

REGULACIJSKI NAČRT SEVERNEGA DELA LJUBLJANE

VLADO VALENCIČ

I

Regulacijski načrt iz leta 1896 je pustil del Ljubljane severno od železniške proge skoraj nedotaknjen. Predvidel je le nekaj ulic na levi strani Dunajske (Titove) ceste, kjer sta bili tik za železniškim prelazom Tschinkelnova tovarna cikorijske in Tönniesova strojna tovarna, sledile so jim posamezne hiše, ob sedanji Hranilniški ulici pa je bila skupina hiš, ki jih je zgradilo Društvo za gradnjo delavskih stanovanj. Še bolj redke so bile hiše na desni strani Dunajske ceste, kjer je velik kompleks zavzemalo pokopališče sv. Krištofa. Na tej strani je regulacijski načrt določal dovozno cesto ob železniški postaji, današnjo Vilharjevo, ter nekaj ulic okrog tedanjega pokopališča. Vprašanje preložitve pokopališča še ni bilo razčiščeno, zato so ureditev celotnega okoliša takrat odložili.¹

Toda zelo kmalu se je mestna občina morala ukvarjati z vprašanjem ureditve vsega severnega dela mesta. Leta 1897 je dala zgraditi topniško vojašnico ob Dunajski cesti. Za državnim, gorenjskim kolodvorom pa si je mesto tedaj pridobilo del zemljiškega kompleksa, kjer naj bi se zgradile delavnice državnih železnic, za katere se je župan Hribar vztrajno toda brezuspešno prizadeval.² Zato je bilo treba misliti na ureditev komunikacij v okolišu topniške vojašnice ter do bodočih železniških delavnic. Da bi rešil to vprašanje, je mestni stavbni urad izdelal regulacijski načrt za del Kapucinskega predmestja med topniško vojašnico in pomerijalno mejo proti Spodnji Šiški. Ker je tudi občina Spodnja Šiška tedaj pripravljala zazidalni načrt za svoje ozemlje, sta se obe občini, ljubljanska in šišenska, sporazumeli glede cest, ki naj bi se nadaljevale na ozemlje sosednje občine. Ljubljanska občina se je ob tej priliki tudi zavzela, da se ne bi napravile ulice na zemljišču v šišenski občini, ki je bilo predvideno za železniške delavnice. Želela je tudi, da bi ceste v Šiški, ki bodo zvezane z novo projektiranimi mestnimi cestami, bile vsaj 12 m široke, prvotno so namreč bile predvidene le v širini 6 do 8 m.³

Po regulacijskem načrtu mestnega stavbnega urada sta bili predvideni ob južni in severni strani topniške vojašnice 20 m široki cesti. Cesta ob severni strani vojašnice je bila podaljšana v isti širini proti zahodu do mestne meje. Navpično na to cesto in vzporedno z Dunajsko je bila projektirana tudi 20 m

široka cesta, ki je bila pozneje realizirana s Parmovo, cesta v Kleče (današnja Vodovodna) pa naj bi bila v stiku z Dunajsko preložena tako, da bi zadela na njo pravokotno in ne več v ostrem kotu. Zoper to so nekateri občinski svetniki ugovarjali, ker je bila v tej cesti glavna vodovodna cev, vendar ugovori niso obveljali. Sicer je regulacijski načrt, katerega je občinski svet odobril, urejal okoliš med Dunajsko cesto in mestno mejo proti Spodnji Šiški, kjer je določil več novih ulic, nekaj svojčas projektiranih pa je opustil.⁴

Zoper regulacijski načrt se je pritožila Kranjska stavbna družba, ki je bila lastnica večjega zemljiškega kompleksa ob Dunajski in Vodovodni cesti. Ugovarjala je preveliki širini Dunajske ceste, ki je bila določena na 23 m, ter zahtevala, da bi morali biti pred hišami vrtovi v širini 2 m. Tudi je bila zoper preložitve ceste v Kleče. Po regulacijskem načrtu bi bilo njeno zemljišče tako razkosano, da bi bilo večji del parcel težko zazidati, če posestniki sosednih zemljišč ne bi pristali na zamenjavo ali prodajo. Stavbni odsek, ki je obravnaval pritožbo Kranjske stavbne družbe, je predlagal občinskemu svetu, da se ji delno ugoditi. Vrtovi pred hišami na Dunajski cesti naj bi se opustili, kajti v hišah blizu vojašnice bodo razne trgovine in obrti, pri drugih ulicah ob družbenem svetu pa naj bi se obdržali. Cesta v Kleče naj bi ostala v starem poteku, le razširila naj bi se na 16 m. To bi bilo koristno tudi za mestni vodovod, da ne bo treba prelagati glavne vodovodne cevi. Razen teh sprememb naj bi sprejeti regulacijski načrt ostal v veljavi. Nekateri člani občinskega sveta so spremembam nasprotovali, toda večina je potrdila predlog dr. Tavčarja, da se sklep o odobritvi regulacijskega načrta med Dunajsko cesto in pomerijalno mejo prekličie in napravi nov osnutek načrta, pri katerem se obdrži dotedanji potek ceste v Kleče. Glavni Tavčarjev argument, ki je verjetno največ zalegel, je bil, da mora izvedba regulacijskega načrta čim manj stati. Zato se mu je zdel razširitev Dunajske ceste na 23 m preveč, ker bi zemljišče za več kot 20 m široko cesto bilo treba plačati.⁵

K odločitvi glede regulacijskega načrta severno od kolodvora so mestno občino priganjali tamkajšnji zemljiški lastniki, ki so hoteli graditi, in so prosili za določitev stavbnih črt. Da ne bi zadrževali gradnje, je občinski svet na predlog stavbnega odseka odobril regulacijsko črto za 200 m ceste, ki se je odce-

pila za nekdanjim pokopališčem na desni strani Dunajske ceste in je potekala poleg velike in globoke gramozne jame. Načina zazidave za to cesto ni določil, temveč je določitev prepustil magistratu, le stavbišča na vogalu Dunajske ceste bi se morala zazidati v stavbnem sistemu, ki je bil veljaven za Dunajsko cesto nasproti topniške vojašnice. Ob tej priliki je stavbni odsek zavrnil regulacijski načrt stavbnega urada, ker se je premalo oziral na bodoči razvoj tega mestnega dela. Novi del mesta bi bilo treba na primeren način zvezati z ostalim mestom in mu že v načrtu določiti javne prostore, prostore za javna poslopja in prikladne ceste, ki bodo razvoj pospeševale. »Treba je tedaj sistematičnega, dobro premišljenega načrta, v katerem se svet ne deli v poljubne pravokotne in druge geometrične figure, temveč v vsakem svetu se potrebuje načrt, katerega more izdelati le pravi veščak specialist na podlagi desetletne korenite prakse.«

Občinski svet je na predlog stavbnega odseka naročil županu, da se je zaradi splošnega regulacijskega načrta za del mesta med južnim kolodvorom in Dunajsko cesto obrnil na dunajskega arhitekta Ludovika Baumanna.⁶ Ker od arhitekta Baumanna ni bilo odgovora, je župan po sklepu občinskega sveta stopil v stik z arhitektom Fabianijem, ki je nalogo prevzel ter sporočil, da mu bo pri tem delu pomagal arhitekt Ivan Jager. V pismu, s katerim je magistratu sporočil svoje pogoje glede honorarja, povrnitve potnih stroškov in gotovinskih izdatkov, ga je tudi obvestil, da bo načrt izdelal v katastrskem merilu in da bo po potrebi določil tudi način zazidave in splošne smernice za regulacijo.⁷

II

Pri seji stavbnega odseka 14. marca 1899 je arhitekt Fabiani pojasnil svoj osnutek. Pojasnila vsebuje tudi poročilo k regulacijskemu načrtu severnega dela Ljubljane, ki ga je objavil.⁸ Pri svojem načrtu je Fabiani računil s preureditvijo železniškega kolodvora in proge, s tem bi odpadla ovira za zvezo med novim severnim delom mesta in starim mestom. Misлил je na preložitev proge in postaje na severozahodno periferijo ali pa na dvig železnice in kolodvora nad cestni nivo. V obeh primerih bi se severni del priključil notranjemu mestu. Zato je Fabiani glavne radialne ulice na novem ozemlju projektiral tako, da bi nadaljevale ulice, vodeče iz mestnega središča proti severu, potem ko bi bila vendarle odstranjena ovira, ki jo predstavlja železnica.

