



II.

Po sklepu občinskega sveta je bila izdelava regulacijskega načrta, poverjena arhitektu Camillu Sitteju, ravnatelju državne obrtne šole na Dunaju. Priporočilo ga je avstrijsko društvo inženirjev in arhitektov s štirimi drugimi strokovnjaki oziroma družbami strokovnjakov, ki so bili posebej izvedeni v gradnji mest.<sup>3</sup> Ko je Sitte izvedel, da ga je društvo inženirjev in arhitektov predlagalo za izdelavo regulacijskega načrta, se je takoj s pismom obrnil na župana Grassellija.<sup>4</sup> V pismu, ki mu je priložil izvod svoje knjige »Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen«, je opozoril, da je sodeloval pri regulacijskih načrtih raznih mest in da pomembni nemški strokovnjaki soglašajo z njegovimi idejami. Le iz idealnih namenov je prosil, da bi mu v Ljubljani zaupali izdelavo regulacijskega načrta. Ni mu bilo za zaslužek, ker je imel že tako dober položaj. Želel je tudi pomagati Ljubljani v stiski, ki jo je zadela, zato ni zahteval za svoje delo nobene nagrade, temveč le povrnitev potnih stroškov in stroškov za risarja. Sitte je tudi poskrbel, da se ne bi mesto morda odločilo za kakega drugega izmed priporočenih strokovnjakov. Takoj v uvodu svojega pisma je pripomnil, da so drugi predlaganci mlajši, nekako tridesetih let, in v tej stroki večinoma njegovi učenci. Ta, ne ravno simpatična pripomba kaže, da je bila učiteljska samozavest večja kot idealizem. V zaključku pisma se je Sitteju zdelo potrebno izrecno opozoriti na svoja urbanistična načela. Knjiga o gradnji mest sploh ni obravnavala gospodarskih, higienskih in prometnih vprašanj. Menil je, da je bila le umetnostna stran popolnoma zavožena in potrebna sanacije. V njegovih načrtih ni smela biti umetnostna stran nikoli zapostavljena na račun drugih, temveč je morala biti z njimi skupaj upoštevana.

Sitte je nato začetek junija obiskal Ljubljano; o svojih vtisih in mislih, ki jih je imel pri ogledu mesta glede regulacijskega načrta, je poročal županu.<sup>5</sup> Potreba po načrtu s stavbnimi črtami, ki bi ustrezal novim razmeram, je bila očitna. Ker ga niso imeli, je bilo marsikaj skazeno, npr. regulacija pomembnega Marijinega (sedaj Prešernovega) trga s topim kotom, ki ga dela nova štirinadstropna hiša. Marijin trg je kot lepi trg pred S. Maria Novella v Firenzi peterokotnik. Peterokoten trg more urediti le strokovnjak, ki je to vprašanje nadrobno študiral, vsak drug tehnik se bo nenavadne in dozdevno nevarne naloge ustrašil. Slabo zazidljivi in za pogled nelepi topi koti nastajajo skoraj neizbežno

tam, kjer mislijo, da se morajo držati stare šole gradnje mest in z ravnilom začrtavati ravne ulice. Geometrijska šablona ima razen tega za posledico številne ostre kote in majhna trikotna stavbišča, s katerimi ne veš kaj početi, npr. trikotni blok pri Prečni ulici. Ta blok pa bi se dal z majhnim zavojem treh stavbnih črt prav dobro urediti. V skladu s svojimi zahtevami po naravni zazidavi, ki se organsko prilagaja prometnim smerem, obliki tal in že obstoječemu stanju, ki zahteva najmanj sprememb in potrebuje najmanj sredstev, daje pa največji umetnostni učinek, je Sitte odločno zavračal razdelitev stavbišč po vzorcu šahovnice, to je parcelacijo na več ali manj pravilne bloke. Taka razdelitev je imela vrsto pomanjkljivosti, med temi so bila številna cestna križanja, enolična in dolgočasna podoba brez sprememb in orientacije, pomanjkanje posebnih trgov za cerkve, šole, vrtove, igrišča, tržnice itd., ki jih potem vedno postavljajo prav po moderno dolgočasno in tovarniško v sredo praznega pravokotnika. Pri razdelitvi na bloke je treba obstoječe prometne smeri in stavbne črte urediti nasilno in dostikrat po nepotrebnem z velikimi stroški. Končno tudi cestno omrežje ne nudi nikakega varstva proti vetru in vremenu. Sitte je menil, da še ni prepozno za uveljavljanje njegovih urbanističnih zamisli v ljubljanskem regulacijskem načrtu, ker je večji del tega, kar je treba izboljšati, šele na papirju (to je v dosedanjih načrtih). Tisti del proti kolodvoru, ki je že urejen po običajnem starem načinu (mišljena je Resljeva cesta), ne škoduje, ker so tam zgrajene vile z vrtovi ter drevoredi, in sicer po zelo pravilnem načelu, da ni treba vsem stavbam stati v isti črti. Taka četrt z vilami je v vsakem primeru lepa in umestna, pa naj tečejo ulice kakor si bode, nasadi drevja vse zopet izravnavajo. Od Sittejevih pobud so bile v regulacijski načrt sprejete le nekatere in niti ne tiste, za katere se je najbolj zavzemal. Tudi s svojim nasprotovanjem gradnji v blokih po ameriškem sistemu ni uspel; sicer so tudi drugače nekatera njegova urbanistična načela z razvojem arhitekture okrog l. 1900 postala neracionalna in nerabna.<sup>6</sup>

V Ljubljano sta še pred Sittejem prišla od strokovnjakov, priporočenih po društvu inženirjev in arhitektov, arhitekta Simony in Baumann. Oba sta bila pripravljena izdelati splošni regulacijski načrt ter načrt s stavbnimi črtami, Baumann bi izvedel tudi novo izmeritev mesta; v svojih ponudbah sta podrobneje opisala, kako sta si izvedbo dela zamišljala. Županu Grasselliju, ki se je z

vsemi prizadetimi strokovnjaki pogovarjal, so najbolj ugajali nazori arhitekta Sitteja, »ki je konservativen pri urejevanju starega mesta in računa z dejanskimi razmerami, katerih ne more prezirati razmeroma mala občina, kakor je naša Ljubljana«. Tako ga je tudi priporočil občinskemu svetu, ki je na seji 8. junija 1895 sklenil, naj se izdelava osnutka za regulacijski načrt naroči Sitteju.<sup>7</sup> Na sklep, naj regulacijski načrt napravi Sitte, je verjetno vplivalo tudi vprašanje stroškov. Sitte ni zahteval nagrade, temveč le povrnitev dejanskih stroškov, ki bi znašali največ 250 goldinarjev. Izdelal bi le osnutek regulacijskega načrta, vse drugo bi bilo naloga mestnega stavbnega urada. Drugi ponudniki so seveda računali s plačilom svojega dela, razen tega bi bili njihovi elaborati mnogo obsežnejši, zato so bili zahtevki znatno višji (12.000 oziroma 16.000 goldinarjev).

