

izvirno znanstveno delo

UDK 721(497.4 Ljubljana) "1849/1895"

930.253(497.4 Ljubljana)

prejeto: 5. 4. 2000



Jože Suhadolnik

prof., arhivski svetovalec za tehnično dokumentacijo in fototeko, Zgodovinski arhiv Ljubljana,
SI-1000 Ljubljana, Mestni trg 27, p.p. 373

Arhitektura in urbanizem v Ljubljani v drugi polovici 19. stoletja (od 1849 do 1895) in arhivsko gradivo Zgodovinskega arhiva Ljubljana

IZVLEČEK

Stavbe tega obdobja nosijo oznako historične arhitekture in se le z dekorativnimi klasicističnimi dodatki skušajo otresti romantičnega historizma. Domači stavbni mojstri so bili nosilci tradicionalne, na krajevno izročilo vezane arhitekture, medtem ko so uradniki stavbnih direkcij, kresijski inženirji in povabljeni tuji arhitekti brez časovne zamude uvajali vse tehnične in stilne novosti zidave na Dunaju.

Delno realizirani, nepopolni ali nepotrjeni regulacijski načrti so bili namenjeni ureditvi mestnih predelov, cest in širitvi mesta, določali so stavbne črte in so bili osnova za podeljevanje gradbenih dovoljenj novim stavbam ter za prezidavo starih hiš.

Gradbeni razvoj mesta se je razmaknil po dograditvi železnice. Gospodarski razvoj v 70-ih letih je pomenil pravi razcvet gradbeništvu. Zaslugo na pozitivno oceno pri urbanizaciji nosi gotovo Kranjska stavbna družba. Zahtevnejše projekte je prevzemalo Stavbno podjetje G. Tönnies.

Industrijske stavbe so dosegle skromnejšo oblikovno raven.

SUMMARY

ARCHITECTURE AND URBANISM IN LJUBLJANA IN THE 2nd HALF OF THE 19th CENTURY (1849-1895) AND ARCHIVAL MATERIAL OF THE HISTORICAL ARCHIVES OF LJUBLJANA

The buildings of the mentioned period have the characteristics of historical architecture. With decorative classicist additions they try to get rid of romantic historicism. The local building masters were carriers of traditional, to local tradition linked architecture while the managers of the building directorates, engineers and invited foreign architects were without time delay introducing all technical and style novelties in building in Vienna.

Ključne besede: regulacijeki načrti, javne stavbe, stanovanjske stavbe, industrijska arhitektura

Arhitektura se je že od nekdaj spogledovala ter oplajala ob minulih stilnih obdobjih, čeprav nikoli tako izrazito kot v drugi polovici preteklega stoletja. Nekdaj je umetnostna zgodovina stavbnim spomenikom 19. stoletja pridajala le negativno oznako eklektične arhitekture, kar sedaj poskušamo zamenjati s pozitivneje pojmovanim historizmom. Meščanstvo si je utrdilo ekonomski položaj in si s historičnimi arhitektonskimi oblikami tudi navzven prizadevalo zagotoviti priznanje legitimnosti svoje vladavine.

Slogovno pripadajo arhitekturni spomeniki 19. stoletja ne le klasicizmu oziroma bidermajerju, ampak srečujemo tudi prepletanje najrazličnejših zgodovinskih kopij. Vendar je znotraj tega navideznega nereda mogoče slediti logiki slogovnega razvoja. Korenine stavbarstva preteklega stoletja moramo namreč iskati globoko v baroku. Atributi nove umetnosti so postali solidnost, ekonomičnost in praktičnost zidave. Avstrija se ni več zgledovala pri italijanski stavbni umetnosti, ampak se je skušala opreti na lastne moči. Čas centralizma je vodil v uniformiranost arhitekture. S klasicizmom je Dunaj izgubil tisti pomen, ki ga je imel v baroku. Provincialno stavbarstvo je padlo na raven umetnostno neambicioznega protofunkcionalizma, ki je sledil modi s skopim in stereotipnim slovarjem klasicističnih atributov - s čeli, portali in okenskimi okviri ter si le redkokdaj privoščil bogatejšo okrasje. Upadla je raven obrtnega znanja, začela se je industrijska tipizacija in masovna izdelava. Novi način delitve dela in racionalistična klima sta arhitektom puščala vse manj možnosti za razmah lastne ustvarjalnosti. Novi tehnični predpisi in omejitve so naročnike silili, da so se iz povsem praktičnih vzrokov obračali na uradne stavbne ustave.

Z marčno revolucijo so se razmere spremenile. Njene socialno-politične posledice so odmevale tudi v arhitekturi. Sledila je reorganizacija gradbenega uradništva, po zakonu o javnih natečajih pa je arhitektura kot umetnostna stroka spet začela pridobivati na pomenu.

Slogovno delimo historično arhitekturo na romantično, strogo in pozno.¹ Romantični historizem obsega spomenike, ki se le z dekorativnimi dodatki skušajo otresti klasicizma, glede stavbne mase pa se ne oddaljujejo od klasicističnih predstav. Strog in pozni historizem pogosto vztrajata eden ob drugem, tako da se strogi podreja le enemu zgodovinskemu slogu, pozni pa uporablja različne historične vzorce in predloge.

V drugi polovici 19. stoletja je razvoj vodil k vse bolj zapleteni členitvi stavbnega jedra. Malo

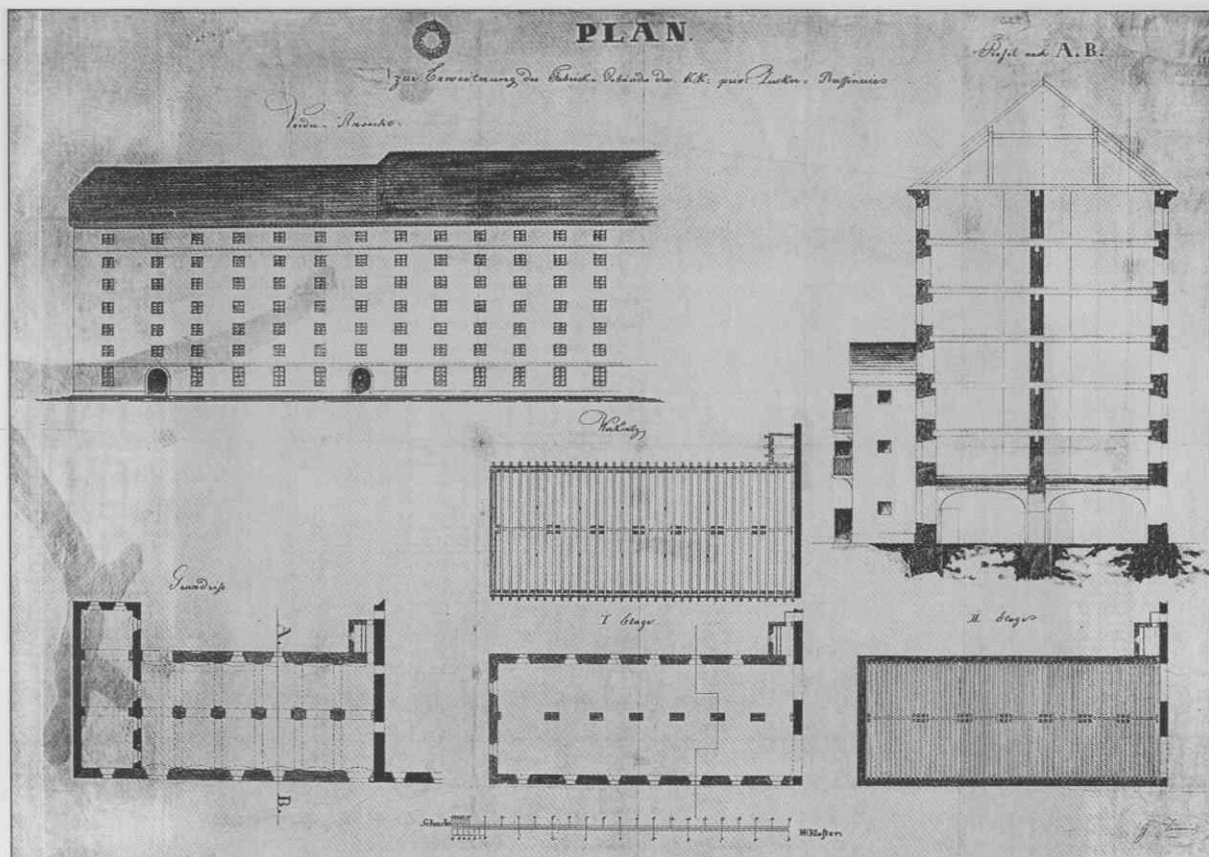
pred koncem stoletja je dosegel vrh v skoraj "impresionističnem" drobljenju arhitektonskih členov. Pri datiranju spomenikov je pogosto odločilnega pomena natančno poznavanje ožje časovne mode. Tako lahko na primer novonormanske stavbe (ljubljska realka) z veliko gotovostjo postavimo v 60. in 70. leta, medtem ko zelo težko ugotovljamo čas nastanka slogovno slabo izrazitih stavbnih spomenikov iz prve polovice stoletja. V meščanski arhitekturi zasledimo večje novosti šele nekako od 70-ih let naprej, kar je v precejšnji meri pobudila živahna stavbna dejavnost na Dunaju. Secesijsko stavbarstvo je pri nas dobilo jasne obrise šele po letu 1900.

