

DARINKA KLADNIK

Šmartinka



PROMETNA IN POSLOVNA ŽILA LJUBLJANE

DARINKA KLADNIK

Šmartinka

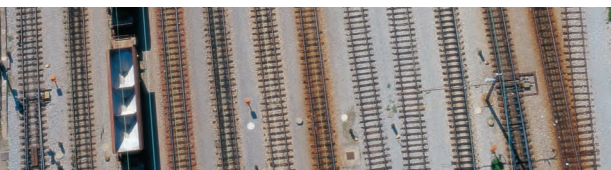
PROMETNA IN POSLOVNA ŽILA LJUBLJANE

Ljubljana, januar 2006

Založil in izdal BTC d.d.

Glavna urednica	Darinka Kladnik
Vodenje projekta	Nicha
Besedilo	Darinka Kladnik
Lektura	Mirjam Lapanje Furlan
Fotografije	Damir Fabijanić, Sandi Radovan, Miran Kambič, arhiv BTC, iz zbirke starih razglednic Zmaga Tančiča Vse nepodpisane fotografije so iz leta 2005
Letalski posnetek območja Šmartinke	Geodetski zavod Slovenije
Zemljevid na strani 9	Narodni muzej Slovenije, fotografija Tomaž Lauko
Oblikovanje	Sandi Radovan
Prelom	Beton & Vrbinc Co.
Tisk	Cicero
Naklada	2000

Vsebina



3	Predgovor
6	Ljubljana v srcu Evrope
10	Železna cesta
12	Prah in tlakovanje
16	Dolge njive
24	Prve tovarne
29	Ko je zasmrdelo
32	Tovarna kavinih surogatov
36	<i>Jako imenitno delo</i>
39	<i>Sladna kava</i>
41	<i>Zavezani k molku</i>
43	<i>Kavni nadomestki</i>
44	Vrt vseh svetih
54	Predvojna Javna skladišča
56	Botri Javnih skladišč
57	<i>Utopija kot resničnost</i>
60	<i>Vrtičkarji in prašiči</i>
62	<i>Povezani s svetom</i>
64	<i>Prvi viličar in pet slončkov</i>
65	<i>Z vžigalnikom do odločitve</i>
66	<i>Skladišče A</i>
67	<i>Carinska skladišča in carinska cona</i>
68	<i>Enajst skladišč v petnajstih letih</i>
72	Letališče v Polju
75	V Cukrarniških prostorih
76	<i>Sprejo na hrbtu</i>
78	<i>Namesto kleja zavese</i>
82	Duhovniki med gradbeniki
85	Od Tehničnega centra do Zelenega trikotnika
91	Mesto v mestu
92	<i>Okna Ljubljane s piramido</i>
94	<i>Urejenost prostora</i>
97	<i>Vodno mesto Atlantis</i>
98	<i>Millenium, karting in ...</i>
101	<i>Mercurius in zakladnica umetnin</i>
102	<i>V vrtincu zabave</i>
105	<i>Sčasom zaznamovana aleja</i>
106	<i>Tržnica</i>
109	Arhitekturna in industrijska dediščina
110	Preobrazba in vizija
112	<i>Barcelonski pogledi</i>
114	Ljubljana jutri
116	Literatura





ŠMARTINSKA
CESTA

Predgovor

Kako je nastala knjiga z naslovom Šmartinka? Zasluge zanjo ima Jože Mermal, predsednik uprave BTC, ki je v nekem pogovoru s kolegi iz Kolinske in Velane menil, da si območje ob Šmartinski cesti zasluži trajnejši zapis v knjigi. Razlogov za to je več, poglobitna sta dva. To območje Ljubljane je namreč doživelo izjemen razvoj, kakršnega drugi mestni predeli ne kažejo. Predstavitev v knjigi pa bi pomagala ohraniti spomine na minule čase ter obogatila védenje Ljubljančanov in vseh, ki želijo spoznati slovensko prestolnico.

Sprejela sem vabilo, naj napišem knjigo, in jo zasnovala tako, da ponuja bralcem obilo zanimivosti iz življenja Ljubljane pred petdesetimi in več leti, obenem pa razkriva spremembe, ki so se v tem obdobju zvrstile ob Šmartinski cesti. Od tod naslov knjige Šmartinka. Knjiga razkriva še ne popisano zgodovino območja, ki je preraslo svojo predmestnost in postalo odločilen člen v mestnem razvoju.

Šmartinka ni več nepomembna cesta v prometni shemi Ljubljane, ampak ena glavnih prometnih in poslovnih žil. Ob njej so zrastle nove poslovne in stanovanjske stavbe, industrijska območja so spremenila svojo podobo. Nič več niso Ljubljani v sramoto, nasprotno, so najvitalnejša v mestu. Živahen utrip v BTC Cityju ne zamre, dogodki v njem se vrstijo in zaznamujejo življenje v slovenski prestolnici.

Doslej je bilo o območju nekdanje ljubljanske občine Moste le malo zapisanega, še manj oziroma nič o preobrazbi v okolici Šmartinke. Dobro obdelani sta le območji Plečnikovih Žal in Zelene jame, nekaj malega o vsem drugem je zajeto v občinskih kronikah. V Javnih skladiščih so izdajali interno glasilo in sproti popisovali dogodke, prav tako v Velani. V tovarni Kolinska so zbrali gradivo o njenih začetkih, tudi današnje stanje imajo bolj ali manj popisano. Resne prostorske in etnološke študije, ki bi zajela celotno območje in orisala metamorfoze ob Šmartinki, pa še ni. Ta knjiga nima te ambicije, čeprav ponuja nastavke za nadaljnjo študijsko obdelavo.

Vsebinsko sem knjigo razdelila na poglavja, ki jih uokvirja Šmartinska cesta s svojo vpetostjo v območje Ljubljane. Začne se z njenim nastajanjem in konča z dolgoročno vizijo Ljubljane. Druga poglavja se nostalgичno navezujejo na začetke Kolinske, Velane, Javnih skladišč ter sledijo vsem nadaljnjim preobrazbam, ki so vodile do izjemnih rezultatov BTC-ja. Posamezna poglavja so nastala na osnovi gradiva, ki obstaja, manjkajoče dele sem dopolnila s pogovori z ljudmi, ki se spominjajo starih časov ob Šmartinki. Prav je, da se ohranijo njihovi spomini, sicer bo to védenje utonilo v pozabo. Tako ostajajo zapisani v knjigi.

Knjigo dopolnjujejo fotografije znanega in večkrat nagrajenega fotografa Damirja Fabijanića. Niso neposredno povezane z besedilom, četudi mu sledijo. Njegovi zapisi s fotoaparatom so dokumenti časa in razkrivanje prostorov, za katere vedo le redki, ter detajlov, ki jih večina mimoidočih sploh ne opazi. V tem je dragocenost njegovih posnetkov; vrednost knjige, v katero so vstavljene tudi arhivske fotografije iz minulih desetletij, pa je, da razpršene drobce preteklosti povezuje v celoto in jih ohranja zanamcem.

Darinka Kladnik

Ljubljana v srcu Evrope

LJUBLJANA JE SLOVENSKA PRESTOLNICA. TO JE POSTALA, KO SO V SLOVENSKI SKUPŠČINI 25. JUNIJA 1991 SPREJELI TEMELJNO LISTINO O SAMOSTOJNOSTI IN NEODVISNOSTI REPUBLIKE SLOVENIJE. TEDAJ SE JE PRIDRUŽILA DRUGIM PRESTOLNICAM EVROPE. V EVROPO PA JE BILA ŽE DAVNO VPETA, KAJTI ZRASLA JE NA KRIŽIŠČU POTI IZ PADSKE V PANONSKO NIŽINO IN S SEVERA NA JUG, VSESKOZI JE BILA VKLJUČENA V EVROPSKO GOSPODARSKO, KULTURNO IN POLITIČNO DOGAJANJE. PRAV KRIŽIŠČNOST JE BISTVENO VPLIVALA NA NJENO RAST.

Najstarejše poti in sledi so arheologi odkrili na območju Ljubljanskega barja, ki ga je nekdaj prekrivalo morje. Pozneje, pred milijoni let, je nastalo jezero, ki se je postopno krčilo in spreminjalo v močvirje. Najmanjše je bilo tako imenovano »mostiščarsko jezero«, osušeno še pred rimsko dobo. Na njegovem robu so zrasla kolišča, najstarejše izvira iz obdobja okoli leta 5000 pred našim štetjem. Koliščarji so prvi spoznali strateško in ekonomsko pomembnost območja, kjer so živeli, in ga povezali z bližnjimi trgovskimi potmi.

Še očitneje so prometne poti vplivale na nastanek Emona. Rimska vojaška taborišča so bila načrtno zasnovane postojanke. Če so jih vojaške enote zapustile, se je iz njih razvilo civilno naselje. Naseljenci so dobili obzidan prostor, kjer so bile že zgrajene v enakomernih razdaljah pravokotno se križajoče ceste. Njihova širina je presenetljiva, v povprečju so bile široke deset do šestnajst metrov. Primer takšnega naselja je Emona, na njenem območju so Rimljani v prvem stoletju našega štetja najprej postavili tabor, iz katerega se je razraslo naselje. Ime zanj so povzeli od staroselcev in ga ohranili, a le nekaj stoletij.

Glavni cesti v Emoni sta bili Cargo maximus in Decumanus, v obliki križa sta razdelili naselje in ga prek štirih utrjenih vrat povezovali z drugimi središči imperija, zlasti s takrat najpomembnejšimi kraji v italiskem zaledju in Obdonavju, Akvilejo in Tegestum s Celejo, Petovijo, Neviodunom itd. Izbrana lega je Emoni zagotovila pomembno vlogo na križišču strateških poti, za dobre povezave z zalednimi in provincialnimi mesti pa so poskrbeli Rimljani sami. Zgradili so most čez Ljubljanico in regulirali njeno rečno strugo, ki je takrat od Vrhnike – Nauportusa dalje postala plovna. Vodna pot je tudi v poznejših obdobjih Ljubljane ohranila veljavo in olajševala prevoze proti vzhodu in Bizancu. Na Ljubljanico se veže tudi legenda o argonavtih.

Za Emono se začne obdobje Ljubljane. V njeni zgodovini še zeva praznina od 6. pa tja do konca 9. stoletja. Redke najdbe ne dopuščajo razmišljanj o kakem večjem naselju, ki bi na območju Emone obstajalo v tem vmesnem času, zgotovo pa življenje tod ni zamrlo. Po najnovejših odkritjih se Ljubljana prvič pojavlja v zapisih med letoma 1112 in 1125, kar je razmeroma zgodaj v primerjavi z drugimi evropskimi mesti, največ jih je namreč nastalo ob koncu 12. ali v začetku 13. stoletja. Kot mesto z obzidjem se Ljubljana omenja od leta 1243 dalje. Njeni prvi znani gospodarji so bili Spanheimi, ki so imeli v mestu tudi kovnico denarja. Zvrstilo se je še več lastnikov, dokler je niso dobili v last Habsburžani. V njihovih rokah je ostala več kot pet stoletij in v tem času dosegla očiten razvoj tako na kulturnem kot na drugih področjih.



Srednjeveška Ljubljana ni nastala na območju Emone, ampak v njeni bližini, med grajskim hribom in reko Ljubljanico. Je pa po tistem, ko se je razrasla in segla po površinah Emone, izkoristila njene ceste in na njih, vsaj ponekod, zgradila nove. Ljubljana je sprva imela vlogo agrarno-fevdalnega središča, od koder so fevdalci širili proti Savi kolonizacijo Ljubljanskega polja. Vsakokratna oblast je v želji po novih površinah krčila nepozidana območja. Tako je že v srednjem veku območje ljubljanske občine v širokem pasu segalo čez mestno obzidje. Po nemško so ga imenovali Burgfried, po slovensko mestno pomirje. Prvič se za Ljubljano omenja leta 1364. Najstarejši oris njegovih meja je ohranjen v nekem zapisu iz 16. stoletja.

Mestno pomirje se je začelo »pri potoku Rakovniku, kakor teče od Samerovih njiv in travnikov, kjer se gre proti Šmarju (Sanct Marein); in od tod preko vode Ljubljanice nad mestom, do potoka pod Vičem, ki teče z Rožnika; in od tega potoka gor na Apfaltrerjev stolp proti sv. Jerneju v Šiški na potoček; od tega potoka preko polja k lesenemu križu tostran sv. Krištofa pri razpotju proti Klečam; in od tega križa zgoraj preko polja in njiv do Blatne vasi; in od tod do vasi Vodmata in sv. Petra, farne cerkve ljubljanske; in od te vasi preko vode Ljubljanice pod mesto do Soteske; in od Soteske preko gorice ali griča zopet do potočka Rakovnika«.

Ljubljano je tedaj obdajalo obzidje, skozenj so vodila vrata, ki so jih ponoči zapirali. Janez Vajkard Valvasor, ki je dober popisal Kranjsko sredi 17. stoletja, jih omenja pet: Pisana, Zgornja ali Starotrška vrata ob koncu Gornjega trga (Florijanske ulice); Križniška ali Nemška vrata pri komendi križniškega reda; Vicedomska, tudi Fištamska vrata ob severnem koncu Gosposvetske ulice; Špitalska vrata ob prehodu iz Špitalske ulice (današnje Stritarjeve) na Spodnji most (današnje Tromostovje) ter Samostanska ali Kloštrska vrata pri frančiškanskem samostanu. Ta je stal približno tam, kjer se danes začne Vodnikov trg. Tod skozi so hodili tisti, ki so jo mahnili proti Savi. Iz Stare Ljubljane so v Posavje vodile tri večje poti: ena v smeri nekdanje rimske ceste, druga skozi Blatno vas in tretja – šmartinska pot.

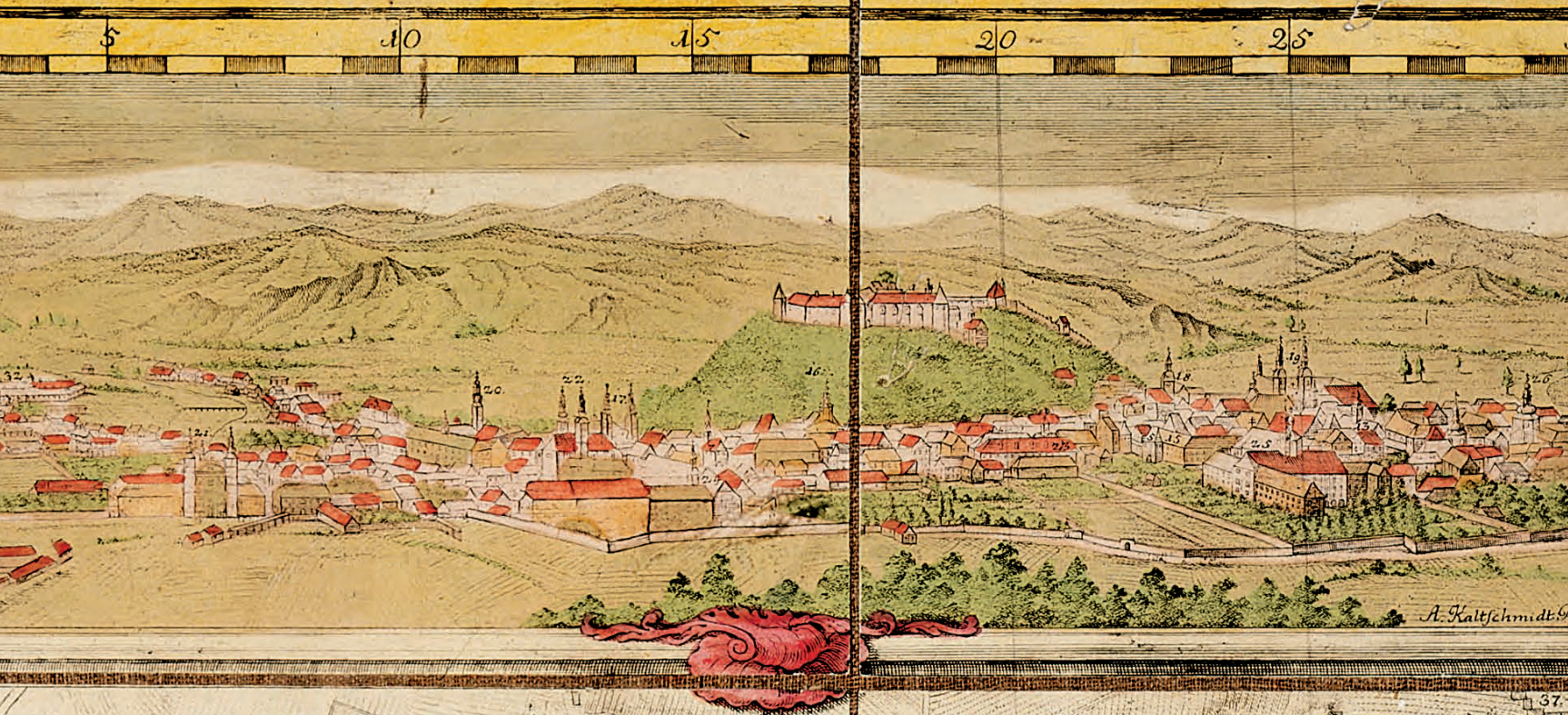
Novo poglavje v zgodovini Ljubljane se prične s Francozi, ki so mesto v obdobju od leta 1797 do 1813 trikrat osvojili in kulturno močno razgibali. Leta 1809, v času Ilirskih provinc, je Ljubljana postala njihovo glavno mesto. Bila je tudi sedež generalnega gubernerja. Mnoge poti so se stekale vanjo. V središču evropske pozornosti se je znova znašla v času Svete alianse leta 1821, ko so se v njej sešli najpomembnejši evropski politiki in vladarji. Sprejeli so nekatere daljnosežne odločitve, ki so odmevale po vsej Evropi. Tudi v poznejših obdobjih zgodovine ni stala ob strani, njeni prebivalci so se vključevali v dogajanja, ki so vodila k nastanku Jugoslavije, pa tudi k njenemu propadu.

V vmesnem obdobju se je Ljubljana razraščala in prevzela vlogo političnega, gospodarskega in kulturnega središča Slovencev. Velik potres leta 1895 je zaznamoval njeno podobo, številne porušene hiše so nadomestile nove. Gradbenarstva se je nadaljevala. Zgodovina modernega načrtovanja je v Ljubljani stara komaj nekaj več kot sto let. V tem obdobju je mesto iz provincialnega središča zrastle v sodobno državno prestolnico s skoraj 300.000 prebivalci. Rast in razvoj mesta je uravnavala vrsta urbanističnih dokumentov, ki so vključevali tudi prometne tokove in ceste.

Osamosvojitve Slovenije je mestu dala nov polet in ga spremenila v prestolnico. Ljubljana je ohranila podobo modernega evropskega mesta z nekaterimi posebnostmi. Glavno odliko predstavlja njena majhnost, mesto se da ljubiti (od tod nemara njeno ime Ljubljana – Ljubljena) in prehoditi. Čeprav je prestolnica, ni prevelika, a tudi ne premajhna, nedaleč od morja in nedaleč od planin. V njenih nedrih je stičišče poti, ki vodijo na vse strani, in stičišče različnih kultur.

Najbolj očarljivo je njeno starodavno jedro, stisnjeno med grajskim hribom in reko Ljubljanico. Na tem hribu stoji grad – krona mesta, ki učinkuje kot akropola. Postal je ena najbolj obleganih turističnih točk v Sloveniji. Ni pa to edini grad v Ljubljani, v mestu jih je vsaj še ducat, polovica jih je prenovljenih in namenjenih kulturi. V ljubljanskem grbu sta upodobljena grad in zmaj. Mitološki zmaj je eden od simbolov slovenske prestolnice, ki želi postati širše prepoznavna in mikavna za popotnike od blizu in daleč.

Staro so umika novemu. Najbolj se spreminjajo območja, ki so bila še do nedavnega prezrta, nepomembna, obrobna, tudi ob Šmartinki. Dobila so nove vsebine in spremenila navade ljudi. Nič več jih ne vleče v središče Ljubljane, privablja jih novonastala zbirališča, kjer se nenehno kaj dogaja. Najobsežnejše je tisto, ki se je razvilo iz Javnih skladišč na nekdanjih Dolgih njivah. Preobrazba tega območja, ki je bilo še pred nekaj desetletji na obrobju Ljubljane, še ni končana. Obmestje ostaja pojem v planskih dokumentih, v resničnosti ga ni več: z mestom se je zlilo v celoto in ga preobrazilo, kar velja tudi za območje ob Šmartinski cesti. Po njeni zaslugi se spreminjata podoba prestolnice in njen pomen v širšem evropskem območju.



Železna cesta

PO ZASLUGI ŽELEZNICE SO ŠTEVILNI KRAJI PO SVETU IN TUDI V SLOVENIJI ZAČELI SVOJ PREPOROD. PRVA PARNA LOKOMOTIVA NA SVETU JE ZAČELA REDNO VOZITI LETA 1825 NA 41 KILOMETROV DOLGI PROGI STOCKTON – DARLING V ANGLIJI, DESET LET ZATEM SO NEMCI ZGRADILI PRVO ŽELEZNO CESTO, LETA 1837 PA SO JO ODPRLI V AVSTRIJI. NEKAJ LET ZATEM SO AVSTRIJCI ZAČELI ZBIRATI PODATKE O ŽELEZNIŠKI POVEZAVI JUŽNIH DEŽEL Z DUNAJEM. ODLOČILI SO SE ZA GRADNJO JUŽNE ŽELEZNICE SKOZI LJUBLJANO DO TRSTA IN USTANOVILI ŽELEZNIŠKE KOMITEJE. ŽE ISTEGA LETA SO RAZPRAVLJALI O FINANČNIH MOŽNOSTIH IN REŠITVAH.