Novo izmeritev, na podlagi katere so bili izdelani načrti v večjem merilu in omogočena detajlna izdelava regulacijskega načrta, so izvedli državni geometri. Na prošnjo mesta je dalo finančno ministrstvo na razpolago dva geometra zemljiškodavnega katastra za šest mesecev za plačilo pavšalnega zneska 1000 goldinarjev, kar so bili zelo ugodni pogoji. Ob tej priložnosti je bil izmerjen le del mestnega teritorija, in sicer tisti, ki je bil že v večji meri zazidan oziroma je za zazidavo v večji meri prišel v poštev. To je bilo ozemlje katastrske občine Ljubljana-mesto, od drugih katastrskih občin pa deli, ki so mejili na notranje mesto. Takrat se je najbolj mudilo za izmero tistega dela mesta, za katerega je bil regulacijski načrt zaradi obnovitvenih del po potresu najbolj nujen. Drugi del mestnega teritorija, razen barjanskih zemljišč, je bil izmerjen na isti način v letih 1897 in 1898.

### III.

Razen Sitteja sta iz lastnega nagiba napravila in predložila regulacijska načrta arhitekta Maks Fabiani in Anton Wolf. Arhitekt Wolf je bil stavbni vodja Kranjske stavbne družbe, ki je zazidala večje stavbne komplekse ob današnji Cankarjevi in Prešernovi cesti ter na Vrtači. Ker si je pridobila zemljišča z namenom, da jih parcelira in na njih gradi, se je že od svoje ustanovitve zanimala za ljubljanski regulacijski načrt in izdelala osnutke za mestne dele, kjer je imela stavbišča.<sup>8</sup> Kranjska stavbna družba je v predpotresni dobi kot najpomembnejše gradbeno podjetje in lastnica obsežnih stavbnih zemljišč soodločala pri oblikovanju zahodnega dela Ljubljane med Titovo cesto in železnico

ter od Cankarjeve do Tržaške ceste, kjer se je največ gradilo. Wolfov osnutek regulacijskega načrta se ni ohranil, zato ne vemo, kako si je zamislil ureditev mesta. Verjetno pa se z njim ni mnogo oddaljil od koncepta, ki ga je pri parcelaciji svojih zemljišč in pri njihovi zazidavi do tedaj uveljavljalo podjetje, katerega stavbni vodja je bil. Ker je med projektanti regulacijskih načrtov krajevne razmere iz svoje prakse najbolj poznal, je napravil tudi nekaj detajlnih načrtov za ureditev posameznih mestnih delov. Iz dopisa, s katerim je predložil svoj elaborat, je videti, da je obsegal regulacijski načrt v merilu 1:2880 vse občinsko ozemlje, tri detajle za regulacijo nekaterih pomembnih delov mesta, prospekta dveh trgov ter poročilo s pojasnili. Za izdelavo končnega regulacijskega načrta pa ni mestni stavbni urad mogel iz Wolfovega osnutka nič bistvenega uporabiti. Zato je stavbni odsek predlagal, naj se zavrne Wolfova prošnja za častno nagrado, priporočal pa je nagrado 300 goldinarjev Maksu Fabianiju, ker je bilo iz njegovega osnutka vzetih več dobrih zamisli. Občinski svet s tem predlogom ni soglašal, sklenil je izplačati častno nagrado 200 goldinarjev Fabianiju in 100 goldinarjev Wolfu. O tem sklepu je župan Hribar, ki je nasledil Grassellija, obvestil oba arhitekta. Fabianiju je v uvodu pisma omenil, da občinski svet njegovega načrta sicer ni sprejel, »pač pa je v njem mestni stavbinski urad pri izdelovanju splošnega razširjevalnega in regulacijskega mestnega načrta našel mnogo migljajev, ki so mu delo olajševali in mnogo vodilnih mislij, ki so se sprejele v oni načrt, kateri je odobril občinski svet«. Posebej se mu je zahvalil za veliki trud, ki ga je imel z izdelovanjem regulacijskega načrta, saj je bil v vseh detajlih dobro proučen in priča, da se je dela lotil z ljubeznijo do stvari. »Občinski svet glede na sedanje finančno stanje mestne občine ne more nagraditi tega truda in ne stroškov, katere Ste z založbo Svojega načrta imeli; zato pa Vas prosim, da priznate Vam častno nagrado smatrate le za dokaz hvaležnosti. Največje zadoščenje pa Vam bodi, da Ste s Svojim regulacijskim načrtom položili prvi temelj za lepšo in — ako bog da — tudi srečnejšo Ljubljano«. Ko se je Fabiani za priznano častno nagrado zahvalil, je prosil še pismeno in ob osebnem obisku župana za povrnitev dejanskih stroškov 220 goldinarjev, ki jih je imel za izdelavo in tisk regulacijskega načrta. Občinski svet je odobril tudi to izplačilo.<sup>9</sup>

Dasi je bil Hribar do Fabianija poln hvale za njegovo delo, se zdi da je dajal prednost

arhitektu Baumannu. Regulacijski načrt, ki ga je izdelal mestni stavbni urad in odobril občinski svet, je uresničil nekaj Fabianijevih bistvenih predlogov.<sup>10</sup> Toda vseboval je le regulacijo obstoječih in določitev novih ulic in cest ter določal stavbne črte in nivoje za hiše, ki se bodo na novo gradile, imel pa ni ničesar glede arhitektonskega oblikovanja ulic in trgov. Ker tudi stavbni red ni imel ničesar, je vsak stavbni gospodar mogel izbrati fasado hiše po svojem okusu. Višina hiš ter arhitektonske oblike posameznih zgradb so bile v isti ulici zelo različne, prihajalo je v nekaterih primerih do neugodne podobe. Župan Hribar je želel take nevšečnosti preprečiti in predpisati enotno oblikovanje fasad v posameznih ulicah. Za izdelavo ustreznih načrtov pa se ni obrnil na Fabianija, temveč na arhitekta Ludovika Baumanna. Ta arhitekt se je zanimal za izdelavo regulacijskega načrta tudi še potem, ko se je mesto dogovorilo s Sittejem, vendar preko pripravljanih del menda ni prišel. Na Hribarjev poziv za izdelavo načrtov glede arhitektonskega oblikovanja posameznih ulic je odgovoril, da bi prej, preden se odloči, moral poznati obseg naloge. Zato je prišel v Ljubljano in se s člani stavbnega, regulacijskega in olepševalnega odseka pogovarjal o nalogi, ki naj bi jo prevzel. Toda z delom ni pričel, ker je bil preveč zaposlen z drugimi posli. V občinskem svetu je bil sprožen predlog, da naj bi si mesto za izdelavo vertikalnega regulacijskega načrta poiskalo drugega strokovnjaka.<sup>11</sup> Župan se je ponovno obrnil na Baumanna, vendar do načrtov ni prišlo.

