

5.000 let premoščanj / 5,000 Years of Bridging

Gojko Zupan

Povzetek

V članku so mostovi predstavljeni po eni strani kot utilitarni objekti, skozi katere se kaže razvoj človeške družbe, po drugi pa kot znamenje prestiža. Predstavljeni so primeri rušenja mostov kot simbolnih objektov ter mostovi, kot filmski oziroma romaneskni junaki. Drugi del članka se posveča ljubljanskim mostovom, pozorno obravnava Plečnikove ureditve, pa tudi rešitve, ki so nastajale v zadnjih nekaj letih.

Ključne besede: most, zgodovina, arhitektura, družbena funkcija mostov, simbolna funkcija mostov, Ljubljana

Abstract

The article presents bridges as utilitarian structures showcasing the development of the human society on the one hand, and as symbols of prestige on the other hand. Included are examples of demolitions of bridges as symbolic structures, and bridges as film- and literary heroes. The second part of the article is dedicated to the bridges of Ljubljana; special attention is given to Jože Plečnik's layouts, as well as to solutions having been in realisation during the last couple of years.

Keywords: bridge, history, architecture, social function of bridges, symbolic function of bridges, Ljubljana

Mostovi so utilitarni objekti, ki kažejo razvoj človeške družbe in potrjujejo organiziran način bivanja ter potovanja, gibanja in statike. So znamenje prestiža, ker vedno presegajo pomen premoščanja. Mostovi so simbolna označitev določenega časa, materializacija gradbene tehnike, arhitekturnega izraza. Postavljanje mostov je tesno povezano s tehničnim znanjem in z dobro utečeno hierarhijo, pogosto celo z državno organizacijo. Zato so največje gradbene podvige v antiki slavili enako ali podobno kot bitke, po katerih so zidali slavoloke. Le najvišji vladarji, kakor cesar Trajan (53–117), so se ponašali z nazivom *pontifex maximus*, največji graditelj. Naziv je po dveh tisočletjih še vedno živ, dodelijo ga vsakemu duhovnemu vodji rimskokatoliške cerkve, papežu.¹

V zavesti generacije Slovencev 20. stoletja, ki so preživeli 1. in 2. svetovno vojno, se mostovi, njihova gradnja in rušenja, povezujejo najprej s časom soške fronte in z miniranjem mostov na Soči. To poglavje zgodovine, povezano z znamenitim Solkanskim mostom, je odlično opisal Gorazd Humar, najboljši poznavalec mostov pri nas. Podobno podrobno je v knjigi predstavil Jubilejni ali Zmajski most, ključni, prvi most 20. stoletja v Ljubljani.²

Leto 1941 je bilo povezano z rušenjem mostov ob napadu na Kraljevino Jugoslavijo, ko si je miniran most preko Drave v Mariboru ogledal celo Hitler. Med žrtve vojne prištevamo danes skoraj pozabljeni največji slovenski železniški viadukt pri Borovnici, postavljen do 18. avgusta 1856.³ Ob otvoritvi je bil ta 561 metrov dolgi viadukt največji zidani most v Evropi. Slavili so ga v časnikih, na razglednicah, kasneje na znamkah. En sam, delno ohranjen podpornik sameva v

vasi Borovnica.⁴ Med vojno so naši predniki oktobra 1943 slišali za heroja Staneta Semiča Dakija in miniranje Štampetovega mostu ter leto prej za kruto maščevanje Italijanov, ko so partizani minirali most na Ljubljani pri Podpeči.