Na ozemlju Slovenije so najprej zgradili del do Celja in ga odprli 2. junija 1846. Še preden je bil ta del proge končan, so preučili terenske razmere za gradnjo proge proti Ljubljani. Primerne so bile tri trase, v Ljubljani so se potegovali za to, da bi proga potekala čim bliže mestu. Interes trgovcev je bil tolikšen, da so se ti na mestni seji 27. aprila 1838 domenili, da skupno prispevajo milijon goldinarjev za železnico. A jim denarja ni bilo treba odšteti, saj je država sama financirala gradnjo in izbrala smer železne ceste skozi Savsko dolino do Ljubljane.

Proga se je Ljubljani približala med Zidanim Mostom in Lazami in v ostrem loku severno nad mestom prešla ravninski del »ljubljskih vrat«. Lokacijo za železniško postajo so izbrali sredi Dolgih njiv, malo višje od predilnice ob Blatni vasi. Medtem ko so gradili progo od Celja do Ljubljane in razreševali težave okoli Zidanega Mostu, so začeli graditi postajno poslopje, skladišča, remizo in kurilnice. Za to je bilo potrebno obsežno zemljišče (v dolžini 1,53 kilometra), ki so ga morali odstopiti prebivalci ljubljanskega predmestja Šentpeter. Na tem območju z ledinskim imenom Dolge njive so bile njive, skednji, kozolci, čebelnjaki, tudi nekaj hišic so podrli. Ni pa vse teklo gladko in brez jeze.

Lastniki, njihova imena so znana, so zahtevali svoje. Odškodnine, ki naj bi jih dobili, so se nekaterim zdale preniske, pa še pravočasno jih niso izplačali. Protestirali so in celo ustavili nadaljnje delo na železnici. Vmes je posegel magistrat in zgladil spore. 12. aprila 1848 je bilo postajno poslopje dokončano in »kronano« z veliko veselico delavcev, ob odprtju sta bila prva dva tira v dolžini 90 metrov povsem prekrita. Prva lokomotiva – hlapec je pripeljala iz Celja v Ljubljano 18. junija 1849. Poskusna vožnja je trajala štiri ure in pol.

Na postaji in ob progi se je zbralo veliko radovednežev, zato je državna policijska direkcija v Ljubljani prosila magistrat za pomoč pri vzdrževanju reda. Na magistratu so imeli tedaj polne roke dela, mnogi so se potegovali za službo na železnici. Prosilcev je bilo več kot 80. Prišlo je tudi veliko železničarskih družin od drugod, tem je morala občina zagotoviti primerna stanovanja v bližini kolodvora. Državno policijsko ravnanje je tedaj izdalo več odredb za ohranitev reda in miru v kolodvorskem okolišu. Mednje je sodil tudi razglas, »da se imajo popotniki od kolodvora in tja po veliki cesti voziti (Tyrševi); s praznimi vozovi se zna pa pot tudi po Blatni vasi (Kolodvorski) storiti«.

Velika slovesnost ob odprtju proge je bila v Ljubljani 16. septembra 1849. Pripeljala sta kar dva vlaka, njun prihod so oznanili s streli topov na Ljubljanskem gradu. Za najvišje goste so na kolodvoru razpeli šotor, na Tyrševi cesti pa so



postavili velik slavalok, na katerem so vihrale slovenske zastave, zastave kranjskih mest in državna zastava. Slovesnosti so se nadaljevale še dolgo v noč.

Naslednji dan je narodna garda zaigrala budnico v mestu in predmestjih, meščani pa so hiteli na postajo. Zbrali so se pred vlakom in počakali, da so z zvonovi in grmenjem topov naznanili odhod visokih gostov. A je navdušenje nad vlakom hitro splahnelo, saj ljubljanska postaja s svojimi napravami ni bila kos prometu! V Ljubljani je bila namreč od septembra 1849 do junija 1857 končna postaja železnice.

Šele ko je bila speljana proga od Ljubljane do Trsta, so se razmere spremenile. Dotlej so v Ljubljani pretovarjali blago, ki je prihajalo s severa in vzhoda, za pot do Benečije in Lombardije. To je mestu prineslo precej zaslužka, nekaj pa tudi nevšečnosti.

Prah in tlakovanje

KO JE V LJUBLJANO PRISOPIHAL VLAK, JE BILA VEČINA NJENIH CEST MAKADAMSKIH. IZ STARIH POROČIL JE RAZVIDNO, KDAJ SO JIH ZAČELI TLAKOVATI IN S KAKŠNIMI TEŽAVAMI SO SE UBADALI PRI TEM. NAJPREJ SO MORALI PREPRIČATI TISTE, KI SO SE ZAVZEMALI ZA TLAKOVANJE, NE PA TUDI ZA SOČASNO UREDITEV KANALIZACIJE. MENILI SO NAMREČ, DA SE S KANALIZACIJO V MESTU ŠE LAHKO POČAKA IN NAJ SE NAJPREJ TLAKUJE CESTE. ŽUPAN MIHAEL AMBROŽ, KI JE LETA 1861 ZASEDEL ŽUPANSKI STOLČEK, ŽE PREJ PA JE DELOVAL KOT PODŽUPAN IN PRVI MAGISTRATNI SVETNIK, JE NA ENI OD MESTNIH SEJ ODLOČNO ZATRDIL: »SOLIDNO TLAKOVANJE SE NE MORE IZVRŠITI, ČE NI PREJE IZVRŠENA KANALIZACIJA, KI JE TUDI IZ ZDRAVSTVENIH RAZLOGOV POMEMBNEJŠA KAKOR TLAKOVANJE, KER PRI HIŠAH NA POBOČJU NIMA VLAGA NOBENEGA ODTOKA.« NJEGOVI RAZLOGI SO ZMAGALI.

Načrte so začeli uresničevati predvsem na desni strani Ljubljane, po stari komunikaciji okoli Gradu od Florijanske ulice prek Starega in Mestnega trga, pred škofijo, po Poljanski cesti do podkovske šole z odcepi po Šentjakobskem trgu, proti semenišču in šolski zgradbi. Dodali so še nove kanale in ugotavljali, da so kanalizacijo po načrtih uredili na desni strani Ljubljane, ne pa tudi na levi. Komisija za leto 1860 je sicer zahtevala, da se zgradi kanale tudi v Šentpetrskem predmestju, na Zaloški cesti, v Gradišču in na Tržaški cesti, a tega še dolgo niso storili.

Kot nadomestila za kanalizacijo so tedaj služila korita za odtok vode, ki so bila speljana tudi v Nunki in Slonovi ulici, na Marijinem trgu, v Šentpetrskem predmestju (kamor je spadala Šmartinka), v Kolodvorski, Gledališki in Gosposki ulici, na Bregu, pri Kazini, na severni strani Gradišča, proti strelišču in hranilnici. Načrti za kanalizacijo so nastali leta 1860, prav tako načrti za tlakovanje cest v Ljubljani.

Tlakovanje je bilo potrebno, ker se zadnje pretlakovanje iz leta 1822 in 1823 zaradi slabega materiala in nesmotrne kanalizacije ni obneslo dovolj dolgo. Ponekod pa ulice sploh še niso bile tlakovane. Tiste, ki so bile tlakovane, so bile najprej tlakovane z lesenimi kockami. Te so izkopali in cesto na novo tlakovali z odsekanim kamenjem, kakor je bilo tedaj v navadi. Lesene kocke, ki so bile še dobre in uporabne, so uporabili za tlakovanje dela Nunske ulice in območja pred gledališčem.

V začetku 1862 so oddali dela za tlakovanje šentjakobskega predela, vse ulice so tlakovali deloma z novim in deloma s starim materialom. Za urejanje cest je Mihael Ambrož uvedel še makadam. Sprva se vsi niso navduševali zanj, a je dobro prestal zimo. Zato je bil na nekaterih cestah v Ljubljani v srednjem delu makadam, ob strani pa je bila tlakovana pešpot s koriti za odtok vode. Na tak način so uredili Šentpetrsko predmestje, Streliško ulico, Spodnje Gradišče, prostor pred Kazino, Gledališko in Gosposko ulico, območje pred škofijo in tudi na Sejemskem trgu, preostale ulice pa so posuli z običajnim gramozom. Izjema je bila Židovska ulica, ki so jo na predlog gradbenega odseka betonirali.



LJUBLJANA – MARTINOVA CESTA, OKOLI LETA 1910

Ko je Mihaela Ambroža zamenjal nov župan – leta 1864 ga je nasledil dr. Etbin Henrik Costa, so nadaljevali tlakovanje cest. Leta 1865 pa je gradbeni odsek mesta predložil načrt za ureditev cest in hodnikov, njihovo posipavanje, tlakovanje in makadamiziranje. Predloženi načrt je občinski svet raztegnil in odločil, da se načrt vsako leto sproti izdela in uresniči. A do tega ni prišlo. Prevladalo je namreč prepričanje, da zadošča makadamiziranje cest, tako da je tlakovanje zastalo. Tedaj so se ukvarjali predvsem z rekonstrukcijo že tlakovanih in makadamiziranih cest.

Zanimiva so tudi stara poročila o čiščenju mestnih cest. Mnogi stanovalci so nesnago zivali in metali iz hiš na dvorišča, vrtove ali kar naravnost v Ljubljano. Hišni posestniki so sicer bili dolžni pospraviti smeti na določen dan v tednu, a kaj, ko mnogi tega niso storili. Za pometanje ulic pa so bili odgovorni: vozniki, sodarji, stolonoše, sodniške sluge in beraški strahovi. Natančno je bilo določeno, kateri del mesta čistijo, za plačilo pa so lahko obdržali smeti in gnoj.

Za organizirano čiščenje mestnih ulic so se odločili šele leta 1780 in sklenili, da oddajo pometanje v najem. A se to ni obneslo, saj je moral najemnik odšteti 20 do 30 goldinarjev, mesto pa mu je v zameno »posodilo« jetnike za čiščenje ulic. Leta 1791 se nihče več ni potegoval za to delo, mestna uprava pa se je znašla v precejšnjih težavah. Pomagala si je z jetniki, da so enkrat na teden z verigami na nogah čistili ulice. Smeti so pometali na kupe, ki so jih odvažali vozniki drv. Vsak je moral opraviti 20 voženj na leto, te so jim všteli v letno tlako 50 voženj, ki so jih morali opraviti za mesto.

Sredi 19. stoletja pa so se držali tako imenovanega »sistema s sodčki« in poročali: »Na ta način naj bi se grdi pogled zdravju škodljivega iztoka sekretnih kanalov v Ljubljano odpravil. Izpeljava tega sistema bo pa toliko lažja, ker se je cikorna fabrika bratov Tschinkel ponudila, da bo brez plačila polne sodce odpravljala in praznila.« Tudi župan Ivan Hribar se je ubadal z ljubljanskimi smetmi. V času njegovega županovanja so jih začeli zbirati v košare, jerbare in lonce, postavljene v hišnih vežah. S smetarskim vozom so jih odpeljali na smetišče v Mestni log.

Leta 1918 je bilo v Ljubljani 246 cest v skupni izmeri 111.172 metrov, leta 1938 pa 928 cest, dolgih 403.204 metre. Številka je rasla, kljub temu pa je bilo tlakovanih in asfaltiranih bolj malo cest. Po podatkih za leto 1939 je bilo v Ljubljani še skoraj 94 odstotkov navadnih peščenih cest. Leta 1940 je imelo mesto 968 cest v dolžini 410.402 metra. Mestno cestno omrežje so tedaj delili na: občinske ceste prvega reda, drugega reda, mestne ulice ter pokrajinske in državne ceste. Občinskih cest prvega razreda je bilo v starem in razširjenem delu mesta za 118,91 kilometra, občinskih cest drugega razreda za 78,09 kilometra, mestnih ulic za 167,45 kilometra, banovinske ceste so merile v dolžino 23,39 kilometra, državne ceste pa 15,38 kilometra.

V poročila, ki se nanašajo na petletno obdobje, od leta 1935 do 1940, so zapisali: »Pred zadnjo svetovno vojno so imele ceste, ulice in trgi v Ljubljani skoraj brez izjeme navadno makedamsko površino. Za posipavanje se je porabljal savski prodec, valjar pa je bil skoraj neznan.«

Z naraščanjem prometa je naraščala tudi potreba po tlakovanju cest. Pri tem se je mesto ravnalo po finančah. »Z ureditvijo in okrepitevijo mestnih financ je pričelo rasti tudi delo na cestah in ulicah. S trajnim tlakom je bilo mogoče tlakovati leta 1936 skoraj 682 kv. metra, drugo leta že 858 kv. metrov, tretje leto je tlakovana površina poskočila že na 3.046 kv. metrov, četrto leto se je pa to število več kot podvojilo na 6.392 kv. metrov trajnega tlaka, da je bilo lani domala položenega toliko tlaka kakor prvo leto.«

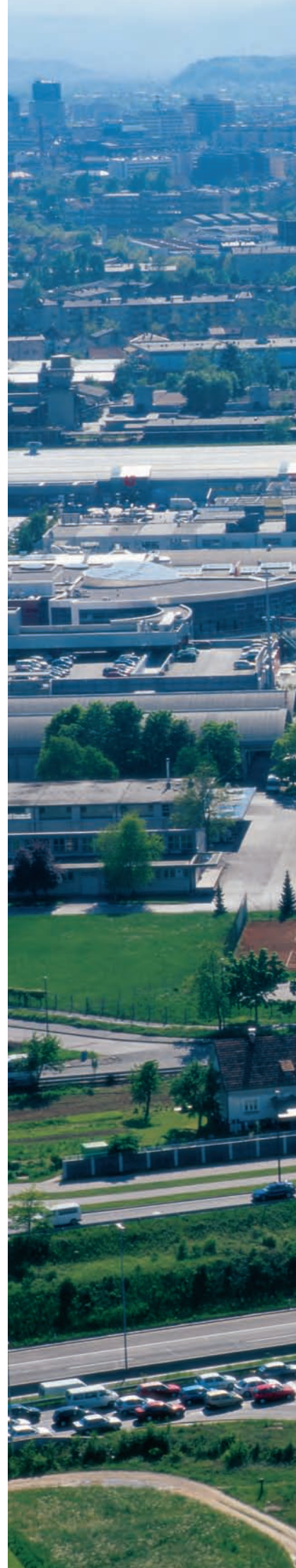
Izvajalci so uporabljali lahek tlak, ponekod pa zgolj površinsko prevleko, poskušali so tudi z modernimi načini utrjevanja cest. Ponekod so začeli uporabljati bitumen, v dveh ulicah pa so uredili tlak iz valjanega asfalta tipa Shelmac ter na eni opravili poskus s trinolitom. Mestna plinarna pa je začela v destilaciji, postavljeni na zemljišču za zidanje nove plinarne v Mostah, izdelovati domači cestni katran. »Ta naj bo omogočal katanizacijo naših cest in s tem tudi prav učinkovito pobiranje prahu ter odpravo blata,« so poročali v knjigi Pet let dela za Ljubljano, izšli leta 1940.

Poskus z domačim cestnim katranom so opravili na eni od ljubljanskih cest, delali so tudi poskuse začasnega vezanja prahu s klormagnezijevo soljo, pri trajnejših rešitvah pa so uporabili katransko olje zoper prah. Tudi to je izdelovala mestna plinarna. Poskusi zalivanja kamnitih kock z bitumnom so se, kot so poročali, dobro obnesli in so tako znatno izboljšali nekatera že tlakovana vozlišča. Zadnja tri leta je dala tudi mestna občina znatna sredstva za zalitje kamnitega tlaka na mestnih ulicah. Skupno se je zalilo okoli 86.000 kvadratnih metrov. »S tem se je dosegel znaten napredek v pobijanju prahu, enakomernejši obrabi kock ter zmanjšanju ropota na cestah.«

Pri modernizaciji vozlišč v mestu se je cestni odsek dosledno držal navodila, da je treba že tlakovane važnejše komunikacije med seboj povezati. Zavzemal se je za pravilno utrditev zveznih ulic in cest, »ker se bo le na ta način odstranjevala nevšečnost prahu in blata vsaj iz sredine mesta. Vzporedno pa je treba podaljševati tlak najvažnejših dovodnih komunikacij iz sredine proti periferiji. V tem oziru čaka državo, oziroma bano vino in v zvezi z njima tudi mestno občino še veliko nalog.«

Nekatere so uspeli izpeljati še pred začetkom druge svetovne vojne. Leta 1936 so položili v Ljubljani asfalt v dolžini 2.972 metrov, leto zatem v dolžini 2.306 metrov, leta 1938 v dolžini 7.432 metrov in leta 1940 v dolžini 3.745 metrov. V tem času si je mestna uprava prizadevala za odpravo obupnega stanja glavnih državnih dovoznih cest: Tyrševe, Tržaške, Dolenjske ceste in za izvedbo nove Jadranske ceste iz Ljubljane na Sušak, pa tudi za tlakovanje banovinskih cest – Streliške, Poljanske, Zaloške in Šmartinske ceste.

Šmartinska cesta je že več kot pol stoletja tlakovana. Pa ne samo ta, tudi mnoge druge ceste so najprej tlakovali, nato asfaltirali. Prvotnim so se pridružile nove. Na območju mestne občine Ljubljana je bilo ob koncu leta 2004 že za 1.500 kilometrov cest, od tega je 161 kilometrov državnih cest (to številko ustvarjajo vse vpadnice do avtocestnega obroča in avtocestni obroč), 1.059 kilometrov je občinskih cest, ostale, prav tako občinske, še niso popisane. Občinske ceste pa so razdeljene v več kategorij: lokalne glavne ceste so označene s črkama LG, lokalne zbirne ceste z LZ, lokalne ceste med naselji z LC, lokalne krajevne ceste z LK; javne poti označujeta črki JP in javne poti za kolesarje KJ. Šmartinska cesta spada med lokalne glavne ceste, v dolžino meri vsega skupaj 5,7 kilometra, od tega je 3,05 kilometra občinske, preostalih 2,7 kilometra pa sodi med državne regionalne ceste tretje kategorije.





Dolge njive

PRVOTNO JE ŠMARTINSKA CESTA ALI NA KRATKO ŠMARTINKA, KOT JI TUDI REČEMO, POTEKALA DRUGJE KOT DANDANES. TUDI IMENOVALI SO JO DRUGAČE – V PRVEM DELU SE JE NAVEZOVALA NA DANAŠNJO VIDOVDANSKO CESTO. OB NJENEM STIČIŠČU S TRUBARJEVO NAJ BI, KOT DOMNEVAJO POZNAVALCI MESTNE ZGODOVINE, STALA CERKEV SV. JANEZA KRSTNIKA. PRI TEJ CERKVI SE JE SKOZI KRAVJO DOLINO MED NJIVAMI ODCEPILA POT PROTI POSAVJU. OD CERKVE JE VODILA V VAS ŠMARTNO (PO NJEJ JE DOBILA IME) IN TO NARAVNOST, NE MIMO VASI KOT SEDANJA CESTA. PRI SAVI JE MOGEL POTNIK Z BRODOM ČEZ REKO V ŠENTJAKOB, OD TAM DALJE PA JE CESTA VODILA PROTI KAMNIKU.

Sredi njiv, od katerih so ene imenovali Dolge njive, druge pa Škofje, je stal kamnit križ. Tu je bilo nekaj časa ljubljansko »morišče«, kjer so obglavljali zločince, ki so kaj hudega zagrešili. Dolge njive so se razprostirale na ozemlju današnje glavne postaje, od sedanje Slomškove ulice proti severu, Škofove njive med sv. Petrom in Vidovdansko cesto, križ pa je stal na Friškovcu. Njive so se raztezale domala na celotnem območju današnje Šmartinke. Takšno stanje so podpirale tudi oblasti. Deželni knez je leta 1471 (v času turške nevarnosti) celo ukazal, da se morajo vse hiše v bližini mestnega obzidja podreti, da se sovražnik ne bi mogel skrivati in tako neopaženo napasti mesto. Zato so območja zunaj mestnega obzidja dolgo ostala nezazidana.

Drugače pa je bilo, ko turška nevarnost ni več pretila. Časi miru in blaginje so se poznali tudi na zunanji podobi mesta, njegovih ulic, trgov in hiš. Po letu 1600 je bilo znotraj obzidja vse več meščanskih hiš zidanih, vse manj pa hlevov, skednjev in lop. Ostajala so vaška območja, med katera so sodile denimo Spodnje Poljane s kočami podložnih kmetov. Predel strojarjev in kožarjev se je izoblikoval v Šentjanškem predmestju, nad katerim se je v Dolge njive zjedala obcestna Blatna vas z oštarijami in hlevi za prevoznike in sejmarje, ki se po mestnih pravih znotraj mestnega obzidja niso smeli zadrževati dlje kot dan ali dva ali pa ob mestnih sejmihi.

Leta 1621 je Ljubljano prizadejal močan potres, za njim so jo doletele še druge nadloge. Mrtvih je bilo veliko, pokopavali so jih zunaj mesta, na območju današnje Kolinske. V Valvasorjevem času se je mesto opazno širilo in zapolnjevalo svoja primestja na Gradišču, Griču,







ŠMARTNO PRI LJUBLJANI, OKOLI LETA 1920

Forštat in Poljanah. V letih 1720 do 1780 je Ljubljana doživljala stavbni razcvet, četudi je bila še trdno vklenjena v mestno obzidje, odstranjevali so ga namreč začeli leta 1783. Rušenje je trajalo dve desetletji, z ruševinami so zasipavali obrambne jarke, nekaj gradiva pa so uporabili za gradnjo zidu ob pokopališču pri sv. Krištofu. Podrli so tudi vsa vrata, ki so vodila v mesto.

