

KARTOGRAFSKA UPODOBITEV IN RAZVOJ LJUBLJANE NA IZBRANIH NAČRTIH OD 16. DO SREDINE 20. STOLETJA

BIBIJANA MIHEVC



Razglednica iz prve četrtine 20. stoletja (Zemljepisni muzej).

Poleg arheoloških najdb, pisnih virov in najrazličnejših grafičnih upodobitev, je za raziskovanje razvoja naselij zelo pomembna tudi kartografska predstavitev v obliki načrtov različnih meril. Z razlago načrtov, ki so nastajali v različnih časovnih obdobjih, je mogoče slediti zgodovinskemu razvoju naselja. To velja tudi za nekaj stoletij razvoja Ljubljane. Njeni načrti so nastajali iz različnih potreb in namenov, v časovno različnih razvojnih obdobjih od 16. stoletja do današnjih dni. Nastanek najstarejših ohranjenih načrtov Ljubljane sega v čas velikega utrjevanja mesta zaradi povečane turške nevarnosti in okrepljenih turških vpadov.

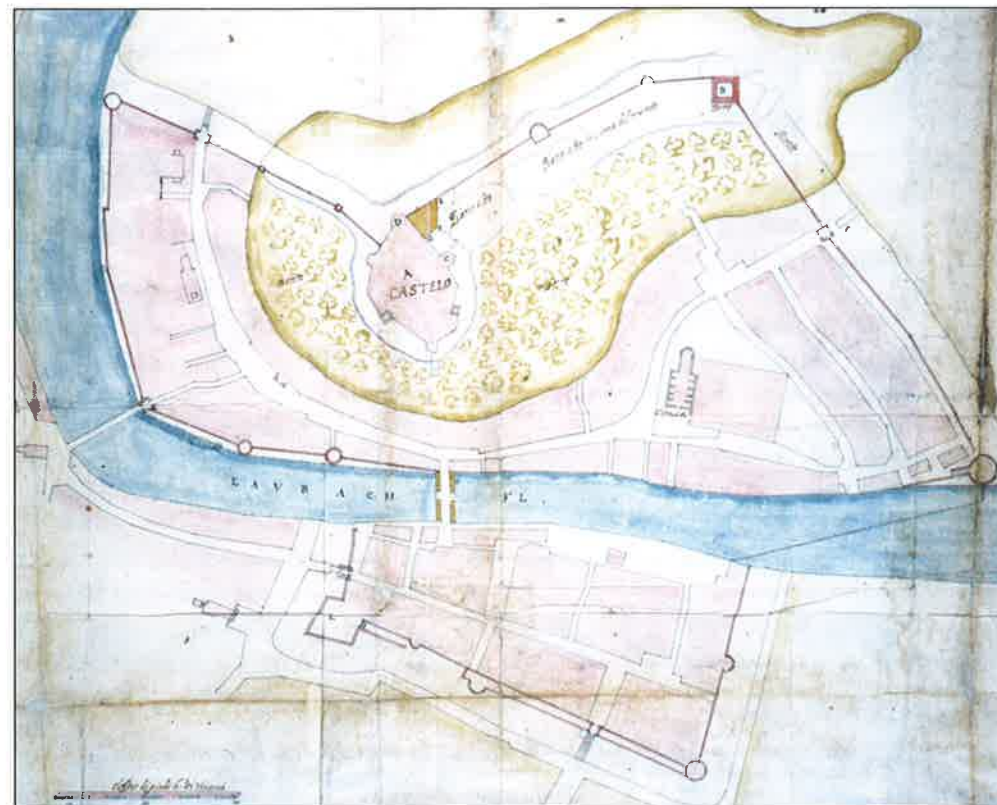
PRVI MESTNI NAČRTI IZ 16. IN 17. STOLETJA

Do leta 1520 je bila Ljubljana slabo utrjena, šele po tem letu so na vseh strateških mestih zrasle nove obrambne naprave, v predmestjih pa so bili odstranjeni vsi objekti, ki bi lahko pri napadu koristili sovražniku. Mesto je tako dobilo sklenjeno obzidje, ki ga je kot oklep

ločilo od predmestne okolice (Čepič idr. 1998, Voje 1987). Prav iz tega časa se je ohranil najstarejši tloris Ljubljane, ki ga je izdelal italijanski gradbeni mojster Nicolo Angielini. Voje (1987) ugotavlja, da je tloris ohranjen v več primerkih. V arhivih v Karlsruheju in Dresnu in v nacionalni knjižnici na Dunaju namreč hranijo skupno 4 atlase geografskih kart in tlorisov trdnjav in utrjenih mest. Najstarejša upodobitev Ljubljane se je ohranila v enem od obeh atlasov v dresdenskem arhivu. Ta tloris je nastal kmalu po letu 1560 in velja za najstarejši znani načrt Ljubljane. Voje ugotavlja, da so si tlorisi v omenjenih atlasih precej podobni po tehniki izdelave, čeprav obstajajo tudi precejšnje razlike. Podobni so si v tem, da so zelo poenostavljeni in da imajo poudarjene predvsem fortifikacijske objekte. Vrisani so stanovanjski bloki s komunikacijsko mrežo in nekatere javne zgradbe (mestna hiša, vodnjaki, mestna vrata). V variantah z Dunaja in iz Karlsruheja je v tlorisu zajeto skoraj izključno območje, ki ga obdaja obzidje mesta, v tistih iz Dresna pa je prikazano tudi predmestje z nekaterimi podrobnostmi in mreža poti, ki so vodile iz mesta. Nekateri objekti v tlorisih in predvsem urbanistična ureditev nekaterih predelov takratne Ljubljane lahko služijo za časovno opredelitev tlorisa. Voje trdi, da je analiza tlorisov Ljubljane iz Dresna, Karlsruheja in Dunaja pokazala, da gre za inačice izdelka istega avtorja – arhitekta Nicole Angielinija. Original, predloge ali kopije so nastale v šestdesetih letih 16. stoletja in predstavljajo najstarejši ohranjeni tloris Ljubljane (Voje 1987).