Drugič je dal Hribar prednost Baumannu pred Fabianijem, ko je šlo za načrt zazidave severnega dela Ljubljane, to je bežigrajskega okoliša. Šele ko od Baumanna zaradi njegove odsotnosti z Dunaja na svoje pismo dalj časa ni dobil odgovora, je stopil v stik s Fabianijem, ki je potem regulacijski načrt tudi izdelal.<sup>12</sup>

Leta 1897, skoraj dve leti po predložitvi svojega osnutka, je Sitte, sklicujoč se na razpis mesta za gradnjo župnišča in šole pri Sv. Jakobu, opozoril župana Hribarja na obljubo njegovega prednika Grassellija, da ga bo v takih primerih rad poklical v razsodišče. S tem bi mu tudi izkazal hvaležnost, ker za osnutek regulacijskega načrta ni zahteval honorarja, temveč le povrnitev stroškov. Obenem je obvestil Hribarja, da je ob prevzemu naročila za izdelavo regulacijskega načrta določil 250 goldinarjev kot najvišji znesek svojih morebitnih stroškov. Županu Grasselliju je že svoj čas predložil obračun

dejanskih izdatkov, ki so presegali omenjeni najvišji znesek, s prošnjo, da se mu izplača dogovorjenih 250 goldinarjev, ni pa prejel na to nobenega odgovora. Zato prosi sedaj za ureditev te zadeve. Župan Hribar je dal Sitteju navedeni znesek takoj izplačati s pripombo, da račun o njegovih dejanskih izdatkih ni nikjer vpisan. Glede njegove želje, da bi bil poklican v rozsodišče za presojo načrtov pri razpisih za mestne stavbe, pa mu je sporočil, da jo bo z veseljem upošteval, če mu ne bo prenerodno prihajati v Ljubljano k sejam rozsodišča, ki bodo predvidoma precej pogoste. Prosil ga je, naj se glede tega izjavi.<sup>13</sup> Verjetno je Sitte po Hribarjevem namigu na morebitne težave za udeležbo pri sejah rozsodišča sklepal, da novi župan ne želi ali mu vsaj ni mar njegovega sodelovanja. Ton in izražanje v Hribarjevem pismu resnično vzbujata tak vtis. Zato ni čudno, da ga je Sitte pustil brez odgovora.

#### IV.

Na seji 20. novembra 1895 je bil občinskemu svetu predložen regulacijski načrt, ki ga je izdelal mestni stavbni urad s sodelovanjem stavbnega odseka.<sup>14</sup> Poročevalec stavbnega odseka inž. Ivan Hráský je predlagal, naj se ta regulacijski načrt sprejme kot podlaga za nadaljnja posvetovanja ter naj se v ta namen skliče posebna anketa. Pri anketi naj bi sodelovali po dva člana stavbnega, finančnega in olepševalnega odseka, zastopniki deželne vlade in deželnega odbora, zastopnik Kranjske hranilnice ter ljubljanska stavbna podjetja. Ta predlog je občinski svet sprejel in določil župana Grassellija in člane občinskega sveta Ivana Hráskýja, Vasa Petričiča, Franca Ravnikarja, Ivana Hribarja, Ivana Šubica in dr. Josipa Stareta, da sodelujejo pri anketi.<sup>15</sup> Deželna vlada je določila kot svoja zastopnika vladnega svetnika dr. Reinholda Rülina in stavbnega svetnika Ivana Svitila, kranjski deželni odbor deželnega odbornika dr. Adolfa Schafferja in inženirja Antona Klinarja, Kranjska hranilnica svojega predsednika Josipa Luckmanna; ankete so se udeležili tudi stavbeniki arhitekt Wolf za Kranjsko stavbno družbo, Gustav Tönnies, Viljem Treo, Filip Supančič in Fran Faleschini.<sup>16</sup> Anketa je na šestih sejah od 10. do 21. decembra 1895 obravnavala predloženi ljubljanski regulacijski načrt.<sup>17</sup> Potem ko so se zedinili glede postopka, po katerem naj bi o načrtu razpravljali, je bil v kratki splošni debati sprejet kot primerna osnova za nadrobno razpravo.

Predsednik Kranjske hranilnice Luckmann je najprej sprožil vprašanje okrožne ceste v severnem delu mesta. Po regulacijskem načrtu bi potekala ob železniški progi (Prešernova cesta, Trg Osvobodilne fronte, Masarykova cesta). Ker teh cest zaradi železniških zemljišč ne bi bilo mogoče zazidati na obeh straneh, je bila predlagana preložitev okrožne ceste v vzporedno tekoče naslednje ulice (Dvořakova, Pražakova, Slomškova ulica). Do odločitve glede tega predloga ni prišlo, večina je menila, naj se to vprašanje natančneje preuči. Med Dunajsko (Titovo) cesto in Kolodvorsko ulico (Moša Pijadejevo cesto) je načrt določal več vzporednih ulic. Tudi v tem primeru je Luckmann prišel s spreminjevalnim predlogom. Želel je le eno ulico, ki bi od Dunajske ceste vodila naravnost v Poljsko (Komenskega) ulico, ali pa naj bi se opustili med projektiranimi paralelnimi ulicami predvideni bloki hiš in na njihovem mestu uredil trg. Ko pa je bil opozorjen, da podaljšanje Poljske ulice do Dunajske ceste ni priporočljivo, ker bi bilo glavno križišče potisnjeno ob stran in ker bi zahtevalo odkup dragih zemljišč, ureditev vsega prostora za trg pa bi bila tudi združena z velikimi stroki, je svoj predlog umaknil. Razprava o ureditvi tega okoliša se je ponovno vnela še na drugi seji, ko je prišlo na dnevni red vprašanje drugih komunikacij med Sv. Petra (Trubarjevo) cesto in železnico. Več udeležencev ankete je želelo, naj bi bilo v tem mestnem delu manj ulic ter večji bloki stavbišč za zazidavo. Občinski svetnik dr. Stare je menil, da bi si morali prizadevati za večja dvorišča in vrtove, kar bi tudi bolje ustrezalo higienskim zahtevam. Kompromisni predlog inž. Klinarja, ki ga je podpiral deželni odbornik dr. Schaffer, je bil, naj bi pustili ulice, kakor so bile projektirane, določili pa naj bi bloke, ki bi se strnjeno zazidali z več stanovanjskimi hišami, ter tiste, kjer bi se gradile družinske hiše z velikimi vrtovi. Tudi stavbenik Treo je menil, da bi bilo treba določiti ulice, kjer naj bi gradili v strnjem oziroma odprtem sistemu, občinski svetnik Petričič pa je predlagal, naj bi se predvideli večji trgi za javna poslopja. Zastopnik deželne vlade Rüling ni soglašal s predlogi, da bi regulacijski načrt določal, na kakšen način naj se kje gradi, to je sodilo v stavbni red. Regulacijski načrt naj določa, kje so ceste in kje stavbišča. Nasprotno je župan Grasselli poudarjal, da stavbni red ne more predpisovati zazidave določene-ga stavbnega bloka z družinskimi hišami ali javnimi poslopji; tudi so stavbišča v lasti

zasebnikov in jim jih ni mogoče odvzeti. Kopicenja velikih stanovanjskih hiš naj bi se izogibali; naloga magistrata bo določati način zazidave.