Upoštevač tedanje stanje pa je napravil le dva prehoda čez progo za zvezo z mestom to stran železnice, to sta Dunajska cesta in podaljšana Radeckega (Vidovdanska) cesta. Novo pokopališče je predvidel severovzhodno od mesta na meji mestnega ozemlja. To je bilo zahodno od sedanjega pokopališča, ki leži že onstran nekdanje mestne meje in je bil prej v območju občine Ježica. Pokopališče naj bi bilo v radialni legi do mestnega središča, toda kolikor mogoče daleč od obeh glavnih prometnih cest, Dunajske in podaljšane Radeckega ceste. Do pokopališča bi vodila avenija, kot glavne radialne ulice bi bila iz estetskih razlogov usmerjena proti gradu. Seveda bi ta avenija mogla dobiti polno veljavo šele s prestavitvijo kolodvora ali z dvigom železniške proge, ko bi jo bile mogoče podaljšati v Resljevo cesto in tako ustvariti zvezo pokopališča z mestnim središčem. Pri nekaterih projektiranih cestah se je bilo treba ozirati na večje zgradbe kot topniško vojašnico in delavske hiše. Glavne radialne ceste, vojašnica in železniška proga so narekovale smeri drugih ulic. Predvidenih je bilo več starih trgov, z osjo orientiranih na grad, ki so se organsko izoblikovali na križiščih pomembnejših komunikacij. Središče novega mestnega dela bi bil centralni trg kot križišče radialne pokopališčne ceste in diagonalnih cest, ki bi vezale Šiško za Mostami oziroma topniško vojašnico z vojaškim vežbališčem (nekdanji aerodrom) ter Dunajsko cesto s podvozom Radeckega ceste pri Zeleni jami. Z uličnim omrežjem je bilo zemljišče dokaj enakomerno razdeljeno na sorazmeroma velike bloke, da bi se mogli ob hišah urediti večji vrtovi. Večji parki so bili predvideni ob novem in na starem pokopališču, v Zeleni jami ter med progo gorenjske železnice in delavskimi hišami, tu zlasti zato, da bi bil rezerviran prostor za bodoči kolodvor. Cesto v Kleče je Fabianijev projekt ohranil v tedanjem poteku. Ker se ta cesta združi z Dunajsko v zelo ostrem kotu ter bi bila parcelacija zemljišča v tem kotu neugodna, je bil na tem prostoru predviden trg. Opuščena pa je bila zamisel velikega pravokotnega trga v podaljšku ceste na južni strani topniške vojašnice. Važno vlogo v Fabianijevem načrtu je imela podaljšana Radeckega cesta. Zato je ni obdržal v poteku odobrenega regulacijskega načrta, temveč jo je potegnil kar najbolj v isti smeri in jo v podvozu izpeljal pod železniško progo vzhodno od sedanjega podvoza na Šmartinski cesti. Od podvoza cesta ne bi potekala proti pokopališču, ampak mimo Zelenih jame proti Mostam. Radeckega cesta, ki bi

potekala od Sv. Petra (Trubarjeve) ceste, bi po Fabianijevem osnutku vezala mestno središče z vzhodnim delom novega mestnega področja.⁹

Stavbni urad (ing. Duffé) je Fabianijev osnutek regulacijskega načrta precej kritično sprejel. V svojem poročilu je takoj opozoril, da bo potrebnih več sprememb. Skozi severni del mesta potekajoča 30 m široka krožna cesta je bila projektirana čez zemljišče in zgradbe tovarne za klej. Fabiani je pojasnil, da se na tovarno ni oziral, ker po njegovem prepričanju o njej ne bo več sledu, ko bo prišlo do izvedbe projektirane ceste. Sicer pa se bo mogoče z majhno premaknitvijo trase tovarni umakniti. Stavbni urad tudi ni soglašal s traso dovozne ceste, projektirane ob železnici za kolodvorom. To cesto bi bilo treba glede na že določeno stavbno črto in v tej črti podeljena stavbna dovoljenja preložiti proti severu. Ena izmed ulic (nekako v poteku današnje Hacquetove) bi prerezala poslopje zasilne bolnišnice, ki je mestna občina brez tehtnega razloga ne bi mogla odstraniti. Fabiani je bil pripravljen v obeh primerih ugovorom ugoditi in potek ulic spremeniti, da bi se dosegla željena rešitev. Izvedba podvoza na podaljšani Radeckega cesti, ki bi pomenila pomaknitev sedanje Šmartinske ceste proti vzhodu, bi zahtevala odstranitev več pred kratkim zgrajenih hiš na desni strani ceste. Zato je imel stavbni urad zoper tako izvedbo pomisleke: bila bi združena s prevelikimi stroški. Priznaval pa je, da bi bila Fabianijeva rešitev glede na terenske razmere najbolj primerna. Fabiani jo je zagovarjal z razlogom, da bi bil zaradi manjših višinskih razlik podvoz lažje izvedljiv na mestu, kjer ga je projektiral. Ing. Duffé, načelnik mestnega stavbnega urada, se je zavzemal za podvoz na obstoječi trasi Šmartinske ceste, kakor ga je ob gradnji dolenske železnice predlagal železniški gradbeni vodja Ferdinand Klemenčič. Pokopališče se stavbnemu uradu ni zdelo projektirano na primernem prostoru, kajti pri intenzivnem razvoju mesta bi se ponovile enake razmere, kakor so bile tedaj. Bolj primerno bi bilo za pokopališče izbrati prostor proti vzhodu od Ljubljane.¹⁰

III

Fabianijev načrt za osnovo in preosnovo severnega dela Ljubljane je bil le delno obravnavan in sprejet. Na predlog stavbnega odseka je občinski svet na seji 5. aprila 1899 razpravljaj o regulacijskem načrtu za območje zahodno od Dunajske ceste, to je za del med omenjeno cesto in mestno mejo proti

Šiški ter med progo južne železnice in ulice v podaljšku ceste na severni strani topniške vojašnice. Ta načrt je bil v načelu podoben načrtu, ki je bil sprejet leta 1897. Fabianijev načrt se je od njega razlikoval po tem, da so bile prečne ulice od južne železnice do topniške vojašnice projektirane v skladu z ulicami na desni strani Dunajske ceste, katerih stavbne črte je občinski svet do tedaj že določil. Opuščen je bil projektirani trg zahodno od delavskih hiš v Hranilniški ulici, ki bi ga nadomestila 25 m široka cesta. Stavbni odsek je opustitev trga utemeljil z napravo trga nasproti topniške vojašnice ob stiku Dunajske z Vodovodno cesto. Širina ceste na severni strani vojašnice je bila zmanjšana od 20 na 16 m, ker je Fabiani na južni strani projektiral 30 m široko krožno cesto. Na novo je bila projektirana ulica v podaljšku Hranilniške ulice, ki je bila potrebna zaradi prevelike širine stavbnih blokov. Zemljišče proti proggi državne železnice, namenjeno za železniške delavnice, bi ostalo nezazidano, Dunajska cesta je bila projektirana v širini 23 m. Za cel okoliš naj bi glede zazidave veljal odprt sistem, kar pa ne bi izključevalo, da bi zgradili strnjeno več ali manj poslopij, če bi bili za to tehtni razlogi in bi se dosegle harmonične skupine. Pred hišami nasproti topniške vojašnice so bili predpisani vrtovi, ker so bili vrtovi tudi pred vojašnico.¹¹ Na seji 18. maja 1899 je občinski svet sprejel Fabianijev regulacijski načrt za nadaljnji del zahodno od Dunajske ceste in sicer med podaljškom ceste ob severni strani topniške vojašnice in severno mestno mejo.¹²

Zoper sprejeti regulacijski načrt je ugovarjal tovarnar Tönnies, ki je imel v tem okolišju poleg tovarne obsežnejša zemljišča, ter posestnik, prizadet zaradi projektiranega trga nasproti topniške vojašnice. Stavbni odsek je občinskemu svetu predlagal zavrnitev drugega ugovora, ker trga iz prometnih in arhitektonskih razlogov ni mogoče opustiti. Ugodilo pa naj bi se Tönniesovi pritožbi in opustile ulice, ki so bile projektirane čez njegovo zemljišče in sicer ena vzporedno z Dunajsko cesto (približno v trasi Pleteršnikove ulice) in dve prečni ulici (Livarska in Smoletova ulica). Občinski svetnik Pavlin je ugoditvi pritožbe nasprotoval, da se ne bi kršilo načelo, na katerem je regulacijski načrt zasnovan. Pred očmi je treba imeti celoto, ne pa posameznih delov. Tönniesu naj bi se ugodilo le glede ulice ob južni strani njegovega zemljišča, sicer pa naj ostane pri že sprejetem načrtu. Poročevalec odseka dr. Stare je zagovarjal odsekov predlog.