V začetku 17. stoletja je gradbena dejavnost pri utrjevanju mest zamrla, ker je prišlo do relativne umiritve vojaških aktivnosti. Kljub temu so v 17. stoletju nastali novi načrti z namenom, da bi gradili nove utrdbe in okrepili obstoječe fortifikacije. V tem obdobju pa so se začeli mnogi obrambni objekti tudi rušiti. Medtem se je začela spreminjati politična situacija. Cesar Leopold I. je poslal v jugovzhodne dežele in v Vojno krajino več komisij, ki so imele nalogo ugotoviti dejansko stanje in predložiti program sanacije in okrepitve obrambnega sistema. Zavedal se je, da so predvsem mesta v slovenskih deželah premalo utrjena. Eno takih komisij je vodil Giovanni Pieroni, italijanski arhitekt in graditelj fortifikacijskih objektov. Zbornik, ki ga je predložil Pieroni, prinaša poročilo o obstoječih trdnjavah na Kranjskem, Hrvaškem, v Istri in na Goriškem. K vsakemu poročilu je dodana veduta utrjenega mesta ali utrdbe, tloris utrdbe s predlogi za njihovo okrepitev in podrobna ocena obstoječega stanja. Med talnimi načrti je najti tudi načrt Ljubljane z bastijo na gradu in s celotnim obzidjem. Načrtu, ki naj bi nastal leta 1639, je dodana tudi veduta (Voje 1987).

Ker je postajal vojaški položaj vse bolj kritičen, je po cesarjevem ukazu odšla iz Gradca leta 1657 ponovno posebna komisija, ki bi morala pregledati utrjene postojanke in trdnjave na Štajerskem, Hrvaškem, Kranjskem in Primorskem. Vodil jo je Martin Stier. Za Ljubljano je v poročilu leta 1658 Stier izdelal dva tlorisa z glavno mrežo ulic in oznako najpomembnejših javnih poslopij, predvsem cerkva in samostanov, ter z dvema predlogoma za dodatno fortifikacijo. Stierovo poročilo s tlorisi in vedutami utrjenih mest in trdnjav se je ohranilo v dveh verzijah – eno hranijo v nacionalni knjižnici na Dunaju, drugo pa v arhivu v Karlsruheju (Korošec 1991, Voje 1987). Tako kot Pieronijeva, tudi Stierova zamisel ni bila nikoli ureničena, saj je turška nevarnost počasi prenehala in potreb po izpopolnitvi in razširitvi obrambnega obzidja ni bilo več. Zato je razumljivo, da se mestno obzidje ni na novo razširilo in da so ostali tudi načrti iz srede 17. stoletja neuresničeni. Utrdbeni objekti in mestno obzidje so



Giovanni Pieroni, *Pianta di Lubiana*, 1639 (fototeka Zemljepisnega muzeja pri Inštitutu za geografijo).

začeli po letu 1699 propadati, konec 18. stoletja pa so jih začeli sistematično rušiti, ker so predstavljali oviro za širjenje mesta (Voje 1987).

Če ohranjene talne načre Ljubljane iz 16. in 17. stoletja dopolnimo s skico Ljubljane (1601-1605) Janeza Clobucciaricha in z Ljubljano po skicirki šlezjskega popotnika iz leta 1713, predvsem pa z veduto Ljubljane J. V. Valvasorja, objavljeno v knjigi *Slava vojvodine Kranjske* (1689), dobimo dokaj popolno predstavbo o glavnem mestu Kranjske v drugi polovici 17. stoletja. Na Valvasorjevi upodobitvi se v zgornjem levem kotu odpira pogled na Ljubljano s severa, v desnem kotu z juga, v sredini pa je podoba Mestnega trga. Mesto, zgrajeno v obliki polkroga, ki obdaja hrib z gradom, ima natančno vrisane stavbe, mestno obzidje, mestna vrata, Ljubljanico z obema mostovoma. Levi breg Ljubljanice po današnji Wolfovi in Trubarjevi ulici je pozidan vse do cerkve svetega Petra. Ker se je nevarnost turških vpadov v 17. stoletju znatno zmanjšala, so hiše gradili že izven mestnega obzidja. Valvasor je srednjeveško Ljubljano na veduti in perspektivni podobi predstavil tik pred njeno barokizacijo. Največji ugled si je Ljubljana pridobila ravno v baročnem obdobju, ko so na novo postavili vse ljubljanske cerkve, pozidali številne plemiške palače in uredili zeleno četrt z drevoredi in parki (Čepič idr. 1998, Korošec 1991).

18. STOLETJE

Iz srede 18. stoletja, ko je mesto imelo okoli 9400 prebivalcev, se je ohranila karta v 12 listih Janeza Dizme Florijančiča *Ducatus Carnioliae Tabula chorographica* (Korografska karta Vojvodine Kranjske) v merilu 1 : 111 000 iz leta 1744), ki je v točnosti geografske projekcije pravilnejša od predhodnih kart Kranjske. Pri prikazovanju reliefa je avtor uporabil v skladu s tedanjo prakso metodo nizov zasenčenih »krtin«, ponekod (Trnovskega gozd) pa že metodo črtkanja. Karto odlikujejo natančna in lična risba topografskih elementov in znakov, krajevna imena ter veduta in floris Ljubljane. V desni zgornji kot, na 3. list karte Vojvodine Kranjske, je J. D. Florijančič namreč vključil veduto in floris Ljubljane, ki velja za natančno zemljemersko delo, kakršnega Ljubljana dotlej še ni imela. Vsebinsko je v bakrene plošče vrezal bakrorezec Abraham Kaltschmidt. Ljubljana je risana v približnem merilu 1:5000. Vrtovi in nasadi segajo vse do frančiškanske cerkve in obzidja Novega trga. Ti vrtovi in manjše obdelovalne parcele vnašajo v karto nekoliko nejasnosti, ker se pri bežnem pregledu zdi, da so označeni tako kot hiše. V zgornjem delu lista je načrtu dodana veduta Ljubljane, s pomočjo katere dobimo še boljšo predstavo o tedanji podobi mesta in njegovi velikosti. Staro mestno jedro pod gradom ter Novi trg na levem bregu Ljubljanice sta še obdana z