Kako simbolno so vpeti mostovi v našo zavest, smo ugotavljali ob uvedbi evrskih bankovcev, ker so na njih eden vodilnih natisnjenih motivov – mostovi. Ljubitelji dediščine smo simbolni in zgodovinski pomen posameznih mostov in politično-vojaške zlorabe teh simbolov znova zaznali novembra 1993, ob barbarkem hrvaškem uničevanju dragotine Mostarja, turškega Starega mostu.⁵ Tako kruto niso ravnali niti Nemci v Firencah, saj leta 1944 niso minirali mostu Ponte Vecchio. Mostovi so pogosto filmske ali literarne zvezde. Prvi povojni slovenski film *Na svoji zemlji* se dotakne tudi rušenja mostov v Baški grapi. Bolj slaven film, če ne mislimo na kulturno žvižganje v *Mostu na reki Kwai*, je *Bitka na Neretvi*, kjer je bil drugič miniran slikoviti most na bosanski reki Neretvi. Američani so v slogu vesternov in vlakov, ki se prevračajo v reko, snemali *Most pri Remagenu*, Jugoslovani pa *Most* v režiji Hajrudina Krvavca. V šoli smo se najprej srečali s pripovedkami o Hudičevem mostu v Čedadu in kasneje z Andričevim romanom *Most na Drini (Na Drini ćuprija)*, ki je pisatelju pomagal do Nobelove nagrade.

Ljubljana ima ohranjene ostaline najstarejših premostitev; strokovnjaki so posamezne med njimi uvrstili celo na Unescov seznam. To so arheološke najdbe kolišč ob nekdanji svetli reki Ljubljani, med Igom in Ljubljano. Lesene ostanke prazgodovinskih količkov, nosilce improviziranih »mostov« in hiš, so arheologi

našli na robu mesta, na Špici. Številne najdbe so potrdile, da so predhodniki Ljubljane in Emone že pred več kot petimi tisočletji ustvarjali lesene brvi in prehode med svojimi bivališči. Ljubljana ima tako dokazano eno najstarejših kontinuiranih postavljanj mostov med evropskimi mesti.⁶

Rimska kolonija Emona je imela pod Grajskim hribom en sam most čez Ljubljano. Verjetno je bila bistveno bolj veličastna lesena konstrukcija na reki Savi, med Ježico in Črnučami. Že v začetku preteklega stoletja naj bi arheolog Walter Schmidt s sodelavci našel enega od opornikov; prvi pa je most v reviji Argo kot del antičnih povezav s Celeio in Poetovionom ter poštami postajami že leta 1901 omenjal Alfons Müllner.⁷ Pri antičnih gradbenikih in njihovih mostovih so se šolale generacije naslednjih stoletij. V članku se omejujemo bolj na mostove na Ljubljani; mostovi čez Savo, Gradaščico, Mali graben in druge vodotoke bi rabili posebno obravnavo.

Brez sence velikega arhitekta Jožeta Plečnika v Ljubljani ne gre, posebej ne v analizi obdobja med obema vojnoma, ko so po njegovih načrtih postavili ali prestavili pol ducata mostov in brvi. Nekaj njegovih idej ali zasnov njegovih učencev je ostalo celo v načrtih. Ljubljano je zaznamoval zlasti s Čevljarskim mostom kot trgov nad reko in z znamenitim dodajanjem dveh brvi ob stari kamniti Špitalski most, današnje Tromostovje. Celota je bila že ob nastanku in je še vedno eden od simbolov mesta, verjetno najbolj prepoznaven javni objekt v Ljubljani, ki skupaj s Plečnikovimi tržnicami in nabrežji ostaja arhitekturni bisser in jedro širitev con za pešce v mestu samem. Pri Plečniku so se posamezni arhitekti, ne le neposredni učenci, naučili veliko. Ljubljanska šola za arhitekturo je ostala občutljiva za oblikovanje javnega prostora, za umeščanje poti, ograj, drevoredov in bolj kompleksnih javnih stavb, tudi mostov.