Gradnja cest je draga, zato naj se opusti-
jo ceste, ki niso potrebne. Regulacija naj bo
taka, da bo zemljiškim posestnikom mogoče
razpolagati z lastnimi zemljišči in da se raz-
kosavanje kolikor mogoče prepreči. Tönnies
potrebuje prostor za svoje podjetje, projekti-
rana cesta bi ga ovirala pri morebitni razši-
ritvi tovarne. Občinski svet je sprejel predlog
odseka, ugodil je Tönniesu in zavrnil drugo
pritožbo zoper projektirani trg ob Dunajski
cesti.¹³ Sprejeti regulacijski načrt je deželna
vlada odobrila izvzemši čez Tönniesovo zem-
ljišče projektirane ulice.¹⁴

Regulacijski načrt je bil kmalu po odobrit-
vi spremenjen, cesta v Kleče je bila v širini
17 m podaljšana do Dunajske ceste in odpa-
del je projektirani trg. Nekaj let pozneje je
bila cesta zaradi lege glavne vodovodne cevi
razširjena na 20 m.¹⁵ Od Fabianijevega načr-
ta, kolikor je bil sprejet, po vseh omenjenih
spremembah ni veliko ostalo, še manj od tega
je bilo dejansko izvedeno.

IV

Regulacijski načrt severnega dela Ljublja-
ne vzhodno od Dunajske ceste občinskemu
svetu ni bil predložen v razpravo. Tudi nič
ne kaže, da bi se bil mestni stavbni urad z
njim kaj ukvarjal. Postavlja se vprašanje,
zakaj ga je magistrat pustil v predalu, dasi se
mu je prej zanj tako mudilo. Verjetno je bilo
več razlogov. Regulacijski načrt severnega
dela Ljubljane je bil za območje med Dunaj-
sko cesto in mestno mejo proti občini Moste
skoraj gotovo preuranjen. Tisti, ki so se zanj
zavzemali, so možnosti gradbenega razvoja
precenjevali. V tem mestnem delu se — če
izvzamemo topniško vojašnico ter nekaj
zgradb ob Dunajski cesti in ob začetku Lin-
hartove ceste — sploh ni gradilo vse do pre-
teka nekaj let po koncu prve svetovne vojne.
Brez dvoma tudi ni bilo takrat potrebe, da
bi tam gradili. Zato bi vsak regulacijski nač-
rt, četudi bi bil sprejet, ostal le na papirju.

Drugi razlog, da Fabianijev regulacijski
načrt ni bil uveljavljen, je treba iskati v pre-
veliki oddaljenosti od dejanskega stanja in
premajhnem upoštevanju tedanjih možnosti.
Načelnik stavbnega urada ing. Duffé je imel
v tem pogledu več pomislekov, ki so bili že
omenjeni. Najbrž so isti in podobni pomisleki
prevladovali tudi pri drugih, ki so o regula-
cijskem načrtu odločali.

K Fabianijevemu načrtu se tudi pozneje
niso povrnili, ko je že bilo urejeno sedanje
pokopališče in je razvoj mesta že toliko na-
predoval, da je bilo treba pričakovati njego-

vo razširitev severno od kolodvora in od že-
lezniške proge. Ko je ing. Skabernè razprav-
ljal o regulacijskem načrtu za severni del
mesta, je sicer priznal Fabianijevemu načrtu
veliko dobrih misli, toda ugotovil je, da »ne
sloni popolnoma na načelih modernega mest-
nega graditeljstva.«¹⁶ Vprašanje, kje naj leži
novo pokopališče, se mu je zdelo ugodno re-
šeno, manj ugodna je bila zveza pokopališča
z mestom. Fabiani je namreč glavno cesto
proti pokopališču projektiral nekako od sre-
dine Dovožne (Vilharjeve) ceste. Manjkala pa
je neposredno zveza pokopališča z mestnim
središčem tako čez prehod na Dunajski cesti
in posebno preko prehoda na Šmartinski ce-
sti, kamor se je usmeril glavni del prometa,
odkar je pokopališče na sedanjem mestu. Ne-
potrebna se je zdelo Skabernetu tudi projek-
tirana krožna 30 m široka cesta od Dunajske
ceste mimo novega pokopališča proti Mostam.
Ni mu bilo jasno, kakšen pomen naj bi imela
tako široka cesta na periferiji, kjer ni bilo
nobenega prometa. Stroški bi bili veliki, na
cesti pa bi se lahko pasle krave.¹⁷ Danes bi
pomen take krožne ceste, ki bi vodila od cen-
tralnega stadiona na Titovi cesti v Moste,
prav gotovo drugače ocenili.

Fabiani je vrtove pred hišami dopuščal le
v zelo majhni meri, ker le zmerno prispevajo
k estetski podobi ulic, ker imajo potem no-
tranji vrtovi in dvorišča manjši obseg in ker
ne varujejo pred cestnim prahom. Skaberne
je imel glede tega drugo mnenje. Tudi ni so-
glašal s Fabianijem, ki je svetoval, naj se v
novem mestu pri zazidavi ne uveljavijo pred-
pisi glede minimalnih višin hiš. Opozoril je
na način zazidave okrog Slovenskega trga
(pred sodno palačo) in Tabora. Razen nekaj
izjem je Fabiani projektiral ravne ulice. To
se je zdelo Skabernetu umestno le pri ulicah,
ki so bile usmerjene proti gradu ali kakemu
drugemu hribu, ki bi dajal cestni sliki lep
zaključek. Važno je bilo tudi vprašanje glo-
bine stavbnih blokov. Skabernè je imel glo-
bino 80 m za primerno, Fabiani pa je projek-
tiral stavbne bloke v globini 110 do 190 m,
kar za intenzivnejše izkoriščanje zemljišč pri
tedanjem načinu zazidave gotovo ni bilo
ugodno.¹⁸

Verjetno je na Fabianijev načrt s spremem-
bami, ki jih je sklenil občinski svet, in le za
območje zahodno od Dunajske ceste, mislil
ing. Lenarčič, ko je pisal o bežigranskem re-
gulacijskem načrtu iz leta 1901. Po ravnih
cestah, ki bi razrezala ozemlje v pravokotne
bloke, ga je označil za ameriškega. Načrt
se ni oziral na katastrsko stanje in posestne
razmere, bil je brezčuten do zemlje ter brez

razumevanja za ljudske, dejanske potrebe. Važne in nevažne ceste je predvideval preko gramoznic in bi z njihovo izvedbo naprtil mestu velike stroške. Zaradi neupoštevanja katastrskega stanja bi bile parcelacije zemljišč za stavbišča mogoče le s komasacijami, te pa so bile glede na posestne razmere največkrat neizvedljive. Načrt je bil za realizacijo zgrešen in je bil neporaben, zato so ga morali zamenjati z novim. V dobro pa je štel načrtu predvideno javno zelenje in dvoje važnih komunikacij, ki pa pozneje nista bili izvedeni tako, kot sta bili projektirani, to sta bili sedanji Parmova in Einspielerjeva ulica.¹⁹ Lenarčičeve pripombe so na splošno upravičene, vendar njegova sodba, da je regulacijski načrt oviral razvoj in zazidavo tega okoliša, ni utemeljena. Za Bežigradom do začetka dvajsetih let niso gradili, ker pač ni bilo za to ne potrebe ne zanimanja. Nekaj večjih zemljišč za Bežigradom ob Dunajski in Vodo-

vodni cesti je bilo sicer parceliranih za stavbišča, vendar kupci, ki bi na njih zidali, so bili redki. Na obširnem območju vzhodno od Dunajske ceste do pomerjalne meje proti moščanski občini pa ni bilo postavljenega nič pomembnega z izjemo pokopališča s cerkvijo in upravno zgradbo, Kolinske tovarne ob Šmartinski cesti ter Ravniharjevih tesarskih delavnic ob Linhartovi cesti. Pokopališče je bilo urejeno na sedanjem mestu leta 1904, toda to je bilo na ozemlju ježenske občine. Mestna občina je kupila takrat svet za trg pred pokopališčem ter dovozno cesto. Toda Ljubljančani so se morali za več kot desetletje zadovoljiti za dostop do pokopališča s preprosto potjo, preden je bila urejena cesta.²⁰

v

Čeprav so bile nove gradnje zelo redke, se je mestni stavbni urad vendarle zavedal, da je treba pričakovati tudi razvoj severnega

