

dovino meščanske šole (tipkopis), Ljubljana 1957 do 1960, knjižnica Slovenskega šolskega muzeja. — 26. O trgovskih šolah: Die Handles-Lehranstalt in Laibach, Fest-schrift zur Entlass des Fünfzjährigen Bestandes derselben, Gremium der Kaufleute in Laibach, Ljubljana 1884, 72 str., Stane Megušar, 30 let prve slovenske trgovske šole v Ljubljani, Trgovski tovariš, 1939, str. 230—234., Pavle Urankar, Trideset let dela ekonomske srednje šole, Izvestje (Ekonomske srednje šole v Ljubljani) za šolska leta 1940/41 do 1950/51, Ljubljana 1954. — 27. O strokovnih zdravstvenih šolah: Bogoljub Dragaš, Zgodovina in delo ljubljanske šole za sestre v socialni in zdravstveni službi 1924—1934, Zgodovina sestrstva v Sloveniji, Ljubljana 1938, 42 str., Vito Lavrič, 200 let ljubljanske babiške šole (1753 do 1953), Ljubljana 1953, 70 str. — 28. O posebnem

šolstvu za telesno in duševno prizadete: Rudolf Sušnik, Posebno šolstvo za duševno nerazvite otroke vzgojnega zavoda Janeza Levca, Kronika, Ljubljana, 1967, št. 1, str. 57—58; Isti, 60-letni jubilej posebne osnovne šole v vzgojnem zavodu Janeza Levca v Ljubljani, Naš zbornik, 1972, št. 2, str. 33—35. Šestdeset let posebne osnovne šole vzgojnega zavoda Janeza Levca v Ljubljani, Ljubljana 1972, 69 str. Štirideset let gluho-nemnice v Ljubljani, Ljubljana 1940, Sedemdeset let Zavoda za usposabljanje slušno in govorno prizadetih, (1900—1970), Ljubljana 1970, 50 str. Bogo Jakopič, Gluhonemnica v Ljubljani (1900—1945), Kronika Ljubljana, XX/1972, str. 86—111, Marina Draščič, Pol stoletja ljubezni. Zlati jubilej Zavoda za slepo in slabovidno mladino v Ljubljani, Slovenski izseljeniški koledar za 1970, str. 197—199.

ORIS POGLAVITNIH TOČK RAZVOJA NEKATERIH KOMUNALNIH DEJAVNOSTI V LJUBLJANI 1850—1941

JANEZ KOS

Komunalne dejavnosti v Ljubljani še niso raziskane. O njih so pisali oziroma poročali le vodilni delavci posameznih komunalnih podjetij in ljudje iz mestne uprave, ki so hoteli predvsem iz političnih nagibov prikazati uspehe ali pa prikriti neuspehe svojega delovanja. Raziskovalci pa to področje zanemarjajo, četudi so komunalne dejavnosti pomembna gospodarska panoga in so obenem v veliki meri vplivale na življenje v mestu, saj so ustvarjale določeno stopnjo zasebne in javne življenjske ravni.

Potrebno bo torej v celoti obdelati komunalne dejavnosti v Ljubljani, jih prikazati v luči splošnega razvoja mesta, njegove prostorske rasti, rasti njegovega prebivalstva, njegove gospodarske moči, kakor tudi v luči družbenopolitičnih razmer ter razvojnih programov posameznih mestnih uprav, vse to pa bo potrebno primerjati tudi z razvojem komunalnih dejavnosti v širšem prostoru in v podobnih mestih kot je Ljubljana. Pri vsem tem pa naj ne bi bila opuščena raziskava posledic, ki so jih imele te dejavnosti v vsakdanjem življenju meščana.

V tem poročilu* moremò podati samo oris poglavitnih točk razvoja nekaterih komunalnih dejavnosti v letih 1850—1941, to je o razvoju oskrbe z vodo in energijo, javne raz-

svetljave, kanalizacije in snajenja javnih površin, urejanja tlakov ulic, cest in trgov, javnega prometa, javnih nasadov in poklicne gasilske službe. Že te pa nam pokažejo, da je Ljubljana naredila prve korake k moderni komunalni ureditvi že v začetku prejšnjega stoletja, odločilne preobrate pa dosegla v popotresni dobi.

Začetke kanalizacije, to je gradnja podzemnih kanalov za odvod odpadnih voda in fekalij v Ljubljani zasledimo v drugem desetletju 19. stoletja. Gradili so jih zopet 1840, ko so zidali kanale z ravnim dnom in svetlobnim prerezom 40—50 cm. Prve kanale z betonskim okroglim dnom so sezidali v letih 1882—1883 na Resljevi cesti. Večji razmah pa je gradnja kanalov doživela v obdobju po potresu 1895—1910, ko so zgradili več kanalov že tudi izven starega mestnega jedra. Ti kanali pa so že imeli jajčasto betonsko dno in so bili prehodni. Vendar je imela večina hiš po potresu še vedno zanemarjena stranišča z lesenimi cevmi ali celo z odprtim padcem. Vsaka hiša je imela greznico ali pa sod-

*Razprava je del referata več avtorjev, ki ga je v izvlečku prebral Marjan Drnovšek na XX. zborovanju slovenskih zgodovinarjev v Ljubljani.

čke za fekalije, iz nekaterih redkih pa so bili izpeljani kanali v cestne kanale. Praznjenje greznic in sodčkov je povzročalo v mestu vedno silen smrad.

