

# Kratek sprehod skozi zgodovino gradnje mostov na ozemlju današnje Slovenije /

## *A Short Walkthrough of the History of Bridge-building on the Territory of Present-day Slovenia*

### od davnine do začetka 2. svetovne vojne /

### *from Prehistory to the beginning of World War 2*

Gorazd Humar

#### **Povzetek**

V članku so opisani slovenski mostovi, od prvih nastankov koliščarskih mostov, do domnevnih mostov na jantarski poti. Prave in solidnejše mostove na naših tleh so prvi gradili Rimljani, ki so znani kot odlični graditelji cesti in mostov, kljub temu pa na slovenskem ozemlju ni bolje ohranjenih ostankov. Bolj živahno gradnjo večjih in pomembnejših mostov opazimo v Evropi in tudi na naših tleh v 12. in 13. stoletju. Opisan je nastanek številnih »Napoleonovih mostov« na Primorskem, nastanek mostov v 19. stoletju in pomembnejši mostovi iz prve polovice 20. stoletja, s poudarkom na Ljubljani. Poleg kronološkega pregleda mostogradnje na Slovenskem je predstavljena je tudi družbena funkcija mostov – od obrambnih struktur, preko tržnih prostorov, pomena mitnine, nastajanja železnice, do mostov, ki so obeležili pomembne dogodke.

**Ključne besede:** most, zgodovina, inženirstvo, arhitektura, družbena funkcija mostov

#### **Abstract**

*The article describes Slovene bridges, from the first constructions of bridges by prehistoric pile-dwellers to the bridges believed to have existed on the Amber Road. The first to build actual and more substantial bridges on the territory of Slovenia were the Romans, renowned as excellent road- and bridge-builders; despite this fact, there are no significant preserved remains. A bridge-building boom with larger and more important bridges may be observed both in Europe and on the Slovene territory in the 12th and 13th centuries. Descriptions are given on the construction of numerous "Napoleon's Bridges" in the Littoral region, the construction of bridges in the 19th century, and various important bridges from the first half of the 20th century with the emphasis on Ljubljana. Beside the chronological review of bridge-building in Slovenia, the social function of bridges is also presented - from defence structures to marketplaces, the significance of toll, the beginnings of the railway, to bridges which commemorated important events.*

**Keywords:** bridge, history, engineering, architecture, social function of bridges

#### **Mostiščarji**

Slovenija, deželica sredi Evrope, stisnjena med Alpami in Panonsko nižino ter sinjim Jadranskim morjem, je že po geografski legi naravni most – most med severom in jugom, zahodom in vzhodom Evrope. Naravne poti, katerih stičišče je Slovenija, ljudem že tisočletja omogočajo premike in preseljevanja. Po njih so hrumele tudi vojske skoraj vseh (evropskih) narodov.

Težko je reči, kdaj so na ozemlju današnje Slovenije pravzaprav nastali prvi mostovi. Najverjetneje so jih gradili prvi prav mostiščarji. Izkopavanja na Ljubljanskem barju pri Notranjih Goricah pričajo, da so na tem mestu živeli mostiščarji, ki so v mehka barjanska tla zabijali lesene kole in na njih gradili preproste lesene mostne konstrukcije. Koliščarski most pri Notranjih Goricah je bil dolg okoli 400 m. Taka, mostna zgradba je bila seveda bolj del obrambnega sistema prebivalcev mostišč kot pa zgradba, ki bi omogočala prehod vodne ovire.

Domnevamo, da so prve mostne zgradbe na slovenskih tleh nastale na jantarski poti, ki je vodila skozi naše kraje v 1. tisočletju pr. n. št. od Baltika proti severnemu Jadranu. Mostovi, ki so stali na tej poti, se

do danes zagotovo niso ohranili, saj gre večinoma za lesene mostne konstrukcije, katerih življenjska doba je ponavadi zelo kratka.

#### **Rimljani**

Prave in solidnejše mostove na naših tleh so prvi gradili Rimljani. Rimski imperij, ki je v času največjega razcveta obsegal dobršen del Evrope, je imel odlično cestno omrežje, katerega del so bile tudi ceste na našem ozemlju. Najbolje je ohranjen odsek rimske ceste višjega ranga v Hrušici, ki priča, da so že Rimljani znali poiskati najbolj naravne povezave med Apeninskim polotokom in Panonsko nižino.