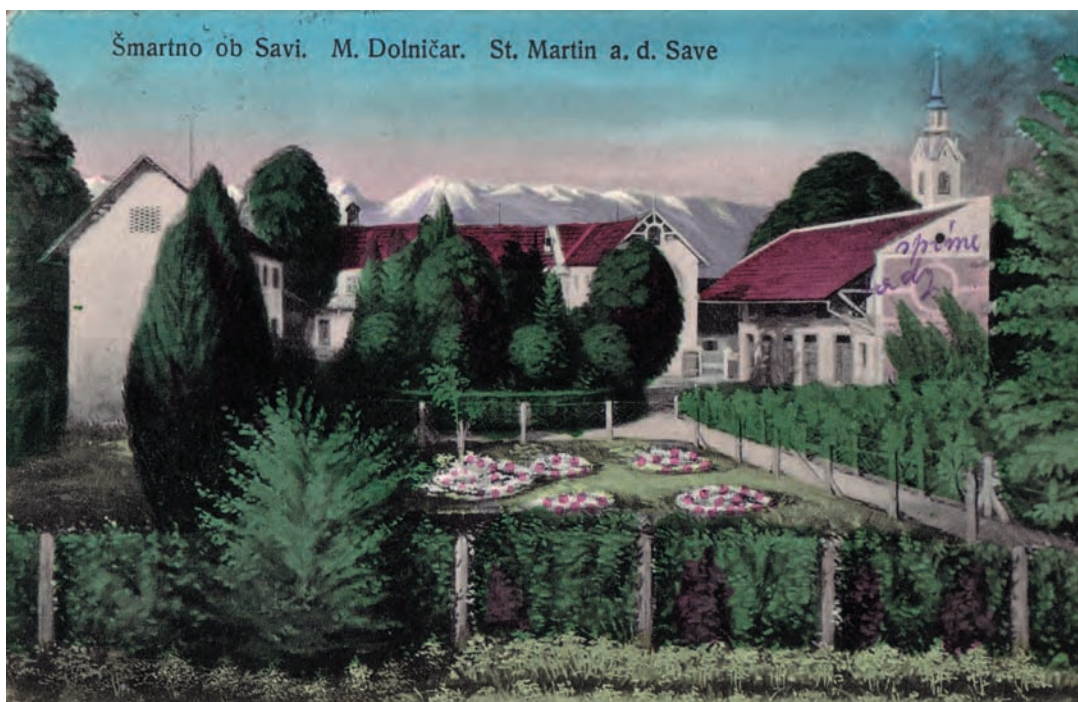
Odtlej se je mesto razvijalo navzven, k čemur sta pripomogla še sproščeni trgovski promet (po razglasitvi Reke in Trsta za svobodni pristanišči) skozi Ljubljano in nastajanje prvih manufakturnih obratov. Območje današnje Šmartinke je ostalo nezazidano, kar se kaže tudi na starih zemljevidih. Na zemljevidu I. J. Scherrerja iz leta 1808 se tod še razprostirajo njive. Zanimiva je veduta Ljubljane, ki jo je naslikal Andrej Janez Herrlein leta 1798. Slikal jo je od daleč, nekje s konca Dolgih njiv, te so dobro vidne, vidni pa so tudi sprehajalci ob poti in ljudje, ki so se zbrali na manjšem gričku.

Posebne urejevalne posege je sprožil kongres Svete alianse v Ljubljani leta 1821. Kravja dolina je bila dotlej še povsem kmečki zaselek z »gaso« – poljskim kolovozom, ki je segal do plitve dolinice današnjega Tabora. Drugi kolovoz je obšel Tabor ter vodil mimo Friškovca na osamelem in opustelem, tedaj že opuščnem mestnem morišču zločincev z ostanki vislic čez šmarska in sneberška pota proti Savi. Na zemljevidu iz leta 1834 so poudarjeno vrisane poljske poti in kolovozi med njivami in polji Dolgih njiv in Tomačevega.

Leta 1842 v mestno pomirje še vedno niso spadali: Vodmat, Štepanja vas (Štefana Vas), Moste z Martinjo vasjo (Martinsdorf), Stožice, Ježica, obe Šiški in Vič.

Deželna gradbena direkcija je tedaj že resneje razmišljala o ureditvi severnega, še poljedelskega predela nad mestom. K temu so jo že nekaj let poprej napeljale napovedi o bližajoči se železni cesti. Železnica je močno zarežala v ljubljanski prostor in ga s svojim koridorjem razmejila. Ob novonastali osi Gradišče–Ajdovščina–Bavarski dvor so začeli zgoščevati zazidavo, območje pred južnim kolodvorom je dobilo prve ulične obrise, gradnja pa se je počasi podaljševala tudi vzdolž poti, ki je mimo Friškovca vodila v Posavje.

Leta 1850 je ljubljanska občina obsegala: notranje mesto (razdeljeno na štiri okraje), Poljane (en okraj), Šentpetrsko predmestje (dva okraja), Kapucinsko predmestje (en okraj), Gradišče (en okraj), Karlovsko predmestje s Kurjo vasjo (en okraj), Trnovsko predmestje s Karolinško zemljo (en okraj) in Krakovsko predmestje (en okraj). Po občinskih redih iz leta 1887 pa je Ljubljana imela: I. Šolski okraj, II. Šentjakovski okraj, III. Dvorski okraj, IV. Kolodvorski okraj, V. okraj, h kateremu so spadali predmestni kraji Črna vas, Ilovica, Hauptmanca, Karolinška zemlja, Hradeckega vas, Kurja vas, in VI. Vodmat.



ŠMARTNO OB SAVI, OKOLI LETA 1905

Širitev mesta je zahtevala usmerjeno gradbeno dejavnost, ta pa izdelavo situacijskega načrta. Izdelali so ga v letih 1858 do 1861, potem so ga izgubili. Ni znano, ali so ga našli ali ne, obstajajo pa poročila o nadaljnjih gradbenih name-rah, ki so predvidele regulacijo in zazidavo Dolgih njiv, Kravje doline in Škofovih njiv nad Šentpetrom. Tako imenovani Pollakov projekt je predvidel širitev in izravnavo v Babji dolini (Vegova ulica), Gledališki, Špitalski ulici, na Poljanski cesti in v Streliški ulici. Del njegove zamisli je po letu 1874 udejanjila Kranjska stavbna družba.

Društvo za gradnjo delavskih stanovanj je leta 1887 onstran proge v Zeleni jami pričelo graditi prve delavske hiše. Zelena jama je ime dobila po veliki jami, ki se je v dolžini 600 metrov in precejšnji širini raztezala ob železniški progi do sedanjega podvoza na Šmartinski cesti. Nastala je ob gradnji železniške proge. Graditelji so potrebovali veliko gramoza in so ga iskali v bližini. Proga je bila zgrajena, jama pa je ostala in se je sčasoma zarasla. Tu so bili nato pašniki, vojska je tod uredila vadišča bobnarjev in trobentačev, otroci pa so imeli prostor za igro.

Potres na velikonočno nedeljo 1895 je prekrizal mnoge načrte in v letih zatem spodbudil nova razmišljanja o širjenju Ljubljane. Porušiti so morali deset odstotkov hiš, do leta 1907 so jih nadomestili in na novo zgradili okoli 400. V tem času so v mestnem središču zrasle nekatere pomembne stavbe, zlasti veliko so jih postavili v že deloma pozidane grad-bene kareje ob progi proti Viču.

Za pomoč pri popotresnem načrtovanju je mesto naprosilo dunajsko Zvezo arhitektov in inženirjev. Ta je predlagala več arhitektov, med njimi Camilla Sitteja, ki je do septembra 1895 izdelal načrt za Ljubljano. Izdelal je tudi plan cestne-ga omrežja. Ljubljanski načrt je omejil na ožji mestni del, na jugovzhodu do Gruberjevega kanala, na vzhodu pa do Mar-tinove ulice, na severu in severozahodu do železnice, na jugu je vključil trnovsko predmestje. Mestni inženir, arhitekt Ciril Koch, je na nekdanjih Dolgih njivah do Friškovca in Šentpetra začrtal poleg plinarne, elektrarne in vojašnice na Taboru ter Učiteljska še novozgrajeno cerkev sv. Srca Jezusovega.

Potreba po širjenju onstran proge na območju Dolgih njiv in naprej proti Posavju v liniji današnje Šmartinke je posta-jala vse večja. Tudi Fabianijev načrt za južni del Bežigrada vključuje Šmartinsko cesto, kajti ogrodje novega mestnega predela po tem načrtu sestavljajo tri proti mestnemu središču radialno usmerjene ceste: obstoječa Dunajska in Šmar-tinska, sredi med njima pa nova cesta, ta mestno središče povezuje z novim pokopališčem, ki ga je Fabiani projektiral v višini današnje Dečkove ulice. Vse te tri ceste so se v podaljških sekale v starem mestnem jedru ob Ljubljani. Fabiani-jev načrt je vplival na skoraj trideset let poznejši Plečnikov osnutek za regulacijo Svetokriškega okraja, ki je vključeval pokopališče.



Stanje je ostalo nespremenjeno do začetka 20. stoletja. Tam, kjer stoji Kolinska, je do leta 1908 stalo kužno znamenje. To znamenje naj bi bilo po eni od razlag mejnik nekdanje gospoščine na Fužinah, kamor je spadala tudi vas Vodmat, po drugi razlagi pa naj bi bilo le skupen spomenik Ljubljčanom, ki jih je v drugi polovici 16. stoletja pobrala kuga ali črna smrt. Leta 1908 so začeli kaznjenci graditi podvoz na Šmartinski. Z izkopom so zasipavali tako imenovano Zeleno jamo. 24. julija 1909 je bil podvoz izkopen, dolg je bil kakih 300 metrov, širok od osem do deset in visok 12 metrov. Nad nadvozom je bilo tedaj speljanih šest tirov, pripravljali pa so jih še pet.

Do leta 1915 je tam, kjer se od Šmartinske ceste loči cesta v Tomačevo, med dvema starima lipama stal križ. Tedaj je čez Šmartinko vodil lesen most, speljan nad železniško progo. Od tega mostu, ki so ga podrli leta 1920, je železniška proga za Kolinsko tovarno vodila po njivah, proti čuvajnici, ki so jo postavili prav tam, kjer so stali križ in dve lipi. Še naprej proti severu je ob cesti proti Tomačevemu stalo med dvema cipresama znamenje Žalostne Matere božje, ki je bilo last hiralniških sester redovnic. Znamenje so umaknili zaradi mitnice, ki jo je mesto dalo narediti ob nastanku velike Ljublja-



ne. To mitnico so podrli in prenesli tik poleg pokopališča, ko so leta 1938 potegnili tramvajsko progo do sv. Križa.

Mestna obrobja so se že pred prvo svetovno vojno, še bolj pa po njej spreminjala iz agrarnih v industrijska in delavska območja, predvsem Moste in Zelena jama, kjer so se med Šmartinsko in Zaloško začele kopičiti tovarniške zgradbe. Postopek za spremembo mestnih meja (mestnega pomerija) je Ljubljana sprožila leta 1910. Poprej so bili k mestu priključeni Kolizej leta 1866, Podturn z delom Tivolija leta 1865 in 1892, Vodmat leta 1896, Spodnja Šiška leta 1914 itd. V nekaterih primerih ni šlo gladko, vrstili so se spori, kar velja tudi za občino Moste. Mesto je bilo zainteresirano za ozemlje med Šmartinsko cesto in dolensko železnico zaradi gradnje deželne bolnišnice, zato je poudarjalo: »Uspešen razvoj mesta zahteva, da se bližnji predmestni kraji čim prej združijo z njim.«

Velika Ljubljana je uradno nastala leta 1935. Upravno so jo razširili in vanjo vključili celotno občino Moste, celotno občino Šiška, celotno občino Vič in od občine Ježica njen južni del, od občine Polje pa jugozahodni del katastrske občine Šmartno. Njena meja je potekala ob severnem robu poljske poti in je vključevala ozemlje ljubljanskega letališča. Načrt Ljubljane iz tega obdobja kaže, da je bilo to območje še razmeroma malo pozidano, do Posavja so se raztezale njive in travniki, prepreženi s poljskimi potmi in stezami, iz katerih so se razvile poznejše glavne ulice: Pokopališka, Tovarniška, Ljubljanska itd.

Pred drugo svetovno vojno so nastale smernice generalnega regulacijskega programa za Ljubljano in njenih devet primestnih občin. Med naloge, ki jih je sprejelo mesto leta 1940, je sodila tudi modernizacija cestnega omrežja, zlasti vpadnih prometnih žil, to je Dolenjske, Tržaške in Tyrševe (kasnejše Dunajske) ceste. V mestne načrte so še zapisali, »da je iz tujsko prometnega in gospodarskega ozira važna tudi izgradnja zveze Ljubljane z morjem ter poglobitev železnice v mestu«.

Vprašanje poglobitve železniške proge je postajalo vse bolj aktualno. Že od druge polovice 19. stoletja je njen potek povzročal težave. Ko je bila proga zgrajena, je potekala po obrobju mestnega naselja. Ker ovire za njen enakomerni razvoj proti jugu niso bile odpravljene, se je mesto širilo do proge in onstran nje. Proga je tedaj ovirala razvoj notranjega mestnega prometa, postala pa je tudi ovira za razmah cestnega prometa. Vrstile so se študije, kako bi te težave razrešili. Reševanje je oviralo pomanjkanje de-

narja, leta 1961 pa je bil storjen odločilen korak – začeli so graditi cestne podvoze glavnih severnih vpadnic pod železniško progo. Že prej so se odločili, da se vpadnice postopno razširjajo. Najbolj problematična je bila tista proti Zagrebu, ki je bila slabo povezana z drugimi smermi.

Šmartinska cesta tedaj ni bila omenjena in vključena v te povezave, spadala je še med manj pomembne v ljubljanski prometni shemi. Pomikanje gospodarskega središča Ljubljane proti severu, ki je bilo tedaj že očitno, je zahtevalo urbanistične »ukrepe«, poslovno središče naj se ne bi preveč odmaknilo od starega središča. Zato so mestni načrtovalci predvideli ureditev Kongresnega trga in njegovo dopolnitev z nameravanim Južnim trgom ter predvideli pravokotno nanj os od juga do severa, ki bi ustvarila novo zvezo med Gradom in Mestnim trgom čez Kongresni trg in po Šubičevi vse do Tivolija in Rožnika.

V poznejše mestne urbanistične načrte so zarisali še nove osi in prometne povezave, tudi v navezi s Šmartinsko cesto. Razglašali so, da je prometni sistem temeljna urbanistična prvina in da razvoj mesta ni mogoč brez njega. Sestavljajo ga,



kot so dodajali, podsistemi: poligon avtocestnih obvoznic, magistralna – glavna, osrednja cesta avenijskega značaja med severno in južno stranico obvoznega avtocestnega poligona, velike diagonalne dovoznice s severozahodne in severovzhodne ter jugovzhodne in jugozahodne smeri, notranji obvozni poligon, ki je hkrati naravna meja območja ljubljanskega mesta. Če so se ljubljanski urbanisti kdaj in kje strinjali, so to storili pri vrednotenju glavne cestne magistrale – pri nekdanji Tyrševi, povojni Titovi in Kardeljevi, poznejši Dunajsko-Slovensko-Barjanski cesti. Zgodovina te magistrale je daljša od zgodovine same Ljubljane: je namreč naslednica davnega *Carga maximusa* rimske Emone.

Leta 1969 je bil sklenjen dogovor med občino in vsemi podjetji ob Letališki cesti, Yulonom, Pionirjem, Chemom in Javnimi skladišči, zavezoval jih je, da zberejo denar za asfaltiranje Letališke ceste. Šlo je za to, da so Javna skladišča preko Letališke povezana še naprej do Kajuhove, kjer so gradili nov podvoz. Pričakovali so, da se bo promet po Letališki cesti zato povečal in temu primerno zmanjšal na Šmartinski cesti. A so se ušтели.

Veliko preobrazbo so mestne ceste doživljale v zadnjih nekaj desetletjih. Kraki so se podaljševali, ob njih so se širile nove zazidave, ki segajo vse dlje od središča mesta v obmestna območja. Ljubljana se je razlezla v svoje zaledje. Iz zaledja in bližnjih mest vodi jo vanjo ceste, ki postajajo vse bolj obremenjene tudi zaradi vse večje dnevne migracije prebivalstva. Poleg tega se na območju mestnega jedra križata pomembni evropski povezavi, cesti E 93 in E 94, ki tvorita štiri glavne vpadnice: tako imenovano štajersko os oziroma dunajsko smer, gorenjsko oziroma celovško smer, primorsko oziroma tržaško smer in smer proti Zagrebu oziroma Bližnjemu vzhodu. Tu so potem še druge arterialne poti, na primer zasavsko-litijska, kočevska in polhograjska smer.

Šmartinske ceste urbanisti niso posebej omenjali, »presenetila« jih je s svojo preobrazbo, ki jo je spodbujal in narekoval BTC. Še vedno se začenja v križišču z Njegoševo (v prvi hiši je bila nekoč gostilna, ki so ji Ljubljančani rekli »Toten birt«, kasneje je tam delovala gostilna Nace) in teče vse do mostu na Savi, ki vodi do Šentjakoba. Deloma je zadržala predmestni značaj, zlasti na območju, kjer se ob njenem robu razprostirajo njive in polja.

Na območju nekdanje vasi Hrastje so še velike kmetije, ena od njih je v lasti Ivana in Marije Kamnar. Pojasnila sta, da je imela njuna stara hiša v vasi Hrastje številko 1, stara pa je bila več stoletij. Po preimenovanju v Šmartinsko cesto je dobila številko 184 B. Zakonca se spominjata časov, ko je do mesta vodila kolovozna pot. Na ljubljansko tržnico so vozili doma pridelano zelenjavo, najprej z vozičkom, kakršnega so imele mlekarice, nato s triciklom, zatem z vozom, nazadnje z avtomobilom. Z vozom je bilo za slabo uro vožnje do tržnice. Približno toliko je Ivan Kamnar imel tudi do šole, prve razrede je obiskoval v Jaršah. Takrat je ob cesti stalo le malo hiš in nekaj tovarn. Ivan se spominja gramoznice, iz katere so vozili pesek, šoder za ceste. Ta se je razprostirala na območju, kjer so kasneje zrasla Javna skladišča. Tudi tramvaj ima pred očmi in trenutke, ko je pozimi s sanmi zapeljal na tramvajске tire, speljane do cerkve sv. Križa. Voz se je prevrnil, konji prestrašili.

Na Šmartinki ni več vozov, konjev in tramvaja! Ti časi so mimo, ne pa pozabljeni, in prav zato jih je mogoče primerjati z današnjim stanjem, z vsem, kar je nastalo ob Šmartinki. Rezultati so osupljivi, dosežki zavidljivi.

