljal o Hraskýjevem predlogu, pripravljali regulacijske načrte na način, ki ga je Hraský ironiziral. Ohranjen je osnutek načrta mestnega dela med Dalmatincovo ulico, Titovo cesto, kolodvorom in Kolodvorsko ulico, napravljen junija 1888. Ves ta zemljiški kompleks je bil s projektiranimi ulicami razdeljen na stavbne bloke. Na osnutku so začrtane ulice, ki so danes v tem okolišju, le da je ulica, ki naj bi tekla po vsej širini tega zemljiškega kompleksa, zaradi zgradbe sodne palače v njegovi središčni sedaj razdeljena na dva dela, Trdinovo in Čufarjevo ulico. Osnutek tudi ni predvideval park pred sodno palačo.¹⁸

III.

V šestdesetih letih, ko se prvič omenjajo regulacijski načrti za Ljubljano, še ni sledu o gradbeni dejavnosti, usmerjeni na zazidavo novih mestnih delov. To nam pokažejo podatki o številu hiš, ugotovljenih pri posameznih ljudskih štetjih. Tu upoštevamo le Ljubljano brez notranjega mesta, ki ga tvori katastrska občina Ljubljana mesto. V notranjem mestu je bil gradbeni prostor že izrabljen in se na svojem prostoru horizontalno ni več širilo. Njegov gradbeni razvoj sem že obravnaval.¹⁹ Naslednji podatki o številu hiš se nanašajo na druge ljubljanske katastrske občine, označene kot predmestja.

Od ljudskega štetja leta 1857 do naslednjega štetja leta 1869 se je število hiš v predmestnih katastrskih občinah povečalo od 687 na 744, torej za 57 hiš.²⁰ Toda 24 hiš je bilo v tem razdobju zgrajenih na Karolinski zemlji, to je na prej mestnih barjanskih zemljiščih, ki so jih po izsušitvi barja na novo kolonizirali in je nova naselbina imela agrár-

ni značaj. V istem razdobju je bilo po 9 hiš zgrajenih v Poljanskem in Šentpeterskem predmestju, 6 pa v Trnovem. V Gradišču in Kapucinskem predmestju, ki sta za širjenje mesta v prvi vrsti prihajala v poštev poleg Šentpeterskega predmestja proti železniški postaji, je štetje leta 1869 ugotovilo eno hišo več kot leta 1857. O rasti mesta v tem razdobju je mogoče govoriti le toliko, kolikor gre za gradbe med kolodvorom in mestom, te pa so bile maloštevilne in tudi malopomembne. Gradbena dejavnost za povečanje stanovanjske površine se je izražala največ v nadzidavanju in prezidavanju že obstoječih poslopij. Kot prezidava večjega obsega naj bo omenjena nadzidava drugega nadstropja in dozidava južnega trakta pri poslopju Kranjske hranilnice na današnjem Krekovem trgu, kjer je sedaj agronomska in gozdarska fakulteta.²¹ Za streliščem, sedaj ob Strmi poti št. 3, je Viljem Cloetta, švicarski konzul v Trstu, zgradil leta 1862 vilo, v kateri je preživel poletne mesece. Zdi se, da je bila to prva v sodobnem stilu zgrajena vila v Ljubljani, naslednjo je leta 1869 zgradil Albert Samassa na Karlovski cesti št. 1. Največja in najpomembnejša nova stavba v tem obdobju je bila hiša Luke Tavčarja na Ajdovščini, kjer je kavarna »Evropa«. Lastnik jo je sam označil kot veličastno poslopje (Prachtgebäude). Zidano je bilo leta 1867 po načrtih arhitekta Tietza.²² Brez dvoma je smel biti lastnik tedaj ponosen na to svojo zgradbo.

Do tedaj skromna gradbena dejavnost se je poživila v naslednjem desetletju, kar je bilo v zvezi s splošnim gospodarskim procvitom v začetku sedemdesetih let. Posebej za Ljubljano je bila pomembna leta 1870 dograjena gorenjska železnica. Znatna gospodarska pridobitev je bila ustanovitev tobačne tovarne, za katero so bile leta 1873 dograjene tovarniške zgradbe ob Tržaški cesti. Po številu zaposlenega delavstva je sodila med največje obrate na slovenskem ozemlju; kmalu po svoji ustanovitvi je zaposlovala nad tisoč oseb, dvajset let pozneje je imela nad dva tisoč delavcev in delavk.²³ Gotovo je podjetje takega obsega vplivalo na gradbeno dejavnost v svojem okolišju. Leta 1871 je Kranjska hranilnica pričela graditi na Vegovi ulici poslopje za realko, leta 1875 je bila zgrajena šola na Grabnu, leta 1879 je Kranjska hranilnica zidala svoje upravno poslopje v današnji Tomšičevi ulici, leta 1883 je bilo z znatno njeno podporo zidano muzejsko poslopje, leta 1886 vojašnica na Taboru, leta 1887 otroška bolnica v Streliški ulici.²⁴ Tudi leta 1887 je društvo za gradnjo delav-