Spregovoriti velja še o vprašanju atribucij. Pri novogradnjah namreč lahko z veliko zanesljivostjo razrešimo ime avtorja že s pomočjo šematizmov. Ob načrtovalcu (projektantu) pa je pomembno poznati tudi izvajalca (stavbenika, stavbnega mojstra), kajti njegovo delo je bilo pogosto odgovornejše in je terjalo veliko spretnosti in izkušenj. Kar zadeva slogovno naprednost, so bili lokalni stavbni mojstri nosilci tradicionalne, na krajevno izročilo vezane arhitekture, medtem ko so uradniki stavbnih direktij, kresijski inženirji in povabljeni arhitekti brez časovne zamude uvajali vse tehnične in stilne novosti zidave v prestolnici monarhije.

Projekti za večino stavb so bili sicer delo tujih arhitektov, toda gradili so jih ljubljanski stavbeniki. Gradnja reprezentativnih in drugih velikih javnih stavb je pripomogla, da se je ljubljansko stavbeništvo iz svoje nekdanje nepomembnosti razvilo v dokaj močno gospodarsko stroko. Področje stavbenikov je tedaj obsegalo tudi projektiranje. Stavbni mojster je bil hkrati tudi arhitekt, ki je projektiral v vseh detajlih. Javne zgradbe so gradili po načrtih projektantov, izbranih od gradbenega gospodarja, načrte pa so pridobivali tudi z razpisanimi natečaji. Večji stavbeniki so zaposlovali tehnike, ki so opravljali projektantska dela. Gradili so povečini stanovanjske hiše po lastnih načrtih.

Ta površno nakazana izhodišča opozarjajo na relativnost vprašanja kakovosti stavbnih spomenikov 19. stoletja, saj odpovedo vsa merila, pridobljena na starejšem gradivu. Še vedno ostaja prepuščeno presoji posameznega raziskovalca glede izbora in načina predstavitve. Zgodovinarju more biti edino merilo le stopnja zgodovinske pričevalnosti nekega spomenika.

¹ Damjan Prelovšek, Nekateri problemi raziskovanja arhitekture 19. stoletja, Zbornik za umetnostno zgodovino XIV-XV, Ljubljana 1978-1979, str. 221.



Prizidek sladkorne rafinerije na Poljanskem nasipu 40, 1853; glavna fasada, tlorisi pritličja, 1., 2. etaže, ostrešja in prečni prerez, kolorirana matrica, ZAL, Mesto Ljubljana, splošna mestna registratura (LJU 489), Reg I, f. 522, fol. 295

Regulacijski načrti

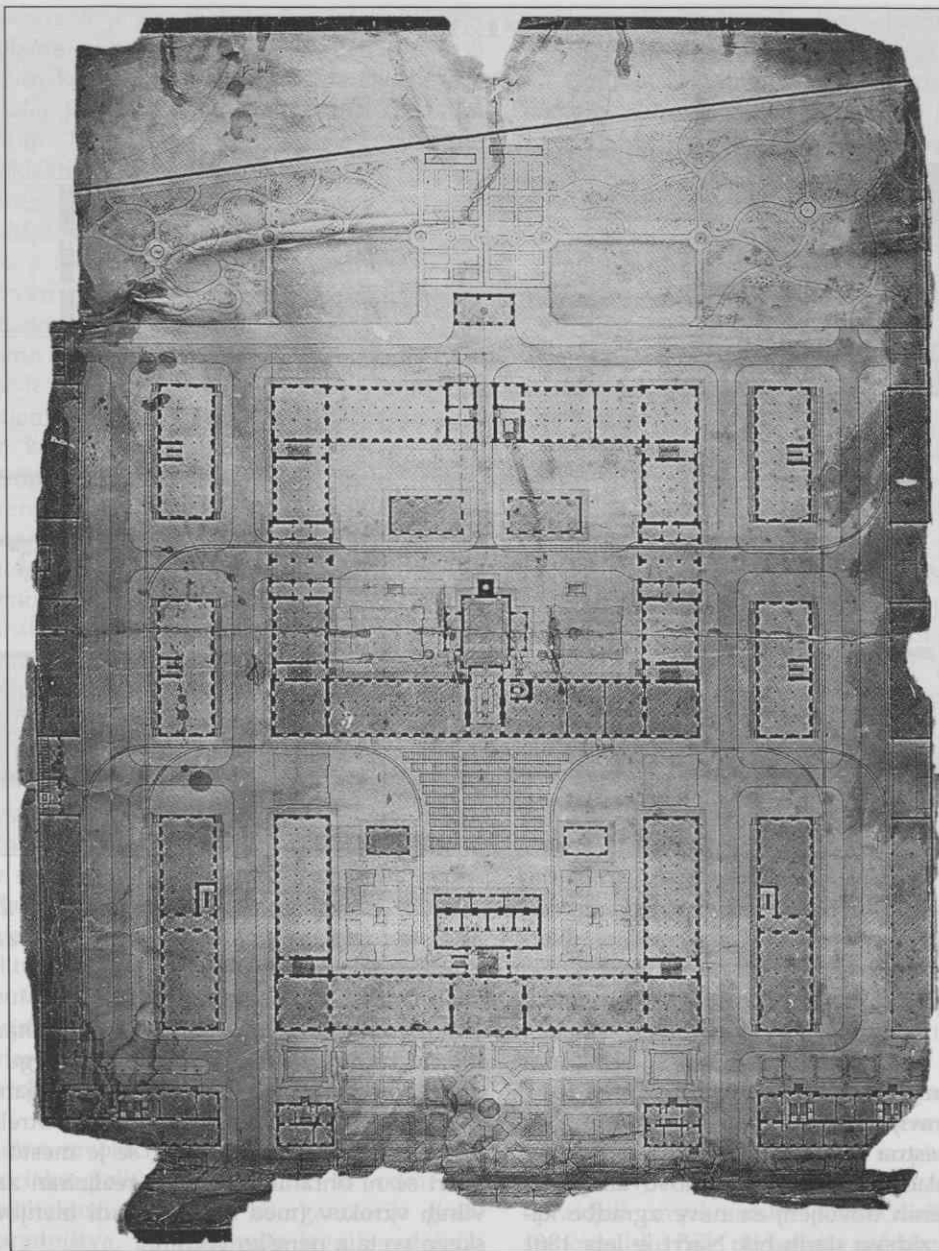
Po prvem regulacijskem elaboratu iz leta 1840, ki sta ga pripravljala gubernij in magistrat (bil je odložen), je mestna uprava uvidela, da mora mesto imeti regulacijski načrt kot osnovo za podeljevanje gradbenih dovoljenj za nove zgradbe kakor tudi za prezidavo starih hiš. Načrt je leta 1861 izdelal mestni stavbni nadzornik Franc Pollak, vendar zaradi spremembe v mestni upravi ni bil sprejet. Pač pa ga je isti v naslednjih letih dopolnil in predelal ter leta 1869 predložil magistratu. V načrtu je posvetil največ pozornosti ureditvi cest v delu mesta, ki je nastajal med železnico, Kolo-dvorsko ulico (*Cesto na južno železnico*)², Trubarjevo (*Sv. Petra cesto*) in Vidovdanske ceste (*Radeckega cesto, Kravjo dolino*), ter prostoru med Slovensko (*Schellenburgovo in Dunajsko cesto*) in Gosposvetsko cesto (*Marije Terezije cesto*). Posebej je izpostavil novo stavbno črto v Vegovi (*Dolnjem*