V Evropi občudujejo sedanjo širitev ljubljanskih promenad, ureditev za pešce in kolesarje ob naši glavni mestni ulici, Ljubljani; vse pa ima temelje pri izjemni prazgodovinski, antični in srednjeveški lokaciji ter v urbanistični shemi Maksa Fabianija. Prefinjena, skoraj skulpturalna obravnava tega istega prostora, za kar so zaslužni Jože Plečnik in generacije njegove



šole, ne bi bila mogoča brez starejših naravnih in družbenih danosti. Zato velja vedno prisluhnuti kritičnim pripombam strokovnjakov (zlasti konservatorjev) in laikov, če ne gre za NIMBY sindrom. Med laike štejem tudi arhitekta, gradbenike in politike, ki sami niso postavili nobenega mostu ali temu podobne ureditve, pa imajo takšne ali drugačne pripombe, iz katerih odmevajo spoštljiva ljubezen do mesta, včasih žal tudi nevoščljivost, iskanje posla ali celo osebnostne težave, ker so nekateri premalo kreativni in bi radi nekaj popravljali v srednjeveški Ljubljani ali pri Plečniku. Tisoče slovenskih arhitektov ne more popravljati ravno Tromostovja in Prešernovega trga in vsak ne more biti avtor mostu prav v Ljubljani. Zmanjka nam prostora, denarja in časa. Na drugi strani bi se morali izbrani ustvarjalci, do zadnjega zidarja in obrtnika, bolj zavedati, da prav vsak detajl ustvarjajo za bodoče generacije Ljubljančanov in obiskovalcev mesta ter za svojo slavo. Cilj ni samo rezanje otvoritvene traku tega ali onega politika z nasmeškom. Kdo ve, kateri župan je omogočil ureditev Tromostovja in kateri njegovo prenovo? Kritično oko zazna manj pozornosti pri mostovih v ljubljanskih predmestjih kot v ožjem jedru, kjer jih je že skoraj preveč. Vsak nov most ali nova brv pa ostaja velik korak v smeri, da se bomo Ljubljančani znova imeli za »mostiščarje«, da bomo končno, znotraj obroča avtocest, imeli promenade ob nekdanji glavni mestni ulici, Ljubljani. Če se sprehodimo vzdolž Ljubljanice ali Gruberjevega prekopa od Ižanske ceste in vse do obvoznice pri Studencu, ko si ogledamo nekaj novih mostov na Gradaščici, smo lahko samo presenečeni, kaj je slovenska prestolnica pridobila po osamosvojitvi.

Organizatorji športnih dogodkov prirejajo teke po mostovih in brveh Ljubljane. Še statistiki se niso uskladili, koliko mostov ima mesto. Nekateri preštevajo mostove samo na Gruberjevem kanalu in na Ljubljani, kjer znotraj obroča avtocest poznajo vsaj 36 mostov in brvi. Drugi so popisali mostove na Gradaščici in njenih vzporednih vodotokih. Prešteli so mostičke na potočkih Tivolija in za Ljubljano najbolj veličastno antično premoščanje Save.

Za zgodovino je zanimiv kasnejši kamniti okras z brega Save. Najbolj kakovosten kip z roba kateregakoli mostu v Sloveniji je delo Francesca Robbe. Kip pred-

stavlja sv. Janeza Nepomuka, zavetnika mostov. Njegova tragična smrt je, skupaj s simbolnim Karlovim mostom, vklesana v podstavek. Svetnik na podstavku je shranjen v niši cerkve sv. Florjana na robu grajskega pobočja. Na vrhu pa kraljuje grad, ki ima ohranjene elemente najstarejših ljubljanskih srednjeveških dvižnih mostov ob grajskih stolpih.

Srednjeveško Ljubljano sta zaznamovala dva mostova, oba lesena. Lokaciji pozna vsak meščan, saj je bil Zgornji most v bližini tedanjega magistrata, Pod Trančo, na lokaciji sedanjega Čevljarskega mostu; drugi, starejši Špitalski most pa je stal na prostoru sedanjega Tromostovja. Podobo lesenih objektov, s kolibami ob straneh, so nam ohranili Valvasorjevi bakrorezci. Poplave Ljubljanice v mestu je preprečil smeli projekt prekopa, ki je dobil ime načrtovalca, jezuita Gabrijele Gruberja. Kanal so začeli kopati že 1773., odprt je bil leta 1782. Nad kanalom so do danes postavili deset mostov in brvi. Najnovejša brv, ki so jo leta 2009 inventivno zasnovali arhitekti skupine Dans,⁸ je povezala Botanični vrt s Prulami in z jedrom mesta. Omogočila je nov, vabljen cilj ljubljanske promenade.