skih stanovanj, ustanovljeno po pobudi Kranjske hranilnice in z njeno pomočjo, pričelo z zidavo delavskih stanovanjskih hiš na zemljišču, kjer je bila pozneje urejena Hranilniška ulica.²⁵ Leta 1889 je pričela graditi Filharmonična družba, tudi s podporo Kranjske hranilnice, koncertno dvorano na Kongresnem trgu.²⁶ Leta 1884 je bilo zgrajeno učiteljsiše na Resljevi cesti, leta 1889 šola na Ledini.²⁷ Leta 1892 je bilo dograjeno sedanje operno gledališče; Narodni dom so pričeli graditi še pred potresom, dovršen pa je bil leta 1896.²⁸ V istem razdobju je bilo zgrajeno poslopje za hiralnico na Vidovdanki cesti, Marijanišče na Poljanski cesti, Rokodelski dom na Komenskega cesti in dozidan nov trakt uršulinskega samostana ob Kongresnem trgu.²⁹

Število novo zgrajenih pomembnejših stavb, namenjenih za javno uporabo, je bilo v dveh desetletjih kar znatno; njihova lega kaže, v katere mestne dele je bila nova gradbena dejavnost usmerjena. Finančno je to dejavnost precej podprla Kranjska hranilnica, ki se je razvila v močan denarni zavod in je velik del svojih sredstev redno uporabljala za splošnokoristne namene.

Tudi zasebna podjetnost se je v gradbeni dejavnosti od sedemdesetih let naprej povečala. Zidanje stanovanjskih hiš je postalo ugoden način za nalaganje denarja; hiše so nudile kapitalu varnost ter zagotavljale stalno in primerno obrestovanje. Za gradbeni razvoj Ljubljane v obravnavanem obdobju je značilna pobuda Kranjske stavbne družbe, ki je odločilno vplivala na zazidavo nekaterih mestnih delov. V obliki delniške družbe leta 1873 ustanovljeno podjetje je združilo večje število ljubljanskih kapitalistov in je pristopilo k velikopotezni akciji, s katero je dalo Ljubljani cele ulice novih hiš.

Kranjska stavbna družba je takoj po svoji ustanovitvi kupila od Andreja Maliča, lastnika hotela »Stadt Wien«, hotel s sosedno hišo in obsežno zemljišče v izmeri skoraj treh oralov nekako med sedanjo Titovo in Prešernovo cesto ter Tomšičevo ulico in Cankarjevo cesto. Leta 1875 pa je kupila še na Vrtači zemljišče v obsegu nad pet oralov. Na teh zemljiščih je bilo treba urediti ulice; parcelacija v primerne stavbne parcele je zahtevala tudi preložitev že obstoječih cest. Da bi pri tem uveljavila svoje koristi, je družba zelo iniciativno posegala v odločanje o regulacijskem načrtu za prizadete mestne dele.

Prvi dve hiši je Kranjska stavbna družba pričela graditi leta 1874, to sta bili hiši št. 5

in 5 na Cankarjevi cesti. Načrta je napravil dunajski arhitekt Julij Dörfel, bil je tudi član družbinega upravnega odbora. V istem času je povečala svoj hotel »Stadt Wien« z zgradbo dvonadstropnega dvorišnega trakta. Do leta 1883 je bil zemljiški kompleks do sedanje Župančičeve ulice z izjemo poznejše Hammerschmidtove hiše (Tomšičeva ulica št. 4) zazidan; zgrajene hiše je družba prej ali slej prodala, nekatere parcele je prodala že pred gradnjo, ki je bila potem izvedena za račun kupcev. Od zgrajenih stavb naj bo posebej omenjena leta 1881 za Franca pl. Gariboldija v Beethovnovi ulici prostorno in gosposko zidana enostanovanjska hiša.³⁰ Leta 1926/27, ko je bila uradno poslopje Zbornice za trgovino, obrt in industrijo, je njeno notranjost preuredil arhitekt Plečnik. Ob Cankarjevi cesti od Župančičeve ulice do Prešernove ceste so bile zgrajene v tem razdobju tri vile. Ena je bila pozneje porušena, ker je bilo na tistem mestu zgrajeno gledališče.