Gradišču), Wolfovi (*Gledališki ulici*), Stritarjevi ulici (*Špitalski ulici*), na Vodnikovem trgu (*Valvasorjevem trgu, Pred šolami*), na Poljanski cesti (*Zgornjih in Spodnjih Poljanah*) in v Streliški ulici. Upošteval je vse okoliše, kjer se je mesto širilo. Ta načrt se ni ohranil, niti ni bil realiziran zaradi številnih vzrokov (med drugimi tudi menjava občinskega sveta z nemško večino).

Novo spodbudo za izdelavo regulacijskega načrta je dala leta 1873 ustanovljena Kranjska stavbna družba, ki si je pridobila ob Cankarjevi cesti (*Franca Jožefa cesti*) in na Vrtači (*Na Vrtači*) obsežna zemljišča z namenom, da jih parcelira za stavbišča in zazida s stanovanjskimi zgradbami. Leta 1874 je predložila občinskemu svetu svoj osnutek regulacijskega načrta za zahodni in severni del mesta.³ Ta se ni ohranil, zato lahko vsebino povzemamo le iz razlage v spomenici. Operat stavbne družbe je vzel za osnovo podaljšanje Tržaške ceste, ki naj bi v ravni črti dosegla Celovško cesto. Verjetno je bila ta zamisel kasneje izvedena z današnjo Prešernovo cesto.

² v nadaljevanju so v oklepajih posevno izpisani nazivi cest, ulic in trgov kot so se imenovali v drugi polovici 19. stoletja; navedeni so samo pri prvi navedbi ceste, ulice in trga.

³ Reg. I, fasc. 875, št. 1637/1874 pri spisu XVI/2 št. 5545/1873.

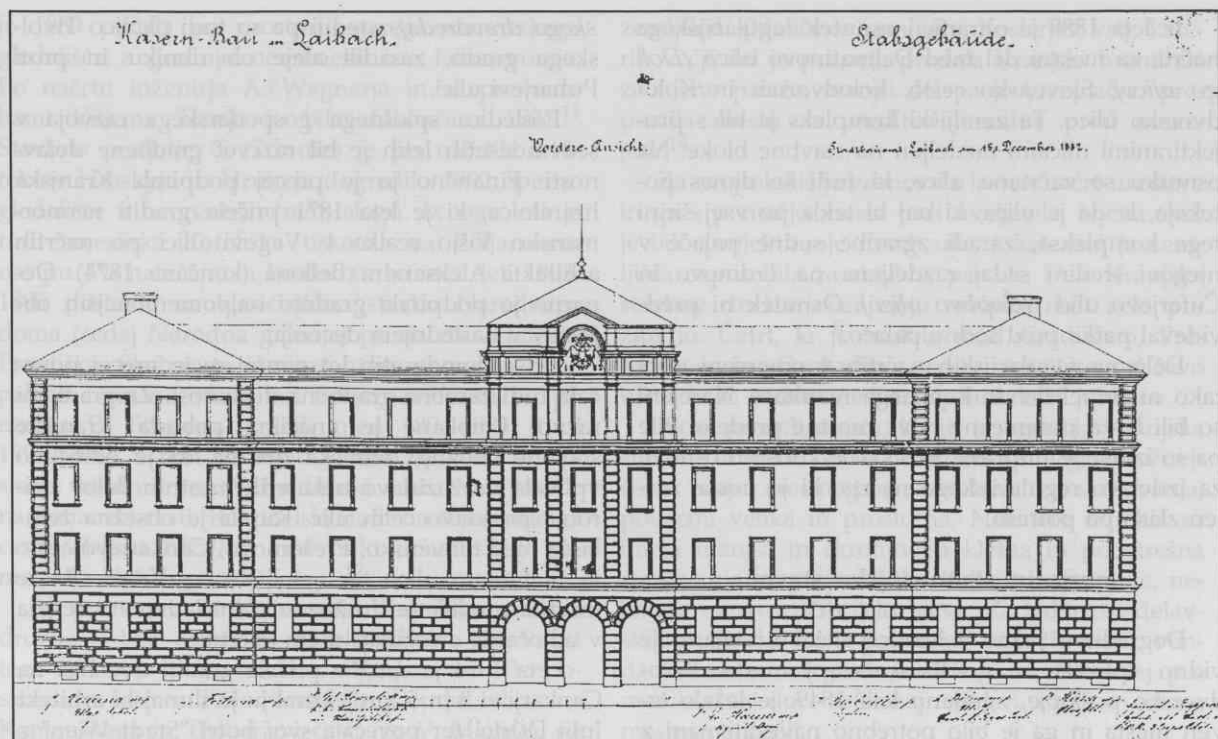


Tobačna tovarna na Tržaški cesti 12, okoli 1880; nerealiziran celostni plan tovarniškega kompleksa, kolorirana matrica, ZAL, Načrti (LJU 334), m. 16/16

Pravokotno nanjo je bilo projektiranih več ulic, ki so bile presekanе s prečnimi ulicami. S projektom nove Tržaške ceste bi odpadel del stare, ki je potekala nekoliko vijugasto od začetka današnje Prešernove pri "Lovcu" nekako do križišča današnje Veselove ulice (*Nunske ulice*), potem pa se je obrnila proti današnjemu opernemu gledališču, od tod pa po Cankarjevi na Slovensko cesto. Ostale ceste, ki bi se odcepile od nove Tržaške ceste, so bile projektirane tako, da so se iztekale v že obstoječe ulice. Pri projektiranju Cankarjeve in vzporedne današnje Štefanove ulice je bilo predvideno

podiranje kompleksa vojaškega skladišča. Prostor med novo Tržaško cesto in železnico je bil zamišljen kot park. Sporno pa je ostalo vprašanje Lattermanovega drevoreda, ki je takrat segal nekako do Beethovnovе ulice in bi po načrtu stavbne družbe odpadel v dolžini okrog sto metrov.