Mestna uprava se je po potresu zelo zavzela za ureditev kanalizacije ter za ureditev stranišč na izplakovanje. Osnovala je posebno komisijo, ki je dosegla, da so v vseh po potresu obnovljenih, prezidanih ali zgrajenih hišah uredili moderna, to je angleška stranišča na izplakovanje, ki so jih povezali s cevmi s kanali ali z dobro urejenimi greznicami. Nekaj angleških stranišč so v Ljubljani uredili že pred potresom. Za gradnjo in ureditev stranišč in greznic so po potresu porabili kar 2% sredstev, ki so jih porabili za obnovo in novogradnje v letih 1895—1909. Leta 1898 je mestni svet sprejel splošni kanalizacijski načrt, po katerem so v naslednjih letih širili mrežo kanalov v Ljubljani. Ta načrt je upošteval vse kanale, ki so jih zgradili v letih 1890—1895 in kanal po Resljevi cesti, starejše pa je zanemaril, ker so bili preplitko v zemlji in so deloma že razpadali. Po tem načrtu se naj bi vse odpadne vode in fekalije stekale v zbirne kanale na obeh straneh Ljubljani in se zunaj mesta izlivala v Ljubljanico.

Do 1890 je bilo v Ljubljani 9033 m kanalov, po tem letu pa do 1909 so jih zgradili še 20.756 m. Večje kanale, v katere so se stekali manjši cestni in hišni kanali, so napeljali po vseh pomembnejših ulicah in cestah. Največjega (130 × 195 cm), ki naj bi v prihodnosti odvajal odpadne vode in fekalije z ljubljanskega polja in Šiške, so zgradili po današnji Njegoševi ulici. Uvedli so kanale na periodično izpiranje; samodejno izpiranje, za katerega so nameravali uporabiti okoliške izvire, so hoteli urediti kasneje. Greznice so poslej praznili s črpalkami ter gnoj odvažali s posebnimi vozovi.

V obdobju 1909—1935 so zgradili skoraj 69 km kanalov. Konec leta 1935 je bilo 99.435 metrov kanalov. Vendar tudi s temi gradnjami še vedno niso zajeli niti vseh ulic v ožjem mestu. Leta 1935 je mestna uprava pripravila nov splošen program kanalizacije.

V letih 1936—1940 so zgradili še nekako 20 km kanalizacije, tako da je Ljubljana imela ob začetku druge svetovne vojne nekako 120 km kanalov. Šele zadnja leta so zidali kanal po današnji Titovi cesti za potrebe rastočega Bežigrada, se pripravljali na graditev kanalizacije po Tržaški cesti in na povezavo kanalizacije na Viču ter pripravljali načrt za zbiralnik v Šiški, Dravljah in v Šentvidu. Šele z regulacijo Ljubljani so nato zgradili tudi zbiralni kanal do splošne

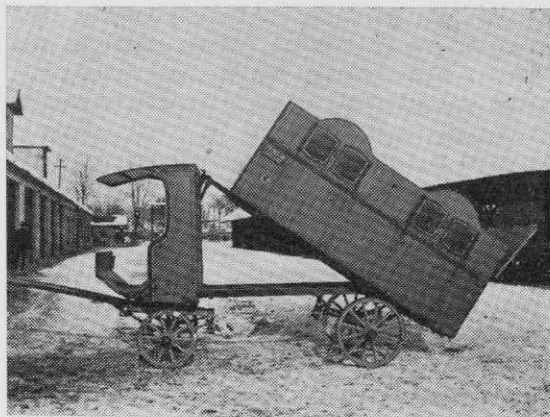
bolnišnice. Po načrtu bi se moral končati na Fužinah z intenzivno biološko čistilno napravo.

Glede na število prebivalstva moremo reči, da je bil na področju kanalizacije storjen najpomembnejši korak v popotresni dobi do leta 1910, ko je na prebivalca prišlo štirikrat več kanala kot četrto stoletja kasneje. Pri tem pa moramo upoštevati še to, da je mestno območje narastlo po letu 1935 za trinajstkrat. Torej smemo reči, da so začetki modernizacije opazni že v drugem desetletju 19. stoletja, da je do zasuka prišlo v osemdesetih in devetdesetih letih, ko so začeli načrtno delo na tem področju, ter da v kasnejših letih kanalizacija ni ustrezno spremljala rasti mesta in da je bila zlasti v letih 1910—1935 storjena velika zamuda. Poleg vsega pa se je kanalizacija v glavnem omejevala na ožje mestno območje in da je šele v zadnjem času segla tudi na Vič in Moste.

Snaženje ulic, trgov in cest ter odvoz smeti je še premalo raziskano. Tuji potopisci so opisovali Ljubljano kot snažno mesto, vendar moremo ugotoviti, da so storili pomembnejši korak na tem področju šele po potresu. Temeljiteje so snažili, posipali ter poleti škropili le ulice in trge v sredini mesta, niso pa tega delali v predmestjih. Iz hiš so metali smeti v stranišča, jih odlagali na dvoriščih in vrtovih, drugi so jih metali kar v Ljubljanico, tretji pa zopet v številne »komunske uličice« (ozke, proti cesti zazidane tesni med hišami) kamor so imela svoje odvode tudi številna stranišča. Te »komunske uličice«, legla najhujše nesnage, so v popotresni dobi domala odpravili, vendar s poskusi odvažanja smeti niso uspeli, premestili pa so smetišča iz notranjega mesta v Mestni log. Okrog 1897 so začeli redno škropiti trge in ulice.

Po potresu je mestna uprava začela zahtevati od lastnikov hiš, da so napravljali na svojih strehah snegolove in žlebove ter odvodne cevi.

