

vanja dela, pokazale, da je bila že v prvi, komaj spoznavni skici škofova podoba zajeta v vsem bistvu svojega umetniškega koncepta. To nam je dokaz, da je bila že v duhovnem zasnutku popolno dana in da je šlo pri vsem poznejšem dolgotrajnem delu samo za uresničenje intuitivno gledanega v svetu materialnih oblik. Prav po tem pa se tudi loči delo umetnikovo od diletantovega pa tudi od fotografovega. Umetnik namreč kontrolira ves čas od zarodka podobe v intuitivni sferi do končne dovršitve dela v gradivu svoje delo in njega resničnost po pravzoru, ki ga gleda z duhovnimi očmi. Diletant pa ustvarja brez te zasidranosti v duhovni sferi. On mehanično prenaša oblike, ki jih opaža na modelu, ki ga upodablja, ali na sliki, ki jo kopira, ali na fotografiji, ki jo prenaša v slikanih oblikah na platno; diletant samo meri in kontrolira mehanično podobnost modela in podobe ter nič ne ve o duševnem naporu umetnikovem. Novejša umetnostna znanost je na podlagi študija slik z röntgenom ugotovila presenetljivo, a po zgoraj povedanem naravno dejstvo, da so slike velikih mojstrov Tiziana, Tinto-

retta, Velazqueza in drugih že v najsplošnejših skicah, nanešenih pri začetku dela na platno, presenetljivo osebne, prepričevalne in po svoje popolne. Pri povprečnih umetninah te zakonitosti niso opazili; pri delih kopistov pa se je pokazalo, da pod njihovo površino, ki pogosto s svojim videzom tekmuje z deli mojstrov samih, ni tistega značilnega ogrodja, tiste dosledne gradnje, ki veže izvršeno delo preko posameznih stopenj v razvoju izdelovanja z jasno gledano prapodobo, ki je zaživela v umetnikovi intuiciji.

Portret je dozdevno mehanična stroka umetniškega dela. Sternenov primer in vsi primeri velikih portretistov vseh časov pa dokazujejo, da je portret kot umetniško delo prav tako zasidran v intuitivni, duševni sferi človeka stvaritelja kakor vsak resničen umetniški posel. Portret je za umetnika estetsko konstruktiven in psihološki problem. Ta dva temelja gradnje portreta kot umetnine pa on kot človek komplicira s pečatom svoje osebnosti. Portret je tako priča o portretirancu in o portretistu, po obeh pa priča življenja sodobnosti svojega postanka.

REGULACIJSKE SMERNICE NOVEGA MESTA

I N G. A R C H. M A R J A N M U Š I Č

I.

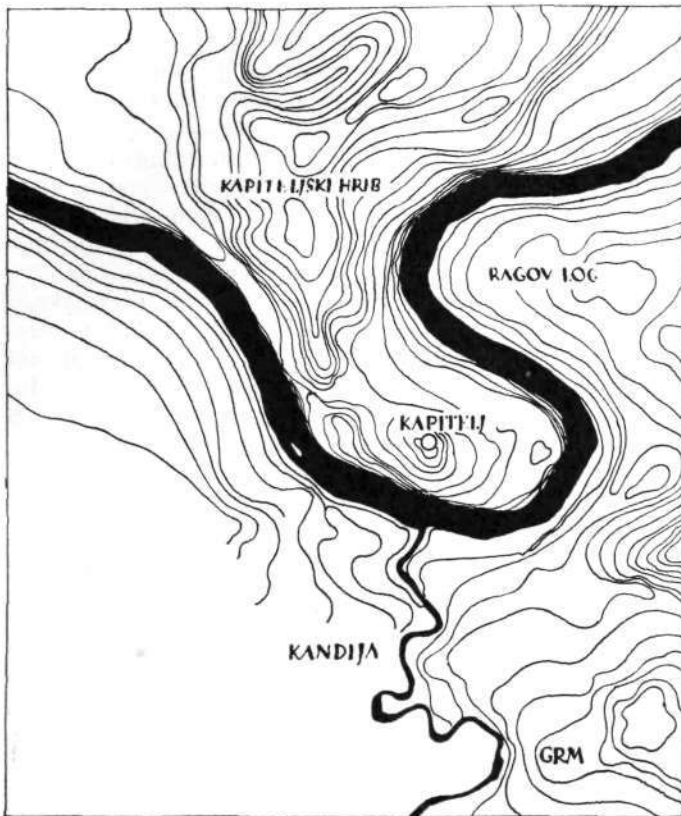
Z novim gradbenim zakonom, prav posebno pa s potrebami, ki so nastale v teku dvajsetih let po osvobojenju, so naša mesta in trgi stopili v novo fazo razvoja. Mesta, ki jim je nakazan že danes velik razvoj in ki imajo vse pogoje, da v bodočnosti še bolj napredujejo, je treba obravnavati iz njihovih življenjskih pogojev; pomagati jim je treba s pravilno razčlenbo poedinih važnih prvin do sodobnih smernic. So pa mesta in trgi, ki predstavljajo veliko večino, pri katerih pa je postopek dokaj drugačen. Tam nagel, nepredviden razvoj, ki ga je treba prožno in pravilno usmerjati s povdarkom na problemih sodobnosti in bodočnosti, tu le rahel okret v sedanost in bodočnost, z malenkostnimi spremembami starega jedra; vsa teža poudarka leži na preureditvi historičnih predelov v urbanističnem, sanitarnem in arhitektonskem oziru. Problem, ki je zelo važen, obstoji v pravilni priključitvi historičnega tločrta, ki je bil v davni prizišče vse drugačnega življenja, k novo nastalim predelom in preusmeritvi k novemu življenju, ki polje v svoji kompliciranosti XX. stoletja v njih.