Sl. 1: Urejanje struge Ljubljanice med Poljanami in Šempetrom.
Sl. 2: Stara šempetrska mostova; zadaj je komaj vidni tramvaj na pomožnem mostu.
Sl. 3: Gruberjev kanal.

- 1 Pogoste so oznake PM ali P MAX. Žal so včasih papeži daleč od graditeljev mostov med ljudmi, narodi in idejami, kar potrjuje bližnja in daljna zgodovina.
- 2 Gorazd HUMAR, Zmajski most, Nova Gorica, 1998. Gorazd HUMAR, Kamniti velikan na Soči, Most čez Sočo pri Solkanu, Nova Gorica, 1996.
- 3 Načrtoval ga je Carl von Ghega; trakt njegove proge skozi Avstrijo je danes na Unescovem seznamu.
- 4 Nekaj obokov (8) je minirala jugoslovanska vojska ob napadu na Jugoslavijo 10. aprila 1941. Viadukt so večkrat bombardirala zavezniška letala. Po vojni ga niso obnovili, uredili so obvozno progo, kakor so jo zasnovali že Nemci.
- 5 Vojaki HVO so toliko časa streljali iz topov, da se je 9. novembra 1993 ob 10.15 sesul. Odgovornost, vse do predsednika Franja Tuđmana, še danes ni razčiščena. Obnova je stala 12 mio usd.
- 6 Mostovi so bili v zgodovini Ljubljane manj atraktivni kot pontonski most, ki ga je dal postaviti po načrtih grškega arhitekta Mandroklesa kralj Darej leta 513 pr. n. št. čez Bospor; ostajajo tehnično zanimivi in pogosto likovno izjemni, gotovo pa vsi bolj trajni kot omenjeni bosporski most.
- 7 Nekaj najdb je shranjenih v Narodnem muzeju (leseni nosilec, železna spona), druge v Pragi in na Dunaju.
- 8 Miha Dešman, Katarina Pirkmajer Dešman, Eva Fišer Berlot et alii.



Sl. 4: Gradnja mostu na Gruberjevem kanalu (zadaj je železniški most).
 Sl. 5: Šentjakovski most.
 Sl. 6: Šentjakovski most in perice.
 Sl. 7: Nabrežje, pred posegi Plečnika in Vožličev.

Velik premik pri gradnji mostov na Ljubljani je prineslo šele 19. stoletje. Postavili so najstarejši ohranjen most čez Ljubljanico, dvoločni Špitalski ali Francov most, ki ga je z mogočnim kamnitim nosilcem sredi struge utrdil beljaški stavbenik Giovanni Pizzo leta 1841. O tem in drugih mostovih 19. stoletja je natančno pisal Damjan Prelovšek leta 1975. Pred njim je postavljane ljubljanskih mostov leta 1966 predstavil Vlado Valenčič. Njunih raziskav v tem zapisu ne ponavljamo. Prav tako ne ponavljamo številnih zapisov o Plečnikovih mostovih, med katerimi so kar štirje na Ljubljani.