Šele 1923 je mesto uvedlo stalno službo za vzdrževanje snage (Mestno pristavo), ki je pometala in škropila ulice, trge in ceste, odvažala smeti in fekalije iz greznic ter posipavala in utrjevala ulice, ceste in trge. Smeti so meščani zbirali v zabojčke, iz katerih so jih smetarji stresali na odprte (pozneje zaprte) vozove s konjsko vprego in jih vozili na smetišča ob Cesti dveh cesarjev in ob Cesti v Mestni log. Za odvoz smeti je bilo leta 1935 12 voz. Ulice so sprva škropili s škropilnicami na vprego (1935 je bilo 7 takih škropilnic), 1936 pa so kupili dve avtomobilski in eno tramvajsko škropilnico. Snažili in škropili so ulice, trge in ceste v osrednjem



Voz za odvoz smeti

mestu in le v omejenem obsegu tudi na Viču, Šiški, za Bežigradom in v Mostah. Smeti so odvažali le z območja, ki ga danes v glavnem obsega občina Center. Šele 1939 so po pomembnejših ulicah, trgih in cestah namestili koše za odpadke. S snaženjem in odvozom smeti je bilo zaposlenih 82 delavcev.

O zimski službi ne vemo veliko, vemo le, da so v drugi polovici tridesetih let poskušali z odvozom snega z avtomobili, kar pa je bilo predrago in so še naprej odvažali sneg z vprežnimi vozovi. Takrat so že imeli s plugom za sneg opremljen avtomobil.

Z javno higieno mesta je močno povezana ureditev tlakov na ulicah, trgih in cestah. Prve tlake so v Ljubljani uredili v ožjem mestu v letih 1816—1819. Izdelali so jih iz savskih prodnikov (»mačjih glav«), pločnike pa so morali tlakovati hišni posestniki s kamnitimi ploščami na svoj račun. Nekaj pločnikov je bilo tlakovanih že prej.

Do leta 1918 so tlakovali le 11.200 m² ulic, cest in trgov in je torej še vedno bila večina prometnih površin le posipana s savskim prodcem.

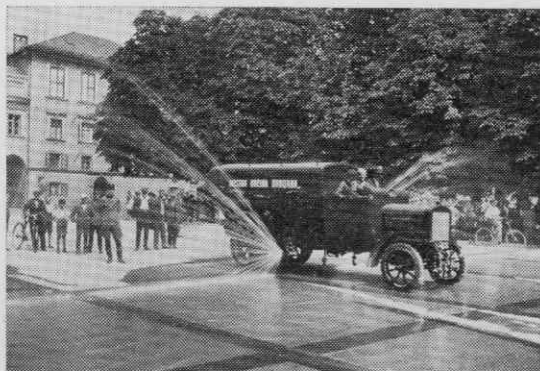
Zlasti razvoj avtomobilskega prometa po prvi svetovni vojni je vedno bolj zahteval tlakovanje ulic in cest. Vendar so s tem v Ljubljani silno počasi napredovali predvsem zaradi velikega pomanjkanja denarja. Zlasti so se prizadevali odpraviti prah in blato v samem središču in ožjem mestu. Poskušali so tudi ločiti cestišča od hodnikov za pešce s kamnitimi robniki.

Leta 1939 je bilo na območju ljubljanske občine 197 km občinskih cest I. in II. reda, 167 km mestnih ulic in 38 km banovinskih in državnih cest. Torej je bilo vsega skupaj na njenem območju 403 km cest in ulic, a tlakovanih je bilo le 6 0/0. Kako malo so tlakovali, vidimo iz podatkov za leta 1935 do 1940, ko so tlakovali s trajnimi in lahкими

tlaki vsega le 48.426 m² cestišč. Pred 1935 so tlakovali v Ljubljani le 172.746 m² cest, ulic in trgov. Vsega skupaj je bilo torej 1940 221.172 m² tlaka iz granitnih kock, lesa, betona, tlačenege in trdo litega asfalta (1925 so asfaltirali Miklošičevo c.) kar zneso komaj dobrih 18 km 12 m široke ceste! Ljubljana s tlakovanjem ulic, cest in trgov nikakor ni šla v korak z razvitimi mesti.

Oskrbo z vodo so začeli v Ljubljani moderno urejati šele v osemdestih letih prejšnjega stoletja. Še leta 1888 so se Ljubljančani oskrbovali s pitno vodo iz dvanajstih javnih vodnjakov in številnih zasebnih vodnjakov na vrtovih in dvoriščih. Leta 1876 je bilo v notranjem mestu 46 zasebnih vodnjakov za 346 hiš, v kapucinskem, krakovskem, trnovskem predmestju in Gradišču pa je bilo za 380 hiš 195 vodnjakov. Zaradi slabe preskrbe z vodo je bilo veliko pritožb. Preiskava vodnjakov 1870 je pokazala, da je voda v ljubljanskih vodnjakih večinoma pokvarjena. Takrat je mestni svet sklenil zgraditi še dva vodnjaka, od katerih bi eden dobival vodo po starem vodovodu iz Tivolija, a sklepa niso izpeljali. Leta 1882 so ustanovili poseben odbor za izgradnjo mestnega vodovoda. Odbor je opravil zelo obsežne priprave in raziskave vod v okolici mesta, tako da so začeli graditi šele 1888. Vodovod so projektirali tako, da bi za vsakega Ljubljančana dnevno dovedel 100 litrov vode (skupaj torej 3000 m³). Vodovod je mestna občina dogradila in odprla junija 1890. Zajemal je vodo iz dveh vodnjakov v Klečah. Z vodovodom so zajeli ožje mesto.