Člani ankete so torej imeli glede zazidave omenjenega mestnega dela precej različna mnenja. Večina si je želela za ta okoliš podobno zazidavo, kot je bila na Resljevi cesti, kjer so na eni strani manjše stanovanjske hiše, zgrajene kot vile in obdane z vrtovi. Na predlog dr. Schafferja so bile projektirane komunikacije odobrene z željo, da se v tem in tudi v drugih mestnih delih bodisi po blokih bodisi po ulicah s primernim menjavanjem v čim večjem obsegu uveljavi odprti sistem zazidave. Ta želja se za okoliš južno od kolodvora ni mogla izpolniti, ekstenzivna zazidava v delu, ki je imel postati novo poslovno in prometno središče mesta, ne bi bila racionalna.

Za Šelenburgovo ulico (današnja Titovo cesto od pošte do Trga revolucije) je bila določena širina 20 m, ker so hoteli tudi tu obdržati širino Dunajske ceste. Novo cerkev, ki naj bi se zgradila, so v načrtu — ustrezajoč željam — postavili na vogal Poljanskega trga; predvidena je bila tudi razširitev Poljanske ceste. Sprejet je bil predlog dr. Schafferja, da se odstrani blok hiš med Kolodvorsko in Prečno ulico ter Sv. Petra cesto, ki so ga imenovali »ajdovo zrno«, in na tem mestu uredi trg. Predsednik Kranjske hranilnice Luckmann in stavbenik Treo sta bila zoper to, da bi dve ulici prerezali zemljiški kompleks predilnice med današnjo Pražakovo ulico in Trgom Osvobodilne fronte. Zato je bilo sklenjeno, da se opusti ulica, ki bi se kot podaljšek današnje Cigaletove nadaljevala do Trga Osvobodilne fronte, ter da se podaljšek Predilne ulice (danes Dvořakova) pomakne nekoliko proti severu in ob njenem izteku v današnjo Prešernovo cesto uredi trg. Tudi na Luckmannov predlog je bilo sprejeto, da se opusti podaljšanje Beethovnovne ulice do Kolizejske (Puharjeve) ulice. Zadaž za tobačno tovarno je načrt predvideval ulico, toda po sklepu ankete je odpadla. Predlog, da bi se Gradišče ali pa okoliš dolenjskega kolodvora določila za tovarniško četrt nista obveljala. Sprejeto je bilo Hráskýjevo stališče, naj se tovarniška četrt predvidi severno od železnice in na prostoru pokopališča pri Sv. Krištofu, Gradišče pa naj bi bilo za manjše hiše in zelenjadne vrtove. Prostor pred konjušnico v Trnovem naj bi ostal nezazidan kot trg. Regulacijski načrt je predvideval nov most čez Gruberjev kanal, ki naj bi povezal Prule z dolenj-

skim kolodvorom. Anketa se je izrekla zoper ta most, ker bi bila v tem primeru dva prehoda preko dolenjske železniške proge. Predlagan je bil nov most čez Gruberjev prekop na Poljanah pri vzhodnem koncu zemljiškega kompleksa domobranske vojašnice, večina članov se je izrekla za brv. Anketa se je izjavila za ureditev Prešernovega trga kot peterokotnika, vogal hiše št. 3 naj bi se povezal s hišo št. 6 ali pa katero drugo v Wolfovi ulici. Wolfova ulica bi se po načrtu podaljšala ob levem bregu Ljubljance do Brega. Za to so imeli nekateri člani radikalno rešitev, porušile naj bi se hiše ob Ljubljani od Frančiškanskega mosta ali vsaj od Filharmonije naprej. Sprejet je bil Hribarjev predlog, da se podro le hiše od št. 1 v Čevljarski ulici pa do Brega. Za Špitalsko (Stritarjevo) ulico sta bili dve varianti, po eni bi bila smer ulice lomljena, po drugi ravna. Obveljalo je, naj bo ulica ravna in kot glavna zveza z Mestnim trgom 16 m široka. Nekateri člani ankete so bili za delavsko in tovarniško četrt v okolišju Sv. Krištofa zato, da bi se pokopališče čimprej prestavilo drugam. Na županov predlog so izrazili nujno željo, naj se pokopališče premesti v dolnji del Vodmata in Sela.

Ob koncu zadnje anketne seje se je ponovno vnela razprava glede gradbenega sistema, ki naj bi veljal v posameznih mestnih delih. Razpravo je sprožil Hribar s predlogom, naj bi bila v mestu znotraj okrožne ceste dovoljena le gradnja dvonadstropnih hiš, izjema bi bilo Krakovo zaradi svojega vrtnarstva; tam bi smeli graditi enonadstropne hiše; zunaj okrožne ceste naj bi gradili le vile. Hribarjev predlog, ki glede na razmere ni bil realen, je ostal brez podpore; pojavili so se celo ugovori. Izražena je bila misel, da bi samo za posamezno ulico določili, ali naj se zazida v strnjenem ali v odprtem sistemu. Hribar je nato svoj predlog temu prilagodil: občinski svet naj bi, preden bi začeli v ulici graditi, določil način zazidave. Proti temu je imel pomisleke župan Grasselli, menil je, da bi določilo o načinu zazidave moral vsebovati stavbni red, ker potem take določbe ne bi bilo mogoče spreminjati. Pridružil se mu je dr. Schaffer z željo, naj bi stavbni red določil, da bi veljal v posameznih mestnih delih enoten način zazidave ter da bi odprti sistem imel kar največji obseg.

v.