Janez Dizma Florijančič, načrt in veduta Ljubljane, 3. list stenske karte *Tabula chorographica Ducatus Carnioliae...*, 1744 (Zemljepisni muzej pri Inštitutu za geografijo).

mestnim obzidjem in obrambnimi stolpi. Značilen je bastion na mestu današnje Univerze, Vodni stolp na Žabjaku, bastion na gradu ter stolp z dvžižnima mostičema prek obzidnega jarka na današnjem Krekovem trgu. Mesto se že širi izven obzidja, proti severu in zahodu. Tedanje Šempetersko predmestje (Trubarjeva ulica) je že strnjeno pozidano (Čepič idr. 1998, Korošec 1991).

Mesto je imelo leta 1800 okrog 10.000 prebivalcev. Konec 18. stoletja je bistveno spremembo prineslo dokončno rušenje mestnega obzidja in širjenje mesta v okolico, pomemben podvig pa je bila zgraditev Gruberjevega prekopa v letih 1772-1782. V mestu so poglobili strugo Ljubljanice, za gradom pa so v smeri Čodellijevega posestva izkopal kanal, ki naj bi ob poplavih odvajal narasle vode Ljubljanice (Čepič idr. 1998).

19. STOLETJE

V času kratkotrajnih Ilirskih provinc (1809-1813) so prve odločne poteze nove organizacije mesta prispevali Francozi, ko so načrtovali drevorede za povezavo mestnega središča z okolico. Francoska doba je prinesla poudarjeno miselnost o zelenem mestu, o mestu drevoredov, sprehajališč in parkov. Mesto se je spajalo s predmestji. Po vrnitvi avstrijske oblasti je Ljubljana začela politično nazadovati. Pomembnejša je postala znova med nekajmesečnim zasedanjem svete alianse, ki je imela nalogo utrditi monarhistične režime v tedanji Evropi. Kongres je bil leta 1821. Takrat so na mestu, kjer je nekoč stal kapucinski samostan, uredili park Zvezda – v spomin na kongres treh cesarjev v Ljubljani. Nadaljevali so z uredništvom zamisli o zelenem mestu, povezanem z drevoredi. Tako je mestna oblast do 1. svetovne vojne v parke spremenila skoraj vsa nepozidana zemljišča v mestu. Za prvo polovico 19. stoletja je značilen tudi precejšen gospodarski napredek. Tedaj so nastali nekateri industrijski obrati. Mesto je dobilo hranilnico in trgovsko šolo. Leta 1846 je imelo 18.000, leta 1869 pa 22.593 prebivalcev (Čepič idr. 1998, Senegačnik 1995).

V tem obdobju je nastalo več načrtov Ljubljane. Med njimi omenimo najprej Reichejev Plan der Provinzial Hauptstadt Laibach mit dem nächsten Umgebungen (Načrt provincijskega glavnega mesta Ljubljane z bližnjo okolico) iz leta 1829. Reiche, vojni kartograf major, vodja ekipe, ki je kartirala deželo za novo generalštabno karto, je na pobudo deželnih oblasti leta 1829 izdelal načrt Ljubljane na osnovi vojnotopografskih posnetkov, v pomanjšanem katastrskem merilu. Naslovu je dodano posvetilo finančnemu podporniku te izdaje, baronu J. C. Schmidburgu. Načrt sodi med prve podrobnejše mestne talne načrte Ljubljane iz tridesetih let 19. stoletja, ki kažejo na nezadržno rast mesta izven nekdanjega obzidja. Vsi trije trgi so se združili z obmestji v celoto, mesto pa se je širilo naprej ob najbolj prometnih cestah. Strnjeno je že pozidana današnja Trubarjeva ulica. Pozidana je tudi Dunajska cesta od Ajdovščine do Rimske ceste. Pri Križankah in pri Tromostovju (po sedanji Čopovi) je vzpostavljena zveza s starim mestom. Tivoli je kot park postal sestavni del Ljubljane (Lattermanov drevored, 1815) (Korošec 1991).

Avtor naslednjega načrta te dobe iz leta 1830 je J. Franz Kaiser. Izdelal je načrt z naslovom Plan der Haupt-Stadt Laibach in Königreiche Illyrien, Lithographirt und zu haben bey Jos. Franz Kaiser in Graz (Načrt glavnega mesta Ljubljane v Kraljevini Iliriji).



Načrt je izdelan na osnovi zemljiškokatastrske izmere, kar je omogočilo večjo natančnost v projekciji in samem prikazu mesta, ki se še naprej vztrajno širi. Relief (grad) je risan v Lehmannovi tehniki črtkanja reliefa. V desnem spodnjem kotu je legenda, ki podaja razlago črkovnih in številčnih oznak na načrtu. Tako kot na Reichejevem, je tudi na tem načrtu označen park Zvezda, ki je nastal v tridesetih letih predhodnega stoletja. Sicer pa je načrt v primerjavi z Reichejevim načrtom v nekaterih delih celo manj natančen in ne kaže vseh sprememb v talni podobi mesta, ki jih je Reiche že dosledno upošteval (Korošec 1991).