Z zazidavo stavbišč na Vrtači je družba pričela leta 1889; najprej je bila zgrajena hiša na vogalu Prešernove in Erjavčeve ceste, v naslednjih letih do leta 1895 je na tem zemljišču ob Prešernovi in Erjavčevi cesti ter Levstikovi ulici zgradila deloma za svoj, deloma za tuj račun skupno deset stavb. Ob Erjavčevi cesti na levi strani proti Gradišču, na zemljišču, kupljenem od Seunigovih dedičev, pa je zgradila v letih 1892—1894 tri vile, eno za svoj račun, toda pozneje jo je prodala.³¹ Vila na vogalu Prešernove in Erjavčeve ceste je bila l. 1960 porušena in je na tem prostoru postavljen Kidričev spomenik.

Primerjana z aktivnostjo Kranjske stavbne družbe je ostala vsa druga zasebna gradbena dejavnost tega razdobja v bolj skromnih mejah. Do leta 1884 so bile zgrajene le posamezne dvo- in trinadstropne hiše v Koldvorski in Čopovi ulici ter na Komenskega cesti.³² Šele leta 1884 in v naslednjih letih so nekaj več gradili. Lekarnar Viljem Mayr je zgradil dve dvonadstropni hiši ob Trubarjevi cesti št. 2 in 4 po načrtu arhitekta Ferdinanda Hauserja. Na vogalu Emonske in Aškerčeve ceste je bila zgrajena dvonadstropna stavba Nikolaja Ronerja, Petru Schleimerju, trgovcu v Varšavi, pa je Kranjska stavbna družba zgradila novo dvonadstropnico na Titovi cesti št. 4, kjer je bila podrtja prejšnja stavba z gostilno »Pri zaponi« (Zur Schnalle).³³ Na Rimski cesti št. 10 si je postavil hišo dr. Munda, gradila jo je stavbna družba.³⁴ Bolj sistematično so gradili ob Resljevi cesti. Zgradba učiteljsišča je bila že omenjena; južna železnica je ob gor-

njem koncu postavila tri stanovanjske hiše za svoje uslužbence. Leta 1888 je Kranjska stavbna družba zgradila najemniško stanovanjsko hišo za Martina Trpotca (vogal Resljeve in Čufarjeve ulice), ki jo je označila kot eno najlepših zasebnih zgradb v Ljubljani.³⁵ V istem času so nastale še nekatere druge hiše in vile na Resljevi cesti, vendar je ostalo ob njej še nekaj praznih stavbišč, ki so bila zazidana šele med obema vojnama ter v zadnjih letih. Resljevo cesto so šteli tedaj med najprivlačnejše dele mesta.

V drugih mestnih okoliših so bile zgrajene le posamezne hiše. Načrt za zazidavo v večjem obsegu si je napravilo Društvo za gradnjo delavskih stanovanj. Društvo je imelo med današnjo Staničevo ulico in Titovo cesto zemljišče s površino okrog 10 oralov. Njegov namen je bil, pridobiti si po možnosti še sosednje parcele. Zemljišče je društvo razparceliralo na stavbišča in pričelo graditi stanovanjske hiše. Do leta 1895 je bilo na tem kompleksu zgrajenih pet hiš, v katerih je živelo 40 delavskih družin z 201 osebo. Društvo je v svojih hišah naseljevalo nemške družine.³⁶

IV.

Od leta 1873 pa do potresa sta bila gradbeni razvoj in gradbena dejavnost v tesni zvezi s Kranjsko stavbno družbo. Njeni ustanovitelji so bili tedaj glavni predstavniki ljubljanskega gospodarstva; to nam kažejo imena Baumgartner, Kosler, Krisper, Luckmann, Malitsch, Mayer. Družba ni bila zamišljena le kot gradbeno podjetje večjega obsega, temveč si je postavila za nalogo tudi nakupovanje za stavbišča primernih zemljišč in gradnjo najemniških hiš, vil in drugih poslopij za lasten račun. Za tako nalogo so bila potrebna znatna finančna sredstva; v pravilih družbe je bila predvidena družbena glavica do 3.000.000 gld. Tega zneska družba sicer ni dosegla, kajti ob ustanovitvi je bilo sklenjeno izdati delnice le za 500.000 gld. Med ljubljanskimi kapitalisti je bilo veliko zanimanje za subskripcijo, tako da je ostalo nepodpisanih le tisoč delnic po 100 gld, ki jih je potem prevzelo tržaško bančno društvo. Toda preden so bile delnice vplačane, je prišlo do hude gospodarske krize, ki je zavrla izvedbo začetnih družbinih načrtov. Zato je bila začetna delniška glavica znižana na 250.000 gld; zvišana najprej na 350.000 ter potem na 450.000 gld je bila šele po potresu, ko se je znatno razmahnila gradbena dejavnost podjetja.³⁷