Šele napeljava vodovoda je omogočila izboljšanje sanitarnih naprav po hišah, uvedbo kanalov na izplakovanje in uporabo velike množine zdrave pitne vode. Urejanje vodovod po hišah je bilo zlasti intenzivno v popotresni dobi (1895—1910), ko so na vodovod priključili kar 787 hiš (v mestu je bilo takrat 1712 hiš). V začetku je bil obseg vodovodnega



Skropilni avtomobil mestne občine ljubljanske

omrežja zelo omejen, kar kaže tudi poraba vode, saj je 1901 prišlo na prebivalca komaj 41 litrov vode na dan. Toda vodovodno omrežje se je povečalo in tudi poraba vode na prebivalca je narasla: 1910 121 litrov dnevno, s čimer je že bila presežena tista množina vode, s katero so računali ob gradnji vodovoda (100 litrov na prebivalca dnevno). Poraba je torej tako rasla, da so morali že 1905 izkopati nov vodnjak, napeljati novo glavno cev v mesto in razširiti strojnico v Klečah z novo črpalko na parni pogon. Leta 1928 so morali ponovno povečati zmogljivost vodovoda s četrto črpalko, tako da so te zmogle že 27.000 m³ dnevno. Torej so v 38 letih povečali zmogljivost vodovodnega črpališča za devetkrat. Leta 1932, ko je dnevna poraba vode na prebivalca znesla že preko 171 litrov, so zamenjali črpalke z novimi električnimi, s katerimi so povečali zmogljivost na 61.000 kubičnih metrov na dan in računali, da bo to zadostovalo za naslednjih deset let.

Konec 1932 je bilo 10 km napajalnih cevi, 90 km razdelilnih cevi v mestu in 50 km razdelilnih cevi v okoliških občinah, s katerimi so priključili 3451 hiš v mestu in 1261 v okoliških občinah. Poleg tega pa je bilo v mestu tudi 660 hidrantov, iz katerih je bilo mogoče dobiti vodo za gasilske brizgalne. Na prebivalca je prišlo poprečno že 206 litrov vode na dan. Dve leti kasneje je bilo na mestni vodovod priključenih 5022 hiš, leta 1940 pa je bilo 176 km vodovodnih cevi in 6075 hiš, dnevna poraba vode na prebivalca pa se je gibala že blizu 250 litrov.

V tridesetih letih so izdelali načrt novih napeljav in priključitev vsega območja velike Ljubljane na mestni vodovod, povečanja zmogljivosti rezervoarjev, načrte, po katerih naj bi bila Ljubljana preskrbljena z vodo za naslednjih 50 let.

Leta 1933 je bilo že skoraj 36 % vseh vodovodnih napeljav v okolici mesta: na Ježici, Mostah, Viču, Zgornji Šiški in v Šentvidu in v tudi 26,7 % vseh priključenih hiš na mestni vodovod je bilo izven mesta. Podatkov o tem, koliko prebivalcev Ljubljane se je preskrbovalo z vodo iz mestnega vodovoda, ne poznamo.

Zaključiti moremo z ugotovitvijo, da je mestni vodovod naredil v 50. letih velik razvoj in da je sledil prostorski širitvi Ljubljane, kakor tudi rasti in njenega prebivalstva in da je ob tem tudi neprestano večal količino vode na prebivalca. Lahko si mislimo, koliko dobrih posledic je imela taka rast.

Predno se lotimo javne razsvetljave se pomudimo še pri oskrbi s svetilnim plinom in električno energijo. Misel na plinarno se je

v Ljubljani pojavila že 1845, ponovno 1851 in 1858, ko je mestna občina sklenila pogodbo z neko tržaško tvrdko za gradnjo plinarne v Ljubljani, ki pa je zaradi finančnih zadreg ni izpolnila. Zato je mesto sklenilo pogodbo z Augsburžanom Riedigerjem, ki je 1861 v Ljubljani dogradil plinarno. Plinarna je prišla v mestno last šele tik pred prvo svetovno vojno, ko je plinarna zašla v hudo finančno zagato. Plinarna je proizvajala le svetilni plin za mestno razsvetljavo in šele po letu 1922 tudi plin za kuhanje in ogrevanje vode ter prostorov. Z rastjo elektrifikacije je uporaba plina padala, med vojno pa je zaradi pomanjkanja premoga za destilacijo plina plinarna celo prenehala obratovati. Leta 1913 je plinarna oddala uporabnikom še 1.028.000 m³ plina, a leta 1917 le še 488.000 m³. Po vojni se je proizvodnja plina sicer dvigala, a zelo počasi (do 1922 samo za 103.000 kubičnih metrov). V letu 1935/36 pa je plinarna oddala zopet toliko plina kot 1913. Oddaja se je dvignila predvsem zaradi večje uporabe plina v gospodinjstvih. V letu 1939/40 je proizvodnja dosegla 2.223.580 m³, ko je imela mestna plinarna 2846 odjemalcev, ki so ji odvzeli kar 70,9 % proizvedenega plina. Ti so 99 % odvetega plina porabili za kuhanje, gretje vode in ogrevanje prostorov, drugo pa še vedno za razsvetljavo. Do konca 1935 so zgradili 48 km omrežja, ki je do 1940 narastlo na 55 km.