Rimljani niso bili znani samo kot dobri graditelji cest, pač pa tudi kot odlični graditelji mostov. Prav v rimskem obdobju je ta gradbena dejavnost doživela največji razcvet. Do popolnosti so razvili kamnite ločne mostne konstrukcije, ki so se praviloma v obliki polkroga vzpenjale nad vodnimi ovirami in dosegale razpene celo do 35 metrov.

Poznali so že neke vrste cementa (caementum), a ga pri gradnji mostov niso uporabljali. Prav zato se je večina rimskih kamnitih mostov v Evropi ohranila do

danies. Na naših tleh tovrstnih ločnih mostov očitno niso gradili. Stopnja obdelave kamnitih blokov je za časa Rimljanov dosegla izredno raven, saj so kamni povsem gladko naloženi eden na drugega.

Druga vrsta mostnih konstrukcij, ki so jo prav tako razvili Rimljani, je kombinacija kamna in lesa. Iz kamna so zgradili opornike in rečne stebre, razponska konstrukcija pa je bila lesena. Med tovrstnimi mostovi je najbolj znan Trajanov most čez Donavo, dolg 1.134 metrov, s kamnitimi stebri na razdalji 52 metrov in z vmesnim razponom, ki ga je premoščala lesena prekladna konstrukcija. Najverjetneje je, da so bili tovrstni mostovi, čeprav manjši, zgrajeni tudi na naših tleh. Rimski mostovi so zagotovo stali čez Dravo pri Ptujju, čez Ljubljano pri Vrhniku in Ljubljani ter čez Savo pri Črnučah. Slednji naj bi v dolžino meril celih 300 metrov.

Posebej je v meglo zavito vprašanje, kakšen rimski most je bil zgrajen čez Dravo pri Ptujju (Poetovio). Most je stal v bližini današnjih toplic, arheološke raziskave iz leta 1913 pa pričajo o najdbi marmornega kamna, ki je bil sestavni del mostu. Samo na osnovi tega je težko reči, ali je bil ptujski most ločni kamniti most ali je imel kamnite le stebre in leseno razponsko konstrukcijo. Točnega odgovora verjetno ne bomo nikoli dobili.

Morda je bil edini povsem kamniti rimski most z ločno konstrukcijo tisti v soteski Save, ki je, zgrajen že leta 290 pr. n. št., vodil v Zidani Most (Clausura de Savac). Kdo ve, v katerem stoletju je izginil in ali ga je porušila Sava. Dejstvo je, da so na njegovem mestu večkrat gradili mostove, a se noben ni ohranil do današnjih dni. O gradnji pričajo le borni ostanki. Po razpadu rimskega imperija na naših tleh kar nekaj stoletij ni nastala nobena pomembnejša mostna gradnja.

#### **Srednji vek**

Bolj živahno gradnjo večjih in pomembnejših mostov opazimo v Evropi in tudi na naših tleh v 12. in 13. stoletju. To je čas, ko se znova pospešeno razvija

rokodelstvo in so trgovske poti spet zanimive. Mostovi postanejo idealna točka tako za pobiranje mitnine kot za carinjenje trgovske robe, zato ob njih ali pa celo kar na njih gradijo mitnice in stražarnice. V naši soseki je bilo največ takih mostov v zgodnjem 13. stoletju zgrajenih na reki Dravi pri Beljaku in Velikovcu na avstrijskem Koroškem.

Mostovi so bili v srednjem veku tudi vstopne poti v utrjena mesta. Večje naselbine so večinoma rasle ob rekah, tako da jih je z ene strani ščitila voda, z druge pa obzidje. Takšna širitveno-razvojna strategija je najbolj razvidna pri večjih mestih, kot so Ljubljana, Maribor, Celje, Ptuj in Koper (ta je prvotno nastal na otoku). Ljubljana, ki je leta 1243 dobila mestne pravice in postala sedež Spanheimovega ministeriala, je bila s severne in z zahodne strani dostopna le preko mostu. Dva lesena mosta, Stari ali Spodnji (na mestu današnjega Tromostovja) in Mersarski ali Zgornji (na mestu današnjega Čevljarskega mostu), sta bila kontrolni točki, ki sta omogočali pregled gibanja ljudi in tovara. Prav zaradi preglednosti se je običajno obramba mesta zgostila ob mostovih, ki so bili hkrati tudi najpogostejša tarča napada osvajalcev.