Mestni gradbeni urad (inž. Duffé) ni soglašal z vsemi priporočili in sklepi, ki so bili sprejeti pri anketi.<sup>18</sup> Vztrajal je pri dveh

ulicah proti železnici čez predilniško zemljišče, to je pri sedanji Miklošičevi cesti ter pri podaljšanju današnje Cigaletove ulice do Trga Osvobodilne fronte. Ta zveza se mu je zdela potrebna predvsem zaradi ugodnejše zazidave in boljšega izkoriščanja zemljišč pred železniško postajo. Predilna (sedanja Dvořakova) ulica naj bi obdržala smer, kot je bilo prvotno projektirano. Njena premaknitev bi preveč in po nepotrebnem razkosala zemljišča na škodo tamkajšnjih posestnikov in bi zahtevala večja denarna sredstva. Zaradi velike vrednosti zemljišč na prostoru, kjer je bila vojaška bolnišnica in skladišče, je bil stavbni urad zoper predlog, sprejet pri anketi, da bi se opustilo podaljšanje Beethovnovе ulice do Kolizejske ceste. Dejansko je bila pozneje Beethovnova ulica podaljšana le do današnje Kidričeve, ker je bil na zemljišču med Kidričevo in Puharjevo ulico zgrajen Dukičev blok in je bilo vprašanje komunikacije med obema ulicama drugače rešeno. Odločno je stavbni urad v nasprotju z anketnim sklepom zagovarjal novo cesto, ki bi potekala kot podaljšek Prul naprej proti dolenskem kolodvoru. Ta cesta naj bi prevzela promet iz srede mesta in bi razbremenila Stari trg in Florijansko ulico (Gornji trg). Tudi bi bila primerna za napeljavo cestne železnice. Obžalovati moramo, da ta načrt ni bil izveden, mogoče bi njegova izvedba pripeljala do boljše ureditve zveze z Dolensko cesto. Pomisleke je stavbni urad imel zoper preložitev okrožne ceste na današnjo Dvořakovo, Pražakovo in Slomškovo ulico. Slomškova ulica je bila že precej zazidana. Tudi če bi se razširila kot okrožna cesta le na južno stran, bi bila ureditev združena z velikimi stroški. Za zvezo z Vodmatom, čigar inkorporacijo so pripravljali, je bila po mnenju stavbnega urada prikladnejša okrožna cesta ob kolodvoru, projektirana z nekaj spremembami po Fabianijevem načrtu. Glede na pomen železniške postaje je bilo iz prometnih razlogov potrebno, da okrožna cesta poteka ob njej.

Preložitev okrožne ceste zlasti ne bi bila umestna, če bi se odločili še za notranjo okrožno cesto. Prvotno je stavbni urad hotel v regulacijskem načrtu predvideti tudi ožjo okrožno cesto kot glavno prometno žilo. Za promet znotraj mesta bi bila taka cesta zelo potrebna. To misel je opustil iz finančnih razlogov. Na priporočilo ankete jo je vendar vnesel v načrt. Trasa notranje okrožne ceste bi potekala v glavnem po obstoječih cestah in ulicah, šlo bi predvsem za njihovo razširitev. Opozoril pa je na težave, ki bodo nastale

glede tega pri Šelenburgovi ulici in Gradišču. Cesta je bila projektirana od Zoisove ceste oziroma od regulirane Gradašnice do pošte v širini 20 m, to je toliko kot glavna okrožna cesta. Ker bi bila v primeri z glavno okrožno cesto le podrejenega pomena, bi mogoče zadoščevala tudi širina 18 m. Nadaljevala se je po razširjeni Dunajski cesti (23 m), nato je zaokrenila v pravem kotu v obe vzporedno projektirani ulici in sicer Dolgo (danes Dalmatinovo) ulico, razširjeno na 18 m, ter današnjo Tavčarjevo ulico, široko 16 m, ter tekla do Kolodvorske ulice. Tu je bil predviden trg, kjer bi se promet združil in se potem nadaljeval po Poljski (Komenskega) ulici, ki bi jo bilo mogoče razširiti na 17,5 m, do Resljeve ceste ali tudi do Kravje doline (Vidovdanske ceste) in dalje po novo projektirani cesti do trga pred šentpetersko cerkvijo, kjer bi zadela na glavno okrožno cesto. Notranja okrožna cesta bi šla po sredi mestnega dela med Ljubljano in železnico ter bi povezala središče mesta s kraji na periferiji. Ob njej ali blizu nje bi bili trgi: pred trnovsko cerkvijo, Kongresni trg z Zvezdo in nunsko cerkvijo, novo poštno poslopje, novo projektirana trga ob Dunajski cesti (na prostoru nekdanje vojaške bolnišnice in skladišča) in ob Kolodvorski ulici ter končno trg pred šentpetersko cerkvijo. Ob notranji okrožni cesti — v estetičnem pogledu bi mogla postati »kinč« Ljubljane — bi bil najboljši prostor za trgovine in za javne zgradbe, za katere bo najbolj primerno mesto med novima trgovama ob Dunajski cesti in ob Kolodvorski ulici; nekaj javnih stavb je že tako stalo ob tej cesti. Notranja okrožna cesta bi bila najbolj prikladna za progo cestne železnice, ki bi se dala napraviti v dveh vzporednih trasah, če bi jo hoteli pozneje speljati tudi po glavni okrožni cesti.

Notranjo okrožno cesto je stavbni urad skoraj gotovo povzel iz Fabianijevega regulacijskega načrta, saj bi v glavnem potekala tako, kot je Fabiani povezal novo projektirano trga pred Nušakovo vojašnico v Trnovem in pri cerkvi sv. Petra. Naslonjena je bila po Fabianijevem konceptu na osnovni motiv Ljubljane, polkrožno lego starega mesta med grajskim hribom in Ljubljano, katere lok določa tudi potek dveh ali treh cest na njenem levem bregu.<sup>19</sup> Naziv »notranja okrožna cesta« — Fabiani tega naziva ni uporabil — je bil v tej zvezi neupravičen, saj ne bi obkrožala notranjega dela mesta, temveč bi bila glavna prometna žila skozi mesto, prilagojena njegovemu osnovnemu tlorisu. Tudi trg ob Kolodvorski ulici med današnjima Dalmatinovo in Tavčarjevo ulico, je

stavbni urad posnel po Fabianiju. Glede mestnega dela med Prešernovim trgom in kolodvorom se je načrt stavbnega urada od Fabianijevega v nekaj točkah razločeval. Ta kompleks je sicer v obeh načrtih bil razdeljen v glavnem na stavbne bloke, kot jih je imel tudi že starejši osnutek regulacijskega načrta iz leta 1888.<sup>20</sup> Današnjega trga pred sodno palačo še ni bilo ne v enem in ne v drugem načrtu. Pač pa je Fabiani predvidel manjši park ob Titovi cesti med Pražakovo ulico in Trgom Osvobodilne fronte ter zvezo tako Gosposvetske ceste kot tudi Kolodvorske ulice od projektiranega trga s Prešernovim trgom, središčem nove razširjene Ljubljane. Po njegovem načrtu je bil v podaljšku Kolodvorske ulice preko Ljubljane most. Izvedba takih Fabianijevih zamisli, ki se niso ozirale na obstoječe zazidalne in posestne razmere, bi bila seveda združena z ručenjem več stavb, pridobivanjem večjih zemljišč za parke in ulice, ter bi torej zahtevala večja finančna sredstva. Zato se mestni gradbeni urad za te načrte ni mogel zavzeti.