Leta 1834 je Ljubljana dobila še dva situacijska načrta mesta in širše okolice. Avtor enega izmed njih je zemljemerski inženir Simon Foyker, ki je deloval že kot zemljemerec pri mapiranju Barja. Načrt Situations Plan der Provinzial Hauptstadt Laibach... mit Erklärung (Situacijski načrt deželnega glavnega mesta Ljubljane s pojasnilom) iz leta 1834 je v primerjavi s prejšnjimi dopolnjen po novejši katastrski osnovi ter usklajen z dejanskim stanjem mestnega tlorisa (Korošec 1991).

V začetku petdesetih let 19. stoletja so postali dostopni širši javnosti ponatisnjeni mapni listi reambuliranega katastra mestnega območja iz leta 1840 (Katastral Mappe, Stadt Laibach, reambuliert in Jahre 1840. Lith. Neuhofer in Winter C. 1841). Do reambuliranja je prišlo zaradi netočnosti in nepravilnosti cenitev zemljiškega dohodka, torej osnove davka od katastrsko registriranih zemljišč. Namenjeni so bili v prvi vrsti potrebam mestne uprave in gradbenikom, saj so služili kot nova topografska podlaga regulacijskega načrta. Mestna uprava, predvsem pa Gradbeno ravnateljstvo se je namreč zavedalo nujnosti izdelave dolgoročnega regulacijskega načrta mesta, katerega osnova naj bo natančna katastrska zemljiška mapa (Korošec 1991).

Pogosto je najti načrte Ljubljane tudi na načrtih Barja, s katerim je bil razvoj mesta povezan. Na pobudo magistrata in odbora za kolonizacijo Barja je bila izdelana v risalnicah deželnega zemljiškega urada v letih 1841 in 1842 Skica k opisu pomerjalne meje deželnega glavnega mesta Ljubljane in njegovih predmestij (Croquis zur Beschreibung der Pomeriangrenze der Provinzial Hauptstadt Laibach und ihrer Vorstädte), ki je tako kot Foykerjev načrt Ljubljanskega barja odraz živahne kolonizacijsko-regulacijske dejavnosti tudi na kartografskem področju. Izdelana je na osnovi katastrske mape in prikazuje poleg Ljubljane še vzhodni del Barja. Gruberjev prekop je rešil problem poplav, toda na pragu 19. stoletja je ostalo še vedno nerešeno vprašanje osuševanja barjanskih tal za potrebe kmetijstva. V te namene je bila izdelana vrsta načrtov Barja, ki so služili v osuševalne in regulacijske namene (Korošec, 1991).

Razvoj moderne Ljubljane sega v drugo polovico 19. stoletja, ko se je mesto iz starega srednjeveškega jedra in njegovih predmestij začelo hitro širiti proti severu in zahodu ob glavnih prometnih žilah, ki so vodile iz starega mesta v okolico. Proces širitve mesta je zelo pospešila zgraditev železniške proge Dunaj-Trst med leti 1849 in 1857. Za Ljubljano je to pomenilo popolno spremembo v prometu, saj se je življenje s cest in Ljubljanice preselilo na železnico. Ljubljanska občina je takrat obsegala mesto (Stari in Mestni ter Novi trg) in

Na izseku iz Načrta glavnega mesta Ljubljane..., 1830, avtorja Josepha Franza Kaiserja je viden na novo zasajeni park Zvezda (Zemljepisni muzej pri Inštitutu za geografijo).

sedem predmestij (Šentpetrsko, Poljansko, Kapucinsko, Gradišče, Krakovo, Trnovo in Karlovska predmestje). Nekatera predmestja so imela že čisto mestni značaj, druga predmestnega in marsikje agrarnega. V tem času se je začela intenzivnejša pozidava in urejanje nezazidanih zemljišč med starim mestom in železniško progo. Ljubljana je bila v tem obdobju avstrijsko provincialno središče z avstrijsko občinsko upravo. Ustanovljeni so bili razni denarni zavodi (Kranjska hranilnica leta 1820, Mestna hranilnica ljubljanska leta 1887, Ljubljanska kreditna banka), leta 1861 plinarna, začela se je izgradnja mestnega vodovoda (1890), ustanovljena je bila mestna drevesnica, ki je začela urejevati mestne nasade (1894), in mestna električna centrala (1898). Industrija je bila slabo razvita – pomembnejše tovarne so bile zgrajene šele v drugi polovici stoletja. Med najpomembnejšimi sta bili 1868. ustanovljena pivovarna Union in leta 1873 ustanovljena Tobačna tovarna. Industrijska revolucija, ki je korenito spreminjala podobo evropskih mest, Ljubljane zaradi nizke stopnje industrializacije ni dosegla. Prebivalstvo je v primerjavi z razvitimi industrijskimi mesti naraščalo v Ljubljani počasi in se je v obdobju med 1869 in 1910 komaj podvojilo. Gradbeni razvoj Ljubljane je urejal stavbni red za Kranjsko iz leta 1875, izvajal pa ga je mestni stavbni urad. Po njegovih načrtih je bil v obdobju do potresa razparceliran in deloma urejen predel med južno železniško progo in starim mestom (Senegačnik 1995, Melik 1986, Mihelič 1983).