V srednjem veku so bili mostovi tako ne samo konstrukcija, ki je olajšala prehode, pač pa vedno tudi del obrambnega sistema mest in gradov. Na vstopih v gradove so gradili dvizne mostove z manjšimi razponi, ki so z dvigom praktično zaprli dostop in ki so bili velikokrat obdani še z zaščitnimi jarki. Viri navajajo, da so imeli v srednjem veku na naših tleh dvizne mostove gradovi in utrdbe Šteben, Cerknica, Goričica pri lhanu, Djekše, Krtina pri Domžalah, v 16. stoletju pa je dobil dva še Stari grad nad Celjem. Verjetno bi take dvizne mostove našli še marsikje v Sloveniji, saj so bili po naši deželi gradovi kar na gosto posejani.

Za najstarejši ohranjeni most v Sloveniji velja Kamniti ali Kapucinski most v Škofji Loki. Mesto, nastalo na sotočju Poljanske in Selške Sore že pred več kot tisoč leti (prvi pisni viri so iz leta 973), je bilo življenjsko odvisno od mostov. Prvotni, verjetno leseni se niso ohranili. Prvi soliden in iz kamna zgrajen most sega v drugo polovico 14. stoletja; sezidati ga je dal škof Leopold. Legenda pravi, kako je prav ta škof leta 1381 jahal čez most, ko ograja še ni bila dokončana. S konjem vred je padel v vodo in utonil. Ko so se v začetku 18. stoletja v Škofji Loki naselili kapucini iz Kranja, je most dobil ime Kapucinski most. Leta 1888 je bil obnovljen, dobil je novo železno ograjo in štiri leta kasneje še kip sv. Janeza Nepomuka, zaščitnika voda in mostov. Ob razpadu stare Jugoslavije leta 1941 je bil miniran. Poskus rušenja pa je bil nestrokovno opravljen, zato se nam je most ohranil do današnjih dni in velja za najstarejši ohranjen most na slovenskih tleh.

Vendar ostala večja slovenska mesta v srednjem veku niso imela masivnih oziroma kamnitih mostov. Potrebam prebivalstva so v glavnem zadostovali leseni, ki jih je bilo treba stalno obnavljati zaradi kratke življenjske dobe lesenih delov, rušilnih učinkov naraslih visokih voda in/ali kosov ledu, ki plavajo v spomladanskem času, posebej po Dravi. Solidnejše kamnite mostne konstrukcije manjših velikosti so zato nastale na najbolj prometnih trgovskih poteh. Med večje in zahtevnejše masivne mostove, zgrajene iz kamna, lahko štejemo še most čez Sočo v Kanalu,

na mestu, kjer se Soča stisne v ozko kamnito strugo. Tu je bil leta 1580 zgrajen most ob gotski hiši nedaleč od sedanjega Kanalskega mostu. Žal se ni ohranil.

#### Preporod v 17. stoletju

Živahen razvoj rokodelstva, obrti in trgovanja v 17. stoletju je pospešilo gradnjo novih cestnih povezav in izboljšavo obstoječih. Večina trgovskih poti je še vedno tekla po starih rimskih cestah, saj srednjeveške niso bile kaj dosti boljše. Mitnina, ki so jo deželni vladarji pobirali ob cestah, naj bi bila sicer v osnovi namenjena obnovi cest in mostov, vendar je šel v resnici za to le mali del denarja. Zelo verjetna je zato domneva, da je marsikateri cestni most nastal ob priložnosti potovanja vladarjev ali cesarjev, ne pa samo zaradi golih prometnih potreb. V 17. stoletju so bili tako na slovenskih tleh zgrajeni številni solidnejši mostovi.

Povsem razumljivo je, da so kamnite gradili predvsem tam, kjer je bil ta gradbeni material na voljo, se pravi na Primorskem in Notranjskem.

Zaradi trajnosti kamnite konstrukcije se nam je tako ohranilo kar nekaj mostov iz 17. stoletja: čez Bistrico pri Ribnici na Dolenjskem (1665), čez Rižano pri Dekanah (1682) in največji med njimi, čez Notranjsko Reko pri Premu (1694). Njihovi graditelji nam niso znani; najbrž so bili izkušeni zidarski mojstri, večči obdelave kamna. Prav tako so imeli le redki mostovi vgrajene napisne plošče, s katerih se je dalo razbrati leto izgradnje mostu.

