

OBLIKOVANJE LJUBLJANE V PRVI POLOVICI XIX. STOLETJA

VLADO VALENCIC

I.

Še današnji tloris stare Ljubljane kaže, da je bilo srednjeveško mesto v svojem največjem delu načrtno zazidano, da torej gradbena rast ni bila prepuščena slučaju in samovolji posameznika, temveč so parcelacijo stavbišč in gradnjo hiš urejali nekakšni gradbeni predpisi. Državna oblast in mestni svet sta usmerjala gradbeni razvoj mesta. Leta 1524 je mestni svet sklenil, naj meščani, ki so jim pogorele hiše, ne postavljajo več lesenih; tedaj je bilo v mestu še mnogo lesenih zgradb.¹ Ta sklep so brez dvoma narekovali požarnovarnostni razlogi. Sredi XVIII. stoletja je deželna vlada zahtevala odstranitev lesenih hodnikov s stranišči na hišah ob Ljubljani iz požarnovarnostnih, estetskih in higienskih razlogov.² Lastniki prizadetih hiš so se zoper odredbo deželne vlade pritožili in tako izvedbo za dalj časa odložili. V mnogih mestih in trgih, tako tudi v Ljubljani, so med dvema sosednjima hišama puščali 1, 2 ali 3 čevlje (čevelj je meril 31,6 cm) širok, nezazidan prostor (Stadt Spatium). Imenovali so ga komunske uličice; še danes imamo v starem delu mesta nekaj takih primerov, le da presledki med hišami niso vedno vidni, ker so jih zakrili z zidom. Komunske uličice so bile povod za mnoge spore med hišnimi lastniki, na njih se je nabirala nesnaga, ponekod so bile vzrok vlage v hišah, zato so bili od leta 1770 naprej taki vmesni prostori pri novih gradnjah odpravljani, pa naj so imeli svoj izvor v navadah, privilegijih ali statutih. Namesto teh naj bi se, kot na Dunaju, postavljali skupni zidovi. Obstoječe komunske uličice naj bi pri morebitnih adaptacijah in prezidavah zazidali.³ Skrb za požarno varnost je bila glavni razlog za izdajanje raznih stavbnih predpisov. Tudi gasilni red za Ljubljano, ki so ga izdali 19. februarja 1773, je vseboval nekaj gradbenih predpisov. Določal je, da morajo biti poslopja krita z opeko ter da je treba opustiti kritje s škodlami. Zahteval je, naj se čimprej odstranijo leseni hodniki, pomoli in leseni strešni žlebovi, sicer bi bili odstranjeni na stroške hišnih lastnikov.⁴ Leto kasneje je bila ustanovljena gradbena, gasilna in olepševalna komisija, v kateri so prevladovali zastopniki državnih organov; mesto je imelo v njej le enega člana. Skrb za gradbeno policijo, požarno varnost in olepševalne zadeve je bila naloga te komisije.⁵ Po predpisih iz leta 1787 je moral vsakdo, ki je hotel graditi, predložiti komisiji načrt stavbe. Ko-

misija je načrt pregledala in odobrila, po potrebi tudi spremenila. Preden je izdala gradbeno dovoljenje, je morala zaslišati sosede; pri morebitnih sporih se je prizadevala za mirno poravnavo. Ako ni prišlo do sporazuma, je svoje poročilo predložila deželni vladi, ki je odločila, ali naj se stranke napotijo na redno pravno pot.⁶

Iz začetne dobe se o delovanju komisije ni nič ohranilo; zdi se, da v osemdesetih letih ni dosti poslovala in je bila za nekaj časa opuščena. Leta 1790 je Ljubljana dobila nov policijski red, ki je vseboval tudi splošne gradbene predpise. Po teh predpisih ni smel nihče v mestu in v predmestjih graditi nove hiše ali jih temeljiteje prezidavati, npr. nadzidavati nova nadstropja, izpeljavati dimnike, napravljati podstrešnice in kuhinje, če ni prej predložil okrožnemu glavarstvu (Kreisamt) načrta ter potrdila zidarja ali tesarja, da nova gradnja ni nevarna v požarnem pogledu. Strankam, ki tega ne bi upoštevale, ter zidarjem in tesarjem, ki so morali jamčiti za potrdila, je bila zagrožena denarna kazen ter tudi da bodo morali nesmotrno izvedene gradnje porušiti ali pa preurediti.⁷ Več kot gradbenih je policijski red vseboval požarnopolicijskih predpisov.

Kljub vsem tem predpisom je bilo še precej nereda pri gradnjah; dogajalo se je, da so bile z njimi v nasprotju; največkrat ni bila upoštevana požarna varnost. Da bi se napravil konec svojevoljnim gradnjam, je deželna vlada 1798 obnovila gradbeno, gasilno in olepševalno komisijo in ji predpisala navodila za njeno delo.⁸ Navodila so obravnavala predvsem požarnovarnostne zadeve, 13 točk se je ukvarjalo z nalogami komisije na tem področju, le ena sama je govorila o nalogah na gradbenem in olepševalnem področju. Komisija je imela možnost, da je deželni vladi predlagala izvedbo raznih gradbenih in olepševalnih ukrepov. Predlagati je mogla, da bi se odpravilo marsikaj, kar je kvarilo podobo mesta, mogla pa bi marsikaj napraviti, da bi ta podoba bila lepša in prijetnejša. K lepoti mesta prispevajo široke in ravne ceste, dobro tlakovanje, čim bolj izenačene hiše, prostorni trgi in snaga, javna, lepo speljana sprehajališča ter dobro urejena razsvetljava. Glede na tak obseg njenih nalog komisiji ni bilo mogoče predpisati vsega tistega, kar naj bi v posameznih primerih ukrenila. Svoje delo naj bi uravnavala po vsakokratnih okoliščinah in razmerah, ker bo veliko odvisno od načina, kako se bo komisija za stvar zavzela.

Navodila so jo opozarjala še na nekatere določene naloge. Skrbeti je morala, da nihče ne bi gradil, ne da bi bil prej njej predložil načrta gradnje. Nadzorstvo nad upoštevanjem tehničnih predpisov pri gradnjah je bila stvar gradbene direkcije. Vendar je tudi komisija morala skrbeti, da so kurišča bila zgrajena varno pred požarom, da so bile upoštewane primerne dimenzije hiš, hišnih vrat in oken, da so zgradbe stale v ravni črti, da so bile po potrebi dvignjene od tal in da niso bile napravljene neprimerne strehe. Pri podstrešnih stanovanjih naj bi se po možnosti opustile lesene ali polžaste stopnice. Notranjost hiš naj bi bila čim bolj urejena, stanovanjske sobe naj bi imele primerno višino, oboki potrebne vezi in dohodi zadostno širino in zložnost. Kramarske lope in stojnice po ulicah naj bi se odpravile, ravno tako tudi strešni žlebovi, ki segajo v ulice, in neprimerno postavljena manjša, zlasti lesena poslopja. Olajšala naj bi se zveza ulic z zidanimi prehodi, napravil zložen tlak in več javnih vodnjakov ter naj bi se vzdrževala snaga na ulicah. Naloga komisije naj bi bila tudi skrb za točnost javnih ur.

V istem času je bilo izdanih tudi nekaj gradbenih predpisov glede stanovanjskih prostorov. Pod v spodnjih stanovanjskih sobah je moral biti en čevljev nad zemljo, sobe vsaj 9 čevljev visoke in so morale imeti 2 1/2 čevlja široka ter 4 čevlje visoka okna.⁹

II.