Predloga regulacijskega načrta zahodnega dela mesta, ki ga je izdelala Kranjska stavbna družba, gradbeni odbor ni odobril oziroma sprejel. Vendarle pa je obstajala potreba po določitvi stavbnih črt.



Mestna pehotna vojašnica na Taboru, 1882; glavna fasada štabnega poslopja, matrica, ZAL, Načrti (LJU 334), m. 14/4,1

Leta 1876 je mestni stavbni urad predložil regulacijski načrt, ki ga je izdelal mestni inženir Wagner.⁴ Zajel je le zahodni del mesta, kjer so največ gradili. To je okoliš med Slovensko cesto, Gradiščem in železnico. Pri projektiranju ulic je moral upoštevati že nekatere zazidane parcele Kranjske stavbne družbe in ni bil tako velikopotezen kot le-ta. Tržaška cesta bi bila v svoji glavni smeri ohranjena, ravno tako Lattermanov drevored do stične točke s Tržaško cesto. Predvidel pa je novo cesto od današnjega križišča Prešernove ceste z Veselovo ulico, ki bi potekala v ravni črti do Gosposvetske ceste, kar je pretežno (bila) tudi smer današnje Prešernove ceste. Pravo kotno nanjo so bile predvidene Šubičeva, Cankarjeva in Puharjeva ulica (*Kolizejska ulica*), vzporedno s Prešernovo pa Beethovnova in Župančičeva ulica (*Gledališka ulica*). Slednja bi po tem načrtu segala do Boršnikovega trga (*Pred igriščem*). Nove ulice so bile projektirane tudi v trikotu med železnico, Slovensko in Gosposvetsko cesto.

Gradbeni odbor je Wagnerjev načrt obravnaval, občinski svet pa istega leta odobril,⁵ vendar ga niso realizirali.

Ker celostnega regulacijskega načrta ni bilo, je moralo mesto od primera do primera načrtovati

nove ulice in določati stavbne črte. Tako je občinski svet leta 1872 sklepal o zgraditvi ceste na gorenjski kolodvor in o določitvi ulic in stavbnih črt med Celovško cesto in kolodvorom ter sprejel tak načrt za smernico pri bodočih gradnjah.⁶ Leta 1876 so sklenili urediti cesto in stavbne črte med Zmajskim mostom (*Mesarskim mostom*) in železniško postajo, to je današnja Resljeva cesta, ki naj bi vzpostavila zvezo železnice z notranjim mestom, šentpeterskim in poljanskim predmestjem in z Dolenjsko cesto. Resljeva cesta je bila odprta leta 1882. Tedaj je stavbni urad napravil, občinski svet pa odobril načrt za ulice v tem delu šentpeterskega predmestja ter določil stavbne črte.⁷

Čeprav ni bilo veljavnega regulacijskega načrta, se je mesto v konkretnih primerih ravnilo več ali manj po napravljenih osnutkih. Kljub temu pa je bilo med urbanisti občutiti pomanjkanje celovitega načrta, ki bi postavil velikopoteznejše in naprednejše smernice za bodoči razvoj mesta ter za njegovo regulacijo. V 80-ih letih je najbolj kritično, vendar resno in profesionalno o načrtu govoril in se zanj zavzemal občinski svetnik, deželni inženir Ivan V. Hrasky, član gradbenega odbora in odbora za olepšavo mesta. Njegov predlog je občinski svet odobril, vendar kljub zagotovitvi finančnih sredstev mesto ni pričelo s pripravami za regulacijski načrt.

⁴ Reg. I, fasc. 875, št. 7331/1875 in št. 1783/1876 pri spisu XVI/2 št. 5545/1873.

⁵ Cod. III/27, fol. 21 sl.

⁶ Cod. III/23, fol. 27 sl., 71 sl.

⁷ Cod. III/33 (1882), fol. 160.

Iz leta 1888 je ohranjen osnutek regulacijskega načrta za mestni del med Dalmatinovo ulico (*Dołgo ulico*), Slovensko cesto, kolodvorom in Koldvorsko ulico. Ta zemljiški kompleks je bil s projektiranimi ulicami razdeljen na stavbne bloke. Na osnutku so načrtane ulice, ki tudi še danes potekajo, le da je ulica, ki naj bi tekla po vsej širini tega kompleksa, zaradi zgradbe sodne palače v njegovi sredini sedaj razdeljena na Trdinovo in Čufarjevo ulico (*Čopovo ulico*). Osnutek ni predvideval parka pred sodno palačo.⁸

Delo na regulacijskih načrtih v omenjeni dobi tako ni pripeljalo do končnega rezultata. Narejeni so bili le za posamezne nove mestne predele. Bile pa so izvršene priprave, ki so dale koristno osnovo za izdelavo regulacijskega načrta, ki je postal nujen zlasti po potresu.

Javne in stanovanjske stavbe

Dograditev južne železnice skozi Ljubljano je vidno vplivala na gradbeni razvoj mesta. Koldvorsko poslopje, zgrajeno leta 1849, je ležalo izven mesta in ga je bilo potrebno navezati nanj z novimi cestami, kar je bila naloga bodoče regulacije. O rasti mesta v razdobju naslednjih dvajset let je mogoče govoriti le toliko, kolikor gre za zgradbe med kolodvorom in mestom, ki so bile maloštevilne in malopomembne. Gradbena dejavnost za povečanje stanovanjske površine se je izražala predvsem v nadzidavanju in prezidavanju že obstoječih poslopij. Kot prezidavo večjega obsega je treba omeniti nadzidavo drugega nadstropja in dozidavo južnega trakta Kranjske hranilnice na Krekovem trgu (*Sejmski trg, Cesarja Jožefa trg*, sedaj Teološka fakulteta). V letu 1851 sta bila dograjena Bavarski dvor (stari hotel z restavracijo) in evangelistična cerkev ob Gosposvetki cesti (gradil Anton Treo). Po načrtu inž. Ivana Schöbla so leta 1854 začeli graditi neoromansko cerkev v Trnovem, dve leti pozneje pa je po načrtu A. Gunsierja že stal hotel Slon (do 1937).

Prvo sodobno vilo v Ljubljani si je zgradil leta 1862 na Strmem potu 3 (*Za streliščem*) švicarski konzul Viljem Cloetta in naslednjo leta 1869 Albert Samassa na Karlovški cesti 1 (*Zvonarski ulici*). Veličastno neorenesančno poslopje kavarne Evropa na Ajdovščini, lastnika Luke Tavčarja, so pričeli graditi leta 1867 (dokončali pa dve leti pozneje) po načrtih arhitekta C. Tietza in predstavlja največjo novo stavbo v tem obdobju. Istega leta je bil postavljen prvi litoželezni most v Ljubljani, delo dunajskega inženirja Johanna Hermannna - Hradeckega most. V šestdesetih letih je s podrtjem gospodarskih poslopij nastal Pogačarjev trg (del *Šol-*

skega drevoreda), uredili pa so tudi okolico Tivoljskega gradu, zasadili aleje ob ribniku in proti Puharjevi ulici.

Posledica splošnega gospodarskega razvoja v sedemdesetih letih je bil razcvet gradbene dejavnosti. Finančno jo je precej podpirala Kranjska hranilnica, ki je leta 1871 pričela graditi neoromansko Višjo realno v Vegovi ulici po načrtih arhitekta Aleksandra Bellona (končana 1874). Denarno je podpirala gradnjo najpomembnejših objektov v naslednjem deceniju.