## VI.

Na podlagi zaključkov in nasvetov ankete ter pripomb stavbnega urada sta stavbni in olepševalni odsek pripravila poročilo in dokončni predlog regulacijskega načrta. Občinski svet ga je sprejel na seji 23. januarja 1896.<sup>21</sup> Z njegovim sklepom so bile določene regulacijske črte za 160 cest in ulic, od tega jih je bila približno tretjina novih, predvidenih v še nezazidanih mestnih delih. Na tem mestu seveda ni mogoče navesti vseh, omejiti se je treba le na tiste, ki so postale ali naj bi postale urbanistično pomembnejše.

Med takimi je bila na prvem mestu okrožna cesta, ki je bila Fabianijeva zamisel. Njena smer, označena z današnjimi ulicami, je bila: Trg Osvobodilne fronte, Prešernova cesta, Groharjeva cesta, Riharjeva cesta, nato trg Pred konjušnico, od tod do Opekarske ceste, preko Ljubljane, Prule, Gruberjevo nabrežje, Za gradom, Roška cesta, od tod preko Ljubljane do Lipičeve ulice, nato Njegoševa in Masarykova cesta. Načrt okrožne ceste je bil le delno uresničen, na Riharjevi cesti onstran Gradašnice je bil njen potek pretrgan, od tod naprej do Njegoševe ceste pa posamezne ulice in ceste, ki naj bi postale njeni odseki, niso bile preurejene za okrožno cesto. Na Poljanah in proti Vodmatu je navedena trasa okrožne ceste potekala nekoliko bolj zahodno od črte, ki jo je za okrožno cesto določil Fabiani. Tudi se regulacijski načrt ni oziral na Fabianijevo pri-

pombo, naj bo okrožna cesta z drevoredi na obeh straneh vsaj 28 m široka, dejansko je bila določena širina 20 m, za nekatere odseke celo manj. Svojega namena, da bi arhitektonsko zaključila mesto in povezala periferijo, tako kot je bila izvedena, okrožna cesta ni mogla doseči. Tudi z notranjo okrožno cesto ni bilo bolje. Ulice v njenem poteku so bile že več ali manj zazidane ter različne širine. Regulacijski načrt je za nekatere določil širino 20 m, za nekatere manj. Dejansko niso obstoječega stanja nikjer bistveno spremenili in ulice, ki naj bi sestavljale notranjo okrožno cesto, niso bile povezane v enotno prometno žilo. Tudi zamisli o arhitektonski ureditvi ceste so bile pozabljene. Omrežje ulic med Prešernovim trgom in železnico je bilo v odobrenem načrtu določeno tako kot v prvotnem načrtu stavbnega urada, predlogi ankete niso bili upoštevani. Tudi glede ulic med železniško progo in Titovo cesto je obveljal prvotni načrt kljub predlogom, da Beethovnova ulico ne bi podaljšali čez Cankarjevo cesto. Določeno je bilo podaljšanje ulice pred opernim gledališčem, sedanje Župančičeve, vzporedno z Gradiščem proti jugu do Gradaščice, kar pa je ostalo le na papirju. Takih neizvedenih ulic je bilo seveda še več.

V starem delu mesta je bila določena nova stavbna črta na zahodni strani Gosposke ulice, ki naj bi bila 12 m široka. Spreminjanje širine in določanje nove stavbne črte za vso dolžino te ulice gotovo ni bilo umestno, zgraditev novih, od stare stavbne črte nazaj umaknjenih hiš je pokvarila njeno podobo. Zaradi ureditve nabrežja Ljubljane je regulacijski načrt določal porušenje petih hiš in sicer Jurčičev trg 3, Čevljarska ulica 1 in 3 ter Novi trg 7 in 8. Do konca prve svetovne vojne so porušili tri, hiši Jurčičev trg 3 in Čevljarska ulica 1 stojita še danes, le hiša Čevljarska ulica 1 je bila v zadnjih letih na enem vogalu odrezana, da je cesta na nabrežju dobila primerno širino.

Dovozna cesta na dolenski kolodvor kot podaljšek nabrežja na Prulah je bila odobrena, toda do izvedbe ni prišlo. Tudi ulica od Krekovega trga ob južni fronti poslopja biotehnične fakultete do Strossmayerjeve ulice je ostala le v načrtu, z zidavo stolpnic je bila okoliš drugače urejen. Strossmayerjeva ulica bi se morala nadaljevati do Ljubljane, kjer bi bil nov most, ki bi jo vezal z Usnjarsko ulico podaljšano do Vidovdanske ceste. Regulacijski načrt je določil ulično omrežje v okoliših, ki so bili za gradnjo povečini šele na novo odprti. Tako je bilo zlasti za zemljišča ob začetku Tržaške ceste, na levi strani

okoliše s strnjenim in okoliše z odprtim do Gradaščice, na desni do železniške proge, med Poljansko cesto in grajskim hribom, v Trnovem in v Bežigradu na levi strani Titove ceste. V teh okoliših je bil regulacijski načrt še najbolj dosledno izveden, v starem mestu in delno že zazidanih okoliših pa je njegovo izvajanje večkrat naletelo na ovire. Ureditev novo projektiranih ulic ali regulacija starih v več ali manj zazidanih delih mesta je bila združena z odkupom zemljišč ali celo stavb, kar je zahtevalo od mesta večjih finančnih žrtev. Tam pa, kjer je bilo zemljišče šele na novo razdeljeno na stavbišča, je moral lastnik brezplačno odstopiti mestni občini za nove ulice potrebni svet. Zaradi ugovorov hišnih in zemljiških lastnikov je mesto moralo večkrat odstopiti od prvotnega regulacijskega načrta.

#### VII.

Prvi ugovor, še preden je občinski svet regulacijski načrt odobril, je prišel iz Trnovega. Hišni posestniki v Trnovski ulici so bili zoper sprednje vrtove v širini 4 metrov, ki bi jih po osnutku načrta morali urediti pred svojimi hišami. Njihovemu ugovoru je bilo ugodeno, zahtevo po sprednjih vrtovih je občinski svet opustil, spremenil pa je širino ulice; od prvotno 8 m jo je povečal na 12 m.<sup>22</sup> Potem ko je bil sprejeti regulacijski načrt razglašen, je mestni magistrat prejel 14 ugovorov, ki jih je predložil v rešitev deželnemu odboru. Toda deželni odbor mu jih je vrnil s pripombo, da sodijo po določbah stavbnega reda v področje deželne vlade.<sup>23</sup> Kmalu nato pa je tudi deželna vlada vrnila magistratu v odobritev ji predloženi regulacijski načrt z naročilom, da ga formalno in tehnično dopolni v skladu z določbami takrat še veljavnega stavbnega reda iz leta 1875. Poročilo o vrnitvi neodobrenega regulacijskega načrta je občinski svet z nejevoljo sprejel, toda ko sta pravni in stavbni odsek ugotovila, da bo mogoče kljub temu določati stavbne črte po osnutku regulacijskega načrta, je opustil misel na morebitno pritožbo.<sup>24</sup> Ker je 10. junija 1896 stopil v veljavo novi stavbni red, je deželna vlada opozorila magistrat, naj regulacijski načrt dopolni v skladu z njegovimi predpisi. Načrt je bil tedaj izpopolnjen s kotami.<sup>25</sup> Novi stavbni red je predpisoval tudi, da mora regulacijski načrt vsebovati stavbno mejo pri pokopališču in določiti, katere ulice bodo zazidane v strnjenem in katere v odprtem gradbenem sistemu. Že ob anketi se je ponovno slišal predlog, naj bi v regulacijskem načrtu določili okoliše s strnjenim in okoliše z odprtim