Značilen primer mesta z dominantnim povdarkom na historičnem jedru predstavlja Novo mesto. Geopolitični položaj Novega mesta, mesta na pomolu, ob križišču važnih smeri cest, ki so bile dane že v rimski dobi, je bil kar najprikladnejši za postanek srednjeveškega mesta. Po eni strani dominantna lega visoko na kraški skali, obdani od treh strani z reko, kar je navdajalo srednjeveškega človeka z občutkom posebne varnosti, po drugi strani pa preglednost terena, ki leži vsaj v neposredni bližini občutno nižje od pomola samega.

Smer rimske trgovske in osvajalne ceste: Emona—Acervo (med Višnjo goro in Stično)—Praetorium Latobicorum (pri Trebnjem), se je na vznožju Hmeljnika cepila: Ena je vodila proti vzhodu ob Krki navzdol na Neviodunum (Drnovo pri Krškem) in naprej proti Celei; druga proti jugu, čez Gorjance, v smer sedanje Metlike in Karlovca. Križišče obeh smeri je bilo vsekakor višje nad pomolom, da se ga ogne kot občutne terenske ovire z višinsko zelo neenakima profiloma obrežij.

V zgodnjem srednjem veku se pojavi na vrhu pomola, v območju sedanjega Kapitlja, prva poselitev, kar je imelo za posledico redko naselitev vsega bližnjega območja, dokler niso politične tendence XIII. stoletja ustvarile ugodnega razvoja novoustanovljenemu mestu in so novi meščani drli trumoma tja, premamljeni z raznimi izjemnimi odredbami.

V razburkanem, nepričakovanih pretresov polnem XVI. in XVII. stoletju so se meščani obdali z močnim obzidjem; tako premišljeno obzidano mesto na pomolu nam zanesljivo kaže prvo urbanistično fazo, ki je bila za dolgo dobo let do današnjega časa merodajna. Brez dvoma so se ob zasnovi obzidja ozirali na urbanistične probleme, na bodoči mestni razvoj in na način zazidave, posebej ob obzidju. Poudarek prvotne rimske glavne smeri: Emona—Neviodunum—Celeia je prešel v srednjem veku na smer: Ljubljana—Novo mesto—Metlika. Pri tem se je cesta prilagodila pomolu in izoblikovala prostran, vsestransko zaključen lijakast trg, ki je že po svoji prvotni velikosti razodeval široko zamišljeni urbanistični razvoj, ki je bil posledica začetnega vzpona nenadejanega blagostanja. Ta trg je bil po svoji legi, posebej pa po svoji velikosti