Za opravljanje naloge stavbnega podjetja je družba takoj ob ustanovitvi prevzela

stavbno obrt Antona Treota z vsem inventarjem in gradbenim materialom. Njegov sin Viljem, tudi stavbenik, je postal tehnični vodja družbe. Na tem mestu je bil do leta 1891, ko se je osamosvojil kot stavbenik. Njegov naslednik je bil arhitekt Gerlach do leta 1894, potem je dve leti imel tehnično vodstvo družbin arhitekt Anton Wolf. Vse od družbe do leta 1890 za gradnjo prevzete stavbe, največ po lastnih načrtih, so bile zgrajene pod vodstvom Viljema Treota.³⁸ Zato je bil skoraj gotovo on tisti, ki je v precejšnji meri oblikoval njihovo arhitektonsko lice.

Obsežno delo, ki ga je opravila Kranjska stavbna družba v dobi pred potresom, je razvidno že iz splošnega prikaza ljubljanskega gradbenega razvoja v tej dobi. Njen vztrajno zasledovani namen je bila sistematična in načrtna razširitev mesta na zemljiškem kompleksu med Cankarjevo in Titovo cesto ter Gregorčičevo ulico ter železniško progo. Za ta svoj okoliš si je zasnovala svoj ureditveni načrt, ki ga je v glavnem s pomočjo mesta tudi uveljavila. To ji je bilo precej olajšano gotovo tudi zato, ker je imela z občinskim svetom tesne zveze; med občinskimi svetniki je bilo v času, ko je v njem prevladovala nemška večina, vedno več članov družbinega upravnega odbora. Razmerno svobodno je odločala glede načina zazidave, ker je postala lastnica velikega dela zemljišč v omenjenem okolišu. Poleg Maličevega zemljišča je kupila še Koslerjev vrt, ki je na to zemljišče mejil in segal do nekdanje Tržaške ceste (danes gre tam široka pešpot čez Trg herojev). Od tega zemljišča je pozneje večji del prodala Kranjski hranilnici za gradbo njene palače, manjši del pa je brezplačno prepustila mestu za ureditev nasadov pred muzejem.³⁹ S svojo odločitvijo, da gradi na tem prostoru, je hranilnica ustregla želji občinskega sveta, ki si je prizadeval, da se tu odpre nov mestni del in je v ta namen zagotovil svojo pomoč pri ureditvi novih komunikacij.⁴⁰ Dejansko je mesto takoj pristopilo k ureditvi Knafljeve (sedaj Tomšičeve) ulice. V zvezi s to ureditvijo je leta 1880 dr. Josip Kosler podaljšal znano baročno hišo za nekaj nad pet metrov, tako da je segla do Knafljeve ulice.⁴¹ Kranjska stavbna družba je v svojem načrtu predvidevala tudi današnjo Šubičevo ulico ter razširitev in ureditev Nunske, sedaj Veselove ulice. Ker pa uršulinski samostan ni bil voljan odstopiti potrebno zemljišče in je tudi drugi mejaš pri Nunski ulici zavračal družbine predloge, tega načrta ni bilo mogoče izvesti. Pač pa je družbi uspelo po daljših

prizadevanjih urediti zvezo med Gradiščem in cesto na Rožnik z Erjavčevo cesto, ko je leta 1890 kupila od raznih posestnikov okrog 3 hektare zemljišč. V načrtu je bilo tudi podaljšanje Hilserjeve ulici proti Prešernovi cesti, vendar do tega takrat ni prišlo, ker bi bilo združeno z odkupom nekaterih stavb. Svoje zemljišče na Vrtači je družba leta 1892 povečala čez železniško progo s svetom v izmeri 4 ha, ki ga je kupila od nemškega viteškega reda. Pozneje je kupila še zemljišče nasproti topniške vojašnice na Titovi cesti, ki je merilo nad 3 ha.⁴²