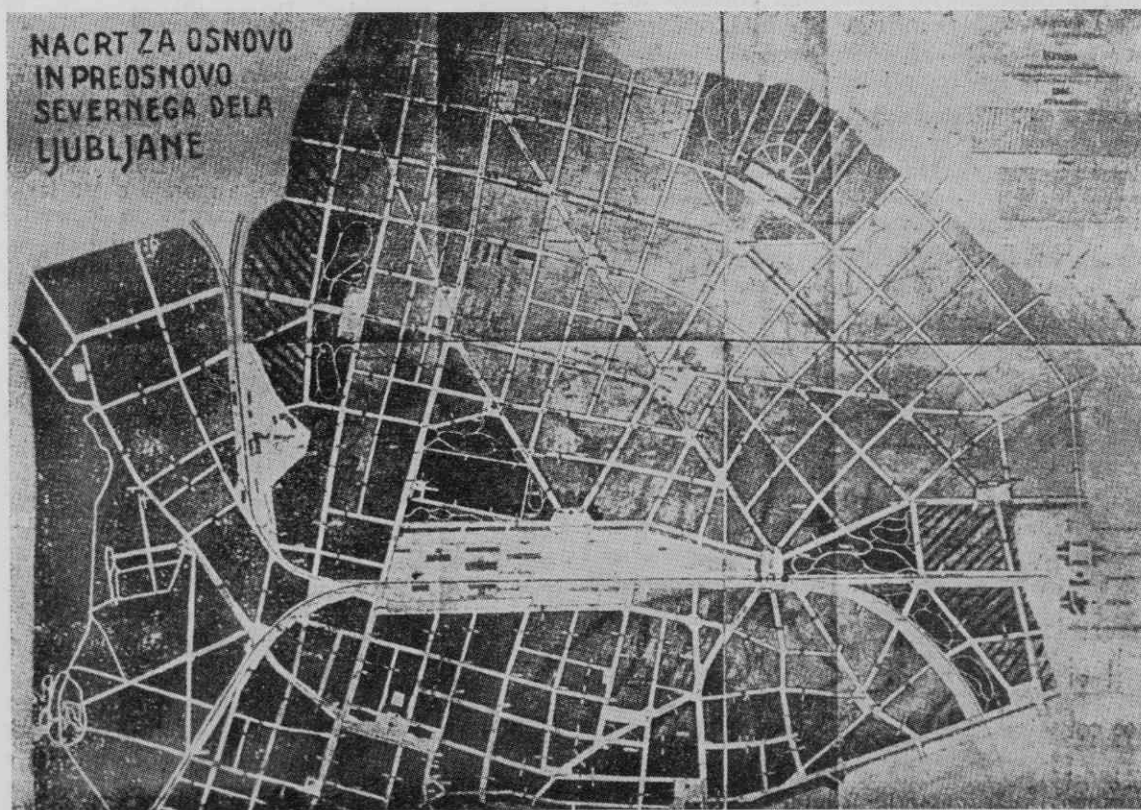


Regulacijski osnutek arhitekta Maksa Fabianija (Vijesti... Društva inženirjev v Ljubljani... Zagreb 1913, str. 91)

dela mesta vzhodno od Dunajske ceste. Verjetno je to zavest pospešil podvoz na Šmartinski cesti, s katerim je bila leta 1910 na novo urejena zveza med starim mestom in novim mestnim delom, ki naj bi se razvil onstran železniške proge. Za ta razvoj je bilo treba pripraviti regulacijski načrt, ki naj bi urejal njegovo rast in oblikovanje. Leta 1911 je mestni stavbni urad izdelal »osnutek načrta za severni del mesta nad progo južne železnice«, načrt je podpisal Ciril M. Koch. Ta načrt je predvideval krožno cesto, ki bi potekala v polkrogu od Dunajske ceste približno ob mestni meji mimo trga pred pokopališčem na križišču Linhartove in Savske ceste do železniške proge onstran Zelene jame v Mostah. Od Dovožne (Vilharjeve) ceste pred njenim stikom s Šmartinsko bi vodila na pokopališče ravna cesta, ob obeh straneh zasajena z drevjem. Krožni cesti in cesti k pokopališču je brez dvoma botroval Fabianijev načrt. Glede uličnega omrežja se osnutek naslanja delno na Fabianija. Stavbni bloki so veliki, imajo največkrat obliko nepravilnih četverkotnikov. Zaradi ostrih kotov bi bili mnogi izmed njih težko zazidljivi. Na križiščih več cest so bili predvideni manjši trgi.²¹ Ta načrt ni najbrž nikogar zadovoljil, kajti

že naslednje leto so bile v posebni anketi določene smernice za izdelavo novega in je občinski svet sklenil, naj se v ta namen razpiše javen natečaj.²²

Konec leta 1912 je bil razpisan natečaj za izdelavo osnovnega načrta za severni del Ljubljane. Mestni gradbeni urad je projektantom v informacijo določil nekatere smernice, ki naj bi jih upoštevali. Vse odobrene regulacijske črte južno od železniškega kolodvora in drugih železniških naprav, stavbne črte zahodno od Dunajske ceste in regulacijske črte v občini Spodnja Šiška morajo ostati in dajejo izhodišče za osnutek novega mestnega dela. Regulacija se mora ozirati zlasti na dejstvo, da vodita čez progo južne železnice le dve zvezi in sicer križišče na Dunajski ter podvoz na Šmartinski cesti. V doglednem času bo težko doseči med omenjenima točkama še kak tretji prehod ali podvoz. Vendar naj se pri novi regulaciji misli na možnost, da se bo nekoč posrečilo kolodvor premestiti na mestno periferijo, nato bi se dale južno od železnice projektirane ceste podaljšati proti severu. Ozirati se je treba tudi na obstoječe ceste in poljska pota ter na novo pokopališče, ki pa leži zunaj pomenjalne meje. Dunajska, Šmartinska in Linhartova cesta so glavne



Tloris Ljubljane leta 1910 po načrtu C. M. Kocha

prometne žile, ki jih je treba upoštevati, zlasti zato, ker so vsa zemljišča severno od južne železnice zasebna last in bi mogla mestna občina le v primeru parcelacij brezplačno pridobiti za cestne namene sveta do največ 20 m širine. Vsa poslopja v novem mestnem delu so pritlična ali enonadstropna, največji zazidani kompleks je topniška vojašnica, ki jo bo treba verjetno razširiti in sicer proti vzhodu in proti jugu. V regulacijskih načrtih naj se določi način zazidave ter naj se ozira zlasti na ugodno zazidanje, namestitev trgov in parkov ter situiranje javnih poslopij. Glavna smer vetra je od zahoda, kar naj bo odločilno za lokacijo tovarn. Ozemlje je ravno. Na gramozu, pesku in delno konglomeratu leži 30 do 50 cm debela plast prsti. Talna voda stoji 10 do 20 m pod obstoječim nivojem. Kanalizacijo je zaradi ugodne lege mogoče brez ovir napeljati v Ljubljano.²³

Na razpis je bilo vloženi 15 osnutkov, od katerih je ocenjevalna komisija osem izločila iz ožje konkurence. Prvo nagrado (1000 kron) je prejel ing. Heide iz Nauena pri Berlinu, drugo nagrado (600 kron) je prejel arhitekt Friderik Schmidinger iz Münchna, tretja nagrada (400 kron) pa je bila podeljena za načrt arhitektov W. Schweglerja in Ch. Beguelina iz Düsseldorfa. Načrt ing. Gustava Meningerja pl. Lerchenthala je bil odkupljen za 200 kron.²⁴ Arhitekt Schmidinger, ki je prejel drugo nagrado, je bil rojen v Ljubljani kot sin notarja dr. Karla Schmidingerja. Študiral je umetnostno zgodovino in arhitekturo v Münchnu in na Dunaju. Dalj časa je delal pri arhitektu prof. Berlepschu v Münchnu, ki si je prizadeval, da bi v Nemčiji udomačil sistem angleških vrtnih mest. Ta sistem je Schmidinger skušal, kolikor so pač dopuščali oziri na ostalo mesto, uveljaviti v načrtu za regulacijo severnega dela Ljubljane.²⁵ Nagrajeni in še nekateri drugi osnutki regulacijskih načrtov so bili razstavljeni v Jakopičevem paviljonu.²⁶

Trije nagrajeni in en odkupljen osnutek ter njihovi avtorji so znani po Skabernetovi objavi. Skabernè je objavil tudi osnutek pod geslom »Zukunftsbild«, trije osnutki so se ohranili v zbirki načrtov mestnega stavbnega urada, toda njihovi avtorji niso znani.²⁷ Drugih osnutkov ne poznamo, pač pa vemo za imena nekaterih projektantov. Arhitektka Karel Krist in Franta Šramek z Dunaja sta predložila pod geslom »Slovinská Lublaň« osnutek, ki mu je razsodišče izreklo pohvalo. Na njuno zahtevo jima je bil elaborat vrnjen. Magistrat je na željo avtorjev vrnil tudi osnutke z gesli »Podoba mesta« arh. Ferdinan-

da Mayra iz Innsbrucka, »Zlatorog« ing. Kurta Fritscheja iz Katovic v Šleziji ter »Suum cuique« Kurta Karnela iz Gradca.²⁸