Od sedemdesetih let naprej se je precej povečala tudi zasebna gradbena dejavnost. Za gradbeni razvoj Ljubljane je značilna pobuda Kranjske stavbne družbe, delniške družbe, ki je odločilno vplivala na zazidavo nekaterih mestnih delov oziroma pozidavo celih ulic. Kupila je obsežna zemljišča med Slovensko, Prešernovo, Cankarjevo cesto in Štefanovo ulico ter zemljišče na Vrtači. Za te mestne predele je družba zelo iniciativno posegala v odločanje o regulacijskem načrtu.

Leta 1874 je družba pričela graditi dve hiši na Cankarjevi 3 in 5, projektiral ju je dunajski arhitekt Julij Dörfel ter povečala svoj hotel "Stadt Wien" z dvoriščnim traktom. Leta 1875 je zgradila šolo na Zoisovi cesti (*Cojzova cesta, Cojzov graben*), leta 1879 pa upravno poslopje Kranjske hranilnice v Tomšičevi ulici (*Knaflejevi ulici*). Zemljiški kompleks do Župančičeve ulice je bil do leta 1883 zazidan (z izjemo poznejše Hammerschmidtove hiše). Družba je zgrajene hiše prodajala, nekatere parcele je prodala že pred gradnjo. Posebej velja omeniti leta 1881 zgrajeno gosposko stanovanjsko hišo Franca pl. Gariboldija (poslopje poznejše Zbornice za trgovino, obrt in industrijo) v Beethovnovi ulici. Tega leta so po načrtu A. Wagnerja pričeli graditi neogotsko cerkev na Taboru (končano 1883).

Z zazidavo stavbišč na Vrtači je družba pričela leta 1889. Najprej je bila zgrajena hiša na vogalu Prešernove (*Tržaške ceste*) in Erjavčeve ceste (*Vašvasorjeva cesta*), v naslednjih letih do potresa pa še deset stavb ob Prešernovi in Erjavčevi cesti ter Levstikovi ulici.

Z znatno finančno podporo Kranjske hranilnice so bili postavljeni v 80- in 90-ih letih naslednji objekti: po načrtih arhitekta Resorija leta 1883 neorenesančni Narodni muzej (zgrajen 1885, dokončno opremljen 1888 po načrtih arhitekta V. Trea). Leta 1884 je bilo zgrajeno učiteljske na Resljevi, leta 1886 so začeli zidati vojašnico na Taboru, leta 1887 je Kranjska stavbna družba pričela graditi otroško bolnico v Streliški ulici. Delavske stanovanjske hiše v Hranilniški ulici so začeli zidati istega leta.⁹ Leta 1889 je bila po načrtu F. Kaudele zgrajena šola na Ledini.¹⁰ Kranjska stavbna družba

⁸ Zgodovinski arhiv Ljubljana, zbirka Načrti, načrt Ljubljane 1888.

⁹ Reg. I, fasc. 994, št. 5977/1887.

¹⁰ Reg. I, fasc. 994, št. 18225/1888.

je 1889 pričela na prostoru starega stanovskega gledališča z gradnjo neorenesančne Filharmonije. Po načrtu inženirja A. Wagnerja in s spremembami Viljema Treoja je bila dokončana 1891.¹¹ Stavbno podjetje G. Tönnies je po načrtih arhitektov Hraskyja in Hrubbyja dogradilo 1892 operno gledališče v neorenesančnem slogu. Iz tega leta je tudi secesijska Katoliška tiskarna na Poljanskem nasipu. Po natečajnem konkurzu so med leti 1893-1896 postavili neoklasicistično stavbo Narodnega doma (sedaj Narodna galerija) po načrtu arhitekta Františka Škabrouta. Impozantno neorenesančno palačo Deželne vlade na Prešernovi cesti so po načrtu E. Försterja gradili med 1894-1899 (tudi 1895-1899). V tem razdobju je bilo zgrajeno še poslopje hiralnice na Vidovdanski cesti, Marijanišče na Poljanski cesti, Rokodelski dom na Komenskega cesti (*Poljska ulica*) in nov trakt uršulinskega samostana ob Kongresnem trgu.¹²

V primerjavi z aktivnostjo Kranjske stavbne družbe je bila druga zasebna gradbena dejavnost tega razdobja bolj skromna. Zgrajene so bile posamezne hiše v Kolodvorski in Čopovi ulici, na Komenskega in Trubarjevi cesti (za V. Mayrja), na vogalu Aškerčeve (*Obrtne ulice*) in Emonske ceste (*Križanske ceste*, za N. Ronerja) in na Slovenski (za P. Schleimerja). Kranjska stavbna družba je po načrtu arhitekta I. Hraskyja postavila leta 1886 hišo za dr. Mundo na Rimski cesti (*Tržaški cesti*). Bolj sistematično so gradili ob Resljevi cesti. Južna železnica je zidala tri stanovanjske hiše za svoje uslužbenke, Kranjska stavbna družba je leta 1888 zgradila najemniško stanovanjsko hišo na vogalu Resljeve in Čufarjeve ulice (za M. Trpotca) ter jo označila kot eno najlepših zasebnih zgradb v Ljubljani. Društvo za gradnjo delavskih stanovanj je za Bežigradom med Dunajsko cesto in Staničevo ulico zgradilo do potresa pet delavskih hiš.

Gradbeni razvoj in gradbena dejavnost sta bila v tesni povezavi s Kranjsko stavbno družbo od njene ustanovitve do potresa. Ni bila le gradbeno podjetje, ampak je tudi nakupovala stavbna zemljišča za gradnjo najemniških hiš, vil in drugih poslopij za lasten račun. Vodstvo družbe je bilo v rokah Antona in Viljema Treoja kot tehničnega vodje in stavbenika, kasneje pa arhitektov Gerlacha in Antona Wolfa. Vse prevzete stavbe, največ po lastnih načrtih, so bile zgrajene pod vodstvom Viljema Treoja,¹³ ki je najverjetneje tudi oblikoval njihovo arhitektonsko lice. Družbin cilj je bila sistematična in načrtna razširitev mesta na kupljenih

zemljiščih (Maličevo zemljišče, Koslerjev vrt), katerih večji del je pozneje prodala Kranjski hranilnici za njeno palačo, manjši del pa je brezplačno prepustila mestu za ureditev nasadov pred muzejem.¹⁴

Za svoj okoliš je zasnovala lasten načrt ureditve in ga s pomočjo mesta tudi uveljavila. Njena skrb je bilo projektiranje novih ulic, s katerimi je zemljišča usposobila za stavbne parcele. Delo Kranjske stavbne družbe ocenjujejo urbanisti kot zelo pozitivno. Četrta, ki je nastala med Gradiščem, Prešernovo in Cankarjevo cesto ter Gregorčičevo ulico, je še vedno med najlepšimi deli Ljubljane.

Novi predeli mesta, ki jih je zgradila Kranjska stavbna družba, so bili namenjeni najpremožnejšemu sloju mestnega prebivalstva za stanovanja, povečini velika in prostorna. Nekatere teh hiš so imela manjša in skromnejša kletna in podstrešna stanovanja za gospodarsko šibkejše najemnike, nekatere na dvoriščih celo hleve. Za kakovost delavskih stanovanj niso postavljali visokih meril, vendar je akcija za gradnjo delavskih stanovanj pomenila v tej dobi velik napredek. Locirali so jih na mestni periferiji.