Oskrbo z električno energijo bi si Ljubljančani bržčas zagotovili že dosti prej, če ne bi mestna občina imela od 1861. leta pogodbo s plinarno A. Riedigerja z veljavnostjo 35 let. Ta pogodba je potekla 1896 in takrat se je v Ljubljani pojavila dunajska družba Siemens-Halske, ki je na lastne stroške postavila provizorično elektrarno, iz katere je za reklamo osvetljevala prostore Narodnega doma. Na gradnjo mestne elektrarne so v Ljubljani pomislili sicer že 1889, ko so osnovali tudi posebno komisijo, ki je preučevala razne možnosti za gradnjo hidrocentrale ali termocentrale. Komisija se je odločila za gradnjo termo-centrale za izmenični tok, vendar se je mestni svet po nasvetu nekega dunajskega strokovnjaka odločil za elektrarno za istosmerni tok. Termoelektrarno so 1897 zgradili na zelo neprimernem kraju, daleč od tekoče vode in železniških tirov. Imela je dva parna stroja po 200 KM in dve dinami po 140 kW za istosmerni tok 300 V. Iz elektrarne je bil napeljan kabel do magistrata, kjer je bila akumulacijska postaja, iz katere so napajali omrežje med 24. in 5. uro zjutraj, ko je elektrarna stala (celodnevno obratovanje so uvedli šele 1901 zaradi tramvaja).

V oskrbi z električno energijo iz mestnega podjetja opazimo tri stopnje razvoja: stopnjo do 1905, drugo od 1906 do 1925 in tretjo po 1925. Prvo stopnjo je Ljubljana začela z novim letom 1898, ko je zasvetila prva električna luč. Takrat je imela elektrarna 35 km kablovodov in 75 km prostih razdelilnih vodov, 149 uporabnikov, katerim je prodala 290 kWh električnega toka za 6358 žarnic, 89 obločnic, 12 motorjev (skupno 11 KM) ter tri aparate; hkrati je napajala javno mestno razsvetlavo. V tem obdobju so trikrat povečali proizvodnjo in za trikrat povečali tudi pogonsko moč (1899 parni stroj s 400 KM, 1925 parni stroj s 800 KM), število porabnikov pa se je povečalo skoraj za šestkrat. Ti so skoraj trikrat povečali število svetil, število motorjev in aparatov pa so več kot podesetorili. Število uporabnikov se je s 4,57 na 1000 prebivalcev dvignilo kar na 22,96, pa tudi poraba kWh je porasla z 8,89 kWh na prebivalca na 25,56 kWh. V tem obdobju so 1901 priključili na mestno elektrarno tudi tramvaj. Pogonske zmogljivosti mestne elektrarne so s konca prvega obdobja ostale nespremenjene prav do konca drugega obdobja.

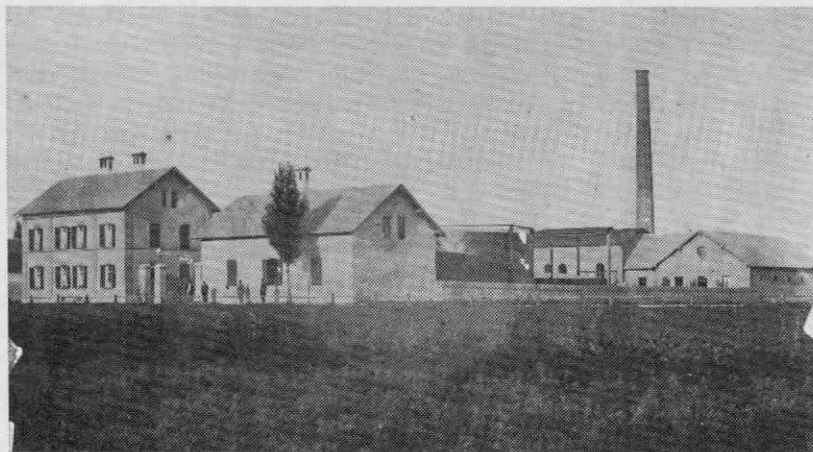
Četudi se je v drugem obdobju število porabnikov početvorilo, število svetil pa skoraj podvojilo, se je poraba električnega toka samo podvojila (na prebivalca se je dvignila komaj za 9 kWh na leto). Nove porabnike so

v tem obdobju odklanjali, s progresivno tarifo pa so zavirali večjo porabo električnega toka, ker so bile proizvodne zmogljivosti elektrarne že izkoriščene. Že 1921 je občinski svet sklenil nemudoma povečati zmogljivosti z gradnjo nove elektrarne na Savi, Kamniški Bistrici ali na Otavšici v Peklu pri Borovnici. Odločili so se za gradnjo HE na Savi v Mostah, kar pa je pokrajinska uprava, ki je na Savi ščitila interese svojih Kranjskih deželnih elektrarn, onemogočila. Zato so konec drugega obdobja 1925 povečali obstoječo TE z dvema diesel motorjema in generatorjema po 520 kVA, ki sta proizvajala izmenični tok 6000 V 50 period. V drugi, krizni dobi, se je na obrobju območja mestne elektrarne pojavila družba Elektra, ki je hotela izrabiti nemoč mestne elektrarne in se prebiti s svojimi vodi v mesto. Elektra je oskrbovala s tokom (iz HE Česenj na Brodu pri Tacnu in He Fužine) območje občine Polje. Mestna uprava se je ob poskusu Elektre obnašala kot prava kapitalistična posestnica, ki je zaradi ozkih podjetniških koristi neusmiljeno preprečila mestu prepotreben dotok nove energije.