V kolikšni meri se je gradbena dejavnost in politika magistrata skušala prilagoditi novi situaciji zaradi izgradnje železnice, se odraža tudi v talnem načrtu mesta Ljubljane z okolico mestnega geometra Rudolfa Degena, ki je nastal okoli leta 1860. Na načrtu so vrisane nove ceste, ki povezujejo okoliška naselja preko nove proge z mestom. Prikazan je tudi vzhodni del barja, ki kljub vsem prizadevanjem za osušitev in preprečevanje poplav še vedno ostaja nerešen problem. Poglobljanje Ljubljanice in Gruberjevega prekopa v šestdesetih letih je problem poplavljanja le začasno rešil. V teh letih je bil preko Gruberjevega prekopa dograjen Karlovski most. Na severnem obrobju mesta je vrisana železnica, ki je bila dograjena do Ljubljane leta 1849 in je že tedaj začrtala mestu okvir razvoja ožjega središča. Mestni magistrat se je te ovire bodočega razvoja in rasti mesta zavedal že pred dograditvijo proge in zato predlagal izpeljavo trase za Rožnikom, kar pa dunajska uprava Južne železnice ni sprejela. Pobude za širitev mesta so bile marsikdaj prepuščene različnim zasebnikom oziroma združenjem. Najpomembnejša med njimi je bila Kranjska stavbna družba (Korošec 1991).

POPOTRESNA LJUBLJANA

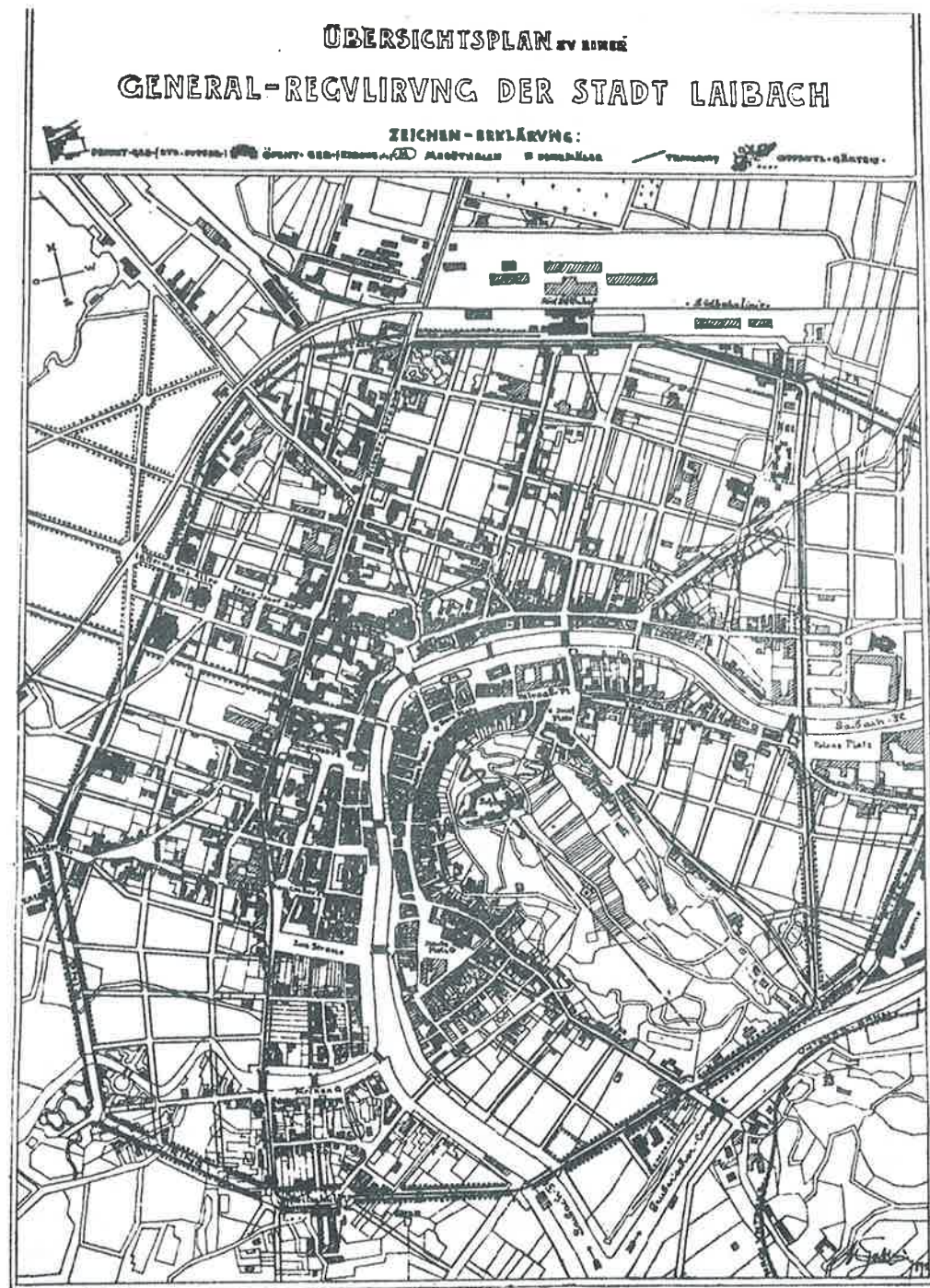
Da bi v drugi polovici 19. stoletja preprečili stihijsko zazidavo mestnega območja, je bilo v tem obdobju izdelanih več mestnih regulacijskih načrtov, saj se je zlasti v predelih med železnico in Ljubljanico, ob Celovski in Wolfovi cesti, na Poljanah ter ob Streliški ulici pospešeno gradilo. Kljub številnim predlogom Ljubljana ob koncu osemdesetih let preteklega stoletja celovitega regulacijskega načrta še ni imela. V takem ozračju je mesto dočakalo katastrofalni potres leta 1895. Kočljivo vprašanje mestnega regulacijskega načrta je bilo znova načeto. Izdelanih je bilo več osnutkov dolgoročnega regulacijskega načrta, na novo pa je bila opravljena tudi geodetska izmera mestnega in primestnega območja (1896-98), ki je služila kot osnova regulacijskim in preglednim talnim načrtom. Po potresu je mestni občin-