Industrijska arhitektura

Medtem ko dosegajo mestne palače, stavbe in cerkve relativno visoko oblikovno raven, moremo o industrijskih stavbah reči, da so mnogo bolj skromne, če jih primerjamo s tujimi zgledi. Glavni vzrok je v slabi razvitosti industrije pri nas. Nastajala so pretežno manjša podjetja. V tovarniških stavbah od srede 19. stoletja se v malem le odraža novodobni utilitaristični duh, zlasti kar zadeva funkcionalno izrabo prostorov. Vprašanje arhitekture ljubljanskih industrij ni uporaba litoželeznih stebrov in kovinskih preklad, ki so jih sicer poznali in uporabljali, niti vprašanje premoščanja velikih razpetin, kar je bilo eno najpomembnejših vprašanj "inženirske" arhitekture na Zahodu. Za vse večje dvorane, ki so jih potrebovale naše tovarne, so zadoščale klasične konstrukcijske možnosti. Problem se kaže v organizaciji stavb v prostoru, kjer prinašajo industrijske stavbe oziroma kompleksi stavb v odnosu do ustaljenih mestnih oblik bistvene spremembe,¹⁵ ki se odražajo v združevanju več kubusov v večji kompleks, v vidnem ločevanju upravnega dela z bogatejšo obdelavo pročelja od monumentalnega, masivnejšega tovarniškega dela, ki opušča nekatere fasadne prvine, celotni tovarniški kompleks pa je še vedno uravnan na mestno "stavbno dogajanje" v ulični fronti.

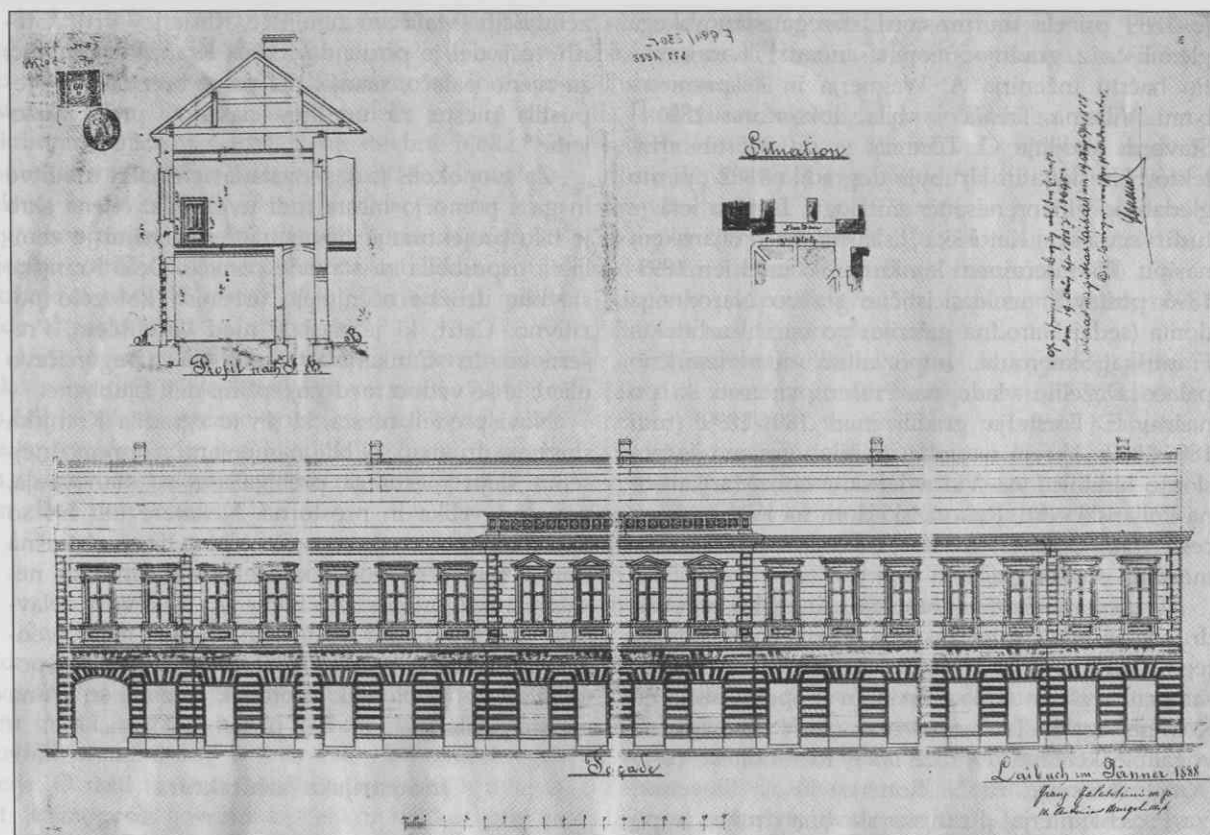
¹¹ France Ostanek, Splošno izobraževalno šolstvo v Ljubljani od začetka 18. stol. do 1941. Rokopis v ZAL.

¹² Reg. I, fasc. 993, št. 6764/1875; fasc. 992, št. 5056/1881; fasc. 993, št. 5962/1886; fasc. 993, št. 2305/1888.

¹³ Denkschrift über die Wirksamkeit der krainischen Sparkasse während des dritten Viertel-Jahrhundertes ihres Bestandes 1870-1895. Ljubljana 1895, str. 33.

¹⁴ Denkschrift..., str. 24 sl.

¹⁵ Peter Krečič, Starejša ljubljanska industrija - vprašanje arhitekture, Zbornik za umetnostno zgodovino XIV-XV, Ljubljana 1978-1979, str. 239.



Trakt uršulinskega samostana na Kongresnem trgu 19, 1888; prečni prerez, situacija in glavna fasada, kolorirana matrica, ZAL, Mesto Ljubljana, splošna mestna registratura (LJU 489), Reg I, f. 994, fol. 577

Podobno pojmovanje, toda v okviru vaše stavbne ureditve, kaže v zasnovi papirnica v Vevčah iz okrog 1843 in 1850, le da so tovarniški objekti nekoliko večji od vaških hiš in nekoliko bolj skoncentrirani. Šele s Tschinklovo tovarno kavinih surogatov, ustanovljeno leta 1866 (gradilo jo je Stavbno podjetje G. Tönnies), je bil storjen prelom v odnosu tovarna - mesto. Ograjen tovarniški stavbni kompleks, izvzet in zasnovan zunaj mesta, je bil uravnan po svojih lastnih tovarniških, funkcionalnih merilih. Tudi zunaj je celota dobila enoten videz, projektant se je vseskozi držal enotnega oblikovnega koncepta v fasadah in strešnih partijah. Tovarna je z osrednjim visokim dimnikom postavila sama sebi nov simbol, ki vnaša s svojo obliko tudi novo vizualno vsebino v mestnem okolju. Korak naprej v organizaciji tovarniškega stavbnega kompleksa, tako rekoč "tovarniškega mesta", pomeni pivovarna podjetja Kosler (kasneje pivovarna Union, gradilo jo je Stavbno podjetje G. Tönnies), ustanovljena leta 1866. S pivovarno so se v Ljubljani pojavile svojske oblike s posebnimi dimniki in napravami, ki jih je narekovala tehnologija varjenja piva in so dajale poseben pečat zunanji podobi cele mestne četrti, tedaj še zunaj mesta. Toda kljub tej "avtonomnosti" tovarne v

odnosu do mestnega tkiva, se podreja osnovnim vodilom urbanizma - s svojo organizacijo upošteva ulično črto.