Zdi se, da je bilo poslovno načelo Kranjske stavbne družbe kot lastnice velikih za stavbišča namenjenih zemljiških kompleksov, investirani kapital čimprej realizirati, ne pa špekulacija z zemljišči za daljšo dobo. Zato je skrbela za napravo novih ulic, s katerimi je zemljišča usposobila za stavbne parcele. Kot je videti, ji pri izvajanju njenih načrtov ni šlo za pretirano izkoriščanje stavbišč z intenzivno zazidavo, kar bi ji najbrž zagotovilo boljši finančni učinek. Znala je združiti svoje koristi z ugodno urbanistično izvedbo, ki je bila tudi za splošnost koristna. Njeno delo ocenjujejo urbanisti še danes kot zelo pozitivno. Cetr, ki je nastala med Gradiščem, Prešernovo in Cankarjevo cesto ter Gregorčičevo ulico, je še vedno med najlepšimi deli Ljubljane. »Skrbno zazidana, zelo zelenjena in nizka je velikopotezno plemenita z lepimi cestami, kot s Prešernovo, Tomšičevo in njenimi vzporednicami. Zaradi tega je še vedno privlačna za naše najbolj reprezentativne ustanove in je tudi potrebna skrbne nege v vsakem oziru, posebno pa v novih zazidavah.«⁴³

V gospodarskem pogledu je akcija Kranjske stavbne družbe brez dvoma zanimiv pojav. S tem prične v Ljubljani gradnja izrazito najemniških hiš, torej hiš, zgrajenih z namenom, da bi nosile lastnikom rento. Akcija stavbne družbe pa pomeni tudi afirmacijo sicer domačega toda nemškega kapitala. Slovenski kapitalisti so, sodeč po članih upravnega odbora, mogli biti med delničarji le izjeme. Med člani upravnega odbora je bil v letih 1873 do 1875 tudi Josip Gorup; ker je po tako kratkem času mesto v upravi zapustil, verjetno pri družbi ni bil močnejše denarno udeležen. Mogoče ga je v ta krog pritegnil njegov bivši družabnik pri užitninskem zakupu, Martin Hočevar, po rojstvu sicer Slovenec, po prepričanju pa Nemeč, ki je bil družbin upravni svetnik do svoje smrti. Kako daleč je šla povezanost in kolika je bila moč nemškega kapitala, kaže tudi dejstvo, da so najemniške hiše in vile,

ki jih je zgradila Kranjska stavbna družba na svojih zemljiščih, pokupili Nemci.

Ker je ob večji gradbeni dejavnosti primanjkovalo domačih zidarskih delavcev, je družba pritegovala izvežbane zidarje iz gornje Italije, zlasti iz Furlanije. Tem delavcem je bilo treba dati vso oskrbo, hrano in stanovanje. Za stanovanje delavcev je družba zgradila predalčasto zgradbo in barake ter kupila tudi v Šiški poslopje v ta namen. Sredi devetdesetih let je mogla dati streho 250 delavcem. Za hrano so delavci dobivali okrog 20 dkg kruha za zajtrk in poljubno količino polente opoldne in zvečer, poleg tega pa vsak teden kilogram sira ali, po želji, protivrednost v denarju.⁴⁴

V.

Z gornjim prikazom je zajet gradbeni razvoj Ljubljane le toliko, kolikor je šlo za več ali manj načrtno in organsko razraščanje mesta v okoliših, naslanjajočih se na mestno jedro. Nove hiše so gradili tudi v drugih mestnih delih, zlasti na periferiji mesta; v dejanskih predmestjih se je število hiš povečalo. Naslednji pregled kaže število hiš po katastrskih občinah ob popisu prebivalstva leta 1857 in 1900. Ljubljana je leta 1900 vzeta v istem obsegu kot leta 1857, to je brez notranjega mesta in brez leta 1896 priključenega Starega Vodmata. Za leto 1895, ki je sicer mejnik obravnavane razvojne dobe, ni ustrežajočih podatkov, zato so uporabljeni podatki ljudskega štetja iz leta 1900, za katero je bilo število hiš in prebivalcev ugotovljeno tudi po katastrskih občinah. Leta 1857 je bilo posebej izkazano število hiš za Kurjo vas, ki je bila v Karlovškem predmestju, ter Karolinsko zemljo, pod katero so razumeli nove naselbine na Barju in je ležala deloma v Karlovškem, deloma v Trnovskem predmestju. Za leto 1900 so ti kraji upoštevani v ustrežajočih katastrskih občinah. V pregledu je navedeno tudi povprečno število hišnih stanovalcev, ki kaže na povprečno velikost hiš v posameznih okoliših. Seveda ne smemo predpostavljati, da pomeni več prebivalcev na hišo v vsakem primeru tudi sorazmerno večjo hišo. Gostota hišnih prebivalcev je bila v hišah, nastanjenih po delavstvu in drugih gošpodarsko šibkejših slojih, večja kot v hišah, nastanjenih po premožnejšem meščanstvu. Na višje povprečno število hišnih stanovalcev v posameznih okoliših vplivajo tudi razni zavodi, n. pr. šolski, zdravstveni, v katerih je živelo večje število oseb.