VI

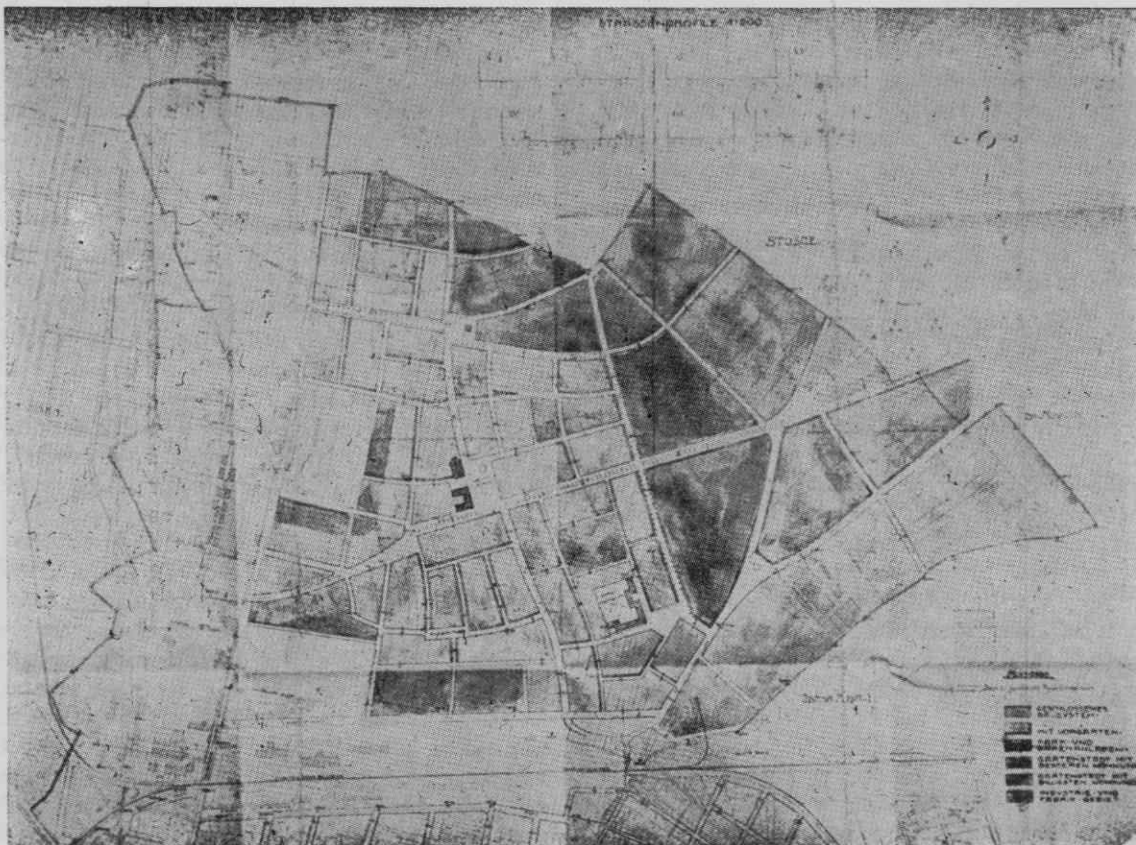
Skabernè, ki je poročal o nagrajenih in dveh drugih načrtih, je na prvo mesto postavil Schmidingerjev osnutek, dasi mu je ocenjevalna komisija priznala drugo mesto. Prednost mu je dajal zato, ker je Schmidinger »umel velikopotezne ideje modernega mestnega graditeljstva spraviti v sklad z lokalnimi razmerami.«²⁸ Pri projektiranju je Schmidinger dokaj ostro ločil stanovanjske ulice od poslovnih in prometnih. Stanovanjskim ulicam je določil majhno širino, 5 metrov za cestišče in 1.5 do 2 metra na vsaki strani za hodnik, ker te ulice ne bi imele tranzitnega prometa, temveč bi služile le kot dohod k posameznim hišam. Da bi imele tudi višje hiše dovolj luči in zraka, je predvidel pred hišami vrtove. Take ulice bi bile lepše in bolj zdrave kot široke ceste ter cenejše glede ureditve in vzdrževanja. Kot eno glavnih prometnih cest je Schmidinger projektiral cesto od podvoza na Šmartinski cesti diagonalno v severozahodni smeri do trga, ki bi nastal severovzhodno od topniške vojašnice. Druga glavna cesta je računala s prometom iz zahodnega dela Ljubljane proti pokopališču. Bila bi podaljšek Linhartove ceste in bi vodila čez novi trg pred pokopališčem proti Šmartnemu. V križišču teh dveh cest je bil projektiran glavni trg, kjer bi se mogel sčasoma razviti trgovski promet. Nadaljnje prometne žile bi bile obstoječa pokopališka cesta od podvoza na Šmartinski cesti proti severu, ki bi utegnila postati potrebna za direktno zvezo s Stožicami, in zveza Zgornje Šiške po krožnici cesti v severovzhodni smeri proti Tomačevemu. Vsem tem cestam je bila določena širina 10 do 14 m za cestišče ter primerni hodniki. Ker bi nekatere ulice, projektirane v bližini glavnega trga, mogle imeti živahnejši promet, je bilo zanje predvideno trotirno cestišče sedmih metrov. Vse ceste in ulice naj bi imele vrtove pred hišami, vsaj na eni strani; v primeru potrebe bi vrtove odstranili in ulice brez posebnih stroškov razširili. V estetičnem pogledu se je Schmidinger držal načela, da mora oko vedno kaj videti, zato naj imajo ceste in trgi vedno kak zaključek, da ne uhaja pogled v praznoto. Ceste naj bodo rahlo ukrivljene in stavbna črta tu pa tam premaknjena. Kadar pelje cesta čez kak trg, naj se ne nadaljuje v ravni smeri, temveč naj trg zapusti morda v diagonalni točki. Vodnjaki, spome-

niki itd. naj ne bodo v sredini trga, marveč naj se postavijo ob strani pred kakšno steno, kjer lepše učinkujejo. Monumentalne zgradbe, cerkve itd. naj ne stojijo prosto same zase. Ker daje ravno razmerje arhitekture med posameznimi stavbami glavni stavbi šestokrat pravi poudarek, se uniči arhitektonski učinek, če se postavi popolnoma osamljena. Stavbni bloki so po Schmidingerjevem projektu bili 80 m globoki in 180 do 200 m dolgi, kar naj bi bilo za racionalno izkoriščanje zemljišč najugodnejše tako glede na prometne razmere kakor glede na stroške, ki odpadejo za gradnjo cest na posamezna stavbišča. Na glavnem trgu si je zamislil cerkev, ki bi se je na obeh straneh držale druge stavbe, potem morda kako javno poslopje. Za šole bi bil primeren prostor severno od podvoza. Ob kolodvoru severno od Dovozne ceste naj bi bil park, ker neposredna bližina železnice ni ugodna za stanovanja. Industriji je bil odkazan glede na prevladujočo smer vetrov jugovzhodni del novega mesta ob Zeleni jami, kjer so že tako bile tovarne. Vse ozemlje ob vzhodni in severni pomerijalni meji naj bi bilo zazidano v odprtem sistemu in sicer kot vrtno mesto. Schmidinger ni računal s premestitvijo kolodvora, ki se mu je zdela iz praktičnih razlogov neizvedljiva in za mesto neugodna. Zato tudi ni pripisoval pomena zvezi s cestami južno od kolodvora. Skabernè, ki je sicer glede širine cest in razporeditve cestnega omrežja Schmidingerjev načrt odobral, z njim v vprašanju kolodvora ni soglašal. Bil je prepričan, da bo Ljubljana prej ali slej dobila centralni kolodvor, ki bi se dal ugodno namestiti med Marije Terezije (Gospodarsko) cesto ob progi južne železnice in obstoječim gorenjskim kolodvorom v radialni legi k sredini mesta. Seveda bi bilo treba progo južne železnice preložiti na severno periferijo mesta.²⁹