Tudi Žabkarjeva tovarna za stroje in livarna, ustanovljena leta 1871, je bila zasnovana kot poseben, a ne tako monumentalen mestni predel ob severni vpadnici ob Dunajski cesti. S strnjeno postavitvijo nizkih stavb, z majhnim parkom v ospredju in z bogatimi kovanimi vhodnimi vrati je spominjala celo na dvorce in vile 18. stoletja. Spremenjena razmerja, odstopanje od simetrije, tovarniški dimnik v enem izmed vogalov, zlasti pa poenostavljena obdelava fasadnih členov, že na zunaj spreminjajo značaj stavbne sestave.

Vrh v pojmovanju tovarne kot "novega mesta" pomeni ljubljanska tobačna tovarna ob Tržaški cesti, zasnovana leta 1870 (dograjena 1873, gradilo jo je Stavbno podjetje G. Tönnies). Načrt predvideva ograjen tovarniški prostor s strogo simetrično razporeditvijo posamičnih stavb med cesto in železnico. Tovarniški objekti so pomaknjeni od ulične črte navznoter, med njimi je precej več prostora. Stavbe so razmeščene glede na os, ki jo poudarjata osrednji veliki stavbi v ospredju kompleksa. Med ulico in tovarno je urejen park. Do konca stoletja ni te zasnove preseгла nobena druga

tovarna, ne Janescheva (pozneje Pollakova) tovarna na Petkovškovem nabrežju, ne tovarna kleja v Mostah, ampak šele Kolinska tovarna hranil, s katero se nekako konča "stilni" razvoj starejših ljubljanskih industrijskih stavb.

Zaključek

Za vsako "stilno" obdobje 19. stoletja je značilna vse slabotnejša, čeprav včasih monumentalno usmerjena arhitektura. Od srede stoletja se uveljavljajo historični slogi ne le v časovnem zaporedju, temveč tudi stavbnim nalogam primerno. Normanski slog je odločal pri stavbi realke, novogotski motivi so se uresničili v cerkvi na Taboru, visokorenesančni ideali so bili odločilni za Muzej, Opero in Narodni dom. Idealna naloga stoletja, Muzej, ni le ustvarila nove oblike baročnih galerijskih zbirk, temveč je v velikem odločilna za usmeritev nekdanj žive, zdaj le zunanje alegorične arhitekture z "literarnim" nadihom. Za nekatera druga mesta značilna inženirska arhitektura, ki je pomenila zametek prihodnosti, je v Ljubljani slabo zastopana. Predstavljata jo le stari Čevljarski (Hradeckega) most in nekatere tovarne (Tobačna), ki žive popolnoma v historičnih okvirih.

Ljubljana je v tem stoletju razširila svoje klasično urbanizirano mestno območje; izrabila je zeleno "praznino" med Slovensko cesto in Tivolijem, z regulacijskimi projekti pa postavila sodobnost pred neljubo nalogo, da s takimi posegi nadaljuje. Inicijativa za urbanizacijo tega predela je bila v rokah posameznih družb, zlasti Kranjske stavbne družbe.

In kakšne zasluge za mesto ima v drugi polovici obravnavanega obdobja Ivan Hribar, poznejši ljubljanski župan? Za mestnega občinskega svetovalka je bil izvoljen leta 1882 ter si pridobil z vztrajnim delom v mestnem občinskem svetu za mestno blaginjo toliko zaslug, da je ob otvoritvi mestnega vodovoda leta 1890 postal častni ljubljanski meščan. Namreč, že leta 1882 je predlagal občinskemu svetu, da zaradi potrebe po novem vodovodu, nujno ustanovi vodovodni odsek, kateremu je potem načeloval in že naslednje leto prevzel priprave in izvedbo. Mestni občinski svet je leta 1889 prevzel tudi skrb in priprave za postavitev mestne elektrarne, ki bi dajala dovolj električne energije za mestne potrebe. Župan Ivan Hribar je ta projekt uresničil šele po potresu leta 1897 s pričetkom gradnje ljubljanske mestne elektrarne.

LITERATURA

- Peter Krečič*, Starejša ljubljanska industrija - vprašanje arhitekture, Zbornik za umetnostno zgodovino XIV-XV, Ljubljana 1978-1979, str. 239-241.
- Gustav Ogrin*, Ljubljana pred in po potresu, Kronika II, št. 1, Ljubljana 1935, str. 40-47 in 130-133.
- Damjan Prelovšek*, Nekateri problemi raziskovanja arhitekture 19. stoletja, Zbornik za umetnostno zgodovino XIV-XV, Ljubljana 1978-1979, str. 219-222.
- Damjan Prelovšek*, Ljubljanski mostovi v drugi polovici 19. stoletja in v začetku 20. stoletja, Kronika XXIII, št. 1, Ljubljana 1975, str. 29-37.
- Nace Šumi*, Urbanizem in umetnost v Ljubljani, pregled od srednjega veka do danes, Kronika XII, št. 1, Ljubljana 1964, str. 9-16.
- Nace Šumi*, Ljubljana - spomenik zgodovinskega urbanizma in arhitekture, Kronika VII, št. 1, Ljubljana 1959, str. 36-49.
- Nace Šumi*, Nekateri problemi preučevanja umrtnosti 19. stoletja, Zbornik za umetnostno zgodovino XIV-XV, Ljubljana 1978-1979, str. 213-217.
- Vlado Valenčič*, Gradbeni razvoj Ljubljane od dograditve južne železnice do potresa l.1895, Kronika IX, št. 3, Ljubljana 1961, str. 135-144.
- Vlado Valenčič*, Ljubljansko stavbeništvo od srede 19. do začetka 20. stoletja, Kronika XVIII, št. 3, Ljubljana 1970, str. 135-145.
- Vlado Valenčič*, O gospodarski strukturi ljubljanskega prebivalstva, Kronika V, št. 1, Ljubljana 1957, str. 5-13.
- Vlado Valenčič*, O ljubljanskih stavbnih redih, Kronika XV, št. 1, Ljubljana 1967, str. 35-45.
- Vlado Valenčič*, Prvi ljubljanski regulacijski načrt, Kronika XV, št. 2, Ljubljana 1967, str. 74-83.
- Branko Korošec*, Ljubljana skozi stoletja - mesto na načrtih, projektih in stvarnosti, Ljubljana 1991.
- Nace Šumi*, Naselbinska kultura na Slovenskem, Urbana naselja, Ljubljana 1994.
- Aleš Vodopivec*, Arhitektura Ljubljane, Ljubljana 1978.
- Arhitektura in urbanizem v Ljubljani v drugi polovici 19. stoletja (od 1849-1895) in arhivsko gradivo Zgodovinskega arhiva Ljubljana.



ZUSAMMENFASSUNG

Architektur und Urbanismus in Ljubljana in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (1849-1895) und das Archivgut des Historischen Archivs in Ljubljana

Die Bauten dieser Epoche werden als Architektur des Historismus bezeichnet, die stilistisch in romantischen, strengen und späten Historismus aufgliedert wird. Die Denkmäler des romantischen Historismus versuchen lediglich durch dekorative Elemente den Klassizismus zu leugnen, im Hinblick auf die Baumasse heben sie sich von diesem nicht ab. Der strenge und der späte Historismus bestanden oft nebeneinander, wobei sich der strenge nur an einer einzigen Stilrichtung orientiert, der späte dagegen verschiedene historische Muster und Vorlagen verwendet. Die Entwicklung führte zu einer immer komplizierteren Gliederung des Baukerns und erreichte vor dem Jahrhundertende einen Höhepunkt in einer nahezu "impressionionistischen" Auflösung der Architekturglieder. Was den stillistischen Fortschritt anbelangt, so waren die heimischen Baumeister Träger einer traditionellen, an örtliche Überlieferung anknüpfenden Architektur, während Beamte der Baudirektionen, Ingenieure der Kreisverwaltungen und aus dem Ausland berufene Architekten alle technischen und stilistischen Neuheiten der Wiener Baukunst ohne Zeitverzug einführten.