V Ljubljani so se po letu 1945 z mostovi redno ukvarjali strokovnjaki: v prvi vrsti statiki in gradbeniki ter konservatorji, nekoliko redkeje arhitekti kot vodilni projektanti. Pomen mostov kot ne zgolj gradbeno-tehničnih nalog je v širšo zavest znova, pet desetletij po Plečniku, s svojimi izvedbami vpel arhitekt Peter Gabrijelčič. Njegovi načrti mostov in ureditev njihove okolice leta 1985 v Fužinah in kasneje na Kodeljevem so pokazali, da ni samo Plečnik s sodobniki tisti, ki je znal razmišljati, ustvarjati, reciklirati in ohraniti mostove kot objekte življenja. Gabrijelčič se je zavedal simbolnih, likovnih in utilitarnih pomenov mostov. V Fužinah je ohranil kapelico sredi mostu in dodal počivališča, ki so tudi razgledišča za vse, ki občudujejo brzice ali pogled na двореc. Oblikoval je ograje ter gosta niza kandelabrov. Podobno so enotno oblikovane ograje na Kodeljevem. Okrasi in utilitarni elementi povezujejo, kakor desetletja prej balustri Tromostovja. Ti usmerjajo proti strugi, vodijo do ribarnic in toalet ter poenotijo videz obeh brvi in mostu.

Tromostovje smo, prav v letih osamosvajanja Slovenije, popolnoma prenovili. Konservatorji so imeli vodilno vlogo. Ta je pri mostovih Ljubljane pogosto prezrta, čeprav brez konservatorjev Tromostovje niti ne bi moglo nastati. Predhodnica spomeniškovarstvene službe, dunajska centralna komisija, je tako že junija 1913 preprečila podiranje in širitev starega kamnitega Špitalskega mostu. Plečniku je redno svetoval tudi France Stelè, naš prvi konservator. Gotovo ni bil navdušen nad vehementnimi načrti prekritja Ljubljane, ki so jih risali v Plečnikovi šoli. Pozdravil pa je inventivno dodajanje brvi za pešce ob staremu mostu. Ločna konstrukcija in betonski balustri so zdržali dobrih

pet desetletij izpostavljanja kislemu dežju, načeti so bili tudi kovinski elementi konstrukcije.

S podobnim problemom, celostno prenovno betonskega mostu, se je spomeniškovarstvena služba skupaj s statiki ukvarjala pri ogroženem Zmajskem mostu že leta 1984. Gradbeni strokovnjaki tedanjega zavoda za raziskavo materiala in konstrukcij, kljub uporabi novih vrst betonov, niso povsem posrečeno restavriral ali rekonstruirali vseh prefinjenih, dekorativnih secesijskih fasadnih detajlov tega mostu. Zato je bila za Tromostovje ustanovljena posebna komisija strokovnjakov, ki je bdela nad tehnološkimi in oblikovalskimi posegi. Po dveh desetletjih je mogoče trditi, da je bila obnova Tromostovja bolj uspešna. Nujna je bila zamenjava razpokanih in zaradi kislega dežja izluženih balustrad v celoti. Kisli dež je posamezne elemente ograj razjedel do nepoznavnosti, kar je mogoče videti pri shranjenih originalnih elementih na dvorišču Plečnikove hiše v Trnovem. Čeprav pogrešamo nekaj dodatkov, tako kamnite napisne ploščice in nekaj drugih drobnjarij, so replike ograj in svetilk še vedno ohranile podobo originalov. Pod nadzorom komisije so bile ograje mostov zamenjane v celoti; kot kontrolni blok so ohranjeni originalni balustri le v spodnji etaži. Konservatorji in strokovnjaki tedanjega zavoda za raziskave materialov so se odločili za odlivanje balustrov z enako teksturo, kakršno so imele ograje ob postavitvi v začetku 30-ih let. Elemente so odlili v podjetju Coston. Tehnologija je podobna oblikovanju teraco tlakov. Neutemeljene ideje, da bi betonske originale zamenjali kamniti nadomestki, so bile zavrnjene. Odlite replike imajo spremenjeno samo jedro, v katerega so vstavljene nerjaveče kovinske opore, da so ograje odpornejše; originali so imeli le zasilna in različno vstavljena kovinska jedra.