Osnutek ing. Heideja kaže glede poteka glavnih prometnih cest, razmestitve trgov in delitve ulic v prometne in stanovanjske kakor glede splošnih načel zanimivo sorodnost z osnutkom arh. Schmidingerja. Pri projektiranju cestnega omrežja se je Heide med vsemi projektanti najbolj naslanjal na obstoječa pota in meje. Na ta način se je bilo najlažje ogniti regulacijam mej in parcelacijam zemljišč. Razlikoval je dve vrsti prometnih cest. Glavne ceste služijo hitremu prehodnemu, ceste druge vrste pa notranjemu mestnemu prometu. Šele od teh se izteka promet v stanovanjske ulice. Smer glavnih prometnih cest določajo pota, ki vodijo v sosedne kraje. Te ceste bi bile izpeljane kolikor mogoče togo (straff), besede »ravno« se je Heide izogibal,

in zadosti široke tudi za trgovski promet. Stanovanjske ulice bi imele cestišče široko 5 m, s hodniki in drevjem, zasajenim na obeh straneh, bi bila največja potrebna širina 10 m. Med hodniki in hišami bi bili 5 m široki vrtovi. Ulice naj bi bile dolge 200 do 300 m, to bi bila dolžina normalnih stavbnih blokov. Za ceste in ulice je Heide priporočal severovzhodno-jugozahodno ter severozahodno-jugovzhodno smer, ker dobijo stanovanja v taki legi povprečno največ sonca. Njegov osnutek je zahteval primerno velike hišne vrtove, zato tudi dosti globoke stavbne bloke, 40 do 75 m, odklanjal pa je vsake dvoriščne stavbe. Poleg vrtov pred hišami naj bi bili še trgi z nasadi, športni prostori, igrišča, parki in drevoredi. V oddaljenosti največ 7 do 8 minut od vsake stanovanjske ulice naj bi se doseglo otroško igrišče ali park. Novi mestni del na jugovzhodu, izvzemši zemljišča ob Zeleni jami, ki so bila določena za tovarne in večje obrti, naj bi se zazidal kot mesto z vrtovi v polodprtem sistemu. Višina hiš naj bi znašala v stanovanjskih ulicah največ 11 m, v glavnih ulicah pa 15 m. Bloki naj ne bi bili strnjeno zazidani, temveč bi bile hiše postavljene v prekinjenih vrstah in skupinah. Za ostalo ozemlje je priporočal odprti sistem, to je popolnoma izolirano zidavo s kvečjemu 1/8 izkoriščanja zemljišč. Glavne prometne ceste so pri Heideju iste kot pri Schmidingerju. Nekaterim izmed njih je določil širino 48 m, drugim 30 metrov. Prometne ceste druge vrste naj bi bile široke 20 m; tiste, ki bi bile zasajene z drevoredi, bi morale biti primerno širše. Glede širine cest je bil Heide torej velikopotezen in daljnoviden, toda Skabernè, ki je sicer označil njegov osnutek kot prvovrsten, je menil, da je zaradi radodarnosti pri odmerjanju cestnih širin (primerne bi bile za Berlin, ne pa za Ljubljano) v tem pogledu neizvedljiv. Ob severni pomerijalni meji je Heide projektiral park v obliki širokega pasu. Njegovi razlogi za to lokacijo so bili: v obližju ni bilo gozda, zemljišča so bila tu najcenejša in v mirni legi, upravna meja bi bila prijetno poudarjena.³⁰

Arhitekta W. Schwegler in Ch. Beguelin iz Düsseldorfa, ki sta za svoj osnutek dobila tretjo nagrado, sta po Skabernetovi sodbi glavne prometne žile pogodila. Izpeljala sta jih skoraj natančno tako kot Schmidinger in Heide. Tudi trgi so bili mišljeni na istih mestih. Prometne žile sta ločila od stanovanjskih ulic, te so po načrtu v nelomljeni črti potegnjene največ v dolžini dveh stavbnih blokov, katerih povprečni obseg je bil 80 na 160 m. Ker bi držale prometne ceste na splošno v



Regulacijski osnutek arh. F. Schmidingerja (Vijesti... Društva inženirjev v Ljubljani... Zagreb 1913, str. 112)

ravni smeri, bi pritegnile ves promet nase, večkrat premaknjene stranske ulice pa bi se povsem naravno uveljavile kot mirne stanovanjske. Najvažnejše prometne ceste bi bile 20 m široke; cesta, izpeljana verjetno po Fabianijevem vplivu, od Dunajske ceste mimo pokopališča kot avenija, obojestransko zasajena z drevjem, bi imela širino 30 m. Manj pomembne prometne žile bi bile široke 16 do 18 m, stanovanjske ulice 12 do 14 m, toda brez vrtov pred hišami. Parki so bili projektirani pred pokopališčem ob Linhartovi cesti ter ob 30-metrski aveniji. Projektiranim trgov naj bi državna poslopja, banke in cerkve dale arhitektonsko monumentalnost in umerjenost. Osnutek se je oziral na obstoječa pota ter je računal z možnostjo premestitve južnega kolodvora. Po Skabernetovi sodbi je osnutek predvidel preveč ulic, izvedba načrta bi bila dražja kot Heidejeva.³¹

Osnutek Gustava Menningerja pl. Lerchen-thala je imel od vseh predloženih načrtov največ cest. Ni se pa pri projektiranju uličnega omrežja dovolj oziral na obstoječe ceste. Skaberné mu je najbolj zameril, da ni predvidel nikake cestne zveze od podvoza na

Šmartinski cesti v severozahodni smeri proti Ježici. Ceste in ulice bi bile od 8 do 20 m široke. Razlike med prometnimi in stanovanjskimi ulicami v Menningerjevem osnutku ni. Linhartova cesta bi kot najvažnejša imela enostranski drevored. V drugih 20 m širokih ulicah so bili projektirani 3 do 4 m široki obcestni nasadi, ki naj bi omejevali prah. Osnutek je imel 8 trgov, zadnji na skrajni severni točki je bil določen za šport, telovadbo, svečane prireditve in razstave. Tam je bilo mišljeno tudi primerno poslopje, ki bi bilo po svoji legi ob državni cesti lahko dostopno. Da bi prišla cerkev sv. Krištofa bolj do veljave, bi stala sredi posebnega trga. Pri zazidavi bi bili upoštevani strnjeni sistem, odprti sistem in vile. V Linhartovi ulici si je projektant zamislil trgovine, hotele, restavracije, kavarne, banke, zavarovalnice, kino itd. V novem mestnem delu je predvidel številna javna poslopja, cerkve, dve hiši za urade, dve kopaljšči, štiri šolske zgradbe, tržnico, mestno vrtarijo z drevesnicami in učnim poslopjem, razstavno zgradbo, namenjeno tudi za telovadbo in šport ter razen tega na dveh trgih še po eno poslopje za kak javen namen. Ska-

bernetu, ki se je čudil, da je bil Menningerjev osnutek odkupljen, bi bolj ugajalo, če bi bil brez vseh pojasnil.³²

Zanimiv je bil načrt z geslom »Zukunftsbild«, ki mu je ocenjevalna komisija prisodila šesto mesto. Edino avtor tega načrta je združil ureditev novega mestnega dela s premetitvijo obstoječega kolodvora, v katerem je videl največjo oviro za razvoj mesta. Nov centralni osebni kolodvor je postavil v svojem načrtu vzporedno z Dunajsko cesto nasproti nekdanjega pokopališča sv. Krištofa, tovorni pa med Bežigradom in Šiško. Na prostoru starega pokopališča bi bil urejen velik trg z nasadi, kot je Zrinjskega trg v Zagrebu. Nova železniška proga bi potekala od križišča na Marije Terezije (Gospodsvetski) cesti v skoraj ravni črti do centralnega kolodvora. Za Bežigradom bi zavila čez Dunajsko cesto na polje poleg smodnišnic, ki bi jih bilo treba preložiti, ter bi peljala za pokopališčem pri sv. Križu proti Mostam, kjer bi se nekako pri kemični tovarni združila z obstoječo progo. Dolenjska železnica bi se z južno spojila pri pokopališču ali pa se bi pri dolenjskem kolodvoru odcepila od sedanje trase ter bi peljala mimo Kolezije do tobačne tovarne, kjer bi zavila v progo južne železnice. Po Skabernetovi sodbi je bil tak načrt izvedljiv. V bistvu je šlo le za preložitev 6 km dolge proge, kajti spričo nameravane preureditve kolodvora obstoječi objekti tako niso več prišli v poštev. Zemljišče, na katerem so železniške naprave, in ki obsega nad 16 ha, bi se dalo brez težav prodati za stavbišča. Bleiweisovo cesto je načrt »Zukunftsbild« od križišča na Marije Terezije cesti potegnil v ravni smeri pred novi centralni kolodvor, od tu naprej pa ob novi trasi južne železnice proti severu do krožne avenije, ki bi bila izpeljana okrog novega mestnega dela do Šmartinske ceste. Glavni trg bi bil nameščen za topničarsko vojašnico, druge manjše trge je imel osnutek na križiščih važnejših cest. Na vseh trgih so bili projektirani nasadi, skoraj vse ulice bi imele vrtove pred hišami in drevorede, vrtovi naj bi bili tudi znotraj stavbnih blokov. Osnutek ni razločeval prometnih in stanovanjskih ulic, vsem je določil povprečno po 20 do 25 m širine. Cesta na južno železnico (Trg OF) naj bi bila spremenjena v park, od novega dela mesta na severu bi ga ločila vrsta enonadstropnih hiš. Za tem pasom bi začela strnjena zazidava, ki bi segala do krožne ceste. Tu bi bila zazidava deloma strnjena, deloma odprta, naprej od krožne ceste pa samo odprta. Hiše na velikih trgih bi bile trinadstropne, v sosednih ulicah le dvonadstropne.³³