Prve tovarne

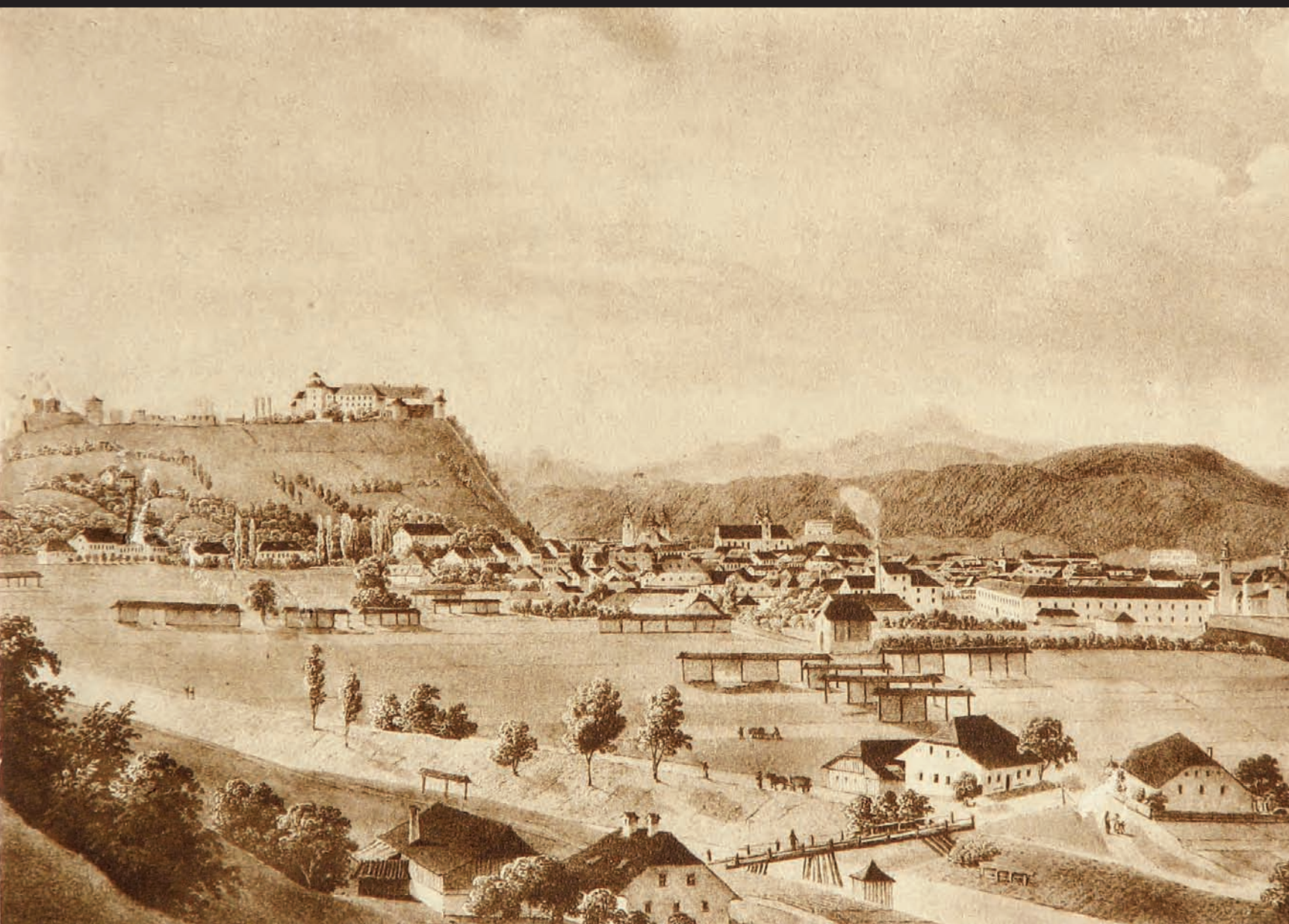
LJUBLJANA JE ŽE ZGODAJ DOBILA PRVE TOVARNIŠKE OBRATE. S SVOJO LEGO NA PROMETNEM KRIŽIŠČU JE BILA PRAVO MESTO ZA TRGOVCE. SPODBUDO JI JE DAJALA TUDI DRŽAVA S KOMERCIALNIM PATENTOM, IZDANIM V JUNIJU 1717. LETA. TA JE OBLJUBLJAL VSE MOGOČE UGODNOSTI IN OLAJŠAVE ZA VPELJEVANJE NOVIH INDUSTRIJSKIH DEJAVNOSTI V NOTRANJEAVSTRIJSKIH DEŽELAH. Z VPRAŠANJEM, KATERE MANUFAKTURE NAJ BI VPELJALI V LJUBLJANI, SO SE UKVARJALI NA SEJI KRANJSKEGA DEŽELNEGA ZBORA MAJA 1725. LETA. OMENJALI SO SVILARSTVO, ZA KATERO SE JE OGRELA LJUBLJANSKA MESTNA OBLAST. LETA 1730 SO V TRNOVEM IN NA PRULAH ZAČELI ZASAJATI MURVINE NASADE, A SE GOJENJE SVILOPREJK NI OBNESLO. ZATO SO SE V MESTU NATO ODLOČILI ZA TOVARNO MAJOLIK. POSTAVILI SO JO V BLIŽINI MESTNE ZGORNJE OPEKARNE V TRNOVEM. DELOVALA JE DO LETA 1768, POTEM O NJEJ NI VEČ POROČIL.

Prva suknarna je začela delovati na Selu. Ne po naključju, tedaj je bilo namreč v Ljubljani veliko vojaštva. Samo leta 1725 je bilo kar štiri tedne nastanjenih 1700 vojakov, leta 1796 pa je bilo v mestu 2.400 mož hessensko-darmstadske pehote in 120 mož lahke konjenice (ki so povzročili precej škode). Tudi v naslednjih letih so vojaki pogosto korakali skozi Ljubljano in se v njej zadržali za krajši ali daljši čas. Suknarna na Selu je bila največja na Kranjskem in v tedanji Avstriji nasploh. Kranjski deželni stanovi so jo ustanovili pred letom 1747, nato pa je prešla v druge roke, dokler je nista leta 1762 kupila Valentin Ruard in Jožef Desselbrunner. Tovarna je stala tik ob Ljubljanici, mimo pa je vodila pot iz Ljubljane do Polja. Delovala je še v dobi francoske okupacije, tedaj pa je zašla v težave in naposled propadla.

Od leta 1775 dalje je v Ljubljani delovala tovarnica svilenih trakov, združena z barvanjem žlahtnega blaga, ki jo je vodila Frančiška Cerar (Zerrerin). Okoli leta 1777 pa je bila ustanovljena industrija ljubljanske fajanse, ki je cvetela do leta 1838. Italijan Sylva je dal v Gradišču na vogalu Rimske ceste postaviti delavnice, v katerih so izdelovali jedilne posode, lonce, krožnike in skodelice za vsakdanjo rabo. Material zanje so vozili iz okolice Dolenje vasi v Selški dolini. Kasneje je delavnice prevzel baron Žiga Zois. Ljubljanska fajansa je bila iskana tudi na tujem in se je, kot so poročali, po svoji kakovosti in lepoti približevala angleškim posodam.

Tvornico za vitriol je postavil leta 1798 šentjakovski župnik Josip Pinhak v bivši hiši zgodovinarja Antona Linharta v sedanji Strelški ulici. Leta 1802 so na Poljanah odprli svilarno Karla Bononija. Okoli leta 1822 je delovala v mestu tudi manufaktura za ročno izdelovanje vžigalic, ki ni bila dolgega veka – leta 1837 je pogorela. V Nunski ulici pa je imel Matija Castagna tvornico kanditov.

V poglavje najstarejših industrij v Ljubljani sodijo še tiskarski obrati, pred letom 1830 so delovali trije. Enega je vodil Friderik Eger, ki se je leta 1765 poročil z vdovo tiskarja in prevzel njeno tiskarno. V njej so tiskali deželnovladni



LJUBLJANA LETA 1840



list, kasneje je prešla v druge roke in postala znana kot tiskarna Klein & Kovač (nato kot Učiteljska tiskarna). Drugo tiskarno je v Ljubljani vpeljal Ignacij Alojzij Kleinmayr, zanj je dobil dovoljenje leta 1782. Odprl jo je na Mestnem trgu, v njej so kasneje tiskali uradni list Laibacher Zeitung s prilogo. Ta tiskarna se je čez čas selila na vogal Kolodvorske in Dolge (sedaj Dalmatinove) ulice. Tiskarna Retzer pa je delovala na Bregu in postala bolj znana kot Blaznikova tiskarna. V njej so tiskali katoliški cerkveni list Zgodnja danica, kasneje tudi Bleiweisove Novice.



Prvo večje tovarniško poslopje v Ljubljani je bila čistilnica sladkorja v zgornji Blatni vasi (pred današnjo železniško postajo). Za »Zucker-Raffineria« je zaprosil Jakob Venier, graščak v Fiumicellu in patricij mesta Trst, in dobil je potrebna dovoljenja zanj. Zgradili so jo leta 1827–1828, šest let pozneje je pogorela. Na njenem mestu med Miklošičevo in Kolodvorsko je nato leta 1837 Anglež Viljem Moline postavil mehanično predilnico in tkalnico. Njena velikost je bila presenetljiva, bila je eno največjih podjetij svoje vrste v Avstriji. Najprej je začela delovati predilnica z 8000 vrete-

ni, leta 1848 pa še mehanična tkalnica s 150 statvami, obe tovarni sta leta 1880 zaposlovali že več kot 350 delavcev, med njimi mnogo žensk, pa tudi otrok. Leta 1863 ju je prevzela tržaška delniška družba in preoblikovala v »C. kr. privilej. predilnico bombaža in tkalnico«, ki je delovala do leta 1910. Leto zatem so jo opustili in leta 1913 začeli podirati stavbo. Na njenem mestu je Južna železnica sezidala svojo palačo Ljubljanski dvor (v Pražakovi ulici) kot stanovanjsko hišo za železniške uradnike.

Druga ljubljanska sladkorna rafinerija je začela delovati na Poljanskem nasipu 28. decembra 1828. Zgradili so jo na plodnem svetu, namenjenem le paši, sprva je imela šest nadstropij, kmalu so jo povišali za eno nadstropje. Cukrarna, kot so ji rekli, je bila najvišji tovarniški objekt v Ljubljani. Lastniki so jo širili in povečevali število delavcev. V letih 1853 do 1856 je sladkorna rafinerija zaposlovala od 200 do 225 delavcev. V Avstro-ogrski monarhiji je bila na prvem mestu med rafinerijami surovega sladkorja. 25. avgusta 1858 jo je prvič zajel požar. Cukrarna je gorela ves teden, česar ni razdejal ogenj, so pokradli in uničili tatovi. Poslopje so obnovili, ne pa tudi proizvodnje sladkorja. Okoli leta 1870 so v njene prostore namestili tovarno za cigare, ki je tam delovala le dve leti, do selitve na Tržaško cesto, kjer so zgradili nova poslopja tobačne tovarne. Drugič je Cukrarna gorela prve dni januarja 1872. Od leta 1873 dalje so v njej nastanjali rezerviste in drugo vojaštvo, po velikem potresu leta 1895 je dajala prebivališče revnim. Tu se je naselila tudi Polona Kalan, pri njej so stanovali pesniki Josip Murn - Aleksandrov, Dragotin Kette, Ivan Cankar in Oton Župančič. Prva dva sta umrla v Cukrarni, Josip Murn - Aleksandrov leta 1899, Dragotin Kette dve leti za njim.

V 19. stoletju je v vaškem okolju nastalo eno najpomembnejših ljubljanskih industrijskih podjetij Fidelisa Trpinca – papirnica v Vevčah, zgrajena okoli leta 1843. Komplex Tschinklove tovarne kavnih nadomestkov je bil ustanovljen leta 1866, prav tako zunaj mesta. Kozlerjeva pivovarna je začela variti pivo 1866. leta, na Novem svetu onstran proge južne železnice pa so pričeli še isto leto graditi nova poslopja in jih končali naslednje leto. Tedaj je bila to največja pivovarna na Kranjskem. Prvo pivo so zvarili leta 1867, leta 1909 pa se je preoblikovala v delniško družbo Union.

Tudi Samassova zvonarna in livarna na Karlovski cesti oziroma Zvonarski je sodila med industrijska podjetja v Ljubljani, njene korenine segajo v sredo 18. stoletja, medtem ko se je zvonarska obrt na Kranjskem začela že v 16. stoletju. Janez Jakob Samassa je izdeloval zvonove, ki so zasloveli po čistem glasu in harmonični ubranosti. Bil je prvi, ki je začel izdelovati tudi razne stroje in prve brizgalne na Kranjskem. Leta 1872 pa je Albert Samassa uvedel še tovarniško izdelavo brizgaln in gasilskega orodja ter kovinskega blaga. V ta namen je postavil tovarno, okoli leta 1870 pa se je lotil še tovarniškega lončarstva. Prevzel je lončarstvo za starim streliščem (na Lončarski stezi) in izdeloval peči iz bele lončevine. Leta 1890 je začel dobavljati opremo za ladje, zlasti za avstrijsko vojno mornarico. Nasledil ga je Maks Samassa, ki je še uspešneje tekmoval s tujimi dobavitelji ladijske kovinske opreme. Leta 1907 je ustanovil novo, moderno urejeno livarno za kovine in manjšo železolivarno za specialne litine.

Med večje ljubljanske tovarne se je uvrščala tudi Janescheva strojarna. Strojarski rod Janeschev je vse od leta 1770 bival na Forštatu. Leta 1871 je Ivan Janesch starejši kupil od Jakoba Babnika obsežen pašnik med spodnjo Šentpetrsko cesto in Šentpetrskim nasipom ter tam sezidal manjšo pritlično strojarno, ki je dobro poslovala. Z denarno pomočjo tvrdke Blau v Kaniži, od koder je dobival sveže kože, in ob sodelovanju svojega sina Ivana, ki mu je bil od leta 1874 družabnik, je postavil leta 1879 enonadstropno usnjarsko tovarno. Takrat je bila to največja stavba te vrste v Ljubljani. Sin je očetovo tovarno uspešno vodil, leta 1896 je zaposlovala že blizu sto delavcev. Leta 1900 je tovarno prodal veletrgovcu z usnjem Karlu Pollaku, sam pa se je začel ukvarjati s poskusi pridobivanja hmelja na ljubljanskem polju. V letih 1901 do 1908 je pokupil veliko zemljišča med današnjo Šmartinsko in Tomačevsko cesto in ga zasadil s hmeljem, a poskusi niso bili uspešni. Hmeljniki so leta 1914 izginili. Cesta Med hmeljniki na južni strani pokopališča spominja na to Janeschevo dejanje. Tovarniško poslopje ob Ljublanici, v katerem je nekaj časa delovala tovarna Rog, pa že dolgo čaka na novo namembnost in uporabnike.

Ko je zasmrdelo

NENASELJENO OBMOČJE OB ŠMARTINSKI CESTI JE V ZAČETKU 19. STOLETJA SEGALE DO OBSAVSKIH VASI. V BLIŽINI STA SE RAZPROSTIRALA TAKO IMENOVANA TAŠKARJEV IN MOHORJEV BORŠT. LE V ZELENI JAMI JE BILO NEKAJ HIŠ, POSTAVILI SO JIH NA DOLGIH NJIVAH VODMATSKIH KMETOV. TI IN DRUGI LASTNIKI DOLGIH NJIV SO JIH RADE VOLJE PRODALI, KO SO SE OGLASILI KUPCI ZANJE. MED KUPCI SO BILI TUDI LASTNIKI »LIMFABRKE«, KI JE MED PRVIMI ZAČELA DELOVATI OB ŠMARTINKI.

Tovarna kleja je bila ustanovljena leta 1882 kot tvrdka Hirschson & Steinberg, že leta 1886 pa je prešla v roke tvrdke Luckman & Bamberg, a tudi v njeni lasti ni ostala dolgo. Leta 1903 je tovarno kupila Aktiengesellschaft für chemische Industrie na Dunaju.

Po večjem požaru, ki jo je zajel leta 1918, so tovarno prenovili in v več etapah razširili. Opremili so jo tako, da je lahko prevzela v predelavo vse živilske odpadke, in jo razglasili za največjo tovarno te vrste ne samo v Jugoslaviji, ampak na Balkanu. Za zbiranje kosti so v tovarni organizirali posebno službo oziroma nakupovalno organizacijo, ki je pokrivala vso Jugoslavijo.

Poleg kosti so v Tovarni kleja predelovali še veliko »mezdre – odpadke usnjarn, rogove, odpadke kož, kri ... Iz vseh teh manjvrednih odpadkov so izdelovali visokovredne finalne izdelke: vse vrste kleja, želatine, kostno mast, moko in drugo. Proizvodnja tovarne je presegala potrebe, nastale v Sloveniji in Jugoslaviji, zato so večji del izdelkov izvažali v Italijo, Francijo, Nemčijo in Anglijo, pa tudi v prekomorske dežele. Dobri kupci so bili v Severni Ameriki, Britanski in Holandski Indiji, na Kitajskem, v Egiptu, Palestini, Siriji in Južni Afriki.

Kot so poročali leta 1939, uživajo »produkcijske Tovarne kleje, zlasti klej in želatina, svetovni sloves«. Manj užitek so imeli Ljubljancem, ki so se nad njenim smradom hudo pritoževali. In to ne samo enkrat! Pritoževali so se tudi nad gorami kosti, ki so se kopičile v tovarni in privabljale v okolico neznanske roje muh. Odpadke so žrle podgane, mrgolelo jih je naokrog. O pritožbah zoper tovarno kleja, ki je stala na mestnem ozemlju, so pisali časopisi. Februarja leta 1913 so v Slovincu poročali, da je tovarna kleja odpadne vode spuščala v neko jamo in z njimi okužila kakih deset vodnjakov. Ustanovili so komisijo, ki si je ogledala stanje in bila nemalo začudena. Tovarni so zagrozili, da jo bodo tožili, ker jame ni v celoti ogradila. Kako se je zadeva končala, ni znano.

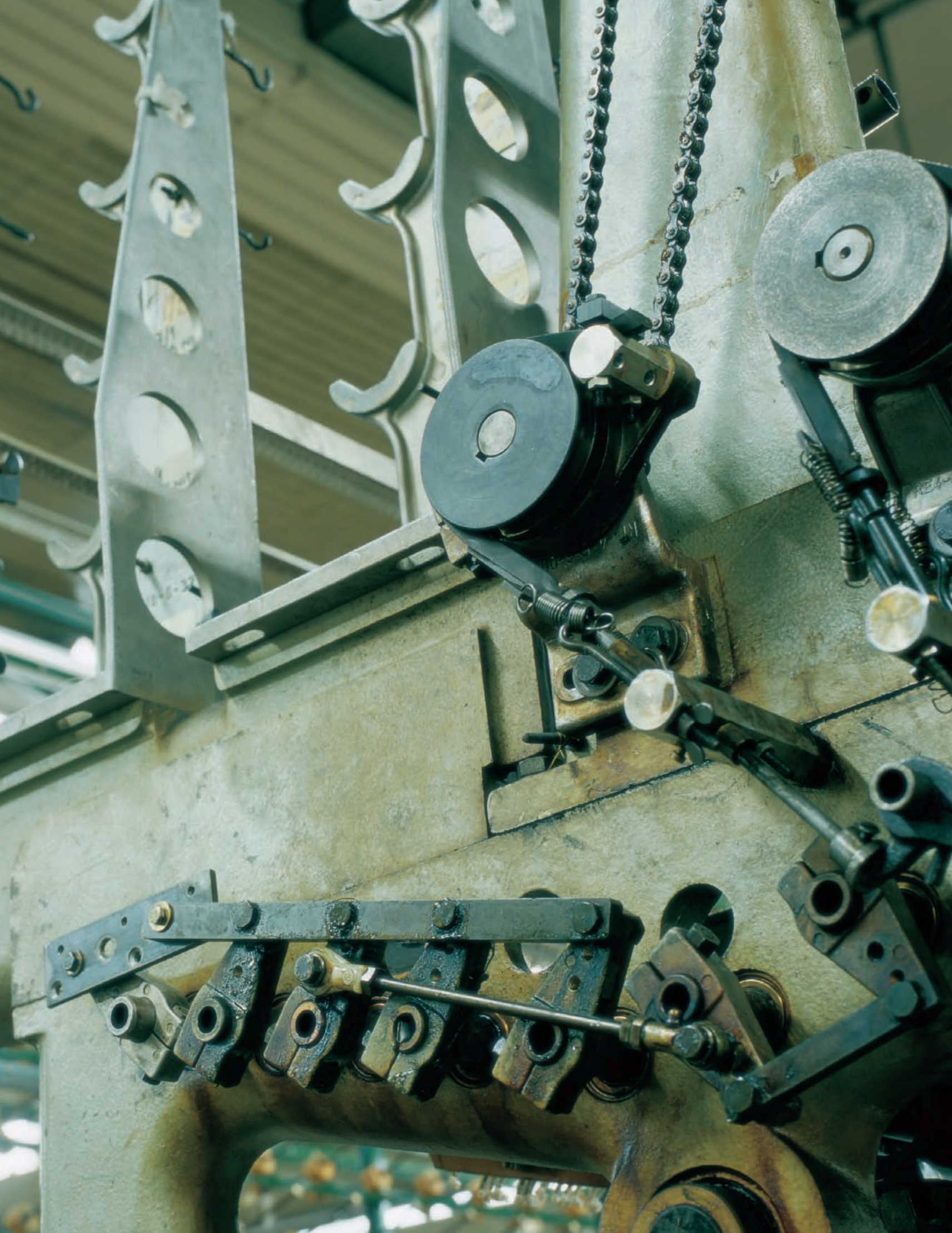
Očitno pa so se razmere spremenile, saj pisanje v Ljubljanskem dnevniku iz leta 1952 povsem drugače zveni. Kolektiv Tovarne kleja se je tedaj povzpел med najboljše kemične tovarne ne le v Sloveniji, marveč v državi. Dodelili so mu prehodno zastavo, kar je tiste čase pomenilo posebno priznanje za delavce. Še vedno so v tovarni kosti in kožne odpadke predelovali v »dragocene izdelke, ki jih uporabljajo številne industrijske stroke in mnogi potrošniki v tako imenovani široki potrošnji«.

V članku je omenjena tudi huda eksplozija v Tovarni kleja leta 1947, ki je nastala, ker so pri izločanju masti iz kosti uporabljali bencin. Po nesreči so namesto njega začeli uporabljati varnejše kemično sredstvo. Pisali so še: »iz zdroblje-

nih kosti so izlužili klej; lužno koncentracijo – vodo izparijo – nastane tako imenovana galerta ali 'žolca'. Razrežejo jo na tablice in osušijo. Suhi klej pakirajo ali pa zmlejejo v zdrob in ga dajo v potrošnjo. Poglavitni izdelki so različna lepila. Velik pomen ima tudi proizvodnja želatine, ki jo uporablja predvsem industrija fotografskih potrebščin. Izdelujejo tudi kožni klej, v ta namen uporabljajo predvsem odpadne surovine usnjarn ...»

Kljub trudu, ki so ga v Tovarni kleja namenjali odpravi smradu, se je ta, kadar je zapihal veter, širil naokrog. Dobro se ga spominjajo tako stanovalci iz bližnjih blokov v Savskem naselju kot delavci okoliških tovarn. Marsikaj pa se je spremenilo na bolje, ko je Tovarna kleja prešla v roke Kolinske. Nekaj časa je delovala kot proizvodna enota, leta 1973 je postala njen TOZD Kemin (kemijska industrija). Leta 1982 je Kolinska ukinila program Kemi-na, stavbe nekdanje Tovarne kleja pa so stale še nekaj let. Potem so jih večji del podrli in na njihovo mesto postavili moderen nov objekt, ostali sta le dve manjši stavbi, v katerih so bile nekoč pisarne Tovarne kleja.