Število hiš in povprečno število stanovalcev na hišo je znašalo:⁴⁵

Katastrske občine	1857		1900	
	Hiš	Stanovalcev na hišo	Hiš	Stanovalcev na hišo
Gradišče	76	20	107	51
Kapucinsko predmestje	90	52	186	26
Karlovško predmestje	28	19	195	12
Karolinska zemlja	45	5		
Kurja vas	57	13		
Krakovsko predmestje	76	11	84	15
Poljansko predmestje	99	28	154	27
Šentpetersko predmestje	155	23	257	23
Trnovsko predmestje	81	10	240	12
	687	20	1185	20

Skoraj polovica prirastka na številu hiš pride na Karlovško in Trnovsko predmestje. V teh številkah se zrcali zlasti nadaljevanje naseljevanja na Barju, pa tudi število hiš v Trnovem se je v navedenem razdobju več kot podvojilo. Povečanje števila hiš v Kapucinskem in Šentpeterskem predmestju je šlo deloma na račun razraščanja mesta v nekdanji predmestji, kjer so nastale nove mestne četrti z najemniškimi stanovanjskimi hišami in vilami, deloma pa na račun povečanega obsega gradenj na mestni periferiji, kjer so si iskali stanovanj socialno šibkejši sloji. Sorazmerno nizko število prebivalstva so imele hiše v Karlovškem, Krakovskem in Trnovskem predmestju, torej v treh okoliših, kjer se je še znaten del prebivalstva ukvarjal s kmetijstvom ali vrtnarstvom in so gradili največ enostanovanjske hiše.

Novi deli mesta, ki so nastali od Cankarjeve ceste pa do Gradišča in Vrtače ter ob Resljevi cesti, so bili kot stanovanjske četrti namenjeni v glavnem najpremožnejšemu sloju mestnega prebivalstva. Hiše, ki jih je v tem okolišju gradila Kranjska stavbna družba, so imele povečini velika, prostorna stanovanja, mnogo stanovanj je bilo štiri- in petsobnih. Toda nekatere teh novo zgrajenih hiš so dobile manjša in skromnejša kletna in podstrešna stanovanja za gospodarsko šibkejše najemnike. Na dvoriščih so bili pri več hišah zgrajeni hlevi, kajti bogati meščani so imeli konjske vprege. V teh četrtih so gradili tudi vile.

Za gradnjo stanovanj gospodarsko šibkejših slojev, zlasti delavstva, je bilo v tem razdobju manj preskrbljeno. Leta 1872 je deželna vlada po naročilu notranjega ministrstva pozvala magistrat, naj bi dal predloge, kako bi se odpomoglo stanovanjski stiski. Tedaj je župan ugotovil, da v Ljubljani sicer ni stanovanjske stiske, da pa so stanovanja gmotno šibkejših slojev in delavstva ponajveč prenapolnjena in tudi zdravstvenim zahtevam niso ustrezala. Priporočal

je, naj bi država dovolila davčne ugodnosti za prezidavo raznih praznih žitnih skladišč, hlevov in vozarn v majhna stanovanja. Tudi naj bi se manj strogo uporabljala določila stavbnega reda glede podstrešnih stanovanj.⁴⁶ Na kakovost delavskih stanovanj torej niso postavljali visokih zahtev. Prezidavanje raznih poslovnih zgradb za delavska stanovanja je bil dokaj razširjen pojav. Takó pridobljena stanovanja seveda niso vedno ustrezala higienskimi zahtevam. V gradbenih spisih ljubljanskega magistrata dobimo primere, da je bila odrejena izpraznitev zdravju škodljivih stanovanj.

Akcija za gradnjo hiš z delavskimi stanovanji je pomenila v tej dobi velik napredek, čeprav je merilo, ki je veljalo za raven delavskega stanovanja, znatno zaostajalo za merilom ravni povprečnih meščanskih stanovanj. Stanovanjske hiše, ki jih je gradilo Društvo za gradnjo delavskih stanovanj, so imele po osem stanovanj, štiri enosobna in štiri z eno sobo in kabinetom. Stroški za zidavo dveh takih hiš so znašali 37.355 gld. Hiša nasproti opernega gledališča s tremi petsobnimi in dvema dvosobnima s kabineto — zgradila jo je Kranjska stavbna družba — je stala 29.000 gld.⁴⁷ Višina teh stroškov kaže na veliko nesorazmerje stanovanjskega komforta raznih slojev mestnega prebivalstva. Isto velja glede lege stanovanjskih hiš, delavska stanovanja so gradili na mestni periferiji. Na zemljišču, kupljenem od nemškega viteškega reda na Vrtači, je Kranjska stavbna družba nameravala leta 1895 zidati stanovanjsko hišo z 18 cenenimi stanovanji, vendar je pozneje to namero opustila.⁴⁸