ski svet naročil dunajskemu arhitektu C. Sitteju izdelavo prvega splošnega regulacijskega načrta, sam pa je načrt izdelal in predložil tudi Maks Fabiani, enako Adolf Wolf, arhitekt Kranjske stavbinske družbe v Ljubljani. Bistveni pomen teh prvih regulacijskih načrtov je v dejstvu, da je do razpravljanja o usodi mesta v tem času sploh prišlo. Po potresu 1895 je mesto prvič postalo predmet širokih razprav. Dotlej o njegovem urbanističnem razvoju niso razpravljali. Regulacija, ki jo je izvajal mestni stavbni urad, je pomenila le parcelacijo nezazidanih predelov mestnega ozemlja in urejanje novih poti med parcelami. Pozidava mestnega ozemlja je bila v rokah lastnikov zemljišč in večjih družb. Po potresu pa je bilo prvič postavljeno vprašanje kompleksne obnove in preнове mesta, njegove rasti, organizacije, prometne ureditve in oblike. Sitte in Fabiani sta poskusila v teh svojih načrtih odgovoriti na vprašanja oblikovanja mestnega središča, povezave med srednjeveškim jedrom in novo Ljubljano, reševanja železniškega problema in povezave mestnega središča s severnimi deli mesta. Fabiani je predvidel rast mesta preko železniške proge in se je v svojem drugem načrtu za regulacijo Ljubljane iz leta 1899 kot prvi lotil vprašanja regulacije severnega dela mesta in njegove povezave z mestnim središčem (Čepič idr. 1998, Korošec 1991, Melik 1986, Mihelič 1983).

Nobeden od načrtov ni bil sprejet; pravzaprav je Fabianijev služil za osnovo projektu, ki ga je nato izdelal mestni stavbinski urad. Tako je na podlagi treh predlaganih regulacijskih načrtov Ljubljane občinski svet sprejel četrtega, ki ga je izdelal mestni višji inženir arhitekt J. Duffe. Vendar tudi tega niso upoštevali dosledno. Izdelan je bil po načelu doseči tako ureditev mesta, da bi zadostila prometnim in stanovanjskim zahtevam, hkrati pa naj bi se kolikor mogoče naslanjala na že določene regulacijske črte in obstoječe posestne razmere. V bistvu gre za Fabianijev načrt s popravki in dopolnili. Po njem je bil zazidan predel moderne Ljubljane južno od železnice (Čepič idr. 1998, Korošec 1991, Melik 1986, Mihelič 1983).

Tako je potres 1895 pomenil odločilno prelomnico v urbanističnem razvoju Ljubljane. Sprožil je prve resnejše razprave o bodočem mestnem razvoju, hkrati pa je povzročil, da je Ljubljana že leta 1896 dobila prvi uradni urbanistični načrt, ki je nato še dolga desetletja ostal edini dokument, na osnovi katerega so izvajali urbanistično politiko v mestu. Potres je bil tako glavni mejnik v zunanem razvoju Ljubljane, zaradi njega govorimo o predpotresni in popotresni Ljubljani (Čepič idr. 1998, Korošec 1991, Melik 1986, Mihelič 1983).

Leta 1910 je v Blasnikovi tiskarni izšel nov talni Načrt Ljubljane, avtorja C. M. Kocha. Načrt kaže na spremembe v talni podobi mesta in okolice po usodnem potresu leta 1895. Ozemlje med Ljubljanico in železniško progo je povečini zazidano do Vodmata, ki je že sestavni del Ljubljane. Vodmat je ohranil svoj sistem radialnih cest z osrednjim trgom in se po tem precej loči od ostalih predelov Ljubljane. Bežigrad je še vedno skoraj prazen, zlasti vzhodno od Dunajske ceste, kjer stoji le vojašnica in nekaj hiš. Od Ajdovščine proti Spodnji Šiški je zgrajen kompleks pivovarne Union. Vzhodno od Kolodvorske ulice, kjer so bila polja in vrtovi, je nastala cela vrsta novih ulic. V tem času je imela Ljubljana okoli 45.000 prebivalcev, obsegala pa je 3800 ha. Ob Tržaški cesti je vedno več hiš, izstopa velika Tobačna tovarna. Na načrtu ni prikazan relief, kar je pomanjkljivost, če ga primerjamo s starejšimi načrti. V naslednjih letih je Kochov načrt z manjšimi korekturami doživel še nekaj ponatisov. Eden od njih je nastal leta 1922, ob vsokolskem zletu v Ljubljani. Načrt je izšel tudi v Turističnem vodiču po Ljubljani, ki ga je izdal Putnik. Kochov načrt je nasploh služil kot kartograf-



ska osnova za različno prirejene mestne načrte v turistično-informativnih prospektih Ljubljane med obema vojnama (Čepič idr. 1998, Korošec 1991).