Tovarna kavinih surogatov

NEDALEČ STRAN OD »LIMFABRKE« OB ŠMARTINSKI CESTI SO ZRASLE STAVBE KOLINSKE, KI ŠE STOJIMO. »SPLOŠNO ZNANA KOLINSKA TOVARNA HRANIL JE BILA USTANOVLJENA LETO 1904 V KOLINU NA ČEŠKEM. USTANOVILI SO JO ČEŠKI IN MORAVSKI KOLONIALNI TRGOVCI V ČASU, KO SE JE PRIČELA BORBA ZA NASTANEK IN RAZVOJ ČEŠKE NACIONALNE INDUSTRIJE. DOBRI ORGANIZACIJI IN INTENZIVNEMU DELOVANJU SE IMA ZAHVALITI, DA SO SE NJENI PROIZVODI HITRO RAZŠIRILI PO VSEJ TEDANJI OBŠIRNI DRŽAVI. POLAGOMA JE TOVARNI USPELO, DA JE POKUPILA SKORAJ VSE VAŽNEJŠE TOVARNE CIKORIJE PO ČEŠKI IN MORAVSKI. S TEM SE JE UVRSTILA MED SVETOVNA VELEPODJETJA SVOJE STROKE. KER PA JE CENTRALA HOTELA PRIDOBITI V KROG SVOJIH ODJEMALCEV TUDI SLOVENSKE DEŽELE IN BALKANSKE POKRAJINE, SE JE ODLOČILA, DA POSTAVI NA JUGU SVOJO PODRUŽNO TOVARNO, KI BO IMELA VEČJI KONTAKT IN BOLJŠE PROMETNE ZVEZE S KONSUMENTI. ODLOČILA SE JE ZA LJUBLJANO.« TAKO SO PREDSTAVLJENI ZAČETKI KOLINSKE V SPOMINSKEM ZBORNIKU SLOVENIJE IZ LETO 1939.

V Ljubljani je Kolinska iz Kolina kupila že obstoječo tovarno cikorijskega Ivana Jelačina (prvotno naj bi se pisal Jebačin, kar je razvidno iz oznak na nekaterih izdelkih iz tovarne). Ta je že 17. julija 1901 v časniku Slovenec napovedal odprtje tovarne cikorijske na Glincah. Oglas je oznanjal, da bo lastnik v njej pral kavo, katere prodaja bo šla v korist Družbe sv. Cirila in Metoda. Odprl jo je 7. avgusta 1901. V Slovencu so tedaj zapisali: »Vsak Slovenec more najiskrenejše pozdravljati to novo tovarno, ker je zvela precejšnja vrzel na polju narodne obrtnosti in bo dajala zaslužek le domačinom.«

Leta 1902 je takratna trgovska in obrtna zbornica v Ljubljani naslovila svoj dopis na »Prvo jugoslovansko tovarno za kavine surogate, figovo in sladno kavo v Ljubljani«, kot se je uradno imenovala Jelačinova tovarna. Tega leta je bila registrirana blagovna znamka Java moka, leto zatem prava »Zvezdna« kavina primes, Štedljiva kavina primes, prava Kolombova kavina primes in Kavina primjesa sv. Cirila i Metoda za Istru. Zvrstile so se še druge registracije blagovnih znamk. Leta 1904 je bila Tovarna kavinih surogatov v Ljubljani vpisana v sodni register, kar je opravil trgovec Ivan Jelačin. V nekaterih dokumentih je omenjena I. jugoslovanska tovarna za kavine surogate v Ljubljani ali Prva jugoslovanska tovarna za kavine surogate i sladno kavo v Ljubljani. Ponekod se pojavlja tudi napis Fabbrica di surogati al Caffè Giovanni Jebacin Lubiana ter Kaffesurrogate-Fabrik (J. Jebačin) Ljubljana.

Ivan Jelačin je tovarno prodal Kolinski iz Kolina. To naj bi se zgodilo leta 1908, ko je imela 40 zaposlenih in je izdelovala en sam izdelek: Kolinsko cikorijsko. Proizvodnja je potekala v tovarni na Glincah, na leto so je izdelali dvesto ton. Ivan Jelačin je 9. marca 1910 z oglasom v časopisu ponujal obrate opuščene tovarne kavinih primesi na Glincah v



KOLINSKA TOVARNA KAVINIH PRIMESI

TRGOVSKO AKCIJSKO PODJETJE

TOVARNE:
KOLIN
PROSTJEJOV
LJUBLJANA
SADOWA WISZNIA

RECIANI



PROSTJEJOV



KOLIN



LJUBLJANA



BRZJOJAVNI NASLOV: CIKORKA LJUBLJANA.

TELEFON ŠT. 300.

C. KR. AVSTR. POŠTNOHRANIL. KONTO ŠT. 34253.

KR. OGER. POŠTNOHRANIL. KONTO ŠT. 374.

Z



10.000 DIN

Od št. 0171 do št. 0180

»KOLINSKA TOVARNA HRANIL D.D.« v LJUBLJANI.

10 DELNIC

PO 1000 DIN

skupaj

desettisoč 10.000 dinarjev

s katerimi ima lastnik vse pravice na skupnem premoženju in oni delež na dohodkih družbe, ki priličejo po družbinih pravilih vsakemu delničarju.

Taken in paziti se mora vsota
vplačane gotovine. Zapisnik z dne
18. 11. 1925, št. 4390.

v LJUBLJANI, dne 1. januarja 1926

DAVČNI URAD ZA MESTO LJUBLJANA.

Dn. št. 163.

KOLINSKA TOVARNA HRANIL D.D.





najem. Češka delniška družba se je namreč odločila za novogradnjo ob Šmartinski cesti v Ljubljani in v tovarniške obrate Kolinske vložila 500.000 kron.

Delnica iz leta 1920 kaže, da je imela delniška družba v Pragi tedaj v svoji lasti pet tovarn: v Kolinu, Rečianyh, Prostějove, Ljubljani in Sadowey Wiszni. A so se razmere po zlomu Avstro-Ogrske in ustanovitvi Jugoslavije dokaj spremenile. Praška delniška družba je zašla v težave in prodala tovarno v Ljubljani. Leta 1925 je ta prešla v roke domačih gospodarstvenikov in se s tem osamosvojila. Novi lastnik, delniška družba iz Ljubljane, je tovarno, vknjiženo v katastrski občini Št. Petersko predmestje I., skupaj s stanovanjskimi poslopji, dovlačnico, tehniko mostovnic, z vso strojno in obrtno opremo kupila za 2,345.000 din. Orodje, avtomobile, rezervne dele je kupila za 175.000 din, za vso vozno živino skupaj z naprežnim materialom pa je odštela še 10.000 din.

Prodajalka je odstopila vse pravice do blagovnih znamk in vzorcev. Kolinski v Ljubljani je prepustila tudi vse odjemalce in se obvezala, da naslednjih 25 let ne bo vstopala na trg kavinih nadomestkov na območju takratne Jugoslavije. Odškodnina za vse naštetu je znašala 1,600.000 din. Slovenski delničarji so celotno kupnino plačali s češkim denarjem in postali lastniki tovarne z imenom Kolinska tovarna hranil, d.d., Ljubljana.

Tovarna je delovala na Kette-Murnovi cesti 30, kot se je Šmartinska cesta imenovala od leta 1923 do 1928. Kljub spremenjenemu lastništvu je tovarno še naprej vodil češki strokovnjak za predelavo cikorije Franc Chvatal. Leta 1936 je tovarno Kolinska prevzelo podjetje Franck iz Zagreba in na čelo uprave postavilo svoje ljudi. Tovarna Franck je spadala pod okrilje velikega nemškega koncerna s sedežem v Švici in tovarnami po vsej Evropi. Osnovni namen Francka je bil preusmeriti proizvodnjo Kolinske v zrnato sladno kavo in na leto proizvesti 540 ton tovrstne kave in 150 ton mlete kavovine. V ta namen so se začeli reorganizirati in posodabljeni. Oddelek polnilnice so polavtomatizirali, tovarno pa priključili na mestno električno omrežje. Na mestu nekdanje kurilnice so zgradili novo sladarno, prenovili so tudi pražarno.

Leta 1939 je Kolinska tovarna imela v Ljubljani najmodernejše opremljene obrate z vsemi stroji na električni in parni pogon. Za svojo proizvodnjo je uporabljala izključno domače surovine. Izdelovala pa je razne vrste kavovin. Tega leta je zaposlovala prek 50 delavcev in uradnikov, ki so bili »vsi domačini iz bližnje okolice«. Tovarna je uspešno delovala do druge svetovne vojne, ta pa je zavrla njena prizadevanja, pomanjkanje surovin je namreč opravilo svoje. Šele po koncu te vojne se je začel nov razvoj Kolinske.





SPOMINSKA RAZGLEDNICA IZ LETA 1925



Jako imenitno delo

V Ljubljani je secesija dodobra zaznamovala nekatere stavbe, tudi stavbni kompleks Kolinske. Lokacijo so njeni lastniki izbrali na nekoliko dvignjenem območju med Martinovo cesto (kot so Šmartinsko cesto nekaj časa označevali) in ulico ob južni železnici. Na nakup tega zemljišča sta gotovo vplivali bližina železniških tirov in možnost dograditve industrijskega tira. Za uspešnost vsake tovarne je bila železnica še kako pomembna, zniževala je namreč transportne stroške. Lokacija ob Šmartinski cesti je bila zato idealna, do tovarniškega skladišča so potrebovali le 256 metrov dolg tovarniški tir – dovlačnico.

K izbiri je pripomogla tudi preračunljivost – pogled na stavbo od spodaj poudarja pomembnost tovarne in njeno vrednost v prostoru Ljubljane. Arhitekt je pročeljem namenil prav toliko pozornosti, kot so je drugi arhitekti namenjali pročeljem meščanskih hiš. A ne samo to, upošteval je tudi želje tovarnarjev, da se približa okusu ljubljanskega meščanstva! Upali so, da bodo ti tovarniške stavbe sprejeli kot sestavni del mestnega tkiva, kar se je tudi zgodilo. Ljubljana je v popotresnem obdobju dobila številne nove stavbe, obnovo s pridihom secesije pa je podpiral tudi ljubljanski župan Ivan Hribar in vabil k sodelovanju češke arhitekta, da bi se tudi na ta način uprl močnemu germanskemu vplivu, ki je dušil Ljubljano. Kolinska je s svojo arhitekturo odstopala od takratnih tovarn v Ljubljani. Za tiste čase je pomenila izjemno arhitekturno pridobitev.

Iz zapisnika mestnega magistrata z datumom 29. april 1909 je razvidno, da se je zemljišče za tovarno razprostiralo na samem. Na več straneh je navedeno, kaj morajo pri graditvi tovarne upoštevati, dopis pa sklepa misel: »Pripomina se



KOLINSKA, VOZNI PARK, OKOLI LETA 1915

končno, da je med prostorom prosilkinem in ozemljem južne železnice še kos zemljišča, ki pripada posestniku Schaute-lju iz Ljubljane, tako, da prosilnikovo posestvo ne meji na zemljišče južne železnice. Okolica projektirane tovarne je v ko-liko leži v mestu ljubljanskem skoraj neobljudena; le tovarna za kemične produkte se nahaja v tej okolici.«

Načrt tovarne je delo češkega arhitekta Kričke, izdelal ga je v Pragi leta 1909. Celoten kompleks močno spominja na »mater« Kolinske – češko tovarno v Kolinu. Ta je bila sezidana leta 1904 in je precej podobna »hčeram«, podružnicam. Ljubljanska tovarna je imela pročelje glavne dvonadstropne stavbe obrnjeno na ulico ob južni železnici. Okrašeno je bilo z elementi secesije, ki se je tedaj že uveljavila v Evropi, pri nas pa je stavbe secesijsko obarval arhitekt Maks Fabiani (večina teh stavb stoji ob Miklošičevi cesti).

Glavni vhod v tovarno je vodil z Martinove ceste. Ob vhodu sta stali dve pritlični stavbi, tudi ozaljšani s secesijskimi elementi, v eni sta bila stanovanje za ravnatelja in glavna pisarna, v manjši sta stanovala vratar in strojnik. Vsega skupaj je bilo v tovarniškem kompleksu urejenih sedem stanovanj. Za stanovalce je veljal strog hišni red: med drugim je prepo-vedoval sekanje drv v kuhinji, zadrževanje perutnine in psov v stanovanju; otroci niso smeli povzročati nemira po nasa-dih in dvoriščih; perilo so smeli prati le v pralnici, pepel pa so morali stresati v posebno jamo na koncu dvorišča in ne v stranišče. Ravnatelj je lahko pregledal stanovanja tudi brez napovedi in po mili volji.

Znotraj tovarniškega dvorišča so postavili še vodni stolp, vodnjak, skladišče za premog, pražarno fig in skladišče su-rovin. Vse zgradbe so imele urejeno električno razsvetljavo in centralno kurjavo, kar je bilo za tiste čase nekaj res po-sebnega. Pozornost je vzbujal tudi na daleč viden napis na glavni stavbi: Kolinska tovarna kavinih primesi. Jugozahodni vogal stavbe je krasil okrogel vogalni stolpič. Da gre za tovarniški kompleks, je oznanjal 35 metrov visok dimnik, ki je v temeljih meril 5,2 metra in na vrhu 0,80 metra.



DELAVCI KOLINSKE V ZAČETKU 20. STOLETJA

Gradnjo je opravila firma ing. Miroslava Kasala za ceno 121.000 kron. V to ceno niso bila všteta le tesarska, ključavničarska in pleskarska dela. Firma se je zavezala, da bo izdelala tudi vse omete, temelje za stroje, pobelila prostore in štukaturno ozaljšala stropove. Zagotavljala je triletno jamstvo za opravljeno delo.

Pogodba med naročnikom in izvajalcem je natančno določala, da bo slednji stavbo »gradil iz najboljšega materiala, solidno, tehnično strogo po načrtih in obrtniško pravilno. Opeka mora biti samo dobro žgana, trda in zvonka. Malta iz rečnega peska in hidratantskega apna v razmerju 1 : 2,5 ter ometi v razmerju 1 : 2. Les mora biti pozimi posekan, vse-skozi zdrav in suh ter vezan z ostrimi robovi – smreka, jelka ali bor. Tla morajo biti iz suhih smrekovih desk. Vse to mora biti v stavbni knjigi od nadzornika stavbe (uslužbenec Kolinske) v vsakem času potrjeno.«

Z Direkcijo državnih železnic je Kolinska sklenila pogodbo o dovlačnici. Tir je bil širok 60 centimetrov in je imel tri kretnice, 111 metrov ga je potekalo po tovarniškem dvorišču. Kolinska je na osnovi pogodbe plačevala letno pristojbino za vzdrževanje tira in kretnic ter letni pavšal za čiščenje in vzdrževanje, mazanje kretnic in varnostnih naprav, ob tem pa še najemnino za zemljišče, ki je bilo v lasti železniške direkcije. Zemljišče ob progi zunaj tovarne je bilo ograjeno z leseno dvometrsko ograjo, medtem ko je tovarno ograjeval dvometrski zid. V železniško ograjo so bila vgrajena štiri metre široka lesena vrata, v zid Kolinske pa štirimetrska železna dvokrilna vrata. Prva so zapirali železničarji, druga delavci Kolinske.

Po odprtju novih tovarniških stavb ob Šmartinki so v Slovenskem narodu 19. aprila 1910 zapisali: »Kolinska tovarna za kavno primes si je zgradila v Ljubljani veliko tovarno. Pročelni zid ograje je postavila renomirana domača tvrdka 'Kranjska betonska tvornica Tribuč & Ko.' Ta pročelni zid je napravljen v modernem slogu in je jako imenitno delo.



Nad plastičnim napisom sta dva emblema, dva velika sokola, kakor jih ima Kolinska na grbu svoje firme. Modeliral jih je kipar tvrdke 'Tribuč & Ko.', tvrdka pa jih je izdelala v umetnem kamnu. Ta emblema sta prava umotvora, ki vzbujata občo pozornost zaradi preciznosti in finosti dela. Takega pročelnega zidu kakor Kolinska tovarna nima nobena druga tovarna na Kranjskem.«

V prvih letih poslovanja so po tirih prepeljali okrog 153.000 kilogramov cikorijskega korenja, 10.000 kilogramov fig, 510.000 kilogramov ječmena, 4.000 kilogramov rži, 3.700 kilogramov žira in drugih živil; za pogon pa je tovarna Kolinska potrebovala na leto 330.000 kilogramov premoga, 1.800 kilogramov koksa, 42.000 kilogramov drv, 3.000 kilogramov bencina in manjše količine strojnega olja in karbida. Tudi to so dovažali z vagoni. Za prevoz manjših tovorov pa so v Kolinski uporabljali avtomobile. Vsi avtomobili, ki so jih kupili, so bili češke izdelave, kar ni bilo naključje. Železniški tiri, ki vodijo do tovarne Kolinska, so ostali, še vedno jih uporabljajo, a znatno manj kot spočetka.



Sladna kava

»Zvezdna sladna kava je priznано najboljši pridoodatek k bobovi kavi, pa se tudi lahko sama brez te rabi, kar je priporočati vsakomur, kateri se hoče izogniti razburjajočemu vplivu bobove kave.« Tako je oznanjala reklama za zvezdno sladno kavo Prve jugoslovanske tovarne za kavne nadomestke in sladno kavo v Ljubljani. Dodane so bile panorama Ljubljane z gradom in dve sliki Kolinske ob Šmartinki, ki je enkrat upodobljena s sprednje, drugič z zadnje strani. Lepo sta vidna ograda okoli tovarniškega kompleksa in visok tovarniški dimnik, iz katerega se kadi.

Na ovojnem papirju zvezdne sladne kave, ki je bil ob strani porisan s cvetličnim motivom, je pisalo: »Velecenjena gospodinja! Ta surogat in sladna kava je zelo okusna, zdrava in redilna pijača, ki se najtopleje priporoča v okrepčevanje bolehnim in slabotnim ljudem, posebno ženskam in otrokom. Ta edina domača 'mleta sladna kava' je gotovo najboljša in daje s 'pravo bobovo kavo' ali pa sama, kakor tudi s cikorijo pomešana, prijeten okus in lepo barvo. Da sama prepreči zmote, prosi se uljudno, naj vsakdo pri nakupovanju pazi na protokolovano varstveno znamko 'Zvezda'.«

Opozorilo je bilo potrebno, saj je imela Kolinska na domačem tržišču veliko konkurentov. Samo v Ljubljani so delo-



vale še tovarna hranil in pražarna Adria, pražarna Slast in pražarna Žitka, v Šmarci pri Kamniku tovarna Triglav, ki je prav tako pražila sladno kavo; na Vrhniki so v pražarni Mana delali sladno ječmenovo kavo Mano. Vsaka od njih je ponujala kupcem svoje izdelke in jih skušala pridobiti na svojo stran. Nekatere so segale tudi po »nedovoljenih« sredstvih, prišlo je do nelojalne konkurence.

Lastnik Pražarne ječmen kave Franc Završan je odkrito priznal, da je pri Tiskarni bratje Tuma v Mostah naročil izdelavo okoli 5300 kosov papirnatih ovitkov za Vodnikovo sladno kavo z ovalno sliko Valentina Vodnika. Ovitke je uporabil kot nalepko na zavojčkih ječmenove sladne kave in jih dal kakih tisoč v promet. S tem je ponaredil zavitke Kathreiner Kneippove sladne kave, ki jo je izdelovala Kolinska tovarna hranil d.d. v Ljubljani, in tako »povredil« žigovne pravice omenjene tovarne. Ovitke, ki so mu še ostali, je izročil, da so jih uničili, prav tako klišeje zanje. Pisno se je obvezal, da v prihodnje ne bo dal v promet blaga v takšnih zavojih, da jih ne bo več izdelal ali nabavil ter kakorkoli uporabil.

»Velecenjena gospodinja! Pri nakupovanju blagovolite paziti na našo varstveno znamko, ki naj Vam služi kot jamstvo za pristnost našega izdelka. Pazite na varstveno znamko,« je pisalo tudi na ovitku za pristno figovo kavo Prve jugoslovanske tovarne za kavine surogate v Ljubljani. In še: »Pristna zdravstvena figova kava vsebuje mnogo redilnih snovi in ima izredno priljubljen okus, tako da se je povsod zelo priljubila.« Mnogi so jo z užitkom pili.

Tudi Kolinsko so obtožili nelojalne konkurence. Tožila jo je Tovarna Hinka Franck Sinovi, ker je uporabljala žig, ki je bil zelo podoben žigu omenjene tovarne. Kolinska je tožbo izgubila, morala se je odpovedati žigu in plačati določene stroške tožbe. Tega je že dolgo, v novejšem času pa takšnih primerov ni bilo, četudi postaja konkurenca vse hujša, tržišče pa vse bolj nasičeno s prehranskimi izdelki velikih proizvajalcev.



Zavezani k molku

V odnosu med delavcem in delodajalcem ne bi smelo biti nejasnosti, ko gre za pravice in dolžnosti. Zato so v tovarni kavinih primesi Kolinski natančno opredelili, kaj smejo in česa ne smejo početi njihovi delavci, uradniki in nameščenci. Pravila za delavstvo so sprejeli leta 1912 in 1927, pravila za uradnike in nameščence leta 1932. Določila so bila stroga, kazni za kršilce hude.

Delavce so delili po oddelkih na delavce v strojnici, kotlarni in ključavničarski delavnici, delavce v sušilnici, pražarni in mlinu, delavce v polnilnici in zavijalnici, delavce v kartonažnem oddelku in oddelku za rezanje papirja, delavce v mizarški delavnici, delavce v odpravništvu, transportu surovin in blaga, delavce v avtomobilski garaži in delavce za snaženje, pospravljanje in razna dela. Delali so po 48 ur na teden v treh izmenah. Dela prosti dnevi so bili le: nedelje, novo leto, velikonočni in binkoštni prazniki, sveto rešnje telo in božič.