V tej dobi mestnega razvoja je Ljubljana dobila v novih mestnih delih vrsto stavb, ki so po svojem namenu še danes pomembne. Med temi stavbami naj bo na prvem mestu omenjeno operno gledališče. Glede izbire prostora za gledališče so bile v občinskem svetu ponovno dolge razprave. Prvotno je občinski svet hotel, naj bi dežela gradila gledališče na Krekovem trgu, kjer stoji sedaj Mestni dom. Posamezni občinski svetniki so se zavzemali za prostor na Trgu revolucije, kjer je gledališče prej stalo, nekateri so predlagali Resljevo cesto, potem prostor na današnjem Trgu herojev in prostor sredi Trga revolucije. Končno je bil izbran sedanji prostor.⁴⁹ Nadaljnje pomembne stavbe iz iste dobe v bližini gledališča so Narodni dom, muzej in poslopje Kranjske hranilnice, ki pa je bilo leta 1934 dvignjeno za eno nadstropje in prezidano za potrebe banske uprave. Vladna palača na Prešernovi cesti je bila

dograjena sicer šele leta 1898, toda priprave za to gradnjo so se pričele že leta 1894. Zgradbe za šole na Grabnu, Ledini in Vrtači, nekdanja realka in učiteljske so tudi iz predpotresne dobe. Vojašnico na Taboru tvori večje število zgradb, katerih gradnja je iz začetne dobe razvoja tega mestnega dela.

Delo na regulacijskih načrtih v tedanji dobi ni pripeljalo do končnega rezultata. Izvršeni so bili le za posamezne nove mestne dele. Regulacijski načrt, izvršen po potresu, je za te mestne dele ohranil v glavnem tedanjo zasnovo. Brez dvoma so bile v zvezi z delom na regulacijskih načrtih izvršene priprave, ki so mogle dati koristno podlago za pospešeno izdelavo regulacijskega načrta, ki je postal nujen zlasti po potresu leta 1895.

OPOMBE

1. Rudolf Andrejka, Najstarejše ljubljanske industrije. Kronika slovenskih mest I/1934, str. 137 in 186 ter istega avtorja Razvoj ljubljanskih industrij med 1859—1869. Kronika VI/1939, str. 91 sl. — 2. Zapisnik hiš deželnega glavnega mesta ljubljanskega. Ljubljana 1877. — 3. Reg. I fasc. 673, VII/5 št. 2402/1861. To kakor tudi naslednje arhivsko gradivo, na katerega se sklicujem, je iz Mestnega arhiva v Ljubljani. — 4. Reg. I fasc. 673, VII/5 št. 5464/1864. Prim. Francè Škerl, Ljubljana v prvem desetletju ustavne dobe 1860.—1869. Ljubljana 1938, str. 67. — 5. Reg. I fasc. 754, XVI/2 št. 1045/1869. — 6. Cod. III/24 (1873), fol. 29' sl. in 49' sl.; Reg. I fasc. 875, XVI/2 št. 5545/1873. — 7. Reg. I fasc. 875, XVI/1 št. 1637/1874 pri spisu XVI/2 št. 5545/1873. — 8. Reg. I fasc. 875, št. 7331/1875 in št. 1783/1876 pri spisu XVI/2 št. 5545/1873. — Plan des west. Theiles der Stadt Laibach mit Angabe der Baulinien nebst Projekt der Stadterweiterung bis zur Südbahn. Stadtbauamt 1. 1. 1876. A. Wagner. — 9. Cod. III/27, fol. 21' sl. — 10. Cod. III/23 fol. 27' sl., 71 sl. — 11. Reg. I fasc. 875, št. 4538/1874. — 12. Cod. III/27 (1876), fol. 46' sl. — Laibacher Zeitung 1875, št. 31. — 13. Cod. III/35 (1882), fol. 15' sl. — 14. Cod. III/35 (1882), fol. 160'. — 15. Reg. I fasc. 992, XVI/1 št. 10.047/1888. — 16. Cod. III/39 (1888), fol. 89' sl. in 277' sl. — 17. Cod. III/40 (1889), fol. 45; Cod. III/41 (1890), fol. 7; Cod. XII/1, računski zaključek za leti 1889 in 1890. — 18. Zbirka načrtov, načrt Ljubljane 1888. — 19. Vlado Valenčič, Prebivalstvo in hiše stare Ljubljane, Kronika V/1957, št. 3. — 20. Reg. I fasc. 667, VI/2, št. 929/1858, število hiš in prebivalcev l. 1857, ter Imenik krajev vojvodine Kranjske. Sestav-