Za tretje obdobje je značilna ponovna povečava kapacitet mestne elektrarne (1930) za 4700 kVA, ki pa zopet ni rešila vprašanja pomanjkanja energije. A ker banovinska uprava ni dovolila novogradenj, je bila mestna elektrarna prisiljena rešiti vprašanje 1934 s pogodbami o dobavi električnega toka iz omrežja Kranjskih deželnih elektrarn, (ki je bila z daljnovodom 60 kW do velike razdelilne transformatorske postaje v Črnučah sposobna dovesti v Ljubljano velike količine električne energije iz TE Velenje) in s HE Česenj na Savi v Brodu pri Tacnu. Ti pogodbi sta imeli za posledico ustavitve lastnih obratov (bili so poslej le v rezervi), obenem pa omogočili nov skokovit porast števila porabnikov (1936 jih je bilo že 20.276 ali 238 na 1000 prebivalcev) in dvig porabe električnega toka (1936 9,960.000 kWh, 1938 13,000.000 kWh in 1939 13,453.000 kWh ali 134 kWh na prebivalca). Ob koncu dvajsetih let ji je uspelo priključiti omrežja v okolici (na Viču, na Ježici, v Klečah, na Rudniku, Štepanji vasi in v Mostah) oziroma ga tam napeljati. Zgradila je tudi vrsto transformatorskih postaj in jih povezala s krožnim in prečnim kablom, s čimer je zagotovila boljšo oskrbo. Šele 1937 pa ji je uspelo odkupiti omrežje 1922 ustanovljene Električne zadruge v Šiški. Leta 1939 je imela mestna elektrarna že 588 kilometrov omrežja, na katerem je bila za kar 62 % nižja poraba električnega toka na prebivalca, kot je bila istočasna v banovini. Vendar je mejo ena žarnica na prebivalca



Mestna elektrarna v Ljubljani



Plinarna v Ljubljani ob otvoritvi leta 1861

Ljubljana prestopila že 1931. Za vse tretje obdobje je značilno tudi zamenjava napeljav za enosmerni tok z napeljavami za izmenični tok.

Začetki javne razsvetljave segajo v konec 18. stol., ko so mesto opremili s 431 svetilkami na olje. Plinsko razsvetljava mesta so uvedli šele z graditvijo plinarne 1861 novembra 1861. Plinska razsvetljava je bila urejena le v najožjem mestu, med tem ko so v predmestjih še vedno svetili z oljnatimi svetilkami (1863 so bile še 103), ki so jih 1864 zamenjali s petrolejkami, s katerimi so svetili še prav do potresa. Na začetku je bilo v mestu 241 javnih plinskih svetilk. Plin za razsvetljava pa so uporabljali tudi v trgovskih in v gostinskih lokalih in pozneje tudi v stanovanjih. Maja 1905 so začeli preurejati plinsko javno razsvetljava in so v petih letih montirali okoli 700 Auerjevih plinskih žarnic (večja svetilnost). V letih 1908 in 1909 so postavili še 416 plinskih svetilk. Plinska javna razsvetljava se je v Ljubljani obdržala vse do 1946. V letih 1936—1940 so zanjo porabili kakih 360.000 m³ plina letno. Poleg plinskih svetilk je 1. januarja 1898 na ljubljanskih ulicah, trgih in cestah zasvetila tudi električna luč: 794 žarnic in 48 obločnic. V letu, ko so začeli preurejati plinsko razsvetljava, je bilo že 935 žarnic in 54 obločnic. Kako se je širila in večala električna razsvetljava naprej, še ni raziskano. V letih 1935 do 1940 so postavili nekako 67 električnih svetilk na leto.

V razvoju javne razsvetljave vidimo tri stopnje: prvo do 1863, ko so svetili o oljem, drugo od 1863 do 1898, ko je prevladala plinska razsvetljava in tretjo od 1898 do 1941, v kateri je število električnih svetilk nekako leta 1905 nadvladalo število plinskih svetilk.

Mestni osebni javni promet so do 1901 opravljali izključno izvoščki; od 1864 pa so

v prometu prtljage sodelovali tudi postrežki (ki so imeli svoje društvo, bilo jih je 19). Mestna uprava je šele konec 19. stoletja začela razmišljati o boljšem javnem prometu. Poskušali so z uvedbo omnibusov (ok. 1893), a so se nazadnje odločili za tramvaj. Po dolgih pripravah je mestna občina sklenila z dunajsko družbo Siemens-Halske pogodbo o gradnji tramvaja v Ljubljani. Tramvaj je začel voziti 6. septembra 1901 na 7 km dolgi progi od železniške postaje po današnji Titovi, Čopovi in Poljanski cesti, pri Ambroževem trgu po posebnem mostu prek Ljubljane, po Rozmanovi in dalje po Zaloški cesti do vojaške bolnice ter po drugi progi od Mestnega trga na Gornji trg, po Karlovški cesti in Dolenjski cesti do dolenjskega koldvora. Vozilo je 14 zastarelih voz. Do 1930 omrežja niso širili, četudi so bile potrebe velike zlasti pri povezavi okolice z mestom. Položaj se je začel spreminjati šele po 1927, ko je mestna občina postala lastnica dveh tretjin delnic Splošne maloželezniške družbe (ki jo je 1902 ustanovila njena lastnica Siemens-Halske). Družba je 1929/30 uvedla avtobusne zveze na progah Ljubljana—Medno, Ljubljana—Medvode—Kranj, Ljubljana—Cerklje—Kranj in Vič—Črnuče. Poleg tega pa so se v mestni promet vključili tudi zasebniki, ki so uvedli avtobusne proge Zgoranja Šiška—Šentvid—Tacen, Hrvaški trg—Žale, Figovec—Šentvid, Zaloška cesta—Moste—Dobrunje in Dolenjska cesta—Rudnik. Splošna maloželezniška družba je 1930 opustila vse avtobusne proge razen Vič—Črnuče, ostale pa so proge, ki so jih vzdrževali zasebniki. Lotila se je gradnje tramvajske proge od Ajdovščine proti Šiški in Šentvidu in Viču, kamor je promet stekel sredi 1931 (do Šentvida novembra). Povečala je tudi vozni park. Toda razmere so narekovale še nove proge. Zgradili so le progo železniški