Gradbena, gasilna in olepševalna komisija je bila v svojem področju samostojen organ, podrejen neposredno deželni vladi. Nisem mogel ugotoviti, kakšna je bila njena organizacija v začetku njenega delovanja. Po podatkih iz leta 1804 jo je sestavljalo 11 članov; ti so bili okrožni glavar, policijski direktor, okrožni komisar, dva stanovska odbornika, direktor deželne gradbene direkcije, blagajnik in računovodja, dimnikar, vodja gasilne službe, en stavbni in en tesarski mojster.¹⁰ Zastopnik magistrata med člani komisije ni omenjen, vendar, kot je videti iz nekaterih ohranjenih spisov, je župan vsaj deloma pri njej sodeloval. Za časa francoskega medvladja je komisija prenehala z delom, gradbena policija pa je prešla med naloge mestne uprave. V času vojne, političnih in upravnih sprememb se meščani niso dosti menili za gradbene predpise. Prezidavali so hiše ali celo gradili nove, ne da bi si preskrbeli dovoljenje oblasti. Zaradi takih svojevoljnih gradenj je prišlo do sporov med sosedi, zožitve ulic, nevarnosti požara in porušenja, do nesmotrnih gradenj in drugih nepravilnosti. Predsednik

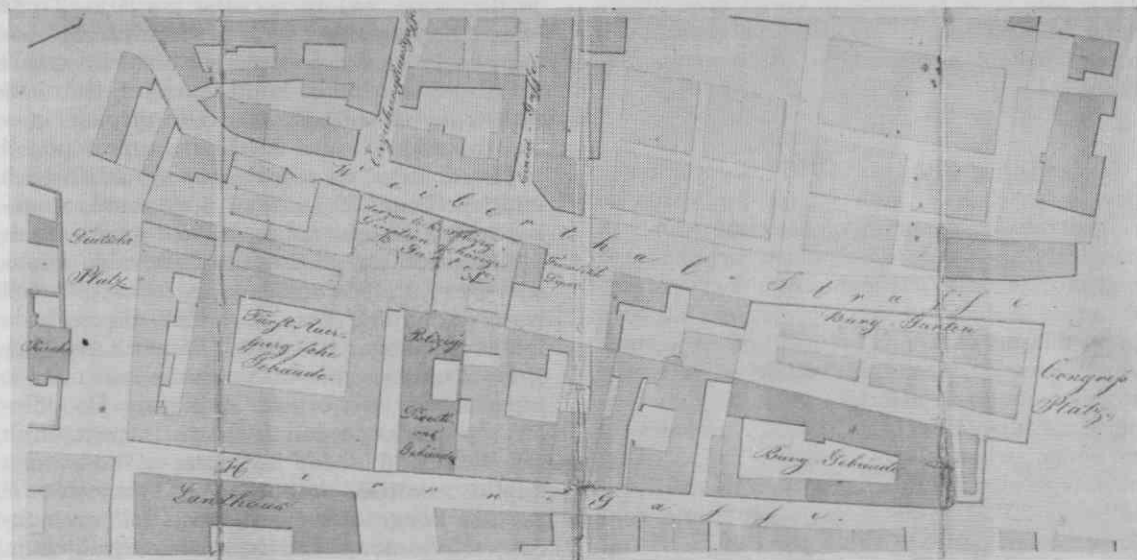
začasne mestne upravne komisije baron Coddelli je z okrožnico četrtim mojstrom razglasil, da je treba vsako, tudi manjše popravilo strehe ali drugega dela hiše prijaviti, pri novih gradnjah pa je bilo treba prositi za gradbeno dovoljenje, predložiti načrt in navesti stavbenika. Kdor je gradil brez dovoljenja, je tvegal nevarnost, da mu brez dovoljenja postavljeno stavbo podro.¹¹ Po obnovitvi avstrijske oblasti v Iliriji je bila obnovljena gradbena, gasilna in olepševalna komisija, javnost pa je bila opozorjena na gradbene predpise, ki so pod francosko vlado zatonili v pozabo.¹² Leta 1825 je bila komisija reorganizirana in število njenih članov skrceno. Sestavljali so jo pod vodstvom gubernijskega svetnika in policijskega direktorja magistratni svetnik, arhitekt ali drug tehnični uradnik deželne gradbene direkcije ter okrožni komisar.¹³ Komisija je poslovala kot prva stopnja v zadevah svojega področja, to je bilo tudi v mestnih gradbenih zadevah. V drugi stopnji je odločala deželna vlada.

Ohranjeno gradivo o delovanju gradbene, gasilne in olepševalne komisije kaže, da se je ukvarjala največ z gradbenimi zadevami glede na njihovo požarno varnost.¹⁴ Prav pogosto je razpravljala o prekritju in popravilu streh; zahtevala je, naj bodo strehe krite z opeko, le izjemoma in začasno je dovoljevala lesene in slamnate strehe. V takih primerih je bil hišnemu lastniku postavljen rok, v katerem je moral streho prekriti z opeko. V Ljubljani in njenih predmestjih je bilo tedaj še mnogo shramb za seno, kozolcev in raznih lesenih zgradb. Predvsem iz požarnovarnostnih razlogov se je komisija prizadevala, da bi bile take zgradbe odstranjene. Vsega tega ni bilo mogoče doseči v kratkem času, v notranjem mestu je še nekako šlo, v predmestjih, ki so imela še v veliki meri vaški značaj, pa so se uspehi dela komisije pokazali šele po desetletjih. V začetku stoletja je komisija tudi dodeljevala opeko, ki so jo izdelovali v mestnih opekarnah. Proizvodnja je zaostajala za potrebami in povpraševanjem, zato opeke niso prosto prodajali, temveč je bila komisiji prepuščena naloga, da jo po svoji oceni razdeljuje med potrošnike. Pomanjkanje strešnikov je marsikdaj zakrivilo, da je morala komisija dovoljevati začasna popravila streh z deskami.

Bolj redki so v spisih ohranjeni primeri, ko je komisija pri gradnjah ali prezidavah hiš postavljala zahteve arhitektonskega značaja. Te zahteve so se nanašale največ na oblikovanje fasade; hiše naj bi imele prijetno zunanost. Opozarjala je na načela simetrije, nasvetovala je po potrebi napravo slepih oken ali vrat.¹⁵ Naletimo tudi na primer, ko je okrožno glavarstvo posredovalo, to pot na pri-

tožbo prizadete stranke, glede barve hiše. Lastnik hiše na vogalu Starega trga in Rebri je prebarval zunanost svoje hiše s svetlo rožnato barvo. Stranka v hiši nasproti se je pritožila, češ da je barva očem zaradi ozke ulice nadležna in da v sobah premočno odseva. Magistrat je tudi menil, da je barva preveč kričeče rdeča in da bode v oči. Po komisij-

mu načrt predloži, da bo mogel do njega zavzeti svoje stališče. Kresija ga je potolažila, da bo zaslišan pri razpravi o regulacijskem načrtu, katerega izdelava je bila poverjena gradbeni, gasilni in olepševalni komisiji. Ko ga je komisija pripravila, kot ji je bilo naročeno, je predložila magistratu katastrsko mapo, v kateri so bile zarisane projektirane re-



Situacijski načrt okoliša med Gosposko in Vegovo ulico 1843 (MALJ, Fasc. K 16, konv. 2/69)

skem ogledu je okrožno glavarstvo naročilo hišnemu lastniku, da hišo še enkrat prepleska s šibko apneno mešanico in tako oslabi presvetlo rdečo barvo.¹⁶

Gradbena, gasilna in olepševalna komisija je pri svojem delu spoznala, da ji je potreben za uravnavanje gradenj podroben situacijski načrt Ljubljane v večjem merilu. Leta 1807 je o tej potrebi obvestila deželno vlado; menila je, da bi to delo izvedla gradbena direkcija. V ta namen bi mogla uporabiti načrt, ki ga je napravil vojaški inženir.¹⁷ Verjetno je tak načrt služil gradbeni direkciji za določanje stavbnih črt. Magistrat in najbrž tudi gradbena komisija nista soodločala pri stavbnih črtah; gradbena komisija je pač izdajala gradbena dovoljenja, upošteвайoč določene stavbne črte, naloga magistrata pa je bila, skrbeti, da so gradbeni gospodarji gradili v predpisani stavbni črti. Vendar se to ni vedno zgodilo; včasih so bile stavbe postavljene izven določene stavbne črte. Ko je poslopje stalo, se pomanjkljivost ni dala več popraviti.¹⁸ Dasi je bilo mesto v prvi vrsti prizadeto po določanju stavbnih črt in izvajanju regulacije, je gubernij leta 1840 pripravljala regulacijski načrt brez vednosti mestnega magistrata. Ko je o teh pripravah izvedel, je prosil, naj se

regulacijske črte, in priložila njihov seznam. Ta je v 41 točkah določal, kje naj bi se ceste in ulice regulirale. V nekaj primerih naj bi se pomaknili nazaj dvoriščni zidovi in tako razširile ulice; celo več hiš bi se moralo umakniti, da bi se vzpostavila ob ulici enotna stavbna črta. Predvidene so bile nekatere nove ulice v nekdanjih predmestjih, druge naj bi bile regulirane. Magistrat naj bi k elaboratu dal svoje pripombe; ko bi načrt dobil svojo končno obliko, bi bil predložen dvorni pisarni v potrditev.¹⁹ Zdi se pa, da mestni organi s predloženim načrtom niso bili zadovoljni. Verjetno so se zbal prevelikih stroškov, ki bi bili združeni z njegovo izvedbo, saj bi mesto moralo odkupovati od zasebnikov zemljišča za regulacijo ulic ter plačevati odškodnino za prestavljanje hiš in dvoriščnih zidov, ki bi ostali izven regulacijskih črt. Magistrat najbrž ni imel za umestno, da bi navedel razloge za svoje odklonilno stališče. V odgovoru je zatrjeval, da se je sicer potrudil ugoditi naročilu in povedati svoje mnenje k zarisanim regulacijskim črtam, da pa predložena mapa ne ustreza. Mapa je bila napravljena v premajhnem merilu in za svoj namen ni bila uporabna. Na posredovanje gubernija je bil mapni arhiv nato priprav-

ljen, napraviti povečano katastralno mapo za Ljubljano. Ker bi šlo to v breme mestne blagajne, je pa magistrat ponudbo zavrnil, češ da zaradi mnogih drugih nujnih izdatkov ne zmore stroškov za regulacijski načrt in je odložil to zadevo za boljše čase.²⁰ Tako se mu je posrečilo, da je kljub prizadevanju njemu nadrejenih organov vprašanje regulacijskega načrta za dalj časa odstavil z dnevnega reda. To je bilo sicer trenutno v korist mestnih financ, bilo pa je brez dvoma v škodo zunanji mestni podobi in mestnemu gradbenemu razvoju.