Splošna pravila so prepovedovala zbiranje delavcev med delovnim časom, shode ali posvetovanja, prav tako raznašanje letakov in časopisov. Službeni red za uradnike in nameščence se je začel s splošnimi navodili o redu in snagi v delovnih prostorih in na dvorišču ter marljivosti, h kateri se zavezujejo. Dodano je bilo, da bodo uradniku, odgovornemu za izdelovanje, ki se v prostem času udeležuje administrativnih del, to šteli v čast in prid.

»V trgovskih prostorih niso dovoljeni zasebni razgovori, zabave in sestanki. Če ima kdo službeno s kom govoriti, pove mu to na kratko in tiho, da ne moti ostalih. V uradnih urah je prepovedano privatno branje in zasebno dopisovanje. Strogo je prepovedano pušiti v vseh trgovskih in tovarniških prostorih, naj si bo v uradnih urah ali izven njih. V uradnih urah niso dovoljeni zasebni razgovori po državnem ali domačem telefonu. Privatni obiski uradnikov v pisarni principijelno niso dovoljeni. V nujnih slučajih naj se pa omeje na najkrajši čas. Če so v trgovskih prostorih tuji ljudje, naročniki in pod., se mora personal obnašati tako, da ne bo povoda za obrekovanje in pritožbe. Firma tudi smatra, da se bo ves personal tudi v privatnem življenju obnašal tako, da ne bo škodil dobremu glasu firme.«

Kdor se je pregrešil zoper pravila, ga je čakalo »karanje«. Za manjše prestopke so ga v ravnateljstvu ustno ali pisno opomnili, če to ni zaleglo, je sledila odpoved. Če pa je prišlo do grobega zanemarjanja ali upora, je družba uradnika



lahko takoj odpustila. Za grobo zanemarjanje je veljalo tudi, »če kdo svojemu delu ne nameni popolne marljivosti in energije ali pusti delo nerešeno«.

Uradnikom in nameščencem so priporočali, naj s predmeti in materialom karseda varčno ravnajo. Pisalne stroje morajo imeti v najlepšem redu, prav tako pisalno orodje, papirja in knjig pa naj ne tratijo po nepotrebnem. Luči naj ne gorijo po nepotrebnem.

Zanimivo je bilo določilo, da mora vsak uradnik svojo poroko vnaprej naznaniti upravnemu svetu.

Prepovedano je bilo navezovati zasebne trgovske stike in prejemati darove od svojih podrejenih. Prav tako nameščenec nikdar ni smel zahtevati nagrade za »postranski zaslužek«, ki mu je ušel. Moral pa se je zavezati, da bo najstrožje molčal z besedo in v pismu o vseh trgovskih in tehniških napravah, in to ne le v času službe, ampak tudi ko bo iz službe izstopil.



Kavni nadomestki

Kava je za nekatere nepogrešljiva. V Evropi se je med mestnimi prebivalci njeno pitje razširilo v 18. stoletju. Hkrati so se pojavile tudi kavovine, kavni nadomestki ali surogati. Sprva so se proizvajalci trudili, da bi bili ti po okusu karseda podobni pravi kavi. Izdelovali so jih iz praženih delov rastlin in praženih sladkorjev in skušali izboljšati kakovost glede na gostoto, polnost okusa in barvo. Kot surovino so uporabljali: ječmen, rž, ječmenov slad ali slad drugih žit, fige, rožiče, lešnike in druge plodove, ki imajo dovolj beljakovin. Pomozne surovine v manjših količinah pa so še rezanci sladkorne pese, grah, žir, posušeno sadje. Kavovinam se lahko doda še pražen sladkor, škrobni sirup ali rastlinska jedilna olja.

V Kolinski so najprej izdelovali le kavne primesi. Po podatkih iz leta 1933 so uporabili za letno proizvodnjo nadomestkov kave približno 160.000 kilogramov cikorijskih korenov, 22.000 kilogramov smokev, 46.500 kilogramov ječmena, 10.000 kilogramov rži, 1.000 kilogramov zrnate kave in 2.400 kilogramov jedilnega olja. Tehnološki proces pridobivanja kavovine je potekal v več stopnjah. Cikorijo je Kolinska uvažala iz Češke, pozneje iz Zagreba ali Bjelovarja.

Cikorijsko korenje so dovažali z vlaki, v Kolinski so ga raztovorili in prali v koritih, po katerih so ga transportirali do sušilnice. Zatem so korene razrezali v rezance, te so v posebnih pečeh osušili in nato uskladiščili. Rezance cikorijske so pražili v posebnih vrtljivih pražilnih bobnih, ki so jih direktno ali indirektno segrevali. Postopek praženja je bil odločilen za kakovost cikorijske. Ohlajeno praženo cikorijo so prepeljali v posebne mline za mletje, ki so stali v prvem in drugem nadstropju tovarniške stavbe. Tam so delovali dva mlina na kamne, dva lužilna mlina in en mlin na valj. Njihova zmogljivost je bila 3.200 kg cikorijskega zdroba v devetih delovnih urah.

Pražena cikorija se nikoli ni sama uporabljala, ker ni prijetna ne po okusu ne po aromi, zato so ji vselej dodajali različne primesi. Receptura je bila tovarniška skrivnost, ki so jo skrbno varovali. Skoraj enak je bil postopek pri izdelavi kavovin iz drugih žit in suhega sadja.

Popolnoma drugačna pa je bila izdelava ječmenove kave. Ječmen so najprej namakali v primerno topli vodi, da je začel kaliti, škrob je s pomočjo fermenta diastaze prehajal v sladkor. Ob primerni stopnji kalivosti so ječmen obdelovali v neprestano vrtečih se bobnih, in to ob dotoku toplega zraka. Sladenje je bilo končano, ko so zaznali značilen vonj. Ječmen je delno spremenil videz in kemično sestavo, takega so nato pražili in prodajali kot sladni ječmen. Zmletemu so pri-mešali razne dodatke in ga prodajali pod različnimi imeni kavovin. »Saka« je bila iz ječmena, rži in lešnikov, »Voka« iz cikorijske, ječmena, slada in fig, mešanica cikorijske in fig pa se je prodajala pod imenom »Star«.

V Sloveniji je cikorija šla že v pozabo, pa tudi projo in divko, ki se je nemara spominjajo le še najstarejši, je izrinila prava kava. Tudi s praženjem prave kave Minas so se nekaj časa ukvarjali v Kolinski, dokler ni prišlo do tihga dogovora o delitvi proizvodnega programa med Drogo in Kolinsko: Kolinska je Drogi prepustila praženje kave, Droga Kolinski jušni program. Leta 2004 pa sta se obe podjetji združili.

Vrt vseh svetih

LE NEKAJ LET PRED ZGRADITVIJO TOVARNE KOLINSKA OB ŠMARTINSKI CESTI SO NEDALEČ STRAN, PRI SV. KRIŽU, ODPRLI NOVO LJUBLJANSKO POKOPALIŠČE. DO LETA 1779 JE BILO GLAVNO MESTNO POKOPALIŠČE PRI CERKVI SV. PETRA. OD TAM SO GA PRESTAVILI K CERKVI SV. KRIŠTOFA, KI JE DO LETA 1956 STALA NA OBMOČJU, KJER JE ZDAJ GOSPODARSKO RAZSTAVIŠČE. PRVIČ SO GA POVEČALI LETA 1797 IN DRUGIČ LETA 1806, KO JE V LJUBLJANI RAZSAJALA KOLERA. V NASLEDNJIH DESETLETJIH JE POSTALO PRETESNO, ZATO SO NAJPREJ RAZMIŠLJALI O ŠIRITVI POKOPALIŠČA PRI SV. KRIŠTOFU. TO SO NAČRTOVALI LETA 1881, A SO ŽE TEDAJ NEKATERI ZAHTEVALI NOVO POKOPALIŠČE NA DRUGEM KRAJU.

Ob novem pokopališkem redu leta 1900 se je vprašanje, kje naj bi ga uredili, ponujalo kar samo. Tega leta je pokopališki upravitelj, stolni župnik Josip Erker, prosil za dovoljenje, da bi smeli pokojnike, ki so umrli v bolnišnici, pokopavati v skupne grobne jarke. Na pokopališču je bilo tedaj 11.245 grobov in grobnic. Mestni fizik dr. Ivan Kopriva je pripravil obsežno poročilo in dokazoval, da staro pokopališče ob cerkvi sv. Krištofa iz sanitarnih razlogov ni več primerno.

13. novembra 1901 je občinski svet obravnaval vprašanje novega ljubljanskega pokopališča. Dr. Karel Bleiweis je kot član pokopališke komisije, ki so jo ustanovili, predlagal, da bi novo pokopališče uredili kaka dva kilometra zunaj mesta in da bi tudi v Ljubljani uredili krematorij, ker bi bilo sežiganje mrličev »bolj estetično kakor pa pokopavanje in tudi cenejše«. Ta njegova misel je v katoliških vrstah izzvala veliko zgražanja in nasprotovanja.

Z izbiranjem pokopališke lokacije so se začele vrstiti težave: pokopališki upravitelj je predlagal prostor okoli cerkve sv. Štefana v Štepanji vasi, župan Ivan Hribar pa novo pokopališče daleč ob Savi. Leta 1904 so končno odločili, da bo novo pokopališče na Ljubljanskem polju proti Tomačevemu, blizu Janescheve hiše in njegovega nasada hmelja. Razlastitveni postopek so kaj hitro začeli, tako da je bilo v začetku marca 1904 zemljišče za pokopališče že odmerjeno. Kasneje so od Janescha odkupili še nekaj zemlje za razširitev poljske poti do pokopališča.

Županu Ivanu Hribarju je po hudih bojih z lastniki grobnic leta 1906 le uspelo odpreti pokopališče pri Sv. križu. Leta 1913 pa so na seji občinskega sveta razpravljali tudi o že več kot











GRADNJA PLEČNIKOVIH ŽAL 1938–1940







deset let aktualnem vprašanju – o mestni mrtvašnici. Mestni fizik je predlagal ureditev »celic za premožnejše, za revnejše pa mrtvaške dvorane«. Po njegovem bi bilo mrtvašnico najbolje zgraditi na pokopališču ali blizu njega, omenil je možnost gradnje na Hrvatskem trgu, Taboru in območju za podvozom na Šmartinski cesti. Župan dr. Ivan Tavčar je menil, da bi jo bilo najbolje postaviti na občinskem zemljišču, občinski svet pa ga je pooblastil, da razišče možnosti gradnje in na kakšen način bi poobčinili pogrebne zavode.

O lokaciji pokopališča je Plečnik razmišljal leta 1927. V pismu direktorju mestnega gradbenega urada je spraševal: »Sv. Krištof – zakaj se ne reaktivira? Moglo bi to postati pokopališče: nedolžnih otrok – eventuelno nezakonskih in ob enem slavnih mož Slovenije. S tem bi se omejil ostrahujoči učinek novadnega britofa.« Plečnikov prvi urbanistični načrt Ljubljane je nastal leta 1928, arhitekt je tedaj načrtoval posebno senčno pot od železniškega podvoza na Šmartinki k Sv. križu. Naslonil se je na stare običaje, ko je mrtvec ležal na parah doma.

Vendar je v Ljubljani že nekaj let zatem prevladalo prepričanje, da bi morali ravnati kot v drugih sodobnejših mestih in postaviti osrednjo mrtvašnico. Zato je arhitekt ob konkretnem naročilu za novo mestno mrtvašnico predvidel drugačno pokopališko rešitev. Naročnik projektov je bil Mestni pogrebni zavod, ta je bil ustanovljen leta 1914 in se je od ustanovitve dalje ukvarjal z vprašanjem mrliške veže pri Sv. križu. Prvi projekti, do katerih je prišel, niso ustrezali, zato je leta 1936 povabil k sodelovanju Plečnika.

Parcela je bila težavna za načrtovanje, je namreč kot nekakšen klinast četverkotnik z veliko pravokotno zajedo. Plečnik je ob naročilu dejal: »Uredimo vrt slovesa z rajnkimi, v njem v zelenju postavimo kapelice, ki naj bodo individualne mrtvašnice. Imenujmo jih po farnih patronih tako, da bo vsak našel zadnjo postajo v kapelici lastne fare.« Kmalu je po-



nudil programsko rešitev v parku – Vrt vseh svetnikov (kasneje imenovan Vrt vseh svetih) s kapelami predgrobnicami, kot jih je sam imenoval, s potmi, vezanimi na osrednjo pot, ki bi iz vrta vodila na pokopališče pri Sv. križu.

Župan Juro Adlešič je decembra leta 1936 napovedal gradnjo sedemnajstih kapel, a se je začela šele dve leti zatem. Dotlej je nastalo še veliko sprememb v načrtih. Pri njihovem risanju je Plečniku pomagal njegov učenec Vlasto Kopač, pri prvem projektu pa sta kot sodelavca omenjena tudi Gizela Šuklje in Edvard Ravnikar. Na začetku Vrta vseh svetih je Plečnik postavil mogočen stebriščni portal, ki simbolično ločuje svet živih od sveta mrtvih. Nanj sta na vsaki strani prislonjeni dve upravni stavbi. Sledi osrednji prostor s katafalkom, govorniškimi pultom in molilnico. V prvih različicah načrtov je namesto nje predvidel okroglo cerkev, imenovano Glavna kapela. V Vrtu mrtvih so kot v mestu v malem razporejeni kandelabri, klopi, vodnjak, znamenja in poslovilne kapelice. Slednje sestavljajo pravo zbirko stavbnih tipov: od preprostega tumulusa do različic antičnega templja, bizantinskih cerkva, renesančnega paviljona itd. Park končuje vzdolžno postavljena delavnica za izdelovanje krst.

Plečnik je predlagal, naj bi kapele gradili zasebniki za družinske grobnice, a so se temu mestni odborniki uprli. Prav tako niso sprejeli njegove zamisli o oblačilnih pogrebnikov. Pri njihovem snovanju se je zgledoval po belokranjski narodni noši in predvidel bele obleke s klobuki širokih krajevcev in pisanimi trakovi. Plečnik je namesto črne barve žalovanja poudarjal belino, ki naj bi žalujoče pomirila.

Mestni pogrebni zavod je gradnjo financiral s prihranki, doseženimi z opustitvijo pogrebnih prevozov v središču Ljubljane. Vendar je bilo denarja bolj malo, zato je moral Plečnik varčevati pri vhodnem slavlolu, kamnite stebre pa je nadomestil z zidanimi. Tarnal je: »Po krivdi moje popustljivosti, zmanjšala se je prvotna velikost vhodnega poslopja.



Res, škoda – Ali kar je – je.« Mesto ni uspelo pridobiti še sosednjega zemljišča, zato je Plečnikova celotna zamisel okrnjena. V njenem nadaljevanju se pojavijo Plečnikove vizije, ki so segle čez prostor Vrta vseh svetih. Ukvarjal se je z idejo vojaških žal (vežic) – Žal vojakov in Navja ob velikem žalskem portalu, pa tudi z vprašanjem zazelenitve z drevoredi pred velikim žalskim portalom ter na območju med delavnicami in pokopališkim zidom, kar je bilo v glavnih potezah izvedeno, posebno drevoredi pred vhodom.

Ko so pristojni razmišljali o predstavitvi Navja, so Plečniku ponudili idejo o Navju na Žalah, ki mu ni bila nova: slavni Slovenci naj bi počivali ob aleji ob glavni osi, ki vodi proti Sv. križu. Od cerkve Sv. križa bi se simetrično širili poševni kraki cest z drevoredi, ki bi izhajali iz nanovo urejenega krožnega prostora okrog te cerkvice. Idejo je mojster obdeloval in spreminjal do novembra leta 1956. Zadnja risba na to temo spada med Plečnikove poslednje risbe nasploh. Umrli je 6. januarja 1957, pokopali so ga na Žalah.

Ob odprtju Žal 7. julija 1940 so pisali: »Plečnik je problem mrliške veže rešil na način, ki ga je intuitivno zaslutil iz razpoloženja slovenskega človeka do svojih rajnikih.« Tedaj so na Plečnikovo razočaranje Vrt vseh svetih preimenovali v Žale. Ime je predlagal mestni svetnik Josip Wester in se pri tem skliceval na »starodavne slovenske Žale, ki smo z njih semkaj prenesli gomilo, katero varuje stari zaščitnik slovenske domovine sv. Ahac«.

Uprava Mestnega pogrebnege zavoda pa je ob odprtju Žal za deset odstotkov znižala pogrebne stroške, kar je prese-netilo vse, ki so trdili, da bodo prerazkošne in malodane nepotrebne Žale zvišale stroške pogrebcev. Ni jih bilo malo, ki so nasprotovali tej gradnji, a so naposled le spoznali prednosti Plečnikovega projekta. Žale so danes spomenik najvišjega pomena, zapisane so med velika evropska arhitekturna dela 20. stoletja.



Predvojna Javna skladišča

VBLIŽINI ŽAL SO SE DOLGO RAZPROSTIRALE LE NJIVE IN TRAVNIKI. NEPOZIDANO OBMOČJE SE JE OB ŠMARTINKI NADALJEVALO TJA DO PRVIH HIŠ ŠMARTNEGA. PO DRUGI SVETOVNI VOJNI SO ZEMLJIŠČA ZAMIKALA SNOVALCE JAVNIH SKLADIŠČ. Vendar to niso bila prva javna skladišča v Ljubljani. Kje vse so trgovci dotlej skladiščili blago, bi bilo treba raziskati. Nekaj podatkov obstaja, tudi o tem, da so najbolj podjetni prišli do skladiščnega prostora ne samo v Ljubljani, ampak celo v Benetkah.

Obstajajo pa tudi podatki o Javnih skladiščih d. z. o. z. To je bilo prvo podjetje te vrste v Ljubljani, spadalo je v koncern ugledne Jadransko-Podunavske banke v Beogradu. Koncesijo za posle je podjetju dodelilo ministrstvo trgovine 5. avgusta 1926. Podjetje je imelo obsežne skladiščne prostore na Tyrševi cesti 33. Ta je bila določena v odseku Dunajske, segala je od današnje glevne pošte na Dunajski do železniške proge (kasneje je postala Bleiweisova cesta, zatem Titova cesta).

»Namen javnih skladišč je pospeševanje trgovskega prometa z blagom. Možnost shranjevanja večjih količin blaga je silno važna za večje trgovce in še bolj za industrijalce, ki imajo svoje tovarne daleč od odjemalcev. Iz javnega skladišča imajo možnost hitreje in cenejše dobave blaga, ki je tu vedno na ogled kupčijskim interesentom. Javna skladišča izdajajo tudi skladiščne liste, ki so osnova za podeljevanje lombardnih posojil na blago. Vsem tem poslom služijo Javna skladišča v Ljubljani.« Tako so leta 1939 zapisali v Spominskem zborniku Slovenije in navajali, da znaša površina skladišč v zaprtih prostorih že 7.454 kvadratnih metrov, v odprtih, a pokritih prostorih pa 1.155 kvadratnih metrov, skupaj torej 8.609 kvadratnih metrov.

Javna skladišča so imela lasten železniški tir, ki jih je povezoval z glavnim kolodvorom. Svojim odjemalcem so omogočala določene ugodnosti: ni jim bilo treba plačati ne mestne trošarine ne uvoznine. Mestne davščine so pobirali šele ob izvozu iz skladišča, in še to le za blago, ki je bilo namenjeno porabi na območju mestne občine. To je bilo pomembno za vse trgovce, ki so pošiljali svoje blago iz Ljubljane. V posebnem oddelku za carine so ga lahko uskladiščili, tam je leto dni ostalo neocarinjeno. Carino je trgovec plačal šele ob izvozu blaga iz skladišča, če je bilo namenjeno prodaji v državi, lahko pa je blago neocarinjeno poslal v inozemstvo.

V poročilu iz leta 1939 so še zapisali, da posli Javnih skladišč dobro napredujejo in so skladišča vedno polna blaga. Zaradi nizkih skladiščnih pristojbin finančni uspeh podjetja ni povsem dosegal obsega poslov. So se pa pohvalili, da imajo med klienti ugledne tvrdke, ki neprestano uporabljajo njihova skladišča, ker so se prepričale o njihovi solidnosti in točnosti pri poslovanju.

Delovanje predvojnih Javnih skladišč je zavrla druga svetovna vojna. Po njenem koncu je Ljubljana na drugi lokaciji dobila nova »centralna skladišča« ob Šmartinski cesti, ki so se kmalu preimenovala v Javna skladišča.



LJUBLJANA LETA 1939

Botri Javnih skladišč

JAVNA SKLADIŠČA V MOSTAH SO IMELA OB SVOJEM PONOVNEM ROJSTVU »MATIČARJA« IN »BOTRE«. »MATIČAR« JE BIL PREDSEDNIK OKRAJNEGA LJUDSKEGA ODBORA LJUBLJANA DR. MARJAN DERMATJA, KI JE PO OSVOBODITVI OPRAVLJAL RAZLIČNE POMEMBNE FUNKCIJE, »BOTRI« PA DIREKTORJI NEKATERIH LJUBLJANSKIH PODJETIJ: TEHNOMETALA, INTERTRANSA, AGROTEHNIKE IN DOMA.