ljen na podlagi ljudskega številsenja od 31. decembra l. 1869. Ljubljana 1874. — 21. Reg. I fasc. 752, št. 2868/1861. — 22. Reg. I fasc. 752, št. 4871/1862, fasc. 754, št. 1417/1869 in fasc. 753 št. 4443/1867. — 23. Statist. Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Laibach... für das J. 1875. Lj. 1878, str. 192. — Amtliche Nachrichten des k. k. Ministeriums des Innern betreffend die Unfallversicherung und die Krankenversicherung der Arbeiter. II. Jahrgang 1890, Statistische Uebersicht der angemeldeten versicherungspflichtigen Betriebe. — 24. Reg. I fasc. 875, št. 8041/1871 (realka); fasc. 877, št. 4011/1879 (Kranjska hranilnica); fasc. 994, št. 11.930/1887 (otročka bolnica); Denkschrift über die Thätigkeit der Krainischen Baugesellschaft während des ersten Viertel-Jahrhundertes ihres Bestandes 1873—1898 (v nadaljnjem citirano Denkschrift...), Ljubljana 1898, str. 48 (muzej), str. 52 (vojašnica). — 25. Reg. I fasc. 994, št. 5977/1887 ter Denkschrift über die Wirksamkeit der krainischen Sparkasse während des dritten Viertel-Jahrhundertes ihres Bestandes 1870—1895. Ljubljana 1895, str. 46 sl. — 26. Reg. I fasc. 994, št. 18.225/1888 ter Denkschrift... der krainischen Sparkasse..., st. 47. — 27. Francè Ostanek, Splošno izobraževalno šolstvo v Ljubljani od začetka 18. stol. do 1941. Rokopis v MALj. — 28. Nace Šumi, Arhitektura secesijske dobe v Ljubljani, Ljubljana 1954, str. 30. — 29. Reg. I fasc. 876, št. 6764/1875; fasc. 992, št. 5056/1881; fasc. 993, št. 5962/1886; fasc. 993, št. 2305/1888. — 30. Denkschrift..., str. 42 sl. — 31. Denkschrift..., str. 54 sl. — 32. Reg. I fasc. 876, št. 2306/1875; fasc. 877, št. 4396/1878; št. 2394/1879. — 33. Reg. I fasc. 992, št. 2108, 7023 in 20.065/1884. — Dr. Rudolf Andrejka, Trgovska zgodovina Schellenburgove ulice v Ljubljani. Ponatis iz Trgovskega tovariša 1937. — 34. Reg. I fasc. 993, št. 5871/1886. — 35. Denkschrift..., str. 47 in 53. — Popis prebivalstva 31. decembra 1890. Mapa 21. Resljeva cesta. — 36. Reg. I fasc. 994, št. 5977/1887. — Denkschrift... der krainischen Sparkasse..., str. 47. — Franc Vidic, Spomini, v knjigi Naš Bežigrad, Ljubljana 1940, str. 33. — 37. Denkschrift..., str. 10. sl. — Reg. I fasc. 859, X/11, št. 5494/1873. — 38. Denkschrift..., str. 33. — 39. Denkschrift..., str. 24 sl. — 40. Reg. I fasc. 877, št. 6950/1878. — 41. Reg. I fasc. 877, št. 13.631/1888. — 42. Denkschrift..., str. 25 sl. — 43. E. R. Razvoj moderne Ljubljane, Arhitekt 1960, št. 1, str. 3—7. — 44. Denkschrift..., str. 85. — 45. Podatki o številu hiš in številu prebivalcev, na podlagi katerih je izračunano povprečje stanovalcev, je vzeto za l. 1857 iz Reg. I fasc. 667, VI/2 št. 929/1858, za leto 1900 iz Gemeindelexicon von Krain. Wien 1905, str. 3. — 46. Reg. I fasc. 875, št. 6538/1872. — 47. Denkschrift..., str. 44 in 52. — 48. Reg. I fasc. 1138, št. 2686/1893. — 49. Cod. III/39 (1888), fol. 253' sl.; Cod. III/40 (1889), fol. 157' sl. ter Cod. III/41 (1890), fol. 88' sl.