III.

V zadnjih desetletjih XVIII. stoletja ter v prvi polovici XIX. stoletja, torej v času, ko je gradbena, gasilna in olepševalna komisija nadzirala in vodila ljubljansko urbanistično politiko, je bila gradbena dejavnost precej skromna. Šele proti sredi prejšnjega stoletja je postala nekoliko živahnjša; poživitev trgovine, skromni začetki industrije in železnica so dali pobudo za nekatere večje in pomembnejše zgradbe. Hkrati se je mesto prizadevalo za boljšo urbanistično ureditev. Po poružitvi mestnega obzidja in vrat v zadnjih dveh desetletjih XVIII. stoletja se je Ljubljana znašla v novem položaju za svoj gradbeni razvoj. Pregrada med notranjim mestom in predmestji je padla, mesto se je začelo širiti zunaj svojega dotedanjega okvira in nekdanja predmestja so se zraščala z notranjim mestom. Pred porušeni mestni vrati so bile skoraj povsod večje proste površine; te so se sčasoma z zazidavo spremenile v zaključene trge. Pri nastajanju teh novih trgov je opaziti več ali manj načrtno oblikovanje.

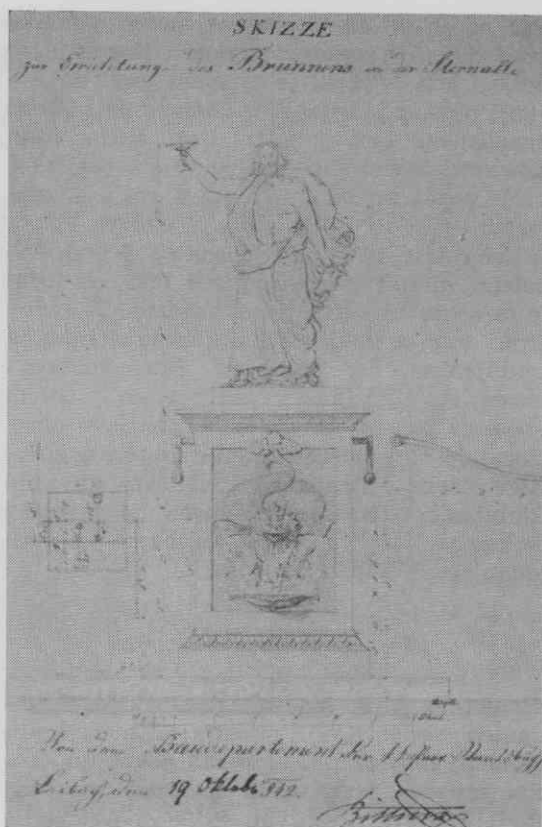
Že leta 1791, med podiranjem vicedomskih vrat, je okrožno glavarstvo naročilo magistratu, naj prepove nameravano gradnjo hiše, ki bi segala čez današnjo stavbno črto na južni strani Trga revolucije. Taka gradnja — tako je menilo okrožno glavarstvo — bi v bodočnosti otežila ureditev prostornega in pravnega trga med stanovskim gledališčem na prostoru današnje filharmonije ter uršulinskim samostanom in cerkvijo.²¹ Leta 1801 pa so bili lastniki teh hiš ob isti strani Trga revolucije povabljeni, da jih ali požarnovarno in lepo prezidajo ali pa jih po primerni ceni prodajo kupcem, ki bi se zavezali, da zgradijo pomembnejšo (ansehnliches) hišo.²² Ko so pozneje namesto podrtih starih hiš gradili nove, je gradbena komisija opozarjala zlasti na stavbno črto, ki jo je bilo treba upoštevati. Tudi Ferdinanda Schmidta, ki je 1824 gradil novo hišo na vogalu Dvornega trga in Trga revolucije, so ob izdaji gradbenega dovoljenja opozorili, da nova hiša ne sme ovirati izhod

iz Židovske ulice ali zapirati pogled na celoten trg, ki ne sme biti v svoji obliki iznakažen. Zato je gubernij prvotno določeno stavbno črto nekoliko premaknil.²³ Na severni polovici Trga revolucije je tedaj stal še kapucinski samostan, ki so ga med francosko okupacijo spremenili v vojaško skladišče. Poslopja so bila slaba; po avstrijski reokupaciji je bilo odločeno, da se samostan ne obnovi; gubernij je predlagal, naj te zgradbe porušijo. To se je zgodilo leta 1817; večji del zemljišča je potem, ko je dražba po posameznih delih ostala brezuspešna, v celoti kupil konzorcij ljubljanskih trgovcev, manjši del pa je pripadel mestu za ureditev ulic. Med prodajnimi pogoji je bila določba, da morajo kupci v štirih letih kupljeno zemljišče zazidati z zidanimi, z opeko kritimi hišami na način, kot ga bo predpisala gradbena, gasilna in olepševalna komisija. Pogoju glede zazidave so se kupci začeli izmikati, najbrž so se prepričali, da ne bodo imeli pričakovanih koristi. Ponudili so kupljeno zemljišče mestu v nakup za manjšo kupnino, kot so jo sami dali zanj. Do odločitve je prišlo po dolgih sporih in pogajanjih šele leta 1836; tedaj je mesto od konzorcija kupilo zemljišče kapucinskega samostana.²⁴ Za časa kongresa svete alianse 1821 je v nekdanjem vicedomskem dvorcu stanoval cesar, na trgu pred njim pa so bile vojaške parade. Zato je mesto začelo urejevati zemljišče, preden je postalo njegov lastnik. Tedaj so zasuli jarke in trg izravnali. Leta 1824 je mesto na pobudo gubernija napravilo načrt za ureditev. Na zemljišču nekdanjega samostana so zasadili drevorede kostanjevih dreves, pota so se križala v osmih smereh; zaradi oblike drevoreda so ga imenovali »Zvezda«. Kljub zasaditvi so tedaj še imeli namen, da trg zazidajo, mislili so na njem zgraditi palačo za sedež deželne vlade. Ta misel je bila pozneje opuščena; dana je bila pobuda, naj bi v spomin na kongres postavil v Zvezdi obelisk, na katerem bi bila priprava za opazovanje ljubljanskega poldnevnika. Načrt je ostal neizveden, tudi načrt iz leta 1839 za ahitektonsko učinkovit vodnjak s figurami ni doživel boljše usode, zadovoljili so se s postavitvijo preprostega vodnjaka.²⁶ Leta 1837 je bilo zgrajeno kazinsko poslopje, dve leti nato pa današnja hiša št. 3, pred tema hišama je bila urejena ulica. Trg revolucije je bil s tema zgradbama na severni strani zaključen, pričel je dobivati svojo poznejšo podobo.

Trg pred Špitalskimi vrati, današnji Prešernov trg, ki je bil nagnjen proti Ljubljani, so v letih 1822 in 1823 zravnali, ob frančiškanskem samostanu in cerkvi so teren znižali, zato so napravili za dohod novo stopnišče.²⁷ Po večletnih pripravah je bil konec leta

1842 namesto dotrajanega lesenega Špitalskega mostu zgrajen kamniti most (srednji most današnjega tromostovja). Pred zgraditvijo je mesto odkupilo manjšo hišo ob dostopu na most, ki so jo porušili, da so mogli novi most zgraditi v primernejši legi. Z odstranitvijo hiše je bil razširjen trg pred mostom.²⁸ Iz kvadrov zgrajeni, lepo oblikovani most z lito-železno ograjo je gotovo precej polepšal sliko trga, katerega arhitektonsko obvladuje fasada frančiškanske cerkve s svojim stopniščem. Zato se je postavljalo vprašanje ureditve trga zlasti tam, kjer je šlo za pomanjkljivosti, ki so kvarile njegovo podobo. Takrat, ko trg še ni bil odprt proti severu s široko Miklošičevo cesto ter so ga na obeh straneh mostu zapirale stavbe tik ob Ljubljani, je bil njegov prostor bolj zaključen kot danes, ko predstavlja dejansko le križišče več prometnih žil.²⁹ Trg je precej kazila stavba s prodajalnami na prostoru, kjer stoji sedaj Prešernov spomenik. Bila je le nekakšen prizidek zadaj stoječe hiše. Za odstranitev se je zavzemala gradbena, gasilna in olepševalna komisija iz prometnih in estetskih razlogov, gubernij je njeno stališče podpiral. Mestni magistrat za to rešitev ni bil zavzet; ker sta nasprotovala tudi trgovca, ki sta imela tam svoji prodajalni, je hiša ostala, porušili so jo šele po potresu 1895.³⁰

Pri nekdanjih Samostanskih (Kloštrskih) vratih sta nastala dva trga, eden na notranji mestni, drugi na zunanji, poljanski strani. V istem času, ko so bila odstranjena mestna vrata, je bil frančiškanski samostan na sedanjem Vodnikovem trgu preurejen za šole (normalko in licej); na prostoru križnega hodnika in samostanske cerkve je nastal trg. Ob licejskem poslopju je bila zgrajena glavna stražnica.³¹ Trg na poljanski strani, današnji Krekov trg, se je izoblikoval pozneje. Dokler so še stala Samostanska vrata in mestno obzidje, je bil pred njim jarek z vodo. Ko so vrata in zid porušili, so jarek le delno zasuli, za zasipanje so porabili material z obzidja. Vendar je prostor ostal še precej neurejen, dokler ga niso zravnali pod francosko okupacijo. Prvotno so ga nameravali zasaditi z drevjem, to misel so pa opustili, ker je bilo na trg preneseno sejmišče in bi drevje oviralo postavljanje sejmskih stojnic.³² Stavbe, ki zapirajo trg proti vzhodu in severu so bile postavljene pozneje. Poslopje Krekov trg 10 je bilo zgrajeno kot hotel okrog 1840, tedaj je tudi Ljubljanska hranilnica (poznejša Kranjska hranilnica) kupila hišo na vogalu Poljanske ceste in Krekovega trga (danes poslopje biotehniške fakultete) in jo preuredila za svoje poslovne prostore.³³ Sedanji obseg in obliko je hranilnična stavba dobila dve desetletji



Idejna skica za vodnjak v Zvezdi (MALj. Reg. I fasc. 381, fol. 1101)

pozneje. Na tem mestu je tako nastal nov trg, ki so ga pričeli imenovati Sejmski trg (Jarmanski plac od Jahrmarkt), ker so bili na tem prostoru sejmi. Po svoji funkciji kot tudi po funkciji glavnih zgradb ob njem se je ta prej predmestni kraj popolnoma vključil v mestno življenje. Na trgu je mesto z denarno podporo hranilnice postavilo vodnjak.³⁴

Nemška ali Križniška vrata so porušili leta 1793 kot zadnja. Deželna vlada in okrožno glavarstvo sta že prej pritiskala na mestni magistrat, naj bi se vrata in obzidje na tem mestu porušila zaradi lepše podobe tega mestnega dela, toda razpisane dražbe za odstranitvena dela so ostajale brezuspešne. Nekaj let pozneje so odstranili tudi zgradbo glavne stražnice, ki je stala ob Nemških vratih.³⁵ Novo nastali trg, imenovali so ga Nemški ali Križevniški trg (sedaj Trg francoske revolucije), so tedaj pustili tak, kakršen je bil. Nekako na razkrižju tega trga, Vegove ulice in Emonske ceste, je stala pritlična hiša s pročeljem na trg, v njej je bila gostilna. To hišo so podrli in trg tudi sicer preuredili šele v drugi polovici prejšnjega stoletja.³⁶

Karlovska (Starotrška) vrata so stala na kraju, kjer ni bilo prostora za nastanek trga.

Pač pa je bil trg v starem mestu nekoliko pred vrati, ob cerkvi sv. Jakoba. Nastal je po požaru leta 1774, ki je upepelil jezuitski kolegij; prostor je ostal nezazidan in dal osnovo današnjemu Levstikovemu trgu. Južna stran trga med Rožno ulico in Gruberjevo palačo — ta je tedaj imela le tri osi v svoji severni fasadi — še ni imela sedanje oblike. Virant je svojo hišo, ki je priključena na Gruberjevo palačo, zgradil šele okrog leta 1842, od tedaj je ta stran trga sklenjeno zazidana. Zahodno stran trga so zaključevale hiše med njim in Ljubljano. Po postavitvi šentjakobskega mosta leta 1825 je bila med mostom in trgom vzpostavljena zveza z ozko Trubarjevo ulico, (sedaj del Cojzove ceste), ki je zahtevala porušitev stavbe v strnjem kompleksu stavb ob Ljubljani.³⁷ Na severni strani pa je poleg cerkve zapirala trg reduta, stavba na prostoru sedanjega šolskega poslopja.

IV.

Na mestni tloris in zlasti na usmeritev prometnih žil so vplivali mostovi čez Ljubljano. Konec XVIII. stoletja je imela Ljubljana tri mostove, ki so vezali oba Ljubljaničina bregova. Špitalski in Čevljarski most sta stara mostova, imela jih je že srednjeveška Ljubljana.³⁸ Tretji most je bil Šentpeterski, postavilo ga je vojaštvo leta 1776 v bližini nekdanje škofove brvi pri Sv. Petru za zvezo med vojašnico in mestom. Zato so ga imenovali tudi Kasarnski most. Mesto je sicer želelo, da bi most postavili tam, kjer je stala škofova brv, da bi moglo tudi škofa pritegniti h kritju stroškov. Do sporazuma ni prišlo in vojaštvo je most zgradilo, ne da bi mestni magistrat to vedel in nanj pristal.³⁹ Potem, ko je prvi leseni most odslužil, je bil v letih 1834 in 1835 zgrajen na novo, vendar ne na starem mestu, marveč nekako tam, kjer stoji današnji.⁴⁰ Leta 1815 so hišni posestniki šentpeterskega in poljanskega predmestja prosili mestni magistrat, da bi smeli na svoje stroške zgraditi most od mesnic čez Ljubljano. Mišljena je bila le nekaka brv. Nekaj let pozneje je mesto vzelo zadevo v roke in leta 1820 je bil postavljen lesen most na mestu današnjega Zmajskega mosta. Ker so bile v bližini mesnice in je služil v veliki meri mesarjem, so ga imenovali Mesarski most.⁴¹ Tudi Krakovčani in Trnovčani so se 1819 obrnili na okrožno glavarstvo s prošnjo, naj se napravi nov most, ki bi jih povezoval z mestom. Most naj bi bil med izlivom Gradašnice in Žabjakom. Po daljših pripravah je mestni magistrat leta 1823 dobil naročilo, naj razpiše licitacijo za nabavo potrebnega lesa. Leta 1825 je bil most zgrajen na sedanjem mestu. Stroški so šli delno

iz cestnega fonda, največ pa je prispevala mestna blagajna.⁴²

V začetku tridesetih let sta bila Čevljarski in Špitalski most, oba sta bila tedaj še lesena, zelo slaba. V zvezi z osuševalnimi deli na Barju so med 1824 in 1828 začeli vnovič poglobljati Ljubljano. Posledica poglobitve je bila med drugim, da so se stebri, koze in piloti obeh mostov po hitreje tekoči vodi omajali. Čevljarski most so morali za vozove zapreti, popravili so ga le toliko, da je bil prehodan za pešce. Gubernij je 1834 zahteval, naj se stara mostova odstranita, ker je bila nevarnost, da se zrušita; zgradila naj bi se nova mostova. Da je bilo to nujno potrebno, so uvideli, toda mestne finance in pravice lastnikov prodajaln na mostovih, ki so postavljali za odkup pretirane zahteve, so zavlačevale končno odločitev. Gradnja dveh novih mostov naenkrat je bila preveliko breme za mestni proračun, čeprav so mislili, da bi si mesto v ta namen preskrbelo posojilo.⁴³ Iz finančnih zadreg se je porodil predlog, da bi namesto dveh dotodanjih mostov postavili enega samega, ki bi bil nekje sredi med obema. Gradbena direkcija je zagovarjala most od Kongresnega trga v črti njegove severne stranice k Ribji ulici. Nekateri člani občinskega odbora so predlagali zgraditev mosta med Gledališko stolbo in Krojaško ulico. Tretja varianta je predvidevala most na Dvornem trgu. Špitalski in Čevljarski most bi trenutno služil le pešcem, na njihovem mestu bi se pozneje postavile brvi.

Zgraditev novega mosta na enem izmed navedenih krajev bi zahtevala odkup in porušnje več hiš, zlasti na desnem bregu Ljubljane, kjer je bilo treba za dohod od brega Ljubljane do Mestnega trga urediti primerno široko ulico. Magistrat se je pričel dogovarjati s prizadetimi lastniki, da bi poizvedel, pod kakšnimi pogoji bi bili pripravljene pristati na odkup hiš, ki bi morale biti porušene. Izkazalo se je, da bi moralo mesto plačati, če naj bi se Krojaška ulica razširila na severni strani, lastnikom 58.100 gold. za odkup njihovih hiš; za hiše na južni strani — v primeru, da bi hoteli ulico razširiti v tej smeri — pa bi kupnina znesla 50.300 goldinarjev. Pri varianti mostu na Dvornem trgu bi bilo treba porušiti na Mestnem trgu eno hišo v celoti, drugo deloma. Lastnika sta zahtevala okrog 100.000 goldinarjev. Ti zneski so znatno presegle stroške, potrebne za gradnjo enega mostu. Po proračunu, ki so ga napravili, bi Špitalski most, zidan, stal 45.700 goldinarjev, torej manj, kot pa bi moralo mesto v najugodnejšem primeru plačati odkupnine za hiše, ako bi se odločilo za gradnjo mosta na drugem kraju. Uvideli so, da je obnovev obeh dotodanjih mostov najcenejša rešitev.⁴⁴ Vendar pa od te ugotovitve

štiridesetih letih se v Ljubljani omenjajo le redki stavbni mojstri; navadno je bil le en sam, včasih pa ni bilo nobenega. To kaže tudi na majhen obseg gradbene dejavnosti v tistem času. Stavbenik Picco je prevzel gradnjo novega Špitalskega mostu za 39.499 goldinarjev, kar je bilo pod proračunskim zneskom, ki je znašal 45.700 goldinarjev.⁴⁹ Konec leta 1842 je bil most dograjen, malo pred dovršitvijo si ga je ogledal brat cesarja Ferdinanda, nadvojvoda Franc Karel, kateremu je bil posvečen, kakor dokazuje napis na mostu. Uradno so ga imenovali po nadvojvodu Frančev most; med ljudstvom se to ime ni udomačilo, še dolgo je bil Špitalski most, potem pa je po bližnjem frančiškanskem samostanu obveljal naziv Frančiškanski most.⁵⁰

Ko so pričeli gradnjo novega Špitalskega mosta, so pripravljali tudi načrte za nov Čevljarski most. Ker je mestu primanjkovalo denarja, se je gubernij zavzemal za zasilno rešitev, napravili naj bi le leseno brv za pešce. Župan Hradecki s tako polovično rešitvijo ni bil zadovoljen; hotel je, naj bi bil sredi mosta zidan steber, da bi se mogel pozneje zgraditi zidan most. Tako rešitev je priporočala tudi gradbena direkcija. Gradbeni oddelek državnega knjigovodstva je zavračal leseni most zaradi visokih cen hrasta in macesna ter je predlagal most iz litoželeznih cevi ali pa viseči verižni most, ki bi bil v primeri z drugimi najcenejši. Okrožno glavarstvo je s tem predlogom soglašalo.⁵¹ Zaradi slabih mestnih financ so morali gradnjo novega mosta odložiti za četrto stoletja. Med tem časom so stari most le toliko vzdrževali in popravljali, da je bil uporaben za prehod pešcev.⁶²

v.

Z gradnjo Šentjakobskega mostu je bilo združeno vprašanje ureditve ulic v njegovem okolišu. Na Bregu je bilo pristanišče, kjer so nakladali in razkladali blago, ki so ga prevajali po Ljubljani med Ljubljano in Vrhniko. Promet po vodi je postal po francoskih vojnah živahnejši. Ceste, po katerih so blago vozili z vozovi na Breg, niso bile več kos naraščajočemu prometu. Po Salendrovi in Križevniški ulici so imeli vozniki z velikimi tovari težave; navzdol so morali močno zavirati, pri vožnji navzgor so potrebovali priprego. Cesto, ki so jo zgradili k Šentjakobskemu mostu, so uredili tudi kot dovozno cesto na Breg. Za ureditev te ceste je mesto odkupilo od Zoisa hišo, ki je stala nekako pred mostom in zemljišče nekdanjega Grabna (jarka pred mestnim obzidjem). Cesta se je nadaljevala na šentjakobski strani mosta, kjer je tudi bilo treba odkupiti in porušiti eno hišo.⁵³ Tako je bila do-

sežena tudi zveza od Tržaške ceste po sedanji Rimski cesti, Vegovi ulici, Cojzovi cesti, Levstikovem trgu in Rožni ulici do Karlovške ceste, ki je bila v veliko korist prometa po obeh državnih cestah. Zato je Šentjakobski most prevzela država in je leta 1839 tudi del Rožne ulice proglasila za erarično cesto.⁵⁴ Po zgraditvi ceste čez Cojzov graben je bila Gosposka ulica za težke vozove prepovedana. Promet z Brega na Dunajsko cesto se je začel usmerjati po novi cesti, od tod pa po Babji dolini (sedanji Vegovi ulici), Kongresnem trgu in Uršulinski ulici (začetek Titove ceste). Vegova ulica je nastala z zasutjem nekdanjega jarka pred mestnim obzidjem; za zasipavanje so uporabili material porušenega kapucinskega samostana. Sredi dvajsetih let so jo na nekaterih mestih nekoliko razširili, a za ureditev je mesto odkupilo nekaj zemljišča od tamkajšnjih hišnih posestnikov. Že tedaj se je pojavil načrt, za sedanjo Turjaško ulico, da se odpre zveza med Gradiščem in Novim trgom, kajti med knežjim dvorcem (na prostoru univerzitetne knjižnice) in poslopjem policijske direkcije (sedaj baletna šola) še ni bilo prehoda. Vegova in Uršulinska ulica nista zmogli močnega prometa zlasti pozimi sta bili zelo slabi, vozovi so obtičali v blatu ali pa se prevračali. Leta 1839 je gubernij prepovedal po teh ulicah vožnjo z težjimi vozovi (štirimi ali več konji), zlasti prevažanje merkatilnega lesa. Ulice so bile za tak promet preozke, vozovi so poškodovali tlak, bili so pešcem tudi nevarni. Težki promet naj bi šel čez Gradišče in naprej po glavni komercialni cesti, to je po Tržaški, ki je tedaj potekala nekako v smeri Prešernove ceste do Veselove ulice, potem proti današnjemu opernemu gledališču, od tod pa do Titove, nekdanje Dunajske ceste.⁵⁵ V tem okolišu je bila tudi Igriška ulica potrebna ureditve. Več hiš je segalo čez določeno stavbno črto. V letih 1840 do 1845 je mesto odkupilo nekatera zemljišča za njeno regulacijo.⁵⁶

Živahnejši trgovski promet je vplival seveda tudi na podobo prizadetih cest in ulic. Ob njih so nastajale gostilniške in druge z njimi združene stavbe, kjer so se ustavljali številni vozniki trgovskega blaga ter podeželski kupci in prodajalci, obiskovalci mestnega trga. K povečanju prometa je pripomogel trg za seno, slamo in steljo, ki so ga 1845 namestili na Luži (sedanjem Borštnikovem trgu), v Spodnjem Gradišču (Vegovi ulici) pa je bil trg za oglje in deske na vozovih.⁵⁷ Ob ulicah in cestah Gradišča se je naselila večina ljubljanskih trgovcev z žitom in deželnimi pridelki.⁵⁸ Za potrebe gostilniških in trgovskih obratov so bile nekdanje pristave prezidane v stanovanjske hiše, hleve in skladišča. V Nunski, poznejši Selenburgovi ulici so bili leta 1841 urejeni

prvi prostori za šest prodajaln, v najem jih je vzel mestni magistrat za lastnike prodajaln na obeh mostovih, ki so morale biti opuščene. Vendar za te trgovske prostore ni bilo zanimanja, dva kramarja, ki sta ponudbo sprejela, sta prodajalni obdržala le kratek čas. Mesto se je sicer trudilo, da bi našlo najemnike med drugimi kramarji in obrtniki, toda če je katera našlo, ni dolgo vztrajal, temveč je lokal kmalu zapustil. To je razumljivo, ulica je bila za trgovino še premalo prometna. Čeprav se ta poskus s trgovskimi prostori tedaj ni posrečil, je imel svojo dobro stran, ulica je dobila, sicer prezgodaj, trgovske lokale. V zvezi z razvojem mesta med Bregom in Tržaško cesto je bil tudi načrt nemškega viteškega reda, da bi svoje zemljišče na Mirju razdelil na stavbišča in bi se na njem zgradilo novo ljubljansko predmestje, ki bi — stalo bi na prostoru nekdanjega rimskega mesta — imenovalo Emona. Ko je načrt zazidave komendskega zemljišča leta 1826 obravnavala gradbena, gasilna in olepševalna komisija, je opozorila na pomanjkanje poti proti Krakovemu, Trnovemu in proti mestu, ovira za razvoj novega predmestja pa bi bil tudi močvirnati svet proti Gradaščici ter dva ribnika na tem zemljišču.⁶⁰ O načrtu za novo predmestje so razpravljali več let, celo dvorna pisarna se je z njim ukvarjala, do izvedbe pa ni prišlo. Parcelacijo in zazidavo zemljišča so ovirali že navedeni razlogi, pomanjkanje poti do sedanjih predmestij, deloma močvirnat svet in še nezasuta ribnika. Načrt je izgubil na svojem pomenu tudi z dograditvijo železnice Ljubljana-Trst, ki je napravila konec prometu na Ljubljani in na cestah, ki so vodile na Breg. S tem je tudi okoliš Gradišča izgubil svojo dotedanjo prometno vlogo.

Obenem z zgraditvijo novega Špitalskega mosta je bila preurejena glavna pot, ki je k temu mostu vodila od Tržaške in Dunajske ceste, Slonova, današnja Čopova, ulica. Na delu nekdanjega frančiškanskega vrta je mesto zgradilo 23 prodajaln kot nadomestilo za lesene kramarske kolibe, ki so stale nekoč na Čevljarskem in Špitalskem mostu. Slonova ulica je imela pred tem čisto predmestno lice, skoraj po celi dolžini desne strani se je razprostiral samostanski vrt, ograjen proti ulici z zidom. Prodajalne so njeno podobo popolnoma spremenile: prinesle so v ulico trgovski promet in jo vključile v mestno življenje.⁶¹ Po obnovitvi Šentpeterskega mosta leta 1835 — prvotno je most služil zvezi vojašnice z mestom — so zgradili cesto, ki ga je zvezala z Zaloško cesto (to ime je tedaj imela tudi sedanja Trubarjeva cesta).⁶² V istem času je mesto urejevalo cesto na obrežju Ljubljani (sedaj Petkovškovo nabrežje).⁶³ Promet v tem

okolišu je zelo narasel, k povečanju je največ prispevala sladkorna rafinerija na Poljanskem nasipu. Za njene potrebe so dovažali na vozovih sladkorno moko in premog, ravno tako so odvažali sladkor in druge proizvode. Važna prometna žila za tedanjo Ljubljano je bila Zaloška cesta, ki je vodila k pristanišču na Savi. Velik del ljubljanskega trgovskega prometa je uporabljal vodno pot po tej reki (ogrsko in hrvaško žito, vino, premog iz Zagorja). Zaradi živahnega vozovnega prometa med Ljubljano in Zalogom je bilo treba trgovsko pomembnejšim delom mesta omogočiti boljše zvezo z Zaloško cesto. Zato se je mesto lotilo ureditve, predvsem razširitve sedanje Komenskega ulice in vidovdanske ceste.⁶⁴ Ureditve teh ulic je deloma razbremenila začetni del Zaloške ceste (danes Trubarjeve).

Skrb mesta je bila v prvi vrsti usmerjena k ureditvi prometnih žil, ki so bile važne za blagovni promet. Manj zanimanja je bilo za regulacijo ulic v notranjem mestu. To kaže primer Židovske ulice. Ko je hišni posestnik v tej ulici nameraval prezidati svojo hišo in je dal porušiti tudi steno proti ulici, je gradbena, gasilna in olepševalna komisija opozorila magistrat na ugodno priložnost, za razširitev ulice. Hišni lastnik je bil pripravljen graditi v novi stavbni črti in prepustiti zemljišče za ulico za primerno odškodnino. Gradbeni komisiji se je zdela razširitev potrebna, ker je imela Židovska ulica dokaj živahen promet, vodila je h gledališču, kazini, dvorcu ter na Čevljarski most. Magistrat ni bil teh misli, zavračal je možnost za razširitev ulice, tudi ni mesto imelo denarja za odškodnino posestnikom.⁶⁵

VI.

Naraščajoči vozni promet na mestnem cestnem omrežju je postavil pred mestno upravo nove naloge. Dotedanji način graditve in vzdrževanja cest ni več ustrežal. Leta 1816 so pričeli z gradnjo kanalov in tlakovanjem cest. Ljubljana prej ni poznala podzemске kanalizacije; voda je odtekala kar po ulicah in uničevala njihovo nezaščiteno površino. Postopoma so po posameznih ulicah in trgih gradili kanale za odvajanje padavinskih vod. Med ulicami, ki so bile najprej kanalizirane, se omenjajo Slonova ulica s trgov pred frančiškansko cerkvijo ter Gradišče. Nato so prišle na vrsto sedanja Vegova ulica, Rožna ulica, Titova cesta od Trga revolucije do Ajdovščine, del Dalmatinove ulice, Krekov trg, Streliška ulica, Poljanska cesta do Šentpeterskega mosta ter Levstikov trg. Gradbena, gasilna in olepševalna komisija je leta 1831 hotela, da bi se zgradil kanal po sredi trga ob Zvezdi; ker je bilo premalo sredstev v mestni blagajni, je

ostalo le pri želji.⁶⁶ Ko so zaradi pospešitve odtekanja vode z Barja poglobili Ljubljano, so morali poglobiti tudi kanale, napeljane v njeno strugo. Hišni posestniki so se branili plačati stroške za poglobitev svojih kanalov, nekateri so šli s pritožbami do dvora, toda bili so zavrnjeni.⁶⁷

Da bi bila cestna površina odpornejša, so jo utrjevali s tlakovanjem. Za tlak so uporabljali okroglo kamenje savskega proda, ki so ga imenovali mačje glave. Na ta način so tlakovali že v prejšnjih časih mestne ulice z večjim voznim prometom, zlasti ulice, ki so vodile na Breg.⁶⁸ Po francoskih vojnah so pričeli obnavljati tlak iz okroglih kamnov najprej na cestah v notranjem mestu, nato so začeli tlakovati glavne prometne ceste v predmestjih. Toda uporabljeni način tlakovanja s savskim kamenjem se ni obnesel; pri močnem voznem prometu se je tlak prehitro izrabil. Župan Hradecki je bil leta 1840 za to, da se opusti tlakovanje sedanje Titove ceste med pošto in Ajdovščino, kjer je bilo središče voznega prometa. Bil je prepričan, da na tem delu ceste nobeno tlakovanje ne bi držalo. Bil je za temeljito posipanje ceste z gramozom. Navzlic njegovemu odklonilnemu stališču je bila cesta od Ajdovščine proti mestu leta 1841 tlakovana z dvojnimi italijanskimi tlakovi ter z okroglim kamenjem. Leta 1842 so jo morali že obnoviti, leto nato pa je bila že tako slaba, da so jo morali nasuti z gramozom. Leta 1845 so jo tlakovali za poskus, čeprav je magistrat nasprotoval, z impregniranimi hrastovimi kladicami (panji).⁶⁹ Poskus se je dobro obnesel, zato se je magistrat za hrastov tlak tako navdušil, da je imel namen, postopoma tlakovati vse ulice na ta način.⁷⁰ Izkazalo se je namreč, da tudi na manj prometnih ulicah tlak iz okroglega kamenja ne zdrži veliko, zlasti belo kamenje je bilo premehko. Zato so se začeli zanimati za kamenje iz kamnoloma v Knapovžah; mestni magistrat se je obrnil tudi na pohorske kamnolome zaradi dobave granitnih kock.⁷¹ Ker pa je bilo tlakovanje z okroglim savskim kamenjem poceni, so nekatere ulice še vedno tlakovali z njim, druge so pa makadamizirali. Pogosto so se ponavljale tožbe, posebno glede prometnejših ulic, da je tlak slab in da so ulice skoraj neprevozne. Židovska ulica, kjer voznega prometa ni bilo, je bila tlakovana s kamnitimi ploščami; tlak so obnovili, ko so bile stare plošče izrabljene.⁷² Iz kamnitih plošč so bili tudi pločniki, ki so jih napravili po nekaterih ulicah, ponekod pa le pred pomembnejšimi poslopji. Pločnike je dal magistrat položiti ob hišah, katerih lastniki so plačali stroške polaganja; nekateri hišni posestniki so sami oskrbeli polaganje.⁷³

Nasadi in parki so bili prvotno zadeva zasebnikov, šele za časa francoskega medvladja se je začela zanje zanimati javna uprava. Med škofijo in Ljubljano so konec XVIII. stoletja stale mesnice in sejmske stojnice. Pozneje so sejmski prostor prestavili na današnji Krekov trg. Pod Francozi je škofija postala vladna palača, v njej je stanoval guverner, ki je leta 1812 dal nalog za ureditev nekdanjega tržnega prostora v javni vrt.⁷⁴ Dve leti pozneje je dal magistrat podreti tudi zidovje pri nekdanjem mestnem skladišču, s pridobljenim prostorom se je povečal vrt za škofijsko palačo.⁷⁵ V istem času kot vrt za škofijo so zasadili orehov drevored ob Ljubljani za semeniščem in nekdanjim licejskim poslopjem. Orehi so bili najbrž preblizu obeh zgradb in so jima jemali luč; potem ko so jih posekali, so zasadili lipe v večji oddaljenosti od poslopij. Ker je bil ta drevored za licejskim poslopjem, so ga imenovali Šolski drevored, zaradi bližine stolnice po tudi Stolni drevored; bil je le del takrat po vsem desnem bregu Ljubljane do stare klavnice pri prisilni delavnici zasajenega drevoreda. Postopoma so deli drevoreda izgini-
nili.⁷⁶

Francozi so izdelali načrt tudi za drevored v Tivoliju in na Celovski cesti. Po načrtu inženirja Blancharda naj bi se bila preuredila v drevored Celovška cesta od mestne meje do Pagliaruzzijevega vrta (pod Cekinovim gradom), od tod bi zaokrenil proti jugozahodu (smer nekdanjega drevoreda do glavnega dohoda v tivolski park, ki je bil deloma odstranjen zaradi preložitve železniške proge), od tam pa v sedanjo Cankarjevo cesto nekako do opernega gledališča. Na Celovski cesti je bila za cestišče predvidena širina 12 m, tedaj je bila cesta široka le 8 m, na vsaki strani naj bi bila jarka široka 1,5 m, nato pa drevored z dvojno vrsto dreves, cesta z drevoredoma ob obeh straneh bi bila široka 30 m. Drevored na Celovski cesti bi bil dolg 450 m; po načrtu bi ga pa mogli podaljšati za 250 m proti Šiški. Ostala dva kraka proti jugozahodu in po Cankarjevi cesti bi merila 865 m, skupaj torej 1565 m. Proračun je bil zaradi pomanjkanja finančnih sredstev napravljen le za prvih 450 m.⁷⁷ Francoska uprava svojega načrta tudi v tem omenjenem obsegu ni mogla več urediti. Po odhodu Francozev se je za drevored zavzel guverner Lattermann. Sredstva so zbrali večidel s prostovoljnimi prispevki ljubljanskih trgovcev: stroške za drevored od današnjega opernega gledališča proti Tivolškemu gradu je prevzel Andrej Malič, ki je imel hotel na prostoru palače »Na-Ma« ob Cankarjevi cesti. Drevorede, ki so jih uredili po Blan-

chardovem načrtu, so zasadili najprej z jagnje-di in akacijami ter le s posameznimi kostanji, ki pa v družbi z akacijami niso uspevali. Leta 1822 so jih obnovili le s kostanji.⁷⁸ Gubernij je 1823 dal tudi pobudo za zasaditev dreves ob Dunajski cesti (sedanji Titovi) do savskega mosta. Ob tej cesti so zasadili topole.⁷⁹ Na tem mestu je treba omeniti še drevored Zvezdo, ki je bil zasajen obenem z ureditvijo Kongresnega trga.

VIII.

Od konca XVIII. stoletja, ko je bilo porušeno mestno obzidje, pa do srede prejšnjega stoletja, ko je bila skozi Ljubljano dograjena železnica Ljubljana-Trst, je bilo položenih nekaj temeljev za nadaljnji urbanistični razvoj. Novi mostovi ter nove oziroma za potrebe živahnejšega prometa preurejene ulice so povezale na novo nastale in razvijajoče se mestne dele. Zaslediti smo mogli tudi prizadevanja za določeno arhitektonsko in estetsko podobo posameznih novo urejenih trgov in ulic. Seveda se je urbanistična dejavnost gibala v ozkih mejah, ki so jih odrejale skromne možnosti mestnih financ. Marsikak načrt je ostal neizveden, ker ni bilo denarja za odkup hiš in zemljišč ali za postavitev večjih objektov, npr. vodnjakov.

Pobude za delo na urbanističnem področju so prihajale od raznih strani. Za ceste in mostove so bili glavni pobudniki prizadeti zasebniki. Na zunanjo podobo mesta so s svojimi predlogi, nasveti in tudi odločitvami vplivali deželna vlada in drugi državni organi, npr. gradbena direkcija. Nalogo, reševati mestne gradbene in urbanistične zadeve, je imela gradbena, gasilna in olepševalna komisija. Mestni magistrat se pravzaprav na tem polju ni mogel uveljaviti, omenjene zadeve niso sodile v njegovo področje. Tudi je razpolagal z zelo omejenimi finančnimi sredstvi, poleg tega pa je še za vse izdatke potreboval odobritev deželne vlade. Vkljub temu je župan Hradecki pokazal veliko iniciativnosti pri raznih načrtih in si je prizadeval za njihovo izvedbo. Na njegovo pobudo je tudi nastalo novo naselje ob cesti pod Golovcem, kjer je začel prodajati mestni svet s pogojem, da kupci zgradijo hiše. Naselje je pozneje dobilo naziv Hradeckega vas (sedaj cesta).⁸⁰ V področje mestnega magistrata so prešle gradbene in urbanistične zadeve po letu 1848 z reorganizacijo občinske uprave. Gradbena, gasilna in olepševalna komisija je svoje posle izročila mestni upravi šele začetek 1851, ko je mesto nastavilo svojega gradbenega inšpektorja.⁸¹ S tem je njen obstoj prenehal in skrb za gradbeno in urbanistično podobo mesta je prešla na mestno občino.

OPOMBE

1. MALj. Cod. I/1, fol. 93. — 2. MALj. Reg I fasc. 2, fol. 40 sl. — Dr. Josip Mal, Stara Ljubljana in njeni ljudje. Ljubljana 1957, str. 181. — 3. MALj. Reg. I fasc. 144, fol. 484. — 4. MALj. Reg. I fasc. 3, fol. 13. sl. — 5. MALj. Reg I fasc. 120, fol. 130. — 6. MALj. Reg. I fasc. 144, fol. 484. — 7. MALj. Reg. I fasc. 12, fol. 200 sl., Allgemeine Polizeieinrichtung für die Hauptstadt Laibach im Herzogthum Krain. — 8. MALj. Reg. I fasc. 134, fol. 507—524, Instruction nach welcher sich die neu aufgestellte Bau- und Verschönerungs Feuerlösch-Polizeicommission zu benehmen haben wird. — 9. MALj. Reg. I fasc. 194, fol. 2 in 1269. — 10. MALj. Varia mag. IV (gradbena, gasilna in olepševalna komisija) fasc. 5, fol. 599. — 11. MALj. Reg. I fasc. 167, fol. 507 sl. — 12. Ergänzungs-Sammlung der politischen, Cameral- und Justiz-Gesetze und Verordnungen, welche für das Herzogthum Krain und den Villacher Kreis Kärntens im Königreiche Illirien von dem Zeitpunkte der Wiederbesitznahme bis einschließlich des Jahres 1818 erlassen worden sind. Erster Theil. Laibach 1835, str. 284 sl. — Ersten Theiles 2^{te} Abtheilung. Laibach 1836, str. 431 sl. in 440. — 13. MALj. Reg. I fasc. 192, fol. 181 sl. — Neue Organisation der Bau-, Feuerlösch- und Stadtverschönerungs-Commission in Laibach. Sammlung der politischen Gesetze und Verordnungen für das Laibacher Gouvernement-Gebiet im Königreiche Illyrien. Jahr 1825. 7. Band. Ljubljana 1828. Str. 170 sl. — 14. MALj. Varia mag. IV fasc. 1 do 9 vsebujejo spise gradbene, gasilne in olepševalne komisije za leta 1798—1809, ki dajejo podobo o njenem delu. — Vpogled v delo komisije za naslednja desetletja dajejo gradbeni spisi magistratne registrature, npr. fasc. 271, fol. 22 in 106, fasc. 273, fol. 9 sl. in 601, fasc. 389, fol. 159 sl. in 173 sl. ter ohranjeni spisi kresijske registrature v Mestnem arhivu, npr. fasc. K 21, konv. 15/3 in 15/4 iz 1825. — 15. MALj. Varia mag. IV fasc. 4, fol. 516; fasc. 6, fol. 5. — 16. MALj. Reg. I fasc. 188, fol. 696. sl. — 17. MALj. Varia mag. IV fasc. 7, fol. 634 sl. in 695. — 18. MALj. Reg. I fasc. 273, fol. 601. — 19. MALj. Reg. I fasc. 389, fol. 159 sl., fol. 173. sl. — 20. MALj. Reg. I fasc. 389, fol. 171 sl. — 21. MALj. Reg. I fasc. 121, fol. 4. — 22. MALj. Varia mag. IV fasc. 4, fol. 152 sl. — 23. MALj. Varia mag. IV fasc. 4, fol. 735; fasc. 5, fol. 350, 420; fasc. K 22, konv. 15/3—1823. — 24. MALj. Reg. I fasc. 238, fol. 235 sl. — Ivan Vrhovec, Iz domače zgodovine. Kako in kdaj so nam naredili ljubljansko »Zvezdo«. Ljubljanski zvon VI/1886, str. 272 sl. — Dr. Rudolf Andrejka, Trgovska zgodovina Šelenburgove ulice v Ljubljani. Trgovski tovariš 1937. — 25. MALj. Reg. I fasc. 238, fol. 374 sl. — Andrejka, n. o. m. — 26. Ivan Vrhovec, Iz domače zgodovine. 5. Zvezda. Ljubljanski zvon XIV/1894, str. 140 sl. — MALj. Reg. I fasc. 381, fol. 1027 sl. — 27. MALj. Reg. I fasc. 239, fol. 566 sl. — 28. MALj. Fasc. K 15, spis 23/19. — 29. O problematiki trga v novejšem času prim. France Stele, Marijin trg. Kronika

- slovenskih mest IV/1937, str. 147 sl. — 30. MALj. Reg. I fasc. 390, fol. 216 sl. — 31. MALj. Reg. I fasc. 121, fol. 500 sl.; fasc. 5, fol. 358. — A. Jellouschek, Nachrichten über die Herstellung des gegenwärtigen Schulgebäudes und über die Einführung der Lehranstalten in Laibach. MHK XV/1860, str. 93 sl. — 32. Ivan Vrhovec, Iz domače zgodovine. 4. Olepšava sedanjega »Franca Jožefa trga«. Ljubljanski zvon XIV/1894, str. 139. K naslovu poglavja Vrhovčevega članka je treba pripomniti, da je trg imel naziv »Cesarja Jožefa trg«. — 33. Vladislav Fabjančič, Knjiga hiš. III. del: Veliki trg, fol. 744 sl.; X. del: Poljansko predmestje, fol. 152 sl. — Denkschrift über die Gründung und innere Einrichtung der Sparkasse in Laibach und der Ergebnisse ihrer 50-jährigen Tätigkeit. Ljubljana 1870, str. 13 sl. in 31. — 34. MALj. Reg. I fasc. 388, fol. 463 sl. — 35. MALj. Reg. I fasc. 6, fol. 17 sl. — 36. Staroslav (Ivan Vrhovnik), Gostilne v stari Ljubljani. Ljubljana 1926, str. 42. — 37. Juša Serajnik-Vavken, Stavbni razvoj Gruberjeve palače v Ljubljani. Kronika, časopis za slovensko krajevno zgodovino VII/1959, str. 178 sl. — 38. Milko Kos, Srednjeveška Ljubljana. Ljubljana 1955, str. 13 in 23. — 39. MALj. Reg. I fasc. 5, fol. 213 sl. — 40. MALj. Reg. I fasc. 5, fol. 240. — 41. MALj. Reg. I fasc. 188, fol. 1204 sl. in 1253 sl. — 42. MALj. Reg. I fasc. 193, fol. 37 sl. in fasc. 189, str. 390 sl. — 43. MALj. Fasc. K 15, 30/45—1831; Reg. I fasc. 271, str. 373 sl. — Dr. Rudolf Andrejka, Zgodovina kramarskih hišic v Prešernovi ulici. Kronika slovenskih mest V/1938, str. 70. — Andrejkova razprava (str. 17 sl., 65 sl., 129 sl., 203 sl.) podaja tudi historiat odkupa prodajaln na Špitalskem in Čevljarskem mostu v zvezi s pripravami za gradnjo novih mostov. — 44. MALj. Reg. I fasc. 271, fol. 354 sl.; fasc. 385, fol. 176 sl., fol. 249 sl.; fasc. K 15, konv. 23/19—1835. — 45. MALj. Reg. I fasc. 271, fol. 354 sl. — 46. MALj. Reg. I fasc. 385, fol. 249 sl. — 47. MALj. Reg. I fasc. 383, fol. 632 sl. — Fasc. K 15, konv. 23/19—1835. 48. MALj. Reg. I fasc. 386, fol. 198 sl.; fasc. 271, fol. 698 sl., 710 sl. — 49. MALj. Reg. I fasc. 383, fol. 634 sl. — 50. MALj. Reg. I fasc. 383, fol. 717 sl.; fasc. 470, fol. 217. — Andrejka, n. o. m. str. 250 sl. — 51. MALj. Reg. I fasc. 383, fol. 402 sl. — 52. Andrejka, n. o. m. 132. — 53. MALj. Reg. I fasc. 189, fol. 390 sl. — 54. MALj. Fasc. K 16, konv. 15/42. — 55. MALj. Reg. I fasc. 189, fol. 316 sl., 331 sl., 350 sl.; fasc. 196, fol. 171 sl.; fasc. 385, fol. 10 sl.; fasc. K 15, konv. 2/13. — 56. MALj. Fasc. K 21, konv. 15/5—1820; Reg. I fasc. 387, fol. 208 sl. — 57. Ivan Vrhovnik, Trnovska župnija v Ljubljani. Ljubljana 1933, str. 260 sl. — Staroslav (Ivan Vrhovnik), Gostilne v stari Ljubljani. Ljubljana 1926, str. 42 sl. — MALj. Reg. I fasc. 987, XV/1 št. 13.601/1888, tržni red od 9. 8. 1848. — 58. MALj. Cod. XX/1 in 5. — 59. Andrejka, n. o. m. str. 131 sl. — 60. MALj. Fasc. K 15, konv. 11/3, 15/20; Reg. I fasc. 272, fol. 1021 sl. — 61. Andrejka, n. o. m. str. 71 sl. — 62. MALj. Reg. I fasc. 386, fol. 512 sl. — 63. MALj. Reg. I fasc. 388, fol. 102 sl. — 64. MALj. Fasc. K 14, konv. 3. — 65. MALj. Reg. I fasc. 390, fol. 79. sl. — 66. MALj. Reg. I fasc. 196, fol. 287, 486 sl.; fasc. 271, fol. 497 sl., 651 sl., 801 sl., 814 sl., 883 sl., 1016 sl., 1098 sl. — Josip Wester, Momenti v razvoju Ljubljane od l. 1787—1821. Kronika slovenskih mest I/1934, str. 23 sl. — 67. MALj. Reg. I fasc. 385, fol. 827 sl. — 68. MALj. Reg. I fasc. 6, fol. 89 in 120 sl. — 69. MALj. Reg. I fasc. 388, fol. 321 sl., 422 sl. — 70. MALj. Reg. I fasc. 390, fol. 823 sl.; fasc. 515, fol. 461 sl. — 71. MALj. Reg. I fasc. 389, fol. 576. — 72. MALj. Reg. I fasc. 389, fol. 1111 sl. — 73. MALj. Reg. I fasc. 196, fol. 166 sl.; fasc. 273, fol. 201. sl. — 74. MALj. Reg. I fasc. 161, fol. 496 sl. — Ivan Vrhovec, Iz domače zgodovine. I. Prva izprehajališča in prvi javni nasadi v Ljubljani. Ljubljanski zvon XIV/1894, str. 14. — 75. MALj. Reg. I fasc. 241, fol. 792. — 76. Vrhovec, n. o. m. str. 76. — 77. MALj. Reg. I fasc. 168, fol. 118 sl. — 78. MALj. Reg. I fasc. 188, fol. 16 sl. — Vrhovec, n. o. m. str. 76 sl. — Wester, n. o. m. str. 23 sl. — Alojzij Potočnik, Tivolski grad in park v Ljubljani. Kronika slovenskih mest V/1938, str. 231. — 79. MALj. Reg. I fasc. 241, fol. 839 sl. — 80. MALj. Reg. I fasc. 490, fol. 182 sl. — 81. MALj. Reg. I fasc. 516, fol. 1042; fasc. 518, fol. 248 sl., 319 sl.