Na enak način so bile v celoti prenovljene in na novo ulite v »umetni kamen« ograje Čevljarskega mostu. Podobno kot pri Tromostovju so bili pred celostno prenovno leta 1992 posamezni originalni balustri uničeni, nekateri razbiti ali celo prevrnjeni v Ljubljani. Nujna je bila menjava vseh ograj, ki smo jim vrnilo videz, kakršnega so imele leta 1930. Nekoliko boleča je bila menjava vseh kandelabrov in okrasnih stebrov, kjer pri kopiranju niso znali povsem natanko reproducirati fines prvotnih kapitelov (te hrani Muzej za



arhitekturo in oblikovanje). Na originalnem robnem stebru je vklesana tudi letnica prvotne postavitve.

Prenova štirih Plečnikovih mostov je spodbudila dve smeli ideji. Prvo je skupina mladih arhitektov (Ira Zorko, Tine Gorenčič) izpeljala z recikliranjem lesenih odrov, ki so jih uporabljali med prenavljanjem starih mostov. Z nekaj dopolnitvami so iz lesa oblikovali brv, ki povezuje Gerberjevo stopnišče in Ribji trg. Čeprav je vzdolžnost drsečih lesenih desk na hodnih površinah vprašljiva, je t. i. Ribja brv postala zanimiv nov poudarek mesta in uporabna bližnjica med magistratom in Kongresnim trgom. Na obljubljeni natečaj za most pa še čakamo.*

Druga pobuda, ki jo je spodbudilo oživljeno zanimanje za Plečnika, je bila ponovljena ideja postavljanja Mesarskega mostu. Novi Mesarski most (stari je stal na lokaciji sedanjega Zmajskega mostu) je kot študijsko idejo večjih predelav Vodnikovega trga in monumentalnih stopnišč na grad, skupaj z maketo mostu templja, zasnoval že Jože Plečnik. Ideja, da bi zgolj kopirali Plečnikov načrt, ne da bi vedeli, kako bi arhitekt dodelal posamezne detajle, je bila zavržena. Zamisel, da bi klesali v kamen »Plečnika« po Plečniku, ob njegovih betonskih mostovih in Tržnicah, je soglasno zavrnil mestni urbanistični svet. Med nasprotniki ideje ponarejanja Plečnika smo bili tako konservatorji kot arhitekti. Predlagali smo natečaj za nov, sodoben most. Izpeljana sta bila kar dva. Drugi, leta 2008, je dodelil prvo nagrado skupini Atelier. Mesarski most, druga tržna površina nad Ljubljano, je bila na podlagi natečajne rešitve postavljena šele leta 2010. Arhitekt Jurij Kobe je s sodelavci zasnoval zleknjeno ploščad, ki ohranja poglede z Zmajskega mostu proti Tromostovju, upošteva Plečnikovo širino brvi in prilagaja različna nivoja bregov. Nekaj zadreg ostaja ob klančinah in stopnicah ter zaradi steklenih talnih površin, na katere se posamezniki bojijo stopiti. Premostitev pa je, skupaj s tremi kipi Jakova Brdarja (Adam in Eva, Satir, Prometej) postala nova ljubljanska razglednica in celo prostor za izpovedi za ljubljencev, kakor da je v tem prostoru že desetletja. Manj polemik je bila deležna praktična brv, poimenovala Žitna brv, ki jo je zasnoval Boris Podrecca. Povezala je območje Tabora in Poljan. Ob avtorju sta se avgusta 2010 nanjo podpisala župan in mecen.

Energija prenavljanja pa je segla tudi do dolgo zane-marjenega in za promet zaprtega litoželeznega mostu blizu porodnišnice. Imenu Mrtaški most navkljub so tudi na tej lokaciji že leta 2006 zasnovali sodoben most, ki je povzel nekaj oblikovnih izhodišč starega mostu. Končan je bil 20. septembra 2011.