#### Napoleonovi mostovi

Konec 18. in v začetku 19. stoletja je bilo zgrajenih, posebej na Primorskem, veliko kamnitih mostov, ki so jih ljudje enostavno poimenovali Napoleonovi mostovi. Tudi kobariškemu največkrat rečejo kar Napoleonov most. V Soški in Vipavski dolini jih je kar nekaj, a je težko zanesljivo reči, da so nastali prav v času vladanja Napoleona in Ilirskih provinc (1809–13), saj ni na voljo povsem zanesljivih podatkov. Glede na poimenovanje pa jih po nastanku vseeno lahko uvrščamo v začetek 19. stoletja.

Mednje spada manjši kamniti most, po katerem teče povezovalna cesta med krajema Vipava in Slap preko potoka Močilnik. Most je bil zgrajen leta 1803 in ni zanimiv samo zaradi svoje slikovite podobe v osrčju Vipavske doline. Znamenita je predvsem kamnita plošča z napisom na notranji strani ograje mostu – ne le da nam razkriva, kdaj je bil most zgrajen, kdo ga je zgradil in kako je bil zbran denar za gradnjo, pač pa je napis sam po sebi eden najstarejših ohranjenih zapisov v slovenščini na nekem javnem mestu (morda celo najstarejši!). Ob tem velja povedati, da je sicer v tistih časih napis na slovenskih mostovih zelo redek, čeprav je bil tako rekoč stalnica pri rimskih mostovih, ko so z napisnimi tablam ljudstvu in zgodovini sporočali, za časa vladanja katerega cesarja so bili zgrajeni. Še bolj zanimivo je, da je Ljubljana prvi slovenski napis na most dobila šele leta 1901, ko je ljubljanski župan Ivan Hribar bojeval svoj (kasneje z uspehom kronan) boj za uvedbo slovenskih napisov na javnih mestih. Napis v slovenščini iz leta 1901 še danes stoji na slikovitem Zmajskem mostu v Ljubljani.

#### Sredina 19. stoletja – mostovi postajajo vse večji

Leta 1842 je bil v samem centru mesta Ljubljana zgrajen prvi večji in pomembnejši most v Sloveniji.

Dolga stoletja stalno dograjevani leseni in zelo prometni Spodnji ali Špitalski most (na mestu današnjega Tromostovja) je zamenjal nov kamniti most. Ljubljana, ki je imela dotlej same lesene mostove, je tako dobila prvo solidno kamnito mostno konstrukcijo. Most z dvema lokoma in vmesnim stebrom v Ljubljani, katerega gradnja je bila posvečena avstrijskemu nadvojvodi Francu Karlu, stoji še danes kot osrednji most Tromostovja, ki mu je leta 1932 največji slovenski arhitekt Jože Plečnik dal dokončno obliko in podobo.

Korenite spremembe pri gradnji mostov so na slovenskih tleh nastale sredi 19. stoletja, ko je Slovenijo prečkala prva železnica, t. i. južna železnica (südbahn), ki je povezala prestolnico habsburške monarhije Dunaj z glavnim pristaniščem Trstom. Železnica je leta 1846 prispela do Celja, leta 1849 do Ljubljane in končno leta 1857 čez slovenski Kras do samega Trsta. Ta, tudi za današnje čase izjemen gradbeni podvig, ki mu je odločilne poteze načrtal eden največjih inženirjev 19. stoletja, arhitekt Carl Ritter von Ghega (1802–60), je na ozemlju Slovenije pustil nekaj izjemnih mostnih konstrukcij. Med njimi ima vsakor posebno mesto dvonadstropni borovniški viadukt, ki je v času nastanka leta 1856 spadal med največje zidane železniške viadukte na svetu. Po velikosti in številu nadstropij ga je prekašal samo viadukt Göltzschtal v Nemčiji, zgrajen leta 1854.

Danes žal o mogočnosti borovniškega viadukta pričča le edini ohranjeni in spomeniško zaščiteni steber viadukta. (Slika 1) Zaradi znižane podtalnice ljubljanskega barja je že v začetku 20. stoletja pričela postopno propadati večina lesenih kolov, zabith v močvirna tla, ki so nosili 22 spodnjih obokov, dokončno pa je usodo viadukta zapečatala II. svetovna vojna.

Naporna gradnja borovniškega viadukta je trajala šest let (1850–56). V traso, ki je prečkala Borovniško dolino in je tako močno skrajšala dolžino železniške proge Ljubljana–Trst, so v močvirna barjanska tla zabili 4.000 lesenih, večinoma hrastovih kolov, na katerih je bila preko križanih brun zgrajena temeljna konstrukcija 22 vmesnih stebrov viadukta. Druga etaža je štela 25 obokov, ki so bili v glavnem zidani iz opeke in kamna iz kamnoloma v Podpeči. V 561 metrov dolgi in 38 metrov visoki viadukt, po katerem je tekla dvotirna proga, naj bi bilo vgrajenih kar 5 milijonov opek. Borovniški viadukt je bil največji objekt na trasi železniške proge Dunaj–Trst in edini dvonadstropni viadukt, zgrajen na slovenskih tleh. Do današnjih dni se je ohranil le njegov sosed, jelenski viadukt. Sicer enonadstropen in grajen izključno iz opeke je z višino 29 metrov največji obstoječi opečni viadukt na slovenskih železnicah.



Sl. 1: Borovniški viadukt, drugi največji železniški viadukt v Evropi, zgrajen leta 1856.



### Prehod v 20. stoletje zaznamuje več pomembnih mostnih gradenj

Druga polovica 19. stoletja je bila za razvoj mostogradnje v svetu pravo preporodno obdobje. Habsburško cesarstvo, katerega del je bilo tudi naše ozemlje, je v tistem času na področju gradnje mostov sodilo med najbolj razvite države.

Svoj nezadržni pohod je napovedal armirani beton, ki je že v prvem desetletju 20. stoletja iz gradbeništva skoraj povsem izrinil kamnite mostne konstrukcije. V času pospešene industrializacije Evrope, s katero je povezana skokovita rast železniškega in bržzatem še cestnega omrežja, je gradbenikom prišel beton, cenejši gradbeni material, kot naročen.

Slovenska dežela seveda ni imela pogojev, da bi na njenem ozemlju zrasli veliki jekleni mostovi, je pa zato bil, čeprav relativno majhen, v Ljubljani leta 1867 zgrajen litoželezni most, razpona 33 metrov, ki je pravi tehnični dragulj. (Slika 2)

Gre za most, ki ga je na mestu današnjega Čevljarškega mostu preko Ljubljance postavil dunajski inženir Johan Herman in vanj kot konstrukcijski element uvedel členke, ki omogočajo določeno gibanje oziroma vrtenje mostne konstrukcije pod vplivom obremenitve in zaradi možnih pomikov temeljnih tal na mehkih barjanskih tleh. Litoželezni most v Ljubljani je bil eden prvih na svetu, ki je imel v temenu loka uvedene členke. Leta 1867 je bila to še vedno tehnična novost in posebnost, ki je konec 19. stoletja postala dosti pogostejša tako pri jeklenih, betonskih in posebej v Nemčiji tudi pri kamnitih mostovih. Danes je most po zaslugi arhitekta Jožeta Plečnika



ohranjen, saj so ga leta 1931 prestavili na novo lokacijo, na Ljubljano ob Zaloški cesti (t. i. Mrtvaški most). Leta 2011 pa je bil ponovno demontiran in prestavljen višje ob Ljubljani, med Prulami in Krakovim. Le malokdo pozna njegovo pravo vrednost tehnično avantgardne mostne konstrukcije iz druge polovice 19. stoletja. Mojstrovina je bila ulita v znameniti livarni na Dvoru pri Žužemberku.

V prvih letih 20. stoletja so na naših tleh zrasli še trije mostovi, pomembni spomeniki svetovne tehnične dediščine: Zmajski most v Ljubljani (1901), cestni most čez Idrijco pred železniško postajo v Mostu na Soči (1905) (Slika 3) in seveda najimpozantnejši in najimpozantnejši med njimi – kamniti železniški most čez Sočo v Solkanu (1905), ki je s svojim lokom, razpona 85 metrov, na prvem mestu med železniškimi mostovi iz rezanega kamna na svetu.

### Mostovi bohinjske proge (1902–06)

Gradnja bohinjske železniške proge, del druge železniške povezave Dunaj–Trst, nam je prinesla ogromno tehničnih novosti pri gradnji mostov. Zaradi težavnosti terena, po katerem je tekla, je bila že sama po sebi eden najtežjih gradbenih podvigov v takratnem evropskem železniškem omrežju. Na bohinjski progi so dragoceni pravzaprav vsi gradbeni objekti, saj jih je glavnina grajena iz kamna, manjši del iz železa in le za vzorec iz železobetona.

### Železniški most čez Sočo v Solkanu

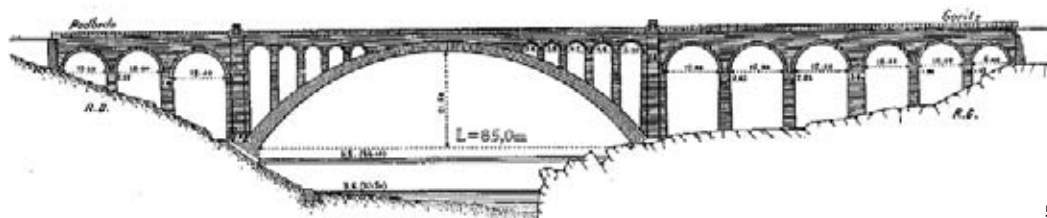
Solkanski železniški most je prvovrstna svetovna gradbena znamenitost, saj ima največji kamniti lok

na železniških progah na svetu. Njegova izgradnja je praktično sklepno dejanje večtisočletnega obdobja gradnje kamnitih mostov, saj so bili na obzoru že prvi veliki betonski mostovi, ki so leta 1910 že dosegli razpone do 100 m. Solkanski most s kamnitim lokom, razpona 85 m, je bil vrhunski izdelek avstrijske inženirske šole za mostove in hkrati zadnji veliki most v generaciji kamnitih mostov, ki so bili na prelomu 19. in 20. stoletja grajeni na avstro-ogrskih železnicah.

Sredi leta 1904 ga je začelo graditi dunajsko podjetje Br. Redlich und Berger. Prvi projekt, ki ga je izdelal inženir Rudolf Jaussner, je predvideval kamniti lok z razponom 80 metrov. Po začetnih delih so ugotovili, da temeljna tla na levem bregu niso dovolj nosilna, zato so temelj prestavili za 14 metrov vzdolžno in razpon loka povečali za 5 metrov, s čimer pripada lok Solkanskega mostu med kamnitimi mostovi nesporen svetovni primat. (Slika 4)

Med gradnjo je bilo pravzaprav najtežje delo postavitve velikega lesenega podpornega odra, na katerem so gradili kamniti lok. Oder se je v sredini struge naslanjal na 18 metrov visok zidani časni steber, ki je segal 9 metrov pod gladino reke Soče. V lok so vgrajevali kamnite kvadre iz kamnoloma Nabrežina pri Trstu. Zanj so uporabili 1.960 m<sup>3</sup> klesanih kamnitih kvadrov, velikosti 0,2 – 0,7 m<sup>3</sup>. Najbolj osuplja dejstvo, da so vse kamnite kvadre, skupne teže okoli 5.000 ton, vgradili v lok v vsega 18 delovnih dneh! (Slika 5)

Most je bil v celoti končan že novembra 1905, promet pa je stekel 19. julija 1906, potem ko je celotno progo slavnostno odprl avstrijski prestolonaslednik Franc Ferdinand (leta 1914 žrtev atentata v Sarajevu).



Sl. 2: Litoželezni enočlenski ločni most v Ljubljani, zgrajen leta 1867.

Sl. 3: Armiranobetonski most pri Mostu na Soči, zgrajen leta 1905, l = 55 m.

Sl. 4: Kamnite bloke so položili na lesen podporni oder v 18 dneh.

Sl. 5: Vzdolžni prerez kamnitega mostu čez Sočo pri Solkanu, zgrajen leta 1905.

Sl. 6: Panoramski pogled na most, rekonstruiran leta 1927.

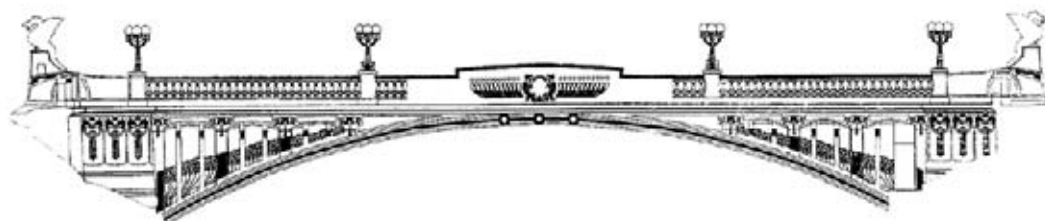
Sl. 7 in 8: Zmajski most ima 3-členski lok iz armiranega betona, l = 33,34 m.

Na žalost mostu ni bilo usojeno dolgo življenje. Med boji za Gorico so ob umiku avstrijski vojaki v noči z 8. na 9. avgust 1916 z 930 kilogrami eksploziva razstrelili glavni lok mostu, ki se je v celoti sesul v Sočo. Ob ponovni zasedbi Gorice je avstrijska vojska februarja 1918 pričela čez strugo Soče postavljati začasno jekleno konstrukcijo tipa Roth–Waagner in železniški promet je zasilno spet stekel po progi. Po končani vojni leta 1918 je most prišel pod upravo italijanskih železnic, ki so se leta 1925 odločile za obnovo s kamnitim lokom. Po dveh letih naporene gradnje je leta 1927 promet že stekel po novem mostu. (Slika 6)

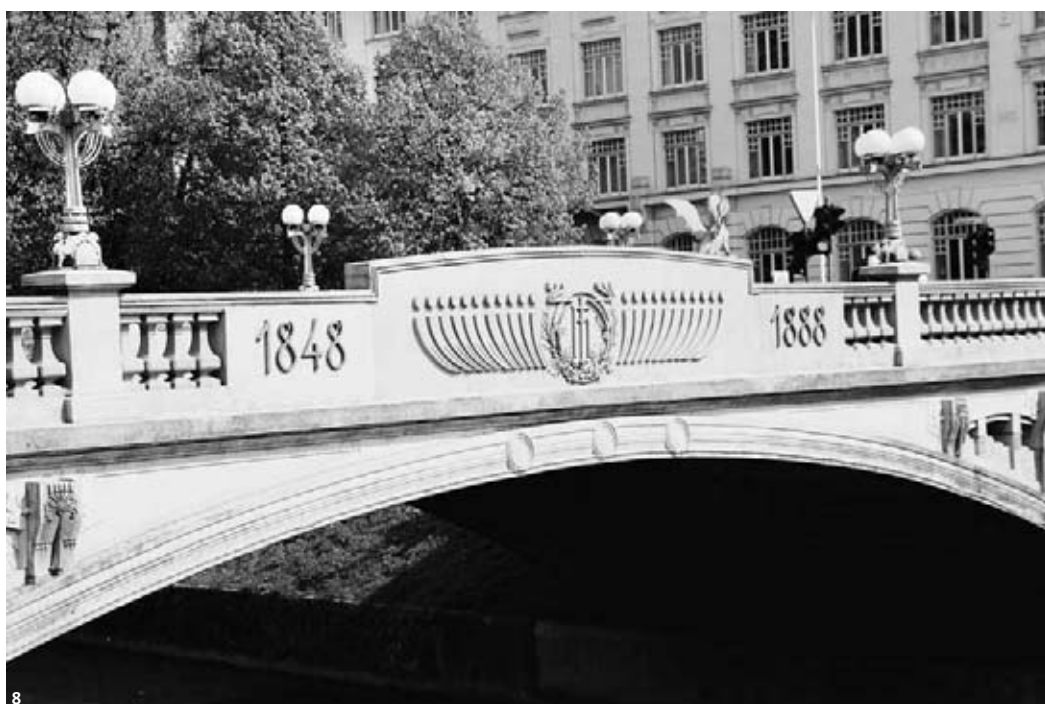
A zla usoda ga je spremljala naprej, tudi med 2. svetovno vojno. Bil je pogosta tarča zavezniških letalskih napadov in 15. marca 1945 ga je ena od letalskih bomb zadela, vendar na srečo zgolj prebila lok, ki pa je ostal na mestu. Tako se nam je most ohranil do današnjih dni. Danes je kategoriziran kot tehniški spomenik, še vedno pa je tudi v uporabi. Solkanski most je največji tehniški spomenik svetovnega pomena v Sloveniji.

Kamnití mostovi na bohinjski progi (in ostali na trasi druge železniške povezave Dunaj–Trst) so zadnja generacija železniških kamnitih mostov, nastali na velikanskem ozemlju avstro-ogrske monarhije. Že med gradnjo solkanskega železniškega mostu je beton tudi na železniških progah upravičil vlogo dominantnega gradbenega materiala. Kamnite znamenitosti so v 1. svetovni vojni delile usodo države, v kateri so bile zgrajene: Avstro-Ogrska je razpadla, od treh velikih kamnitih mostov na bohinjski progi z loki nad 40 metrov razpona (most čez Sočo v Solkanu, most čez Sočo v Ajbi in most v Vintgarju) pa se v celoti ohrani zgolj most nad prečudovito sotesko Radovne v Vintgarju. Most v Ajbi je bil dokončno porušen v 2. svetovni vojni, zgodbo mostu v Solkanu pa smo že zapisali.

Celotna bohinjska proga je nema priča časa, ki je prinesel na eni strani največji razcvet gradnje kamnitih mostov, na drugi pa le nekaj let kasneje popoln umik uporabe kamna in bliskovit prevzem betona pri mostogradnji.



7



8



6

### Ljubljanski mostovi v 20. stoletju

Začetek 20. stoletja je za gradnjo mostov v Ljubljani izredno pomemben – kot v drugih slovenskih krajih so bile tudi tu do začetka 20. stoletja vse večje in solidne mostne gradnje namenjene železnici, potem pa se je močno okrepil cestni promet. Prihod železniške proge v Ljubljano leta 1849 je povzročil pospešeno širjenje mesta od starega mestnega jedra pod Grajskim hribom proti železniški postaji. Cestni promet čez Ljubljanico se je iz dneva v dan večal. Kot logična posledica take razvojne strategije mesta je leta 1901 nastal Zmajski most, prvi železobetonski most v Sloveniji in v času nastanka eden največjih te vrste v Evropi. Zgrajen po sistemu Melan, enemu od treh tedaj osnovnih principov gradnje armiranobetonskih mostov, ni zanimiv samo po tehnični plati. Zmajski most je zagotovo najboljši predstavnik avstrijske secesijske arhitekturne smeri med vsemi še danes ohranjenimi mostovi, ki so nastali na prelomu 19. in 20. stoletja na takratnem avstro-ogrskem ozemlju.

V spomin vseh prebivalcev Ljubljane in Slovenije se je Zmajski most (v čast 40-letnice vladanja cesarja Franca Jožefa I. prvotno imenovan Jubilejni most) zapisal zaradi svoje dekorativnosti in predvsem štirih

slikovitih figur zmaja, ki stojijo vsaka na svojem vogalu mostu. Kot tak je nepogrešljiv člen podobe mesta Ljubljana, mesta, ki ima zmaja sicer v grbu. Zmajski most je nedvomno most, ki zaradi svoje tehnične zasnove in arhitektonske podobe zaseda tudi v svetovnem merilu posebno mesto ter je izjemen spomenik časa, v katerem je nastal. (Sliki 7 in 8)

Če nadaljujemo s sprehodom po ljubljanskih mostovih, ne moremo mimo današnjega Šentjakobskega mostu, ki je po inovativni zamisli mladega inženirja Alojza Krála nastal leta 1915 na mestu starega lesenega mostu preko Ljubljanice. Prvič je bil na slovenskih tleh uporabljen konzolni način gradnje mostov. Med obrežni konzoli je Král postavil 12 metrov dolg gredni nosilec, na obeh koncih členkasto vpet v konzolne dele mostu. Tak način gradnje predstavlja pomembno razvojno stopnjo pri gradnji slovenskih mostov.

Edinstveno podobo je ljubljanskim mostovom in Ljubljani v celoti dal znameniti arhitekt Jože Plečnik. Prometno zagato Frančiškanskega mostu je domiselno rešil z dvema dodanima mostovima – vsem trem rečemo danes Tromostovje. Celoto je nadgradil z edinstveno arhitektonsko zasnovo, ki Ljubljani ponovno prinaša nekaj mediteranskega pridiha.