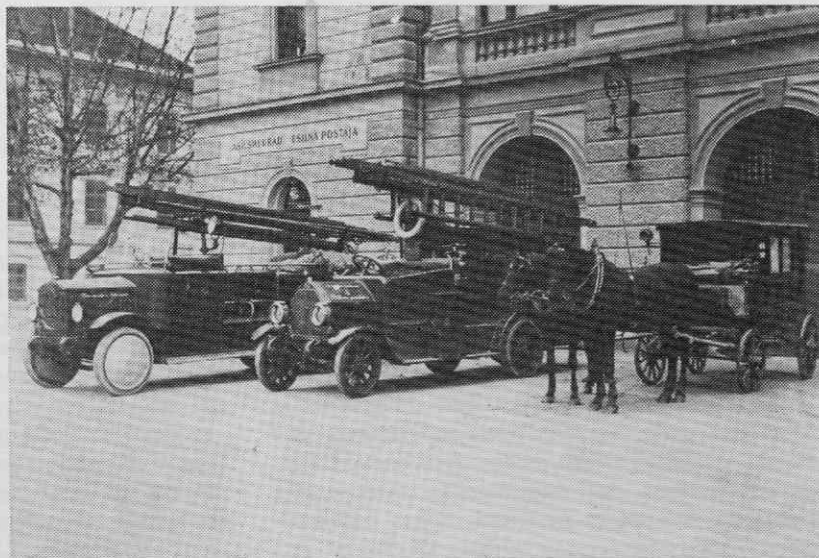
kolodvor—Hrvaški trg ter obnovili prve proge. Splošna maloželezniška družba je zabredla v finančne težave, ki jih je občinski svet rešil tako, da je 1937 kupil še preostale delnice, s čimer je družba postala mestno podjetje. Šele sedaj so se lotili širitve omrežja: 1938 so zgradili progo do Žal, 1939 podaljšali progo od vojaške bolnice do Most in od dolenskega kolodvora do Rakovnika ter kupili nove vozove. S tem je bil razvoj ljubljanskega tramvaja zaključen.

Prvi javni nasadi so v Ljubljani nastali že konec 18. stol. oz. v prvih dveh desetletjih 19. stol. (Zoisovo sprehajališče na Grabnu, Lattermannov drevored, Šolski ali Škofijski drevored, Zvezda, vozni sprehajalni poti v Mestni log). Večje spremembe pa so nastale šele po nakupu gradu Podturn in njegove posesti 1865, ko je nastal park Tivoli. Leta 1883 so uredili pota po Tivoljskem hribu. Mestni javni nasadi pa so se začeli načrtneje razvijati šele z ustanovitvijo mestne drevnice (vrtnarije) 1894. Ob novih cestah so začeli nasajati drevorede (npr. 1895 na sedanji Prešernovi), 1897 so uredili Bleiweisov park (danes del Tivolija ob Prešernovi cesti). Še več so delali v prvem desetletju tega stoletja: 1902 so uredili nasad pred sodno palačo, nasad v Vegovi ulici, drevorede ob Ižanski c. in na Prulah ter drugod, 1906 so preuredili sejmišče na Ambroževem trgu v park, uredili so ribnik v Tivoliju (poleti čolnarna, pozimi drsališče!), sankališče v Tivoliju, uredili poti in nasade na Gradu. Okoli 1906 so uredili tudi kolesarsko dirkališče, ki so ga 1921 podrli (in na njegovem mestu 1930 zgradili kopališče Ilirija ter letno telovadišče). Več pozornosti so novim nasadom posvetili zopet

v poznih tridesetih letih, ko so urejali sprehajališča na Gradu, preuredili park na Ambroževem trgu, sprehajališče ob emonskem zidu na Mirju, nasade v Vegovi ulici, zasadili današnji Levstikov trg, okolico trnovske cerkve in bregove Gradaščice, Cojzovo cesto, oblikovali Hrvaški trg, uredili otroško igrišče v Tivoliju, uredili pota na Rožniku ter zaščitili rastlinstvo in živalstvo na Grajskem hribu, Tivoliju in v gozdovih do Večne poti ter na tem območju razglasili prvi mestni narodni park v državi.

Do ustanovitve stalne poklicne gasilske in reševalne službe je v Ljubljani prišlo dokaj pozno. Prostovoljno gasilsko društvo je bilo ustanovljeno šele 1869 in šele po potresu so ustanovili reševalno postajo, ki so jo dali v upravljanje prostovoljnega gasilskega društva. Poklicno gasilsko službo so uvedli leta 1922, ko so nastavili prva dva gasilca. Postopoma se je moštvo večalo: 1924 18 mož, 1941 40 mož. Gasilski enoti so priključili reševalno postajo. Leta 1923 so za enoto kupili dva gasilska avtomobila (do leta 1935 še tretji avtomobil), 1925 so kupili reševalni avtomobil za prevoz bolnikov in ranjencev »samo v težkih in nujnih primerih«, a voz na vprego so opustili šele 1932, ko so kupili še tretji reševalni avtomobil (1940 je bilo 6 reševalnih avtomobilov). Leta 1933 so za gasilce kupili 30 m dolgo gasilsko lestev na avtomobilu. Uredili so prostore za gasilce in stalno dežurno službo pri telefonu. Kljub nasprotovanju prostovoljnih gasilskih društev se je poklicna služba uveljavila in odločilno posejala v varstvo mesta.