gradbenim sistemom, toda zastopnik deželne vlade je predlogu nasprotoval, češ da je taka določitev naloga stavbnega reda. To nasprotovanje je bilo nelogično, saj je stavbni red za Ljubljano, katerega osnutek je za deželno vlado pripravil isti zastopnik, to nalogo odkazal regulacijskemu načrtu.

Na seji občinskega sveta 1. septembra 1896 so bili na predlog stavbnega odseka sprejeti sklepi, ki so bili še potrebni za prilagoditev regulacijskega načrta zahtevam novega stavbnega reda. Regulacijski načrt, sprejet že na seji 23. januarja 1896, je bil odobren s spremembami stavbnih črt, kakor so bile do tedaj v konkretnih primerih predpisane. Stavbna meja pri pokopališču je bila določena 30 m od pokopališkega zidu, zazidava je bila dovoljena šele od te meje dalje. Določen je bil način zazidave v posameznih mestnih delih.<sup>26</sup> Strnjeni sistem je imel veljati predvsem za staro mesto ter ulice in ceste v nekdanjih predmestjih, ki so bile že do tedaj delno zazidane v strnjem sistemu. Odprt stavbni sistem je bil določen za stavbišče gimnazijskega poslopja v današnji Prežihovi ulici, za stavbni blok, kjer je bila zgrajena cerkev sv. Jožefa, za stavbni blok otroške bolnišnice in stavbišča proti Ljudskemu domu v Streliški ulici, za stavbne bloke med današnjo Prešernovo cesto in železniško progo od Vrtače naprej, za Krakovsko in Kladezno ulico, za Zoisovo cesto ter njen podaljšek proti Tržaški cesti (danes Aškerčeva cesta), za komendsko zemljišče (med Rimsko cesto in Gradaščico), za nekatere stavbne bloke v okolišju tobačne tovarne, za Trnovo razen Cerkvene ulice in dela Trnovskega pristani, za Prule med Ljublanico in Karlovško cesto ter med Zvonarsko ulico in Gruberjevim prekopom z izjemo Karlovške ceste, za katero je veljal strnjeni sistem. Občinski svet se je zavedal, da bodo razvoj mesta in spremembe razmer zahtevale tudi spremembo zazidalnega sistema v posameznih okolišjih, zato je svojemu sklepu dodal, da je splošni način zazidave določen le »za sedaj«. Glede mestnega okoliša ob Dunajski cesti, severno od železnice, kjer so potem zgradili topničarsko vojašnico, je bilo sklenjeno, naj stavbni urad izdela regulacijski načrt. Pri tem naj upošteva mnenje stavbnega odseka, naj glavne ceste uravnava k obema železniškima prehodoma ter da projektira okrog bodoče vojašnice prostorne drevoorde in primerne trge.<sup>26</sup> Po teh dodatnih sklepih, s katerimi je bil regulacijski načrt dopolnjen, ga je magistrat za šest tednov javno razgrnil na vpogled občanom, da bi mogli podati morebitne ugovore.<sup>27</sup>

Zoper regulacijski načrt je prišlo 15 ugovorov, štirje hišni posestniki so ponovili svoje ugovore, drugi so se pritožili na novo.<sup>28</sup> Večina je ugovarjala zoper novo določene stavbne črte in preveliko širino ulic. Prizadeti zemljiški in hišni posestniki niso bili voljni odstopiti mestu dele svojih zemljišč za razširitev in ureditev ulic. Svoje ugovore so povečini utemeljevali s trditvijo, da za obstoječi promet projektirana ulica sploh ni potrebna ali pa, da je predvidena širina prevelika. Občinski svet je pristal na več sprememb, ki so jih zemljiški lastniki zahtevali.<sup>29</sup> Pri uršulinski cerkvi in samostanu je bila po regulacijskem načrtu stavbna črta v zvezi z razširitvijo Gradišča tako določena, da bi šla tik ob cerkvenih vratih in bi morali odstraniti kolone na obeh straneh cerkvenega vhoda, samostan bi izgubil s tem stanovanje za duhovnike. Zato je prosil za spremembo stavbne črte in občinski svet mu je ugodil.<sup>30</sup> Ko pa je Josip Gorup prosil za parcelacijo svojega zemljišča ob Rimski cesti, kjer je nameraval graditi več stanovanjskih hiš, je ugovarjal odstopu zemljišča za projektirano ulico, ki bi bila podaljšek Gradišča do Gradaščice. Regulacijski načrt je za to novo ulico kot tudi za Gradišče, ki bi ga bilo treba regulirati, določal širino 20 m, ker naj bi to bila notranja okrožna cesta. Gorup s to širino ni soglašal in občinski svet je v nasprotju s predlogom stavbnega odseka (njegov predsednik je bil Hráský) pristal na širino 16 m.<sup>31</sup> Zamisel o reprezentativni notranji okrožni cesti je s takimi spremembami izgubila mnogo na pomenu, ki ga ji je regulacijski načrt namenil.