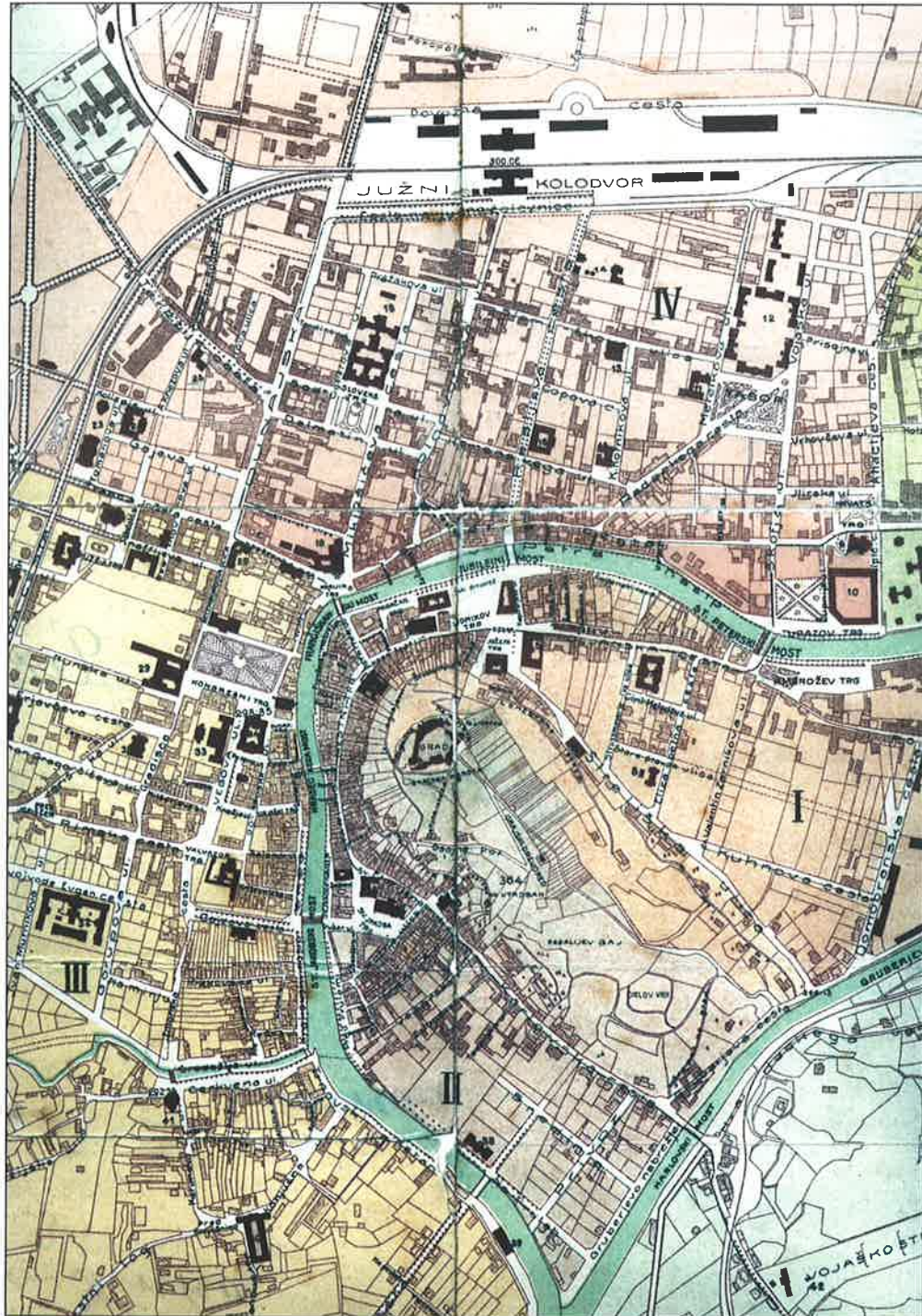
Kmalu po I. svetovni vojni se je pokazalo, da za hitro rast Ljubljane obstoječi regulacijski načrt nikakor ne zadošča. Predvsem se je stavbna dejavnost živahno razvijala na obeh straneh Dunajske ceste v bežigraskem predelu severno od kolodvora. Tega mestnega dela pa dosednji načrti niso zajeli. Po razpadu avstro-ogrske monarhije leta 1918 je Ljubljana postala kulturno in upravno središče Slovencev. Ivan Vurnik in Jože Plečnik sta se lotila načrtov za ureditev mesta. Predvojni regulacijski načrt v danih razmerah ni več zadoščal, saj ni niti predvideval ureditve in povezave z mestom nekdanj nepovezanih predmestij. Zlasti nenačrtna gradnja, ki se je širila severno od železniške postaje, je načela vprašanje izdelave novega regulacijskega načrta mesta Ljubljane. Regulacijski načrt Velike Ljubljane je tako leta 1929 izdelal arhitekt Jože Plečnik. Zanimiva je zasnova radialno oblikovanega omrežja ulic in cest tedaj še nepozidanih predelov Bežigrada in Šiške. Plečnik je že načrtoval obvoznico, ki bi povezovala štajersko vpadnico v loku za Rožnikom s Tržaško cesto. Načrt kot celota je bil le delno uresničen (Mihelič 1983).

Tako kot Fabianijev je tudi Plečnikov načrt Velike Ljubljane nastal na podlagi dunajskih izkušenj. Plečnik je zasnoval Ljubljano kot koncentrično mesto, ki se iz starega historičnega jedra širi radialno navzven. Plečnik v Ljubljani ni uspel realizirati nobenega od večjih urbanističnih načrtov, tudi manjši projekti so bili pozneje bistveno spremenjeni. Kljub vsemu pa mu je uspelo mestu dati kontinuiteto – uspelo mu je povezati umetniško dediščino prejšnjih stoletij z novejšim časom. Kljub temu, da je bilo njegovo delo izvedeno samo fragmentarno in svojih projektov ni mogel povezati v homogeno celoto, je vendarle dal mestu lasten pečat, ki ga nosi še danes. Plečnikova Ljubljana je še danes sinonim za mesto, ki se je izoblikovalo med obema vojnama (Korošec 1991, Mihelič 1983).

Po I. svetovni vojni so veliko pozornosti namenili tudi reševanju perečega stanovanjskega vprašanja. Na eni strani so ga reševali z velikimi najemniškimi stanovanjskimi hišami (Meksika na Njegoševi ulici, Rdeča hiša na Poljanski cesti) in bloki (Dukičevi bloki na Štefanovi ulici), na drugi strani pa z najskromnejšimi delavskimi kolonijami in barakarskimi naselji (npr. Galjevica, Sibirija, London...). Nastajale so četrti meščanskih vil (na Mirju, pod Rožnikom, za Bežigradom). Mesto se je ob glavnih vpadnicah počasi širilo navzven, zato so leta 1935 nekatere okoliške občine pridružili t. i. Veliki Ljubljani. Mestu so priključili celotne občine Moste, Šiško in Vič, južni del občine Ježica, del katastrske občine Šmartno in katastrsko občino Štepanja vas. Mestna površina se je s tem povečala na dobrih 6500 ha, število prebivalcev pa je naraslo na slabih 80.000. Novopriključeni deli so rasli bolj ali manj brez urbanističnih načrtov (Čepič idr. 1998).