Svoje poročilo o osnutkih je Skabernè zaključil s priporočilom, naj se regulacijski načrt izdela po osnutku arh. Schmidingerja, poskusi pa naj se obenem doseči preložitev južne železnice ter zgradbo novega centralnega kolodvora, kakor si to predstavlja avtor osnutka »Zukunftsbild«.³⁴

VII

Ker nobeden izmed projektov ni bil sposoben za izdelavo brez potrebnih sprememb in prilagoditev lokalnim razmeram, je bila naloga mestnega stavbnega urada, da na podlagi prejetih osnutkov izdela uradni regulacijski načrt za severni del Ljubljane in ga spravi v sklad z že odobrenim načrtom okoliša med Dunajsko cesto in šišensko mejo.³⁶ Ta načrt sta do srede leta 1914 izdelala inženirja stavbnega urada Duffé in Štembov.³⁷ V svojem poročilu sta dala nekaj pojasnil o smernicah, ki so ju pri izdelavi načrta vodile.

Regulacijski načrt sta zasnovala po sklepu občinskega sveta na podlagi Heydejevega in Schmidingerjevega konkurenčnega osnutka. Smeri prometnih žil sta izvedla, kolikor so bile v obeh načrtih različne, po Heydejevem osnutku, to pa zlasti zaradi ugodnejše izpeljave cest, ki imajo severovzhodno-jugozahodno smer, in pa glede na ugodnejšo zvezo severne prometne žile s podvozom južne železnice na Šmartinski cesti. Širina cest je povzeta po Schmidingerju in ravno tako obseg stavbnih blokov, ki merijo normalno 80 × 150 m (Heyde je imel večje bloke in širše ceste). Javni trgi in nasadi so povzeti deloma iz enega, deloma iz drugega načrta. Glavni trg je iz Schmidingerjevega osnutka, tako tudi način zazidave. V detajlni izdelavi se regulacijski načrt naslanja bolj na Heydejev osnutek. Vsi stavbni bloki s posameznimi stavbami ali skupinami stavb naj bi imeli na vseh štirih straneh vrtove pred hišami. V hišah na severni strani bo tako mogoče ugodneje razmestiti stanovanjske prostore. Pri strnjenem sistemu bi se na severni strani vrtovi pred hišami kar največ opustili, zato pa bi se razširili na južni strani. Na blokkih okrog glavnega trga bi bile dvo- oziroma trinadstropne zgradbe. Na prostoru opuščene pokopališča sv. Krištofa so bili predvideni štirje stavbni bloki, kar pa bi glede na predpise o opustitvi pokopališč moglo biti izvedeno šele v daljnji bodočnosti. Zato bi se ta prostor kot tudi prostor protestantskega pokopališča trenutno uredila kot park.³⁸

S cestnim omrežjem je bilo vse območje po regulacijskem načrtu stavbnega urada razde-

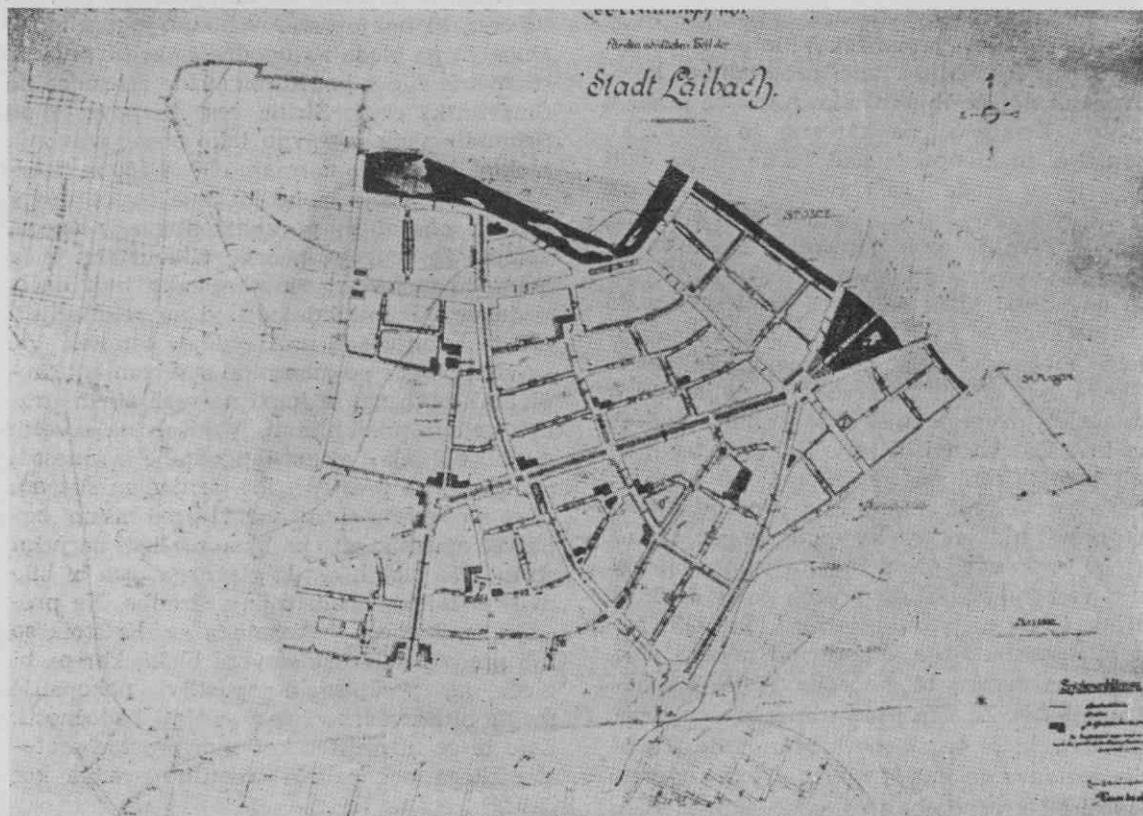
ljeno na stavbne bloke v obliki precej pravilnih četverkotnikov, mnogo jih je bilo majhnega obsega. Prostor za tovarne je bil določen med Šmartinsko cesto in pomerijalno mejo proti Mostam. Trgov in parkov je bilo le malo predvidenih in v majhni površini. Od obstoječih potov je bila ohranjena Linhartova cesta v dotedanjem poteku; razširjena je bila, izvzemši ob odcepu od Dunajske ceste, na 30 metrov; bila bi glavna prometna žila, ki bi vodila proti Mostam.

Pri tem regulacijskem načrtu dobimo vtis, da sta se projektanta zelo omejila pri uporabi zemljišč v javne namene. Za trge in parke so bile predvidene majhne površine, omenja se le eno otroško igrišče, ne pa kakšni športni ali telovadni prostori. Z javnimi poslopji v novem mestnem delu niso veliko računali. Regulacijski načrt je bil napravljen tako, da bi ga mestna občina izvajala s čim manjšimi stroški.

Občinski svet je načrt stavbnega urada sprejel 20. oktobra 1914.³⁹ Med prvo svetovno vojno je bila iz vojaških razlogov čez severni del mesta zgrajena zvezna proga med gorenjsko in dolensko železnico, obstoječe stanje se je s tem bistveno spremenilo. Zato je bilo

treba spremeniti tudi regulacijski načrt.⁴⁰ S koncem prve svetovne vojne, ki je prinesel nove razmere za razvoj mesta, je bil stari regulacijski načrt opuščen. Narodna vlada Slovenije je že začetek leta 1919 dala pobudo, naj se regulacija severnega dela Ljubljane rešuje obenem z železniškim vprašanjem in vprašanjem preložitve glavnega kolodvora.⁴¹ Do take rešitve sicer ni prišlo, toda stari načrti so bili pozabljeni in po preteku nekaj let se je mesto pričelo ukvarjati z novimi regulacijskimi načrti za območje severno od kolodvora.