Topografska skica novomeškega pomola z vrisanimi plastnicami

gotovo najmenitnejši od vseh sočasnih trgov na Kranjskem; pozneje pa, ko je bil pozidan s stilno enotnimi arkadnimi arhitekturami, je tudi v lepotnem oziru prednjačil. Glavni trg je sprejemal vase mestne ulice, po večini ozke in usločene, ki so se razvile iz prvotnih zasebnih poti, preko njega se je vršil glavni tranzitni promet, ki je bil življenjsko važen za mesto. Celo v najnemirnejših časih, ko so meščani pogostoma gledali pod obzidjem Turka ali Celjana, je mesto gospodarsko cvetelo; v letu 1515. je štelo 272 hiš, torej več kot leta 1900., ko so jih našteali le 249. Z ustanovitvijo Karlovca l. 1570., s preložitvijo glavne trgovske poti iz doline Krke v dolino Save je Novo mesto začelo propadati. Ko je k temu še utihnila vojna nevarnost in je začelo razpadati mestno obzidje, je Novo mesto nudilo žalostno sliko odmirajočega mestnega razvoja. Meščanstvo je obubožalo, zadevale so ga pogostoma razne ujme, kuga in požari; arkade hiš na glavnem trgu, pod katerimi so živahno trgovali, so pričeli zazidavati in jih preurejati v stanovanja.

Že dokaj zgodaj se razvije naselje na desnem bregu Krke ob ustju mosta in stare ceste proti Grmu s fevdalno posestjo. Ta del vaške občine postane torišče začasnega razvoja, h kateremu so pripomogli važni faktorji, v prvi vrsti pa ugodna terenska oblika, dobro zaledje velikih vaških naselij in manjša obdavčitev.

Kakor smo videli, predstavlja prvo urbanistično fazo mesto v oklepu obzidja, ki rešuje problem varnosti. Drugo urbanistično fazo pa predstavlja brez dvoma otvoritev železnice Ljubljana—Novo mesto l. 1894., posebej pa izgradnja belokrajinske železnice Novo mesto—Črnomelj—Karlovac l. 1914., ki postavlja problem povezanosti s svetom. Z novimi potrebami,

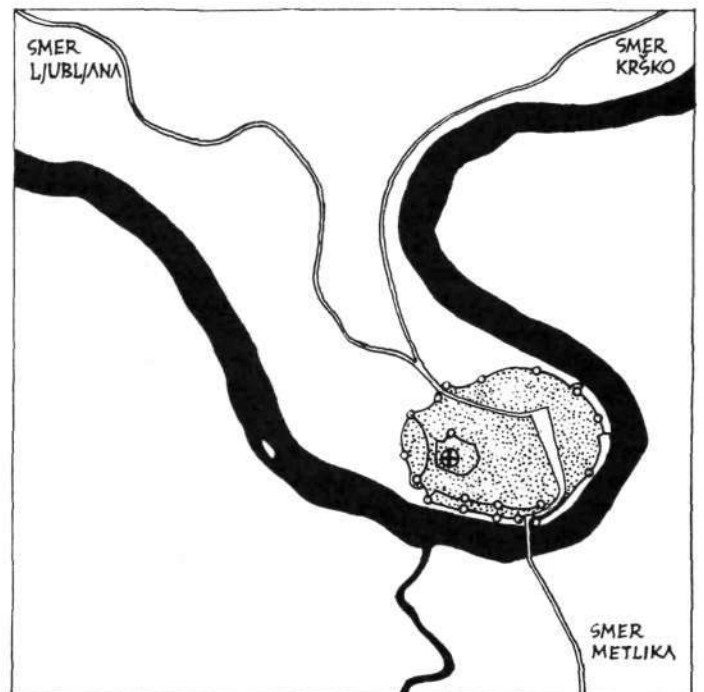
z oživitvijo trgovskih stikov, je staro mestno jedro, ki je še vedno imelo konturo prvotnega obzidja, na čigar zdrave temelje se je, posebej na južni strani, povzpел sklenjeni niz obrežnih hišic, pričelo prestopati oklep na zapadni strani, na edini strani, ki je ni utesnjevala reka in ki ima najmanjše terenske višinske razlike. Poleg tega pa se je začel v smislu naravnega razvoja živahen razvoj ob obeh postajah, tako novomeški kot kandijski.