V sklop vprašanj higiene v mestu moremo vključiti tudi javna kopališča, ki so skozi



Gasilska avtomobila in reševalni voz ob ustanovitvi Gasilskega urada in reševalne postaje leta 1922/23

vse obravnavano obdobje, ko se kopalnice v stanovanjih še niso uveljavile, opravljala pomembno vlogo. Do 1917 je delovalo kopališče Marijine toplice na bregu Ljubljanice. Prvo mestno kopališče so zgradili v popotresni dobi na današnji Prečni ulici. Mesto je bilo tudi lastnik kopališča na Koleziji, ki ga je dajalo v zakup.

LITERATURA:

1. Ljubljana 1895—1910, Ljubljana 1911. — 2. Pet let dela za Ljubljano, Ljubljana 1940. — 3. 60 let elektrifikacije Ljubljane. Izdalo Elektro Ljubljana mesto, Ljubljana 1958. — 4. Viator, 75 let, Ljubljana 1975. — 5. Razvoj Komunalnega podjetja »Snaga« Ljubljana. Sestavljeno avgusta 1967 ob 20-letnici obstoja podjetja. (Ljubljana 1967). — 6. 50 let poklicnega gasilstva v Ljubljani 1922—1972. (Izdala gasilska brigada v Ljubljani 1972). — 7. Stanislav Sonc, Razvoj

Ljubljanskega mestnega vodovoda, Kronika slovenskih mest 1934, str. 310—312. — 8. Stanislav Sonc, Zgodovina in razvoj povečanja Mestne elektrarne Ljubljane, Kronika slovenskih mest 1934, str. 132—134. — 9. Boris Wider, Naša kronika (1924), Kronika slovenskih mest 1936, str. 70—73; (1925), Kronika slovenskih mest 1936, str. 137, 138. — 10. Naša kronika, Kronika slovenskih mest 1934, str. 234, 332, 335, 337, 339. — 11. Ljubljanska kronika, Kronika slovenskih mest 1934, str. 68, 69, 142, 146—148, 152, 153, 154, 156, 242, 245, 248. — 12. Boris Wider, Kronika mesta Ljubljane za leto 1930, Kronika slovenskih mest 1940, str. 35, 55—59; isti, Kronika mesta Ljubljane za leto 1931, Kronika slovenskih mest 1941, str. 121 do 126. — 13. Iz naših mest, Kronika 1936, str. 78. — 14. Anton Gaber, Naša Kronika, Kronika slovenskih mest 1940, str. 61, 64. — 15. Anton Stupica, Naša kronika, Kronika slovenskih mest 1938, str. 61. — 16. Karel Petrič, Higiena mesta Ljubljane, Kronika slovenskih mest 1934, str. 128—132.

URBANISTIČNA MISEL V SLOVENIJI OD LETA 1900

EDO RAVNIKAR

Skoro stoletje modernega urbanizma v Sloveniji, zveni že spočetka malo neskrupno, kajti širšega pomembnega dogajanja na tem področju pri nas res ni najti. Gre pa za to, da tako dogajanje vendar vidimo v širšem prostoru, v evropskem, ki je tudi naš, ker z vsem kar vemo in delamo vanj spadamo, tako kot tudi mnogi drugi.

Zato ta prispevek krmari med domačim in svetovnim, med domačimi možnostmi in polemom, ki je v trenutkih vplival na ves planet, kot na primer urbanistična inicijativa Sovjetske zveze v začetku tridesetih let ali pojav Le Corbusiera po letu 1925. Ker bi vsega današnjega brez nekdanjih naporov ne mogli razumeti, je prav, da govorimo tudi o stvarih, ki so se zgodile kar daleč od nas. Tako kot s presenečenjem ugotovimo, da so v Fabijanjevi regulaciji Ljubljane iz leta 1895 prisotne misli E. Howarda iz leta 1898 ali da je Le Corbusierova ideja »Sijočega mesta« iz leta 1933 našla pri nas pred začetkom vojne že skoro čisto resno upoštevan odmev. Seveda ne moremo dati tekočega in sklenjenega pregleda, ker za to ni snovi, nekaj radovednosti pa morda vendar lahko vzbudimo.

Naša dežela se je v teh desetletjih temeljito spremenila, tisto najbolj slovensko ni več na deželi, ne na vasi in tudi ne v Kersnikovem Borju, trgu na Kranjskem, ampak v mestu, demografsko in ideološko. Je v predmestjih in soseskah, na avtocestah in v avtobusih, na velikih športnih prireditvah, na morju in na smučiščih itd. Pri vsem prihaja človeku na misel, da je mesto najbrže bolno, iz še oblikovanega sestava ob prelomu stoletja je postalo brezimno mnoštvo skupin nerodnih hiš, okorno razpostavljenih blokov in ogromnih zgradb v centrih, ki jim je težko določiti namen in smisel. Vendar, kako je prišlo do vsega tega?

Urbanizem je empirično znanje in vse, kar o njem vemo realnega, vemo o storjenem. Ne samo, da s koristjo proučujemo najstarejšem urbanistične stvaritve, tudi ob sodobnem dogajanju se ukvarjamo le z obstoječim, ki se da meriti, primerjati, razporejati in vrednotiti. Toda prav tako že od najstarejših časov si urbanizem prizadeva tudi v obrnjeni smeri, ukvarja se z urbanistično teorijo, ki bi vodila do odkritja boljših zasnov in sistemov v mestih. Urbanizma tudi ni mogoče