Na sestanku iniciativnega odbora 4. marca 1954 so sklenili, »da zaradi vse večje potrebe po skladiščnih kapacitetah v Ljubljani, v prvi vrsti pa za potrebe navedenih podjetij, začno z izgradnjo novih modernih skladišč«. Sprejeli so koncept o gradnji skladišč na enem mestu, ta pa naj bi v prihodnosti zadoščala za potrebe celotne ljubljanske industrije in trgovine. Jasno jim je bilo, da sta od tega odvisna tudi količina in obseg blagovnega prometa v Ljubljani glede na razvoj cele vrste predvsem trgovskih podjetij.

Odločitev je bila daljnosežna, razlogi zanjo, poleg omenjenih še nekateri, pa utemeljeni, kar se je kaj kmalu izkazalo v praksi. Precej slovenskih podjetij je po zaslugi Javnih skladišč razširilo svoje dejavnosti in jih uspešno razvijalo. K temu je pripomogla križiščna vloga Ljubljane, skladišča pa so ji zagotavljala pomembno tranzitno zvezo številnih podjetij v blagovni navezi z Evropo.

Sklenjeno v iniciativnem odboru je bilo treba udejanjiti. Pot ni bila lahka, saj je bilo treba razrešiti kopico težav in zagotoviti denar za gradnjo skladišč. Zbrani so se najprej dogovorili za anketo: izpolnili naj bi jo v vseh ljubljanskih podjetjih in ugotovili, koliko skladiščnega prostora potrebujejo in koliko denarja imajo na voljo. Na osnovi te ankete so nameravali opredeliti obseg skladišč in tempo gradnje novega kompleksa.

»Matičar« in »botri« so se zavedali pomembnosti same organizacije dela. Predlagali so ustanovitev Zavoda za izgradnjo centralnih skladišč. Nemudoma so ga ustanovili in za direktorja imenovali Jožeta Borštnarja, ki je svoje spomine na nastajanje Javnih skladišč v Mostah objavil v glasilu podjetja. Za začetne stroške Zavoda so omenjena štiri podjetja prispevala vsako po 100.000 dinarjev, to je bil osnovni kapital bodočih Javnih skladišč.

Zavod je dobil prvo pisarno za svoje delovanje v nizki zgradbi podjetja Tehnometal na mestu, kjer je kasneje zrasla Metalka. Nekdaj je bil tam konjski hlev trgovca Verovška. V tej pisarni sta najprej delovala dva zaposlena: Jože Borštnar, ki je imel takrat šele 26 let, in Franc Petrič, star 33 let. Slednji je skrbel za finančne posle, oba skupaj pa sta bila v prvem obdobju administratorja, kurjača, kurirja in vse drugo. Kasneje se je število zaposlenih postopno večalo.

Podjetje v izgradnji je imelo svoj nadzorni odbor, ki so ga sestavljali direktorji podjetij ustanoviteljev. Vsak od njih je zagovarjal stališče, da so centralna skladišča le njihov servis, ne da bi se sporazumeli, komu naj bi pripadala. »Zmagala« sta predstavnika Agrotehnik in Tehnometala, ki sta stala za gradnjo skladišč I in II.

Ubadali so se s še veliko več vprašanji, od tega, da so morali preseči lokalne okvire in gledati širše na potrebe trgovske mreže v Ljubljani, do lokacije in dokumentacije, financ. Izbira lokacije je bila nadvse pomembna in ena težjih nalog. Brez dobrih prometnih povezav ne gre pri takih skladiščih, a ne samo to, od dobro izbrane lokacije sta odvisni operativnost skladišč ter višina stroškov za priključke na komunalne naprave in industrijskih tirov na obstoječe železniške tire. Pomembna je bila tudi lokacija prihodnjega tovornega kolodvora, zato je bilo treba od urbanistov in železničarjev v



PRVA DELA LETA 1954

Ljubljani pridobiti informacije. Nič še ni bilo zakoličeno, so pa oboji s precejšnjo gotovostjo napovedovali, da je edino možno območje za skladišče v Mostah.

Tako so v Zavodu za izgradnjo centralnih skladišč počasi ožili število možnih lokacij in postopoma prešli do mikrolokacije ob Šmartinski cesti. Vizija, kje bodo kaj postavili, je postajala vse bolj živa, Jože Borštnar je novemu računovodji Francu Petriču razlagal o tem, ko sta hodila po njivah, kjer sta rasla krompir in koruza. Na kraju, kjer je kasneje zrasla ena od skladiščnih hal, je zevala velika gramozna jama. Petrič si je ob Borštnarjevem pripovedovanju in dopovedovanju, češ, tu bo to in to in to, verjetno mislil, da »tale pa najbrž ni čisto pri pravi«!

Jože Borštnar je zapisal še nekaj anekdot, tudi o tem, kako mu je dr. Marjan Dermastja v tem pionirskem obdobju dal denar za plačo in začetne stroške. Za tiste čase je dobil precej gotovine, ki jo je hranil kar v predalu zasilne pisarne Zavoda za izgradnjo centralnih skladišč. Opisal je tudi poskus »prevzema« prvih dveh skladiščnih hal, za katerim so stali štirje direktorji, ki so bili člani upravnega odbora. Zahtevali so, da se zavod ukine in premoženje razdeli na štiri enake dele. Rešitev je padla na sestanku pri dr. Matiji Dermastji. Na njegovi mizi so bile štiri odstopne izjave, da se premoženje sporazumno odstopa Zavodu za izgradnjo centralnih skladišč. Direktorji so jih brez besed podpisali.



Utopija kot resničnost

Razkorak med potrebnimi skladišči v Ljubljani in skladišči, ki jih je ta imela leta 1953, je bil ogromen. Tega leta je bilo v Ljubljani le 19.500 kvadratnih metrov skladiščnih površin in še te so bile v zelo slabem stanju. Vsa ta skladišča so bila urejena v predvojnem obdobju. V prvih povojnih letih se je stanje poslabšalo v primerjavi s stanjem pred vojno. Porušena so bila skladišča bivše ljubljanske carinarnice in delno Globusova skladišča. Tako je leta 1953 Ljubljana imela na voljo samo še 70 odstotkov skladišč v primerjavi z letom 1939. Ostala so



GRADNJA JAVNIH SKLADIŠČ LETA 1954

ji preostala skladišča Globusa, skladišča podjetja Intertrans na Masarykovi cesti (kasnejšega Veletekstila) in manjša skladišča, raztresena po mestu, ki so jih podjetja uporabljala za tekoče zaloge materiala. Nekaj skladišč je bilo tudi v Tobalni tovarni, a le za njene potrebe.

Podatki trgovinske zbornice, ki jih je ta zbrala z anketo med podjetji, so pokazali, da ljubljanska trgovska mreža potrebuje 98.377 kvadratnih metrov skladiščnih površin. Številke so se naslanjale na idealne razmere, bolj realne so znižali za 40 odstotkov. Skromen obseg skladišč v Ljubljani je spodbudil nadaljnjo kampanjo za gradnjo novih.

Pri njihovem načrtovanju so upoštevali več parametrov, predvsem pa dolgoročne potrebe Ljubljane. V prepričanju, da se problema ne sme reševati z vidika trenutnih ali celo lokalističnih potreb, so se odločili za številko 65.000 kvadratnih metrov novih skladiščnih prostorov. Zadostovala naj bi za nadaljnjih 50 let. Idejni projekt in glavni projekt skladišč so izdelali v Splošnem projektivnem biroju v Ljubljani, glavni inženir je bil S. Bubnov. Pri izvedbi so ravnali racionalno, želeli so karseda dobro izkoristiti lokacijo in doseči čim nižje stroške na račun komunalnih naprav. Hoteli so izdelati tipski projekt skladišča, ki bi hkrati ustrezal sodobni, racionalni in hitri manipulaciji z blagom.

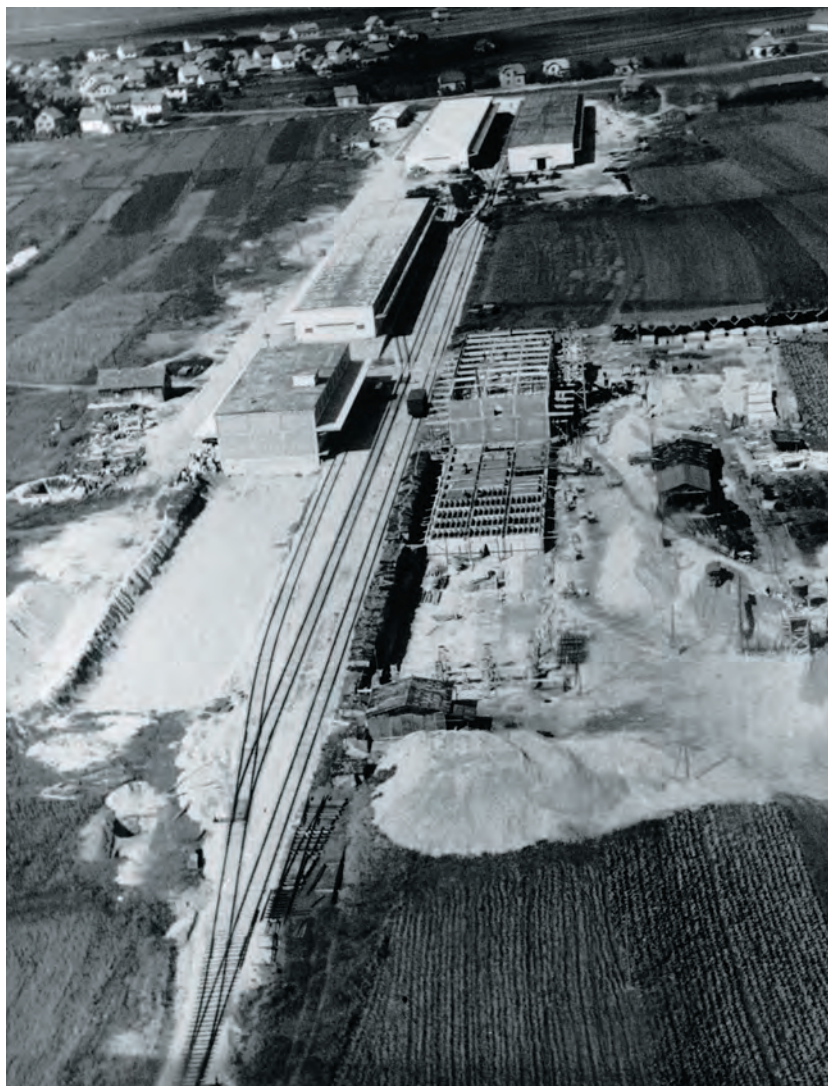
Z buldožerjem so v njive ob Šmartinski cesti zakopali sredi 1954. leta. Še pred tem pa so sprejeli tri možne variante:

»1. da se objekti zidajo iz sredstev, ki jih ima na razpolago samo podjetje iz investicijskih kreditov in dobička podjetja, ki izhaja iz najemnin. Najemnine so tako predstavljale glavni del investicijskih sredstev;

2. da zida skladiščne objekte neko drugo podjetje, ki ima na razpolago lastna sredstva ali pa za ta objekt iz svojih sredstev in s svojo režijsko skupino zgradi vse potrebne komunalne naprave kot železniški tir, cesto, vodovod, kanalizacijo, električno omrežje, telefon itd. Upoštevati pa bi bilo treba, da se uporabniki pogodbeno zavežejo, da bodo centralnim skladiščem plačevali za uporabo in vzdrževanje teh komunalnih naprav mesečno odškodnino v višini 258 dinarjev za kv. meter skladiščne površine;

3. gradnja objektov na kombiniran način s sredstvi podjetja in drugih interesentov, ki pa svoj delež vplačajo s tem, da vložijo sredstva v obliki povečane najemnine za skladiščni prostor.«

Šele po tistem, ko so opredelili način financiranja, so začeli projektirati skladišči I in II. Ko so bili projekti potrjeni, so začeli načrtovati upravno poslopje, kjer so predvideli upravo podjetja z garderobami in kopalnico za skladiščne de-



JAVNA SKLADIŠČA LETA 1958

lavce. Medtem so namreč sedež podjetja s tremi delavci preselili iz mestnega središča na območje gradbišča ob Šmartinski cesti. Pisarno so imeli v gradbeni baraki, ki je stala na območju kasneje zgrajenega skladišča B. Baraka je zaradi nepazljivosti delavcev pogorela.

»Pogorele« pa so tudi vse računice, ki so jih delali investitorji. Predračunska vrednost je znašala 266,097.874 dinarjev. Gradnjo so začeli s primanjkljajem v upanju, da ga bodo pokrili z najetimi posojili, a jih niso dobili, zato so bili prisiljeni iskati drugačne rešitve. Gradbeniki so svoje delo pravočasno opravili, zato je prišel Zavod za izgradnjo centralnih skladišč v še večjo zagato. Izhod v sili je pomenilo posojilo pri Mestni hranilnici Ljubljana z osem odstotnimi obrestmi, ki naj bi ga vrnili v treh letih. Nekaj denarja je Zavod dobil v obliki donacije od ustanoviteljev podjetja, a se primanjkljaja še ni znebil. Večji del je pokrila prodaja dveh tretjin skladiščne hale št. I. Kupec je bila Glavna zadružna zveza, dobila je pravico neomejene uporabe stavbe za dobo 99 let in pristala, da skladišče ostaja osnovno sredstvo Centralnih skladišč. Vratolomnih finančnih rešitev je bilo še več, pripisati jih je treba iznajdljivosti in drznosti zaposlenih v Zavodu za izgradnjo centralnih skladišč.

Ti so načrtovali 65.000 kvadratnih metrov skladiščnih površin. Številka je leta 1954 učinkovala utopično, a ne za dolgo. Že leta 1966 so v glasilu delovne skupnosti Javna skladišča s ponosom zapisali, da imajo 80.000 kvadratnih metrov skladiščnih prostorov, gradijo pa še novo skladišče s 30.000 kvadratnih metrov površine. Ob tem so ugotavljali, da zdajšnje potrebe niso pokrite, kaj šele tiste, ki se bodo pokazale čez 50 let.



Vrtičkarji in prašiči

Predel, ki se razteza od Šmartinske ceste proti pokopališču Žale, so zasedli in ga še zasedajo vrtičkarji. Nekdaj pa so bili vrtički tudi onstran Šmartinske ceste, na območju, kjer se zdaj razprostira BTC City. Domisli-li so se jih prvi zaposleni Zavoda za izgradnjo centralnih skladišč, ko so se iz središča mesta preselili ob Šmartinko. K temu je pripomogla stiska z živili, ki je vladala v prvih letih po drugi svetovni vojni. Nakupi so bili omejeni, denarja malo, zato so si mnogi pomagali s pridelovanjem vrtnin.

Velike površine neizkoriščenih zemljišč, namenjenih skladiščem, so bile kot nalašč za vrtičke. Jasno je bilo, da vseh zemljišč ne bodo prav kmalu pozidali, zato je Franc Petrič predlagal razparceliranje zemljišč, ki naj bi jih začasno spremenili v vrtičke. Tako so storili, zaposleni v Zavodu za izgradnjo centralnih skladišč pa so se v popoldanskih urah prelevili v vrtičkarje.

Pridelali so toliko vrtnin, da bi z njimi lahko zalagali delavsko restavracijo Javnih skladišč, a te takrat še ni bilo. Največjo korist od »popoldanskega« vrtičkarstva so imeli poleg samih vrtičkarjev še gradbeni delavci podjetja Slovenija ceste, ki so gradili prve stavbe skladišč. Stanovali so v bližnji baraki, po živila in zelenjavo so hodili v trgovino ali na živilski trg – včasih pa so si, ne da bi vprašali, postregli z zelenjavo z bližnjih vrtov. Z vrtički so se delavci Zavoda za izgradnjo centralnih skladišč v Ljubljani ukvarjali več let. Ko so Javna skladišča že imela svojo delavsko restavracijo, pa se je Franc Petrič domislil, da bi podjetje veliko prihranilo, če bi z odpadki iz restavracije krmili prašiče – svinjsko meso bi bodisi porabili ali prodajali v restavraciji. Ideja ni obvisela v zraku, vzeli so jo resno.

V bližini restavracije so zgradili »lep, svetel in higieničen« svinjak. Manjkali so le še prašiči, do katerih pa niso prišli. Tako so delavci ostali brez dobička, delavska restavracija pa brez mesnih priboljškov, je zapisal Jože Borštnar v svoje spomine in dodal še zgodbo, ki se vrtila okoli prašiča oziroma svinjske pečenke. To so si člani kolektiva zaželeli na izletu do izvira Soče. S seboj so vzeli 150 kilogramov težkega prašiča in ga nedaleč od izvira spekli na ražnju. Pekli so ga štiri ure in »s prebadanjem med rebra in v druge občutljive dele ugotovili, da je pečen. Kakšno razočaranje! Ko so prašiča razkosali, je bil še čisto krvav in neužit.«





Povezani s svetom

Zeleznica je s svojimi tiri pomembno zarezala v območje Ljubljane, vlivala je tudi na gospodarsko rast mesta ter omogočala hitrejšo zvezo med mesti. Območja ob njej so postala zanimivejša za graditelje, zlasti tovarnarje, ki so v njeni bližini postavljali svoje obrate. Nekateri so se odločili za nove obrate na severni strani proge ob Šmartinki. Tu so zrasli Saturnus, Kemična tovarna in Izolirka, tem so se leta 1953 pridružili Mineral, Tovarna močnih krmil, Tovarna betonskih gradbenih polizdelkov (Gradis) in kasneje še Indus.

Tudi nastajanje Javnih skladišč je bilo tesno povezano s preureditvenimi deli na dotedanjih industrijskih tirih. Prenovo so začeli poleti leta 1952. Prvi tir je nastal za potrebe bodoče Tovarne betonskih polizdelkov. O tirih je v glasilu Javnih skladišč pisal Jože Jereb, ki je prevzel vodstvo gradnje novih in preureditve obstoječih dostavnih industrijskih tirov. Pri tej nalogi je sodeloval z Janezom Bergantom. Za industrijske tire so se odločili tudi v Zavodu za izgradnjo centralnih skladišč v Mostah in se na železniško upravo obrnili s pobudo za navezavo na železnico. Železniška uprava je soglašala z zamislijo in celo pristala, da vse industrijske tire severno od železniške postaje odstopi Javnim skladiščem.

Projektant za gradnjo novih tirov je bil inž. Tajeršek, ki je sodeloval z inž. Kastelicem. Zasnovala sta tudi preureditve obstoječih tirov. Na industrijski matični tir, ki se je odcepil od glavne proge Zalog–Ljubljana, sta bila prvotno navezana le Saturnus in Kemična tovarna. Drugih tovarn se ni dalo priključiti, obstoječe tirne naprave tega ne bi prenešle. Zato so dodajali nove tire, najprej tir do Tovarne betonskih gradbenih polizdelkov in nato tir za Tovarno močnih krmil.

»Ta dela so bila potrebna, ker se je v letu 1953 začel uresničevati načrt za premestitev oz. razširitev industrije v severovzhodni del Ljubljane. V ta namen je bil določen ves prostor med progo Zalog–Ljubljana in Šmartinsko cesto. Tej potrebi se je moralo umakniti na drug prostor tudi dolgoletno letališče,« je zapisal Jože Jereb in dodal, da so »zvezni matični tir Moste« dogradili 24. julija 1954. Ta je povezoval vse že obstoječe dovlačilnice do Kemične tovarne, tovarne Saturnus, Oljarne in Tovarne močnih krmil. Dan poprej so začeli graditi dovlačilnico do Javnih skladišč. Spodnji ustroj za matični tir in tir do skladišč je gradilo podjetje Slovenija ceste, pri gornjem ustroju pa so sodelovali tudi delavci sekcije za vzdrževanje prog.

»Pri gradnji industrijskega tira Javnih skladišč so sodelovali vsi zaposleni,« je Jože Borštnar zapisal v svoje spomine. Pomagali so pri odvozu odvečnega materiala, ki je ostajal po gradnji skladišča I. Mnoge popoldneve so z lopatami, krampi in samokolnicami opravljali udarniško delo, za katero niso dobili plačila. S tem so, kot je pristavil, gradili temelje Javnih skladišč, delo pa so pogosto končali z nazdravljanjem in zalivanjem pri »Stričku« ali »Tinčku« v Hrastju.

Do konca leta 1954 je bilo zgrajenih nekaj več kot 867 metrov tira s štirimi kretnicami. V naslednjih letih so gradili tire do novih skladišč, to delo so prevzela Javna skladišča v lastni režiji in v ta namen ustanovila režijsko gradbeno skupino, ki je bila zametek kasnejših Stranskih obratov Javnih skladišč. V letu 1955 so zgradili 1.039,12 metra tira in štiri kretnice, v letu 1956 246,49 metra tira in eno kretnico, leta 1958 1.257,77 metra tira in tri kretnice ...

Leta 1958 so Javna skladišča oblikovala posebno železniško transportno skupino, za katero so bili zainteresirani še Kemična tovarna, Oljarna, Saturnus, Tovarna močnih krmil, Izolirka, Teol, Gradis, Slovenija ceste, Mineral in drugi. Skupina je prevzela nalogo zagotoviti lažje poslovanje z železniškimi vagoni. Pri ravnanju z njimi je pogosto prihajalo do težav pri razkladanju in natovarjanju blaga.

1. aprila 1958 je po industrijskih tirih zapeljala prva lokomotiva, ki so jo nabavila Javna skladišča. Zmogla je hitrost 50 km na uro, a se je kmalu izkazalo, da ni kos zahtevam, saj je bilo treba kak dan prepeljati tudi po več kot sto vagonov. Te vagone so vozili na industrijske tire naročnikov in na njihove želje opravljali razne premike. Zatem so vagone »izvlekli« in premaknili na prevzemni železniški tir.