V tridesetih letih 20. stoletja se je zaradi gospodarskega razvoja spreminjala tudi pod-

Maks Fabiani, Übersichtsplan zu einer General-Regulierung der Stadt Laibach (Generalni regulacijski načrt Ljubljane. Načrt kaže podobo pahljače, ki se proti staremu mestu zožuje. Radialne ceste so presekanje z dvema avenijama, ki imata značaj podaljškov krožne ceste. Fabiani je predlagal izgradnjo po dunajskem vzoru prilagojenega »prometnega ringa« okoli starega in novega mestnega jedra, ki ga omejuje železnica proti severu in zahodu.



ba mestnega središča. Ob današnji Slovenski cesti se je razvilo novo upravno-poslovno središče. V tem času je bila zgrajena tudi tedaj najvišja zgradba – ljubljanski Nebotičnik (Mihelič 1983).

Mesto se zaradi pomanjkljive dokumentacije in zaradi neustrezne zakonodaje med obema vojnoma ni moglo skladno razvijati. Mestno zemljišče je bilo v privatnih rokah, državne so bile samo nekatere poslovne, industrijske, vojaške in deloma železniške površine. Mesto je hitro raslo čez meje, ki jih je zajemal stari regulacijski načrt. Na rast je vplivala predvsem upravna in politična funkcija mesta, povečanje obrti in trgovine in živahne kulturne dejavnosti. Bližnje in oddaljene vasi je zajel val intenzivne gradbene dejavnosti in nekatere izmed njih so se leta 1935 tudi uradno priključile Ljubljani. Ljubljana je v tem času začela dobivati značilno obliko mesta, v katerem se je intenzivno gradilo ob glavnih vpadnicah in v katerem so se izgubljale jasno definirane meje mesta. Ob robu mestnega središča v Trnovem in na Viču, za Bežigradom, v Šiški in na Kodeljevem se je intenzivno širil pas meščanskih hiš in izpolnjevale so se vrzeli v predelih, ki so bili v glavnem pozidani že pred prvo svetovno vojno. Značilnost teh predelov je bila, da so rasli več ali manj stihjsko, brez posebnih urbanističnih načrtov, v glavnem na osnovi obstoječe cestne mreže in parcelacije. Vzporedno z obročem individualnih hiš so se na robu mestnega naselja širile tudi barakarske kolonije in stanovanjska naselja za najrevnejši sloj mestnega prebivalstva (Mihelič 1983).

Stanje v mestu med obema vojnoma je mogoče razbrati z načrta M. Černeta in M. Tomažiča Načrt stolnega mesta Ljubljane, ki je izšel leta 1934. V obdobju med obema vojnoma se je mestna in obmestna pozidava širila s stanovanjskimi in industrijskimi objekti, kar je zahtevalo veliko dela na področju geodetskih in zemljiškokatastrskih merjenj in dopolnjevanj, ki so se začela že leta 1926 in so bila tudi osnova omenjenemu načrtu v merilu 1:10 000, ki sta ga izdelala mestna geometra M. Černe in M. Tomažič. Izdal ga je mestni gradbeni urad v Ljubljani tudi za širše, predvsem turistične potrebe mesta. V primerjavi s Kochovim načrtom iz leta 1910 je opaziti val urbanizacije ne samo do najbližjih strnjjenih naselij, temveč tudi do bolj oddaljenih naselij kot so Dravlje, Vižmarje, Vrhovci itd. Mesto se je najbolj razširilo proti severu. Novi mestni predeli so še vedno nastajali večinoma brez enotnih smernic (Korošec 1991).

Nasploh je mogoče reči, da je bila Ljubljana pred 2. svetovno vojno v primerjavi z aktualnimi regulacijskimi načrti, dobro preskrbljena z informativnimi in turističnimi publikacijami, ki so običajno vsebovale tudi načrt mesta. Med kartografsko kvalitetnejše sodi npr. Načrt mesta Ljubljane v turističnih vodnikih Rudolfa Badjura in Načrt Ljubljane v merilu 1:15 000, ki ga najdemo kot prilogo Vadnjalovega Kažipota po Ljubljani (Korošec 1991).

Med obema vojnoma je razvoj mesta še vedno urejal veljavni regulacijski načrt iz leta 1896 in stavbni red za Kranjsko iz istega leta. Slednjega je leta 1931 zamenjal novi gradbeni zakon Kraljevine Jugoslavije. Načrtni razvoj mesta je oviralo pomanjkanje ustrezne zemljiš-

Ciril Metod Koch, izsek iz Načrta mesta Ljubljane, 1910. Načrt kaže po potresu pozidane površine med Ljubljanico in železniško progo ter že nakazuje pozidavo preko železnice proti Bežigradu (Zemljepisni muzej pri Inštitutu za geografijo).

ke politike, tako da se je živahna gradbena dejavnost v tem obdobju podrejala volji zasebnih lastnikov stavbnih zemljišč. Pomemben preobrat se je zgodil z razpisom javnega natečaja za novi urbanistični načrt leta 1940, s katerim je želela Ljubljana narediti korak naprej v urejanju širšega mestnega središča. Odkupljenih je bilo kar nekaj projektov in pri mestni upravi je bil nato ustanovljen nov regulacijski pododsek, v katerega uspešen začetek delovanja pa je posegla 2. svetovna vojna (Čepič idr. 1998).