Kakor predstavlja prvo urbanistično fazo preteklost, ki je zaključila svoje delo s postavitvijo obzidja in prilagodila mestne ulice eliptičnemu oklepu obzidja, tako predstavljajo drugo fazo vse te neštete tipalke, ki segajo prek Krke v Kandijo do kandijske postaje na eni in do novomeške na drugi strani. Srečala sta se dva svetova, ki zahtevata prelitje vsaj v prometnem oziru, da moreta tako blagodejno združiti urbanistično dediščino preko sedanjega stanja s tendencami bodočnosti. In temu velikemu problemu sledi naše regulacijske smernice.

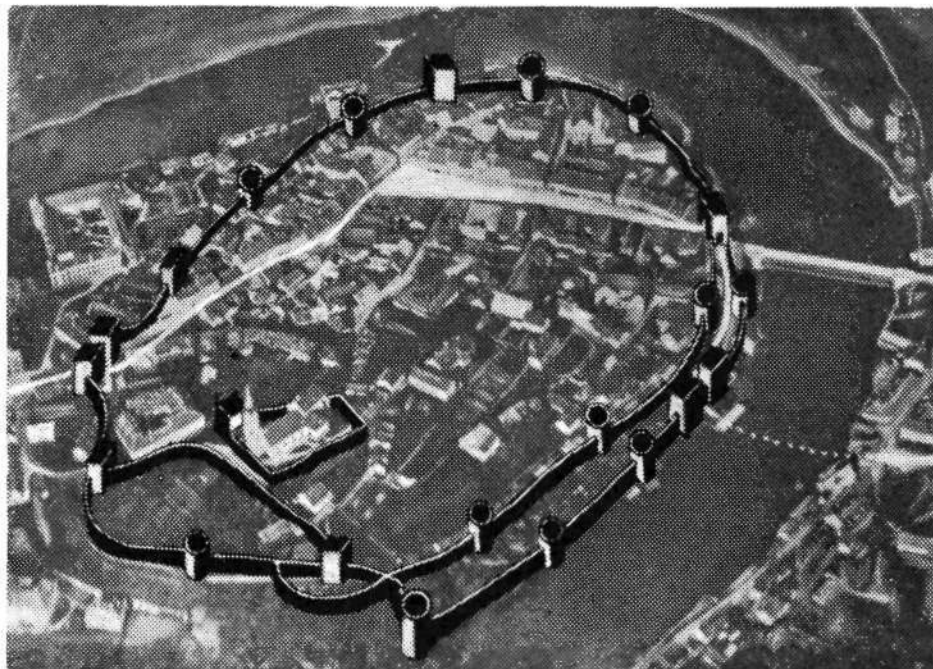
II.

Za pravilno zasnovano regulacije, ki naj da mestu skladen red povezanosti historičnega značaja s sodobnimi in bodočimi tendencami, je potreben regulacijski program. Glavne točke programa so:

1. Rešitev prometne zagate.
2. Ureditev glavnega trga.
3. Asanacija starega mestnega jedra:
 - a) zdravstveno in
 - b) estetsko.
4. Smiselna zazidava novih predelov: izrazito vrtno naselje.
5. Kanalizacija, sportni prostor, kopališče, obrežna pešpot okoli pomola, pritegnitev industrije.
6. Zaščitni pas.
7. Restavracija obeh cerkva in ureditev njih okolja.



Srednjeveško mesto med obzidjem



1. Rešitev prometne zagate.

Če upoštevamo razvoj avtomobilizma in položaj Novega mesta ob glavni cesti Ljubljana—Zagreb—Beograd, opazimo na prvi pogled, da predstavlja okoren, vase zaprt srednjeveški mestni tločrt nezaželjeno prometno oviro. Glavni trg, ki je bil prvotno v službi mesta samega, je postal le razširjena prometna cesta z neprijetnimi lomi pri ozkih ustjih. Postal je v breme sebi in prometu. Možni sta dve rešitvi: a) trg naj se preuredi v prvi vrsti s prometnih vidikov in naj se ustvari iz njega kolikor toliko odgovarjajoč sestavni del prometne ceste z razširitvijo ožin in posnetjem neprikladnih oglov; b) trg naj ohrani poprejšnji intimni značaj s tem, da prestavimo tranzitno prometno cesto drugam. Prvo reši problem prometnega izboljšanja le delno, pa popolnoma na škodo nekdanji zaključenosti trga. Rešitev leži v drugi možnosti. Most obstoji; od njega je treba usmeriti novo prometno žilo transverzavno preko Trga sv. Florijana na Ljubljansko cesto tako, da tvorijo osi glavnega trga, Ljubljanske ceste in nove transverzale trikotnik. Odstranjena je ovira pravokotnega loma ceste na zgornjem delu trga; arhitektonika trga je rešena.

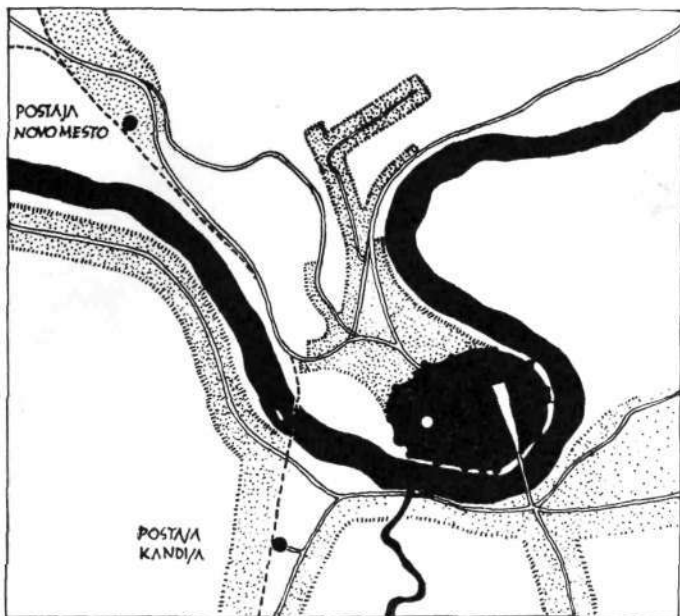
Glavne tranzitne arterije ni mogoče prilagoditi mestnemu jedru; zato naj se mu izogne v loku in ga sklene z zvezno cesto. Najprikladnejša bi bila ta arterija na pobočju Ragovega loga na desnem bregu Krke in z mostom preko nje na terenu, ki vsebuje na obeh bregovih enako višinsko koto. Kako krasen, do zdaj nepoznan pogled bi se odprl potniku na mesto z južne in posebej z vzhodne strani! Ta arterija, ki bi jo lahko imenovali avtostrada, bi služila zgolj tranzitnemu prometu, ki nima interesa na postanku v mestu; zato tudi ne bi bila v škodo trgovstvu in gostinstvu v mestu. Da pa razbremenimo staro jedro in ustvarimo predpogoj za estetsko obravnavo glavnega trga, predstavimo prometno žilo, ki se pokriva z osjo glavnega trga, na predlagano transverzalo, ki naj služi prometu s postankom v mestu.

2. Ureditev glavnega trga

S prometno razbremenitvijo glavnega trga je vrnjen trgu prvotni vase zaključen, intimni značaj. Potrebno ga je le še na spodnjem koncu, tam, kjer ga razgali vsek mosta, zaključiti z mostiščno vhodno arhitekturo. Pred dograditvijo sedanjega železnega mostu l. 1899. je bil na tem mestu trg zazidan; most je bil niže ob Krki. Nadalje je potrebno očitati podano gradbeno črto, višino kapov in strmeca streh, ki je že na večih mestih skazen s tujimi elementi nepotrebnih okornih teras in mansard. Pri novih prezidavah je treba računati z obnovitvijo arkad, ki bodo nudile intimen in za staro mesto zato tipičen motiv. Ob blagostanju in vrnjenem stanovskem ponosu bo treba misliti na novo mestno hišo z muzejem in galerijo, reprezentančno hišo samorodnega duha. Pred njo naj bi stala Trdinova fontana, ki naj nadomesti za srednjeveški trg tako značilen vodnjak oziroma steber. Krotiti bo potrebno reklamno vnemo trgovstva in ustvariti tip intimnih izložb, ki se bodo harmonično prilegale v oživljeno staro okolje.

3. Asanacija starega mestnega jedra

Staro mestno jedro, vklenjeno v obzidje, v zdravstvenem in lepotnem oziru odмира. Vse neštete tehnične pridobitve sodobne higijene so mu ostale tuje. Stanovanjska kultura je na isti ravni kot za časa ustanovitve mesta. Vlaga, temačnost, zatohli prostori, pomanjkanje kanalizacije in podobno spremljajo rod, ki raste za bodočnost. Tehnika služi na žalost le preveč vrhnji družbeni plasti, slabotno meščanstvo, kmetijski in delavski stalež je niso v zadostni meri deležni. Problem, ki postaja z dneva v dan pomembnejši, je vreden studija in nege. Brez anket je treba v živo zagrabit in utreti pot zraku in soncu. Pri tem pa ne kaže zanemariti dostikrat razumnih dispozicij, dedščine starega časa, ki je neredko polna estetskih vrednot. Mislim v prvi vrsti na tektonsko prilagoditev



Razvoj Novega mesta preko obzidja

starih mestnih ulic, hišnih blokov, njih višin, ki ustvarjajo tako pomembno mestno silhueto, da jo je vredno v prvi vrsti ohraniti. Saj ni glavni poudarek na poedini hiši in njenem nesodobnem gradivu. Romantičen čar, ki je opazen na njih, je premnogokrat posledica nezdravih pojavov: vegastega in razpadajočega krova, nabreklih sten, premajhnih oken in vlažnega, odpadajočega ometa. Zdi se, da za ceno človekovega dostojanstva negujemo propad.

Na mnogih mestih se opaža preokret: Iz starih prvotnih skromnih hiš nastajajo nove, zdravejše, pa na žalost brezčutne tvorbe slabe modne arhitekture. Kontinuiteta je kruto prekinjena, silhueta postaja nemirna, nakloni streh neenaki. Vtis, ki ga nudi tak niz hiš, je neuravnovešen, neharmoničen. V mislih imam posebej najstarejše še ohranjene predele revnih meščanov »latinske četrti« pod Kapitljem vzdolž Brega in za Frančiškani. Breg ustvarja pri pogledu s kandijske strani vtis monumentalnega podstavka s poudarjeno horizontalo kapiteljskemu masivu z lepo cerkvijo. Niz hišic je postavljen na staro mestno obzidje vrhu skal; čudovita južna lega ima pogoj, da tu nastanejo najprijetnejša stanovanja. Treba pa je previdno na delo. Preden bo vsa starina uničena in nadomeščena z žalostnimi tvorbami spekulacije, je treba arhitektonsko obdelati ves kompleks Brega, upošteva je funkcionalno in skozi stoletja ustaljeno osnovno gradbeno zamisel. To je edini mestni položaj, kjer bi mogla zrasti naravnost iz nature urbanistična tvorba poedinih kvalitetnih individualnih arhitektur. Čudovita prilagoditev dani konfiguraciji terena, kamnitna arhitektura dostopov na niže pod skalami ležeče vrtove, terase. Lepota poštene sodobne arhitekture čistih železobetonskih linij in stekla, previsnih hodnikov in smelih stopnišč bi se tu čudovito skladala z danim položajem. In visoko nad to poživiljeno in prenovljeno žlahtno tvorbo bo še lepše gospodovala stara, značilna kapiteljska cerkev.

4. Smiselna zazidava novih predelov

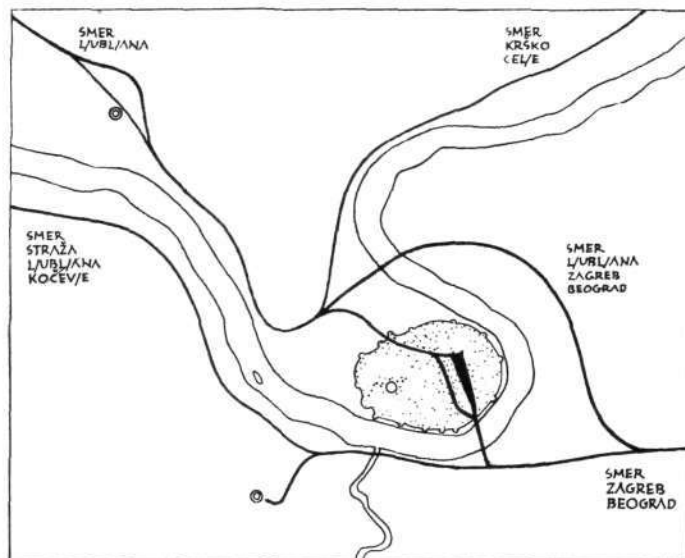
Z ozdravitvijo starega mestnega jedra je zaključen prvi del regulacijskega programa. Staro mestno jedro je postalo tako sposobno, da ustvari naravno vez s tendencami bodočnosti.

Novo mesto ima že od nekdaj značaj vrtnega naselja. To dediščino, ki je v skladu z novimi urbanističnimi smernicami, bo potrebno brezpogojno prevzeti. Staro mestno jedro v oklepu obzidij je gradbeno zaključeno; tu ni več prostora za nove zgradbe, ki bi zrastle na račun zelenja. Iz tesnih, terensko neprijaznih prilik mestnega jedra se bo mesto širilo na periferijo v ugodnejši teren. Na vzhodni in južni strani ga omejuje reka in ustvarja potrebno prekinitve; na severni in zahodni strani bo potrebno ustvariti urejen pas zelenja. Ožji gradbeni okoliš, ki obsega normalno že zazidani in naseljeni del mesta, bo potrebno spopolniti in urediti. Ta obsega danes Kandijo in vzhodne obronke kapiteljskega hriba. Določiti bo potrebno območje širšega gradbenega okoliša, ki naj obsega še nezazidani in nenaseljeni del. Razvoj mesta se bo uravnaval tja šele potem, ko bo ožji gradbeni okoliš povsem in smiselno dograjen. Kakor bo pri ožjem gradbenem okolišu težko izvesti izdatne korekture, tako bo pri izgradnji širšega gradbenega okoliša treba paziti na to, da ne bo nastajalo naselje po že udomačenih, pa slabih uzorih. Glavni poudarek naj bi bil: ugodna zveza z mestnim jedrom, zdrava lega, prikladna orientacija in mnogo zelenja.

5. Kanalizacija, sportni prostor, kopališče, obrežna pešpot okoli pomola, pritegnitev industrije

Samo ob sebi je umevno, da je ureditev kanalizacije eno osnovnih vprašanj. Rešitev leži v položaju mesta ob reki. Na obeh straneh vzdolž Krke je potrebno namestiti glavna zbiralna kanala, ki bodeta sprejemala vase vso hišno kanalizacijo, tako iz mesta samega, kakor tudi iz Kandije. Iztekala se bodeta zbiralna kanala v Krko nižje, izven mestnega območja.

Narava sama je na Loki ponudila mestu krasen sportni prostor, prostrano teraso ob Krki, obdano z



Predlog novega cestnega omrežja

zelenjem in proti severu zaključeno s strmim bregom. Brez prahu, z lepimi dostopi, ki jih je potrebno preurediti, z ureditvijo eliptičnega stadiona in amfiteatralno v polkrogu nameščenimi sedeži v bregu. Neposredno v bližini naj se zgradi moderno sportno kopališče z umetnim bazenom v območju sedanjega kopališča, ki ne ustreza več potrebam. Pogoj pa je ta, da se izločijo živinski sejmi iz mesta, prav posebej pa s sportnega prostora, oziroma njegove neposredne bližine. To dvoje se povsem izključuje.

Da se Novo mesto prebudi k novemu življenju, je neobhodno potrebna industrija. Vodna in električna moč, železniške in cestne zveze, vse to daje osnovo za njen postanek. Območje, ki bi se določilo za industrijo, bi se moralo ravnati v prvi vrsti po ugodni legi v bližini železniških postaj.

6. Zaščitni pas

Izven gradbenega okoliša se nahaja zaščitni pas, to je ono območje, ki ga ne smemo naseljevati. V njem so dovoljene le velike kmetije. Pa tudi izven zaščitnega pasu bo potrebno urejati primerne terene, kakor Ragov log in Portovald, zlasti glede zaščite naravnih lepote in ustvarjanja javnih parkov in izletišč. Tako

bo podana garancija, da bo Novo mesto obdano z vencem tajnostnih gozdov, ki mu dajejo prav poseben poudarek.

7. Restauracija obeh cerkva in ureditev njiju okolja

Najpomembnejši novomeški arhitekturi sta obe cerkvi, kapiteljska in frančiškanska. Prav posebej še kapiteljska s svojim izrazitim urbanističnim poudarkom vrhu skalnate gmote nad vsemi ostalimi hišami. Umetniško pomemben je prezbiterij s kripto, ki je nastala na začetku XV. stoletja, tedaj kmalu po nastanku ladje sredi XIV. stoletja. Cerkev je potrebna temeljite restavracije od zunaj in znotraj. Preurediti je potrebno zvonik, ki v svoji pseudogotski zaključitvi iz leta 1860. moti celotno kompozicijo. Posebne nege je potreben kamniti prezbiterij, ki nujno zahteva v svoji notranjščini tektonsko prenovitev reber in sten, prav posebej pa nov glavni oltar, ki bo v sozvočju s Tintorettovim sv. Miklavžem. Ko bo preurejena in tlakovana tudi ploščad okrog cerkve, ki bo v skupno kompozicijo pritegnila tudi proštijo, z monumentalnim dostopom in stebriščem, s spomenikom padlim v vojni, bo to tudi po notranji vrednosti najvzvišenejši člen Novega mesta: *Visoko iznad vsega vsakdanjega bo na njem domoval mir prečiščenih vrednot.*

IZ ZGODOVINE LJUBLJANSKIH OBRTNIH ŠOL

JO ŽEF REISNER, DIREKTOR V. P.

Uvod

Državna Tehniška srednja šola v Ljubljani je kot obrtnošolski zavod z delovodsko, moško in žensko obrtno šolo na Vidov dan 1938. končala svoje 50. šolsko leto. Šolska uprava je za ta jubilej izdala obširno Spominsko knjigo 1888.—1938., ki vsebuje zgodovino zavoda v zvezi s splošno zgodovino obrtnega šolstva v Srednji Evropi in razne druge samostojne strokovne spise. Iz navedene zgodovine sem izbral in povezal vse zanimivejše odlomke, ki se tičejo mesta Ljubljane.

V srednjem veku še ljudskih šol v današnjem pomenu besede ni bilo. Šola je veljala tedaj samo za cerkveno potrebo in je moral po cerkveni postavi imeti vsak župnik klerika, ki je vodil šolo in oskrboval cerkveno petje. Znanost vobče, in k tej so prištevali že najenostavnejše pojmovanje čitanja in pisanja, je bila posebna pravica odličnih stanov, predvsem duhovščine in plemstva. Iz takih župnijskih šol so se pri večjih župnijah, zlasti samostanih, razvile šole višje vrste: »gimnazije«.

Že sredi 17. stoletja pa so spoznali, da so poleg humanističnih šol potrebna še posebna praktična učilišča za izobraževanje obrtniških in trgovskih stanov. Prva država, ki je začela v svoji upravi organizirati obrtno šolstvo, je bila Francija sredi 17. stoletja pod vplivom merkantilnega sistema. Vse druge kulturne evropske države so se začele brigati za obrtno šolstvo mnogo kasneje.

Doba do leta 1809.

V Ljubljani omenjajo župnijsko šolo že leta 1262. pri Sv. Petru. Pozneje je nastala enaka šola pri Sv. Nikolaju, ki je proti koncu 14. stoletja prenehala, na prizadevanje ljubljanske mestne občine pa bila leta 1418. obnovljena in celo preosnovana v šolo višje vrste. Leto 1418. je začetno leto ljubljanske gimnazije. Gimnazijo so z letom 1596. prevzeli jezuiti, ki so prišli v Ljubljano leto prej. Leta 1611. so kupili jezuiti od cesarja Ferdinanda I. »cesarski ali dvorni špital« (na mestu, kjer stoji danes šentjakobsko župnišče), ki je bil preurejen iz prejšnjega samostana avguštinskih menihov. V letih 1611. do 1615. so zgradili novo veličastno cerkev Sv. Jakoba, pri cerkvi pa so na mestu, kjer stoji danes šentjakobska šola, otvorili »jezuitski kolegij«. V kolegiju sta bili tudi gimnazija in novo ustanovljeni licej. Jezuiti so vodili kolegij do l. 1773.

Vprašanje obrtnega šolstva se je v Ljubljani pojavilo prvič leta 1765. Gubernij za notranje avstrijske dežele v Gradcu, kamor so spadale tudi slovenske dežele, je namreč v začetku leta 1764. opozoril deželna glavarstva na Kranjskem, Koroškem in Goriškem, da se je pokazalo pri raznih javnih delih, izvršenih v teh deželah, posebno v Ogleju in pri uravnavi Save, da rokodelci, zlasti zidarji in tesarji, škodujejo državnim blagajni s svojo pomanjkljivo spretnostjo in s pretiranimi mezdinimi zahtevki. Pozval je glavarstva, da preiščejo vzroke teh nedostatkov, ki koreninijo naj-