Javna skladišča so zato nabavila še eno, prav tako dizelsko lokomotivo ter reorganizirala železniško transportno službo. Ukinila so matični tir in prevzemališče vagonov od državne železnice prestavila na novozgrajeno železniško postajo



31 R
79
595 2
Eas-2



JAVNA SKLADIŠČA LETA 1959

Ljubljana Moste. Kako naglo se je širil obseg blaga, prepeljanega po industrijskih tirih, kažejo številke: leta 1962 so imela Javna skladišča že za 4.500 metrov industrijskih tirov in vse naprave, ki spadajo zraven. Na tej relaciji so prepeljali 64.409 naloženih vagonov in okoli 21.700 praznih vagonov. Številke so v naslednjih letih in desetletjih še hitreje rasle in presegale vse načrtovane okvire.



Prvi viličar in pet slončkov

Leta 1957 so Javna skladišča dobila prvi viličar. Z njim so imeli zaposleni precej težav, tudi z vprašanjem, kdo ga bo vozil. Voznik viličarja je postal kar voznik osebnega avtomobila v podjetju. Takratna skladišča so bila namenjena predvsem prodaji storitev drugim podjetjem in pretovoru težkih strojev, čemur pa kupljeni viličar ni ustrežal.

Leta 1966 je prišlo do preobrata, podjetje je nabavilo pet baterijskih viličarjev – slončkov nosilnosti 600 kg in z zmoglostjo prenosa 2.400 palet na dan. Organizacija dela je zahtevala paletizacijo, ki je bila takrat novost. Paletizacija še ni bila razvita, zato je raba viličarjev vzbujala sum in bojazen, da ne bo rentabilna. Pokazal se je odpor delavcev do mehanizacije, bali so se namreč za svoje službe. Naposled, ko je bila zgrajena skladiščna hala A, so razrešili težave z mehanizacijo in nagrajevanjem. Dobili so še avtodvigalo nosilnosti 7.000 kg.

Kakšna razlika od začetkov Javnih skladišč, ko je vso mehanizacijo sestavljalo le nekaj drogov, valjarjev, samokolnic in skladiščnih vozičkov, tako imenovanih rudelnov! Ob 15-letnici so poročali: »Naš transportno skladiščni delavec premanipulira v eni uri 1.459 kg blaga. Ta podatek navdaja s ponosom, saj se s tako visoko storilnostjo lahko primerjamo z mnogimi zapadnoevropskimi državami.«



JAVNA SKLADIŠČA LETA 1960

Malce so se tudi pobahali: »Načrt je uresničen, kolektiv je izpolnil svojo obveznost. Le za primerjavo – leta 1960 je naš delavec premanipuliral 692 kg blaga v eni uri, leta 1965 pa 1.026 kg v eni uri.« Konec je bilo stare miselnosti, da prelagajo tovor težaki. V tovarniško glasilo so leta 1962 zapisali: »Še pred kratkim je bila vsa teža ravnanja z blagom izključno odvisna od rok in praktičnosti transportnega delavca. Temu primerne so bile posledice. Še danes živijo in delajo med nami tovariši 'stari transportni veterani', pri katerih po njihovih izkušnjah izvemo, kako naporno je bilo tovrstna težaško delo. Prav radi nam povedo o časih, ko so morali iz leta v leto na svojih ramah prenašati vsakovrstne tovore.«

Novi časi, so vplivali na posodabljanje mehanizacije. V Javnih skladiščih so sledili napredku na tem področju: nabavljali so nove stroje in zagotavljali izobraževanje delavcev, ki so ravnali z njimi.



Z vžigalnikom do odločitve

Danes imajo gradbeniki na voljo izbrane materiale in brez težav izpeljejo še tako zahtevne naloge. Pred petdesetimi leti je bilo drugače, pomanjkanje raznih gradbenih materialov je oteževalo in zavlačevalo delo na gradbiščih. Težave niso pojenjale niti v šestdesetih in sedemdesetih letih minulega stoletja, če sodimo po poročilih o poteku gradnje na območju Javnih skladišč. Tam so nepretrgoma gradili – leta 1955 je bil zgrajen prvi objekt s 3.340 kvadratnih metrov površine, leto zatem objekt II s 4.464 kvadratnih metrov površine, leta 1957 objekt III s 3.380 kvadratnih metrov površine ter objekta VI in VII, vsak s po 7.462 kvadratnih metrov površine. Leta 1958 so zgradili hale V, VII in IX, ki so imele vsaka po 7.462 kvadratnih metrov površine. Leta 1959 je zraslo skladišče IV z 8.325 kvadratnih metrov površine in poleg še skladišči X in XI, vsako s po 7.462 kvadratnih metrov površine.

Zanimiva je anekdota iz leta 1959, ko se je odločalo o nadzidavi stare upravne stavbe. Javna skladišča so potrebovala še dve etaži za svoj razvoj in špedicijsko podjetje Intertrans. Takrat sta gradila skladiščne objekte dva izvajalca istočasno – Tehnika in Slovenija ceste. Ker sta imela izvajalca preveč dela z drugimi skladiščnimi objekti in gradnjo na drugih lokacijah v Ljubljani, sta se dela otepala. Predstavnik obeh organizacij sta drug drugemu ponujala nadzidavo, odločitev pa je prinesel star vžigalnik, last predstavnik Tehnike. Predstavnik Slovenija cest je v prepričanju, da vžigalnik ne deluje dobro, dejal: »Če ga boš trikrat zapored prižgal, bomo delali mi, če ne, pa vi!« Uštel se je, zato je s kislim obrazom dodal: »Pripravite pogodbo.«



Skladišče A

Ob Šmartinski cesti so od leta 1954 dalje skladiščne hale rasle kot gobe po dežju. Hala A je lep primer, kako so se lotili gradnje in kako so se ob tem organizirali, da je delo v Javnih skladiščih potekalo nemoteno. Primer je zanimiv tudi zato, ker ponuja vzporednice s pripravi in potekom gradnje v današnjih časih.

19. marca 1965 je delavski svet podjetja Javna skladišča sprejel sklep o predlagani novogradnji. Razlogov zanjo je bilo več, predvsem dejstvo, da so se skladiščne površine zmanjševale zaradi pritiskov trgovskih podjetij. Ta so najemala površine, zato je imelo podjetje Javna skladišča vse manj lastnih skladiščnih površin: leta 1962 je imelo na voljo 17.788 kvadratnih metrov, leta 1965 manj kot 7.000 kvadratnih metrov.

Program za novo halo so izdelali v podjetju Javna skladišča. Projektno dokumentacijo so zaupali skupini projektantov pod vodstvom priznanega statika, dipl. ing. Dušana Raiča. Projekti so bili nared ob koncu leta 1965. Gradbeno dovoljenje je republiški sekretariat za gospodarstvo izdal marca 1966. Vzporedno s pripravo projektov so se dogovarjali z izvajalcem SGP Slovenija ceste kot najugodnejšim ponudnikom, da bi financiral in gradil novo skladiščno halo.

Izbira lokacije za skladišče A je morala opraviti z nekaterimi neznankami. Odprto je bilo vprašanje zemljišč na območju med Javnimi skladišči in podjetjem Žito. Ni bilo jasno, kje bo potekala predvidena obvozna cesta, po prvem predlogu naj bi jo zgradili v bližini objektov Žita. Istočasno je Javna skladišča vznemirjalo neizkoriščeno zemljišče med upravno stavbo na severu in skladiščem B na jugu. Odločili so se prav za slednjo lokacijo in sklenili s sosedi, Gradisom in Mineralom, sporazum o razmejitvi zemljišč.

Zemljišče za novogradnjo je bilo dovolj veliko, štirje hektarji so omogočali gradnjo objekta, dolgega 307,60 metra in širokega 61,90 metra. Predvideni sta bili podkletitev polovice objekta in gradnja z armiranim betonom. Po sredini objekta so projektanti načrtali stebre v razmiku šest metrov, streho pa so postavili na armiranobetonske nosilce v loku.

Prve lopate so gradbeniki zasadili 24. februarja 1966, delo pa se je razmahnilo šele po 1. aprilu, ko so prestavili transformatorsko postajo, ki je ovirala potek gradnje. Vodstvo Javnih skladišč se je že med gradnjo začelo dogovarjati s komiten-ti za blago. Konec maja so izvedeli za prihod 4.000 ton bombaža in zahtevali od gradbenikov, da čim prej končajo gradnjo.

V štirih mesecih intenzivne gradnje je bilo v grobem pripravljenih in asfaltiranih 8.000 kvadratnih metrov skladiščnih površin. To je bil, kot so tedaj poročali, rekord v hitrosti gradnje. Gradbeniki so ga dosegli tudi zato, ker so se s pogodbo z investorjem obvezali, da jim bodo do konca septembra 1966 izročili polovico objekta, v katerem bo mogoče začasno skladiščenje. Investor jim je za to obljubil dnevno premijo, ki je znašala 150.000 dinarjev. Postavil jim je tudi rok – objekt mora biti dograjen do 30. junija 1967 in vsa druga dela opravljena dva meseca kasneje.

Pa so že 8. avgusta 1966 Javna skladišča začela uporabljati del skladišč! Decembra istega leta so izvajalci opravili vsa dela v hali s 31.500 kvadratnih metrov bruto površine. Istočasno so dogradili industrijski tir, asfaltirali cestišče, postavili ograjo in razsvetljavo na zahodni meji, uredili parkirne prostore in zelenice. Avgusta 1966 so uskladiščili 5.009 ton blaga, septembra 437 ton, oktobra 809 ton, novembra 2.063 ton in decembra 3.300 ton, predvsem bombaža, morske trave, detelje, mleka v prahu, živil in drugega blaga. V naslednjih mesecih in letih so se številke še povečevale.

Hala A, lepo prenovljena v letu 2002 in 2003, se zdaj vključuje v okvire BTC Cityja, »mesta v mestu«.



JAVNA SKLADIŠČA LETA 1979



Carinska skladišča in carinska cona

Prvo carinsko skladišče v Ljubljani je nastalo v Javnih skladiščih. V času nekdanje Jugoslavije je bilo sodelovanje med ljubljansko carinarnico in Javnimi skladišči nekaj izjemnega. Začelo se je v začetku sedemdesetih let minulega stoletja tako rekoč iz nuje – povpraševanje po skladiščnem prostoru za blago, ki naj bi ga ocaričili, je bilo iz dneva v dan večje. V Ljubljani in okolici je bilo sicer kakih 340 konsignacijskih skladišč, kar pa ni zadoščalo, zato se je dogajalo, da so konsignacijsko blago uskladiščili tudi pod raznimi napuščmi, na mostiščih in na prostem.

Carinarnica je bila organ zvezne uprave, a je v Ljubljani kljub temu uspešno sodelovala z gospodarsko organizacijo, kakršna so bila Javna skladišča. Sodelovanje je bilo v obojestransko korist, saj carinarnica ni imela svojih skladišč. Njihova gradnja v lastni režiji bi bila zanjo predraga, zato se je odločila, da prenese skladiščenje na Javna skladišča, preostalo delo pa je opravljala v skladu s svojim poslanstvom. Sporazum med upravo carin in Javnimi skladišči je predvideval ureditev pisarniških prostorov za ljubljansko carinarnico na čelu skladišča A.

Upravna stavba carinarnice je zrastle poleg skladišča A, kjer je bilo uskladiščeno tudi carinsko blago. To je olajšalo delo strank, ki so prihajale na carino. Upravno stavbo so začeli graditi sredi poletja 1967, maja 1968 so že poročali o novi upravni zgradbi ob Šmartinski cesti. Carinarnica je zasedla desni dve tretjini prostorov, na levi pa so bili operativni in upravni prostori Javnih skladišč.

Javna skladišča so »s carinskim blagom manipulirala« in ga čuvala, carina pa je opravljala nadzorstvo nad njim. Ta primer je spodbudil zvezno upravo carin k razmišljanju o tem, da se podobno delovanje vpelje v vseh krajih Slovenije, kjer to narekujejo potrebe. Takšne naložbe v carinska skladišča bi bile upravičene v Celju, Novem mestu, Kranju in Vrtojbi pri Novi Gorici.

Sodelovanje Javnih skladišč s carinarnico se je še razširilo: leta 1983 pa so organizacije združenega dela v okviru Gospodarske zbornice Jugoslavije sprožile zahtevo po ureditvi statusa brezcarinskih con. K temu so vodili različni raz-



NOVE HALE LETA 1975

logi, predvsem pospeševanje jugoslovanskega izvoza s prožnejšimi carinskimi predpisi in vplivanje na mednarodne tranzitne blagovne tokove, ki so dotlej tekli mimo Ljubljane. Pokazala se je možnost, da se brezcarinsko cono v sklopu Javnih skladišč umesti na območje nekdanjega letališča v Mostah. Soglasja za njeno delovanje so bila izdana leta 1987 in zastavljena je bila gradnja na novi lokaciji MP 4 (prej MP 3) ob Letališki cesti.

Leta 1989 je brezcarinska cona na območju nekdanjega letališča že imela na voljo dve stavbi z 9.000 kvadratnih metrov poslovnih površin, urejenim vhodno-izhodnim kontrolnim objektom, pisarniškimi prostori in parkiriščem z 18.000 kvadratnih metrov površine za 74 tovornjakov vlačilcev. Urejanje parkirišč se je še nadaljevalo. Povečan promet je zahteval preobrazbo carinske cone, ta pa je prišla še do novih prostorov. V carinsko cono se je iz hale A selilo tudi carinsko skladišče in carinjenje blaga za fizične osebe. Tja so leta 1993 prenesli še vse preostale dejavnosti v zvezi s sprejemom, obračunavanjem, carinjenjem in izdajanjem blaga. Vse to je olajšalo delo špediterjem, družbo BTC pa spodbudilo, da je začela sama razvijati špedicijo, ki je preraščala v mednarodno špedicijo. Naletela pa je na kup težav, ki so jih prinesla nova carinska določila. Razrešila jih je in carinsko cono spremenila v uspešno poslovno enoto.



Enajst skladišč v petnajstih letih

Prostor, odmerjen Javnim skladiščem v Mostah, je segal od Šmartinske ceste do železnice. Na eni strani je mejil na objekte Gradisa in Minerala, na drugi na območje Žita. Gradnja objektov Javnih skladišč je bila razdeljena na dve etapi, v prvi je bilo predvidenih dvanajst skladiščnih objektov, v drugi enajst. Že med gradnjo leta 1961 pa so bili spremenjeni zazidalni pogoji, kar je povzročilo, da se je skladišče A znašlo



NOVOGRADNJA LETA 1975

zunaj prvotnega programa. Nekaj objektov prve faze je bilo zgrajenih šele v drugi fazi, v prvi pa je bil zgrajen objekt D v bivši asfaltni bazi SGP Slovenija ceste ob Letališki cesti, ki je spadal v drugo fazo.

Prava gradbena vnema je vladala v letih 1958 in 1959, ko je na območju Javnih skladišč zraslo šest novih stavb. Obstaja preglednica gradnje, ki kaže, da je bilo v letih od 1954 do 1966 zgrajenih 12 objektov s 110.000 kvadratnih metrov površine. Največja je bila hala A, ki je postala pojem učinkovitosti Javnih skladišč. Gradnja prvih stavb je dala določene izkušnje in kaj hitro so v Javnih skladiščih ugotovili, da bi za nadaljnjo gradnjo potrebovali tipski projekt, izdelan tako, da ima vsako skladišče tri etaže, skladišče samo pa je s požarnim zidom razdeljeno na tri tretjine. Pridobili so ga in zagotovili pocenitev izvedbe. Po tipskem projektu so gradili skladišča V, VI, VII, IX in X.

Druga etapa je bila načrtovana na površini okoli 14 hektarjev, od tega so Javna skladišča že posedovala sedem hektarjev, preostalo so morala še odkupiti. V drugi etapi so predvideli najprej gradnjo devetih stavb v dolžini 150 metrov in širini 40 do 50 metrov z nekaj nad 110.000 kvadratnih metrov površine, preostali dve skladišči, VIII in XII, pa naj bi navrgli še 15.000 kvadratnih metrov površine. To bi podvojilo skladiščne površine, ki so bile zgrajene v prvi etapi. V ta namen je bila predvidena še gradnja dveh novih baterij tirov v skupni dolžini 4000 metrov s 15 kretnicami. Sočasno so snovali ureditev notranjega prometa z izvozom na Šmartinsko cesto.

Načrtovali so, da bodo program druge etape uresničili v 15 letih, od leta 1970 do leta 1985, kar pa je bilo, kot so se dobro zavedali, močno odvisno od denarja. Ocena investicije je namreč znašala 110 milijonov dinarjev, od tega je bilo 5,6 milijona namenjenih zemljišču, največ, 77 milijonov, pa objektom XII do XXI, cestam s kanalizacijo 5 milijonov dinarjev, tirov s kretnicami 3,6 milijona itd.

Leta 1969 so v glasilo Javnih skladišč optimistično zapisali: »V preteklih 15 letih smo zgradili 100.000 kvadratnih metrov skladiščnih površin in okoli 3.200 kvadratnih metrov drugih pomožnih objektov. Izgradnja iz nič pa do takšnega obsega je za nas vsekakor uspeh. Čeprav nismo lastniki vseh 100.000 kvadratnih metrov, ker smo del skladišč odprodali, je takšen kompleks skladišč v Ljubljani velika pridobitev. Če smo torej v 15 letih uspeli postaviti vse te objekte, bomo verjetno v naslednjih 15 letih sposobni to podvojiti, to je zgraditi novih 125.000 kvadratnih metrov skladiščnih



PRETOVARJANJE BLAGA, JAVNA SKLADIŠČA LETA 1980

površin z vsemi pripadajočimi komunalnimi napravami. Celotno zazidalno področje Javnih skladišč bo predvidoma okoli leta 2000 obsegalo 250.000 kvadratnih metrov skladiščnega prostora, kar je več, kot so največji optimisti pričakovali, ko so zastavljali izgradnjo Javnih skladišč.«

Leta 1969 je bil zasnovan nov zazidalni program razvoja Javnih skladišč. Predvidel je gradnjo tretje etape na zahodni strani skladišč do industrijskega tira za Gradis. Na tem območju so poleg skladišča D do Šmartinske ceste načrtali še dve upravni stavbi z 71.200 kvadratnih metrov površine, za kar bi potrebovali po grobih ocenah okoli deset milijonov dinarjev, od tega bi šlo 80 odstotkov za objekte, preostalo za komunalne naprave. V to je bil všteti tudi odkup podjetja Mineral in vseh zemljišč od Minerala do Gradisa.

Načrti so bili velikopotezni, a so sledili še novi. Leta 1974 so načrtali novo etapo petih stavb in zgradili najprej skladišči XV in XVI s skupno nekaj nad 37.000 kvadratnih metrov površine in nato še skladišči XVII in XVIII, vsako je imelo po 19.500 kvadratnih metrov površine, ter polnilnico električnih viličarjev. Gradnjo zadnjih treh objektov so končali leta 1977. Pri tej gradnji so uporabili konstrukcijske in strešne elemente za objekte, uvožene iz Vzhodne Nemčije. To jim je nakopalo kup težav s papirji, ki so jih razrešili in pridobili vsa potrebna dovoljenja. Slovenija ceste kot izvajalec in kooperanti so se navadili na nov način dela in gradili objekte hitreje in ceneje v primerjavi z drugimi.

Že leta 1976 so razgrnili program razvoja Blagovno transportnega centra (BTC) Javna skladišča v Ljubljani, kot so ga tedaj imenovali, in načrtali grobe obrise srednjeročnega programa od leta 1980 do 1985. Znašli so se v dilemi, ali naj v petletnem obdobju še naprej razširjajo skladiščne površine z novogradnjami ali naj izkoristijo vse notranje lokacijske rezerve. Računali so lahko še na 150.000 kvadratnih metrov površin, s tem da bi morali nekatere zastarele stavbe podreti in na njihovem mestu postaviti večnadstropne z najmanj štiri- do petkrat večjo površino. Po grobih ocenah naj bi primanjkovalo 200.000 kvadratnih metrov skladišč, kar je BTC napeljalo k odločitvi za novo ITS-cono.

Leta 1978 je Blagovno transportni center obsegal že dobrih 44 hektarjev površine. Dosežki so bili izjemni, v 25 letih je nastalo 230.000 kvadratnih metrov skladiščnih površin. Javna skladišča so postala pojem v jugoslovanskem prostoru in velika učilnica za druge ter poligon za nadaljnji napredek te panoge. Zato so ambiciozno zastavili nove progra-



JAVNA SKLADIŠČA LETA 1985

me in poudarjali, da Blagovno transportni center ni sam sebi namen, ampak je enota, ki vstopa v pretok blaga na njegovi poti od proizvajalca do porabnika.

Leta 1979 so v smernice razvoja BTC Ljubljana zapisali, da se gradnja novih skladiščnih kapacitet prednostno usmeri na območja MP 2 in MP 3. Na območju MP 2 se predvsem razvijajo: javno skladiščenje, skladiščenje in distribucija blaga za industrijo ter dejavnost carinskih in konsignacijskih skladišč. Novo območje MP 3 pa naj se opredeli in nameni za gradnjo skladiščnih objektov po vzoru dotedanje gradnje blagovno transportnega centra. Vzporedno z gradnjo skladiščnih prostorov naj se omogoči gradnja diskontnih trgovin.

Ko se bo gradnja na območju MP 2 končala, so predvideli nadaljevanje v novi ITS-coni v Mostah in