Litoželezni most so, verjetno po nasvetih konservatorja Franceta Steleta in z inventivnostjo Plečnika, leta 1931 prenesli z lokacije Čevljarskega mostu, kjer je kot edini ljubljanski litoželezni most vztrajal šest desetletij. Most so na prvotni lokaciji odprli 18. oktobra 1867, ime pa je dobil po tedanjemu županu Janezu Hradeckemu. Plečnik je ob bregovih dodal le povezovalne nosilce s kandelabri. Z druge lokacije so dele mostu odpeljali in restavriral. Za prenovljeni most so našli nov, tretji prostor, ki povezuje Krakovo in Prule blizu izliva Gradaščice. Izkazali so se mestni urbanisti in restavratorji. Hradeckega most so odprli za pešce 11. maja 2011.

Zadnji most, ki je bil načrtovan že leta 1996, je postavljen ob Cukrarni in so ga odprli 22. avgusta 2012. Imenuje se Fabianijev most, saj je idejo zanj dal že Fabiani, ko je načrtoval svoj dvojni obroč za rešitev prometnih zagat mesta leta 1896. Natečaj za most je bil izpeljan leta 1996! Že takrat je bilo jasno, da bo most reševal stoletje stare urbanistične zadrege, da se bo tu lahko sprostil tako motorni kot kolesarski promet, če bo vzdolž pročelja Cukrarne odprto predolgo nedostopno obrežje. Vse povezave mostu žal še niso odprte. Sprehajalec lahko, tokrat pod streho zgornjega mostu, uporabi eno od pomožnih funkcij vseh pravih mostov: gleda lahko proti izjemni arhitekturni stvaritvi, zapornicam, ali pa preprosto zre v vodo, ki teče pod mostom v daljavo ...



Sl. 8: Originalni Čevljarski most.

Sl. 9: Litoželezni most na originalni, prvi lokaciji.

Sl. 10: Mesarski most, kasneje Jubilejni ali Zmajski most.

- 9 Damjan PRELOVŠEK; Ljubljanski mostovi v drugi polovici 19. in v začetku 20. stoletja, Kronika, 23, 1996. str. 29–37.
- Vlado VALENČIČ, Oblikovanje Ljubljane v prvi polovici XIX. stoletja, Kronika, 14, 1966, št. 3. str. 141–152.
- 10 Tatjana ADAMIČ et alii, Arhitekt Jože Plečnik, Vodnik po spomenikih, Ljubljana, 2007. V knjižici sta članka: Gojko ZUPAN, Ljubljana: Čevljarski most, str. 52 in Ljubljana: Tromostovje, str. 79. Prenovo Zmajskega mostu pa je popisal Valentin BENEDIK, Restavriranje in sanacija Zmajskega mostu v Ljubljani, Varstvo spomenikov, 27, Zavod SR Slovenije za varstvo naravne in kulturne dediščine, Ljubljana, Ljubljana, 1985.
- 11 Izvajalec Corel za Tromostovje, mlada arhitekta Ira Zorko in Tine Gorenčič pa za leseno brv, so leta 1992 dobili Plečnikovo priznanje.
- 12 Natečajni projekt so zasnovali arhitekti: Jerneja Fischer Knap, Jurij Kobe, Špela Kokalj, Urša Podlipnik, Vid Razinger, Rok Žnidaršič, in absolvent Samo Mlakar. Konstrukcijo je zasnoval Miran Vedlin, u. d. i. gr. Izvedbeni načrt je vodila projektna organizacija Arhé, d. o. o.
- 13 Most je bil plod domačega znanja. Po načrtu inženirja Johanna Hermanna z Dunaja so elemente odliili v železarni na Dvoru pri Žužemberku.
- 14 Avtor članka je bil član natečajne komisije, ki je izbirala projekt od junija do novembra 1996. Izbrala je projekt, ki se je prilagodil možni širini preboja skozi Cukrarno, upošteval sozvočje s Plečnikovimi zapornicami in bil likovno ter tehnološko najbolj inventiven.

* Natečaj je bil izpeljan v oktobru 2012. Prvo nagrado so prejeli arh. Peter Gabrijelčič, inž. Gregor Cipot, arh. Boštjan Gabrijelčič in sodelavci. (op. ur.)