Ugovore, vložene po razgrnitvi regulacijskega načrta, je občina v končno rešitev predložila deželni vladi, ki je o njih odločala obenem z regulacijskim načrtom. V zvezi z njimi ga ni odobrila glede več v osnutku predvidenih ulic. Te so bile: ulica, ki bi vezala Dunajsko cesto s Kolodvorsko ulico (kot nekakšen podaljšek Kidričeve ulice), ulica v podaljšku današnje Trdinove ulice med Dunajsko cesto in okrožno cesto (sedaj Prešernova), ulica, ki bi po sredi Prul vezala Zvonarsko s Tesarsko ulico, ulica, ki bi vezala Beethovnovno s Kersnikovo ulico ter ulica med Tržaško cesto in z njo vzporedno cesto proti Gradaščici, ki bi potekala v smeri proti sredini tobačne tovarne. Deželna vlada tudi ni odobrila predvidene regulacije Zvonarske in Tesarske ulice, regulacije Gradišča ter njegovega podaljška do Gradaščice glede južnovzhodne stavbne črte, regulacije Ozke ulice in opustitve Kapiteljske ulice, regulacije

parcel med državnim kolodvorom (Šiška) in železniško progo Ljubljana—Trst, regulacije Predilne (sedaj Pražakove) ulice in projektiranega podaljška, na eni strani do železniške proge, na drugi strani do Travnške (sedaj Metelkove) ulice ter regulacije Ceste na Rudolfovo železnico (Vošnjakova ulica). Odobritev za podaljšanje Beethovnovne ulice do Kersnikove je deželna vlada odklonila, ker se ji iz prometnih razlogov ni zdela potrebna. Regulacijski načrt je imel še vzporedno ulico (Župančičevo), ki je za promet med Franc Jožefa (Cankarjevo) cesto in Celovško cesto zadostovala. Tudi bi projektirani podaljšek Beethovnovne ulice prerezal skoraj izključno še neparcelirane vrtove in se bo šele ob njihovi parcelaciji pokazalo, kakšne komunikacije so potrebne. Deželna vlada tudi ni pristala na zazidavo zemljišč med sedanjo Tavčarjevo in Dalmatinovo ulico pred sodno palačo, katere gradnjo so tedaj že pripravljali. Na tem prostoru naj bi se uredil večji trg. Mestni regulacijski in razširjevalni načrt se je na ureditev takih trgov premalo oziral. Deželna vlada je priporočila, naj bi raje mislili na opustitev ene ali druge manj pomembne projektirane ulice ali ceste, da bi se dobila sredstva za večje trge.

Tri ugovore zoper regulacijski načrt je deželna vlada zavrnila. Regulacijski načrt je predvideval razširitev Gosposke ulice s premaknitvijo stavbne črte na zahodni strani. Zoper to je ugovarjal hišni lastnik, katerega hiša je bila pri tem prizadeta. Deželna vlada njegovega utemeljevanja ni priznala; v regulacijskem načrtu določena širina je ustrezala zahtevam zakona, po mnenju strokovnjakov pa je bila premaknitev stavbne črte umestna le na zahodni strani ulice. S podobnimi razlogi je bil zavrnen ugovor lastnikov hiš na Sv. Jakoba trgu ter v Gradišču, kjer je bila stavbna črta tudi premaknjena.

V vseh drugih točkah, razen v katerih je ugovorom prizadetih hišnih in zemljiških lastnikov ugodila, je deželna vlada mestni splošni regulacijski in razširjevalni načrt v sporazumu z deželnim odborom s odločbo od 10. avgusta 1897 odobrila. Regulacijski načrt je tako stopil v veljavo. V svoji odločbi je deželna vlada sporazumno z deželnim odborom mestu še priporočila, naj se, kolikor bodo na voljo sredstva in priložnost, čimprej zveže Kongresni trg s Tržaško cesto (mišljena je bila tedaj projektirana, a komaj pred zadnjo vojno v celoti izvedena Šubičeva ulica). Menila je, da si najširši krogi prebivalstva želijo to ulico, ki je tudi bolj ustrezala sploš-

ni potrebi kot marsikateri projekt bodočnosti, vsebovan v regulacijskem načrtu.<sup>32</sup> Občinski svet je na seji 24. septembra 1897 vzelo odločbo deželne vlade brez ugovora na znanje.<sup>33</sup>

#### OPOMBE

1. O tedanjih prizadevanjih za regulacijski načrt glej avtorjev članek »Gradbeni razvoj Ljubljane od dograditve južne železnice do potresa 1. 1895«, Kronika IX/1961 str. 135 sl. — 2. Nace Šumi, Arhitektura secesijske dobe v Ljubljani, Ljubljana 1954, str. 9. — 3. MALj., Reg. I fasc. 2070 (prej spec. fasc. 93), št. 13.551/95; Cod. III/45-1895, fol. 129 sl. Šumi, n. o. m. str. 9. — 4. MALj Reg I fasc. 2070, številka 13.666/95. — 5. MALj., Reg. I fasc. 2070 št. 16.037/95. — 6. Šumi, n. o. m. str. 13. — 7. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 16.118/95; Cod. III/45, fol. 129 sl. — 8. Valenčič, Gradbeni razvoj Ljubljane..., str. 136. — 9. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 31.418/95, 24.343/96, 27.971/96 in 32.725/96; Cod. III/47-1897, fol. 67' sl. in 257. — 10. Šumi, n. o. m. str. 20. — 11. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 36.374/96; Reg. I fasc. 1136, fol. 104 sl.; Cod. III/50-1898, fol. 96. — 12. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 15.819, 19.813, 21.799, 30.518/1898. — 13. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 19.149/97. — 14. MALj., Cod. III/45-1895, fol. 326' sl. Šumi, n. o. m. str. 14 in 18. — 15. MALj., Cod. III/45-1895, fol. 329'; Reg. I fasc. 2070, št. 34.997/95. — 16. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 35.786,36.078 in 36. 829/1895. — 17. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 1111/96, zapisnik o sejah ankete. — 18. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 1111/96, poročilo gradbenega urada (ing. Duffé) od 9. 1. 1896. — 19. Maks Fabiani, Poročilo k načrtu občne regulacije stolnega mesta Ljubljane, Dunaj 1895, str. 5. — Šumi, n. o. m. str. 14 sl. — 20. Valenčič, n. o. m. str. 139. — 21. MALj., Cod. III/46-1896, fol. 29' sl. — Šumi, n. o. m. str. 19 sl. — 22. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 37.286/95 in 3318/96; Cod. III/46, fol. 58. — Šumi, n. o. m. str. 44, op. 60. — 23. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 5659/96 in 10.943/96. — 24. MALj., Reg. I fasc. 1136, fol. 68 sl.; Cod. III/46-1896, fol. 165' sl. in 193' sl. — 25. MALj., Cod. III/46-1896, fol. 316. — 26. MALj., Cod. III/47-1896, fol. 46' sl. — 27. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 27.968/96. — 28. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 30.998 do 40.665/96. — 29. MALj., Cod. III/48-1897, fol. 48 sl. — 30. MALj., Cod. III/46-1896, fol. 343' sl.; Reg. I fasc. 2070, št. 18.687/96. — Šumi, n. o. m. str. 44, op. 60. — 31. MALj., Cod. III/46-1896, fol. 280' sl.; Reg. I fasc. 1147, fol. 696. — 32. MALj., Reg. I fasc. 2070, št. 29.527/97, odločba deželne vlade št. 11.810 od 10. avgusta 1897. — Šumijeva opomba, str. 43, op. 47, da je deželna vlada regulacijski načrt definitivno odobrila 1. septembra 1896, ni točna, navedenega dne ga je odobril šele občinski svet. — 33. MALj., Cod. III/49-1897, fol. 113'.