Die Regulierungspläne dienen der Planung von Stadtvierteln, Straßen und der Stadterweiterung, sie legen die Baulinien fest, sie stellen eine Grundlage dar für die Verleihung von Genehmigungen zum Bau von Neubauten und zum Umbau von Altbauten. Ljubljana erhielt damals nur unvollständige Pläne, die nur zum Teil realisiert oder nicht bestätigt wurden. Sie wurden vom *Städtischen Bauamt* und von der *Krainischen Baugesellschaft* entworfen. Der abgelehnte Bauplan aus dem Jahre 1861 wurde 1869 ergänzt und umgearbeitet. Er umfaßte die Straßenregulierung des neuentstehenden Stadtteils zwischen den Bahngleisen und den Straßen Kolodvorska, Trubarjeva und Vidovdanska cesta sowie den Stadtteil zwischen der Slovenska und Gosposvetska cesta. Das Bauprogramm der *Krainischen Baugesellschaft* von 1874 sah eine neue, verlängerte Tržaška cesta über die Cankarjeva cesta bis zur Slovenska cesta vor, die übrigen abbiegenden Straßen sollten in die bereits existierenden Gassen münden. Im Raum zwischen der Tržaška cesta und der Eisenbahnlinie

sollte ein Park angelegt werden. Der neue Regulierungsplan des Stadttingenieurs Wagner von 1876 bezog den westlichen Stadtteil ein zwischen Slovenska cesta (damals Šelenburgova und Dunajska cesta), Gradišče und Bahngleisen, wo am meisten gebaut wurde. Er folgte im wesentlichen der heutigen Richtung der Prešernova cesta und den rechtwinklig zu ihr verlaufenden Šubičeva, Cankarjeva und Puharjeva cesta sowie der parallel verlaufenden Beethovnova und Župančičeva cesta. Es wurden auch neue Straßen im Dreieck zwischen Bahngleisen und Slovenska und Gosposvetska cesta geplant.

Die Anlegung und Eröffnung der Resljeva cesta sowie die Annahme des Plans für die Straßen in diesem Teil der Vorstadt St. Peter wurden vom Gemeinderat im Jahre 1876 bestätigt. In den 80er Jahren setzte sich Landesingenieur I. Hrasky ernsthaft und professionell für einen ganzheitlichen Plan ein. Der Regulierungsplan für den Stadtteil zwischen Dalmatinova, Slovenska cesta, Bahnhof und Kolodvorska ulica wurde 1888 entworfen und wich nur in Details von der heutigen Situation ab.

Die Bauentwicklung der Stadt erlebte einen Aufschwung nach dem Ausbau der Südbahn. Das im Jahre 1849 errichtete Bahnhofsgebäude mußte mit neuen Straßen verbunden werden. In den darauffolgenden zwei Jahren wurden der Bavorski dvor und die evangelische Kirche fertiggestellt. Nach den Plänen von I. Schobl wurde die neoromanische Kirche in der Türnau-Vorstadt gebaut. In zwei darauffolgenden Jahren wurde das Hotel Elephant fertig. Das größte Gebäude in diesem Zeitabschnitt, das Neorenaissance-Kaffeehaus Europa wurde in den Jahren 1867-1869 nach Plänen von C. Tietz gebaut.

Die Wirtschaftsentwicklung in den 70er Jahren bedeutete einen echten Aufschwung der Bauindustrie, die auch mit der *Krainischen Baugesellschaft* verbunden war, finanzielle Unterstützung erfuhr die Bauindustrie seitens der *Krainischen Sparkasse*. So wurden in den Jahren 1871-1874 nach Plänen A. Bellons die *Realschule*, die Schule an der Zoisova cesta, die Häuser an der Cankarjeva cesta und das Verwaltungsgebäude der *Krainischen Sparkasse* gebaut. Vom Anfang der 80er Jahre stammen das spätere Gebäude der *Handels-, Gewerbe- und Industriekammer* und die nach Plänen A. Wagners errichtete neugotische Kirche in Tabor. Mit dem Bau der Häuser in Vrtača begann die Gesellschaft im Jahre 1889. Nach Plänen W. Resoris und Veränderungen V. Treas entstand im Neorenaissance-Stil das *Nationalmuseum*. Die *Lehrerbildungsanstalt* wurde im Jahre 1884 gebaut. Zwei Jahre darauf begann der Bau der *Kaserne* in Tabor. Am Ende dieses Jahrzehnts entstand noch die *Volksschule* in Ledina, in den Jahren 1888-1891

wurde nach Plänen A. Wagners und Ergänzungen V. Treas im Neorenaissance-Stil die *Philharmonie* errichtet.

Anspruchsvollere Projekte wurden vom *Bauunternehmen G. Tönnies* durchgeführt. Dieses vollendete nach Plänen Hraskys und Hrubys im Jahre 1892 das *Opernhaus* im Neorenaissance-Stil. Im selben Jahr entstand auch die *Katholische Druckerei* im Jugendstil und nach Plänen F. Škabrouts in den Jahren 1893-1896 das neoklassizistische Gebäude des *Slowenischen Nationalhauses* (später Nationalgalerie) und in den Jahren 1894-1897 der monumentale neoklassizistische Palast der *Landesregierung* nach Plänen E. Forsters.

Die Industriegebäude erreichen ein stilistisch bescheideneres Niveau. Der Entwurf der *Papierfabrik* in Vevče um 1843-1850 entstand im Rahmen einer dörflichen Baugestaltung. Tschinkels *Fabrik für Kaffeesurrogate*, gegründet im Jahre 1866, brachte mit ihrer Form, ihrem einheitlichen Aussehen einen neuen visuellen Inhalt ins Stadtmilieu und stellt einen Bruch im Verhältnis Fabrik-Stadt

dar. Einen Schritt vorwärts in der Anlage einer "Fabrikstadt" bedeutet die im selben Jahr gegründete *Brauerei Kosler* (später Union). Trotz der "autonomen Stellung" der Fabrik im Verhältnis zum Stadtkörper, berücksichtigte ihr Entwurf den Verlauf des Straßenzugs. Žabkars *Maschinenfabrik und Gießerei*, gegründet im Jahre 1871, erinnerte durch ihr Stilkonzept an Herrensitze des 18. Jahrhunderts. Die Laibacher *Tabakfabrik*, entworfen 1870, Bauabschluß 1873, stellte einen Höhepunkt in der Auffassung der Fabrik als einer "neuen Stadt" dar. Die symmetrisch angeordnete Anlage ist von der Straßenlinie abgerückt, dazwischen liegt ein Park, das Zentralgebäude bildet eine Achse.

Ljubljana nutzte die grüne "Leere" zwischen der Slovenska cesta, dem Tivoli-Park und der Bahnlinie und erweiterte sein klassisch urbanisiertes Stadtgebiet. Das Verdienst und die positive Leistung der *Krainischen Baugesellschaft* im Bereich der Urbansierung ist dabei nicht zu übersehen.