Prav gotovo ne bi bilo upravičeno očitati mestni občini, da se ni dovolj prizadevala za določitev smernic, po katerih naj bi se novi mestni del oblikoval. Saj je z razpisom javnega natečaja, ki je imel širok odziv, prvokrat pritegnila večje število projektantov, da bi s svojimi predlogi sodelovali pri izdelavi regulacijskega načrta. Toda praktičnega uspeha ni bilo; ko se je ta mestni del po prvi svetovni vojni pričel razvijati, se njegov razvoj ni dal usmerjati tako, kot so predvidevali avtorji osnutkov za regulacijski načrt. Nekaterere ovire, posestne razmere in gramozne jame, so bile že cmenjene. Med vojno se jim je pri-



Regulacijski osnutek ing. Heideja (Vijesti... Društva inženirjev v Ljubljani... Zagreb, 1913, str. 148)

družila zvezna proga med gorenjsko in dolnjsko železnico. Glavni razlog za neizvedljivost regulacijskih načrtov severnega dela mesta pa je treba iskati v njihovem konceptu samem. Vsi projektanti od Fabianija naprej so ga hoteli oblikovati kot nov, od starega mesta po železnici ločen in zato skoraj samostojen mestni del, pravzaprav nekako mesto zase. Če bi populacijske in gospodarske razmere izsilile naglo rast novega mestnega dela, bi bil morda tak regulacijski načrt uresničljiv. Pri počasnem razvoju, ki se je raztegnil na več desetletij, pa severni del mesta ni mogel urbanistično sam zaživeti, temveč je ostal del, čeprav nekoliko osamljen, enotnega mestnega organizma in seveda od njega odvisen. K opustitvi prejšnjih načrtov je prispevalo tudi pričakovanje, da bo rešitev železniškega vprašanja odstranila oviro med starim mestom in novim mestnim delom ter dala drugo osnovo za njegovo regulacijo.

OPOMBE

Vse arhivsko gradivo, na katero se sklicujem, je v Mestnem arhivu v Ljubljani. — 1. Cod. III/46-1896, fol. 29' sl.; Reg. I fasc. 2070, zapisnik VI. seje ankete za presojo regulacijskega načrta; zbirka načrtov, regulacijski načrti za severni del Ljubljane, načrt od 9. 11. 1895. — 2. Cod. III/48-1897, fol. 207 sl., 247' sl.; Cod. III/49-1897, fol. 9', 338'. I. Hribar, Moji spomini, I. del. Ljubljana 1928, str. 314 sl. — 3. Reg. I fasc. 1136, fol. 116 sl. — 4. Cod. III/49-1897, fol. 169 sl. — 5. Cod. III/50-1898, fol. 184. — 6. Cod. III/50-1898, fol. 194' sl. — 7. Cod. III/51-1898, fol. 4 sl. in 181 sl.; Reg. I fasc. 2070, št. 15.819, 19.813, 27.866, 30.581/98. Prim. N. Šumi, Arhitektura secesijske dobe v Ljubljani. Ljubljana 1954, str. 21 sl. — 8. M. Fabiani, Regulacija deželnega stolnega mesta Ljubljane. Dunaj 1899, str. 5 sl. — 9. Reg. I fasc. 2070, zapisnik seje stavbinskega odseka od 14. marca 1899; zbirka načrtov, M. Fabiani, Načrt za osnovo in preosnovo severnega dela Ljubljane od 14. februarja 1899. Fabiani, n. o. m. str. 5 sl. ter reprodukcija regulacijskega načrta. Reprodukcijski načrt je objavil tudi Šumi, n. o. m. str. IV. — 10. Reg. I fasc. 2070, št. 8826/1899; zapisnik seje stavbinskega odseka od 14. marca 1899. — 11. Cod. III/53-1899, fol. 203' sl. Prim. Šumi, n. o. m. str. 22. Šumi navaja napačno letnico sklepa občinskega sveta 1898 namesto 1899; v tej zvezi je treba popraviti tudi opombo 65. — 12. Cod. III/53-1899, fol. 263' sl. — 13. Cod. III/54-1899, fol. 5' sl. — 14. Cod. III/59-1902, fol. 5. Regulacijski načrt Kapucinskega predmestja severno od železniškega tira v zbirki »A. Izpre-

membe in dopolnitve regulačnega načrta za Ljubljano, v kolikor so bile od nadzorne oblasti odobrene do 5. julija 1919«. — 15. Cod. III/60-1902, fol. 50'; Cod. III/67-1909, fol. 326' sl. — 16. V. Skabernè, Osnovni načrt za severni del mesta Ljubljane. Vijesti Hrvatskog društva inženirja i arhitekta u Zagrebu, Društva inženirjev v Ljubljani i Društva inženirja i arhitekta u kraljevini Dalmaciji. Godina XXXIV. Zagreb 1913, str. 89. — 17. Skabernè, n. o. m. str. 90. — 18. Skabernè, n. o. m. 90. — 19. V. Lenarčič, Razvoj Bežigrada. V zborniku: Naš Bežigrad v luči zgodovine, kulture, gospodarstva. Ljubljana 1940, str. 40 sl. — 20. Cod. III/62-1904, fol. 277 sl.; Cod. III/73-1915, fol. 198 sl. — 21. Zbirka načrtov, severni del Ljubljane. — 22. Cod. III/70-1912, fol. 513' sl. — 23. Skabernè, n. o. m. str. 90. — 24. Cod. III/70-1912, fol. 513' sl.; Reg. I fasc. 1783, XVI/1, št. 4957/1913. Skabernè, n. o. m. str. 91. — 25. »Slovenski narod« 17. februarja 1913, št. 39, str. 3. — 26. »Slovenski narod« 14. februarja 1913, št. 37, str. 3. Reg. I fasc. 1783, XVI/1, št. 9907/13. — 27. Skabernè, n. o. m. str. 91. Skabernè je bil kot zastopnik deželnega odbora član razsodišča za presojo regulacijskih načrtov (Reg. I fasc. 1783, XVI/1, št. 41.408/12). Projektant osnutka z geslom »Zukunftsbild« je ugotovljen po vložnem zapisniku mestnega magistrata za leto 1913 pod št. 5600. Sicer je naveden kot Karel Brünner, toda v popisni poli ljudskega štetja leta 1910 za hišo Wolfova ulica 8 je vpisan kot Karel Brünner. Adresar za Ljubljano leta 1912 navaja kot njegov priimek Bruenler. Zbirka načrtov, severni del Ljubljane, pod geslom »Emona Nova« ter pod geslom »Sava« in »Sedanost, Preteklost, Prihodnost«. Sodeč po geslu in po slovenskem besedilu na osnutkih sta avtorja zadnjih dveh bila Slovenca. Mogoče je bil tudi osnutek z geslom »Zdravo bivanje«, ki pa ni znan, delo slovenskega avtorja. Vsi ti osnutki so bili izloženi iz ožje konkurence. Eden izmed projektantov je bil Jos. Juste (vložni zapisnik za leto 1913, št. 5675), ni pa znano geslo, pod katerim je svoj osnutek vložil, tudi ne poznamo drugih podatkov o njem. — 28. Reg. I fasc. 1783, XVI/1, št. 4957 in 12.357/13, št. 7297 in 9968/13, št. 12.645/13 in št. 16.284/13. Osnutka »Podoba mesta« in »Zlatorog« nista prišla v ožjo konkurenco. — 29. Skabernè, n. o. m. str. 91. — 30. Skabernè, n. o. m. str. 92 in 111 sl. — 31. Skabernè, n. o. m. str. 113 in 147 sl. — 32. Skabernè, n. o. m. str. 148 sl. — 33. Skabernè, n. o. m. str. 149. — 34. Skabernè, n. o. m. str. 161 sl. — 35. Skabernè, n. o. m. str. 162. — 36. Cod. III/71-1913, fol. 76' sl. — 37. Zbirka načrtov, Načrt regulacije severnega dela mesta Ljubljana, meseca junija 1914. — 38. Reg. I fasc. 1783, XVI/1, št. 7264/13. — 39. Cod. III/72-1914, fol. 263 sl. — 40. Cod. III/76-1918, fol. 35 sl. — 41. Vložni zapisnik št. 5257/1919; Cod. III/79-1921, fol. 54' sl. —

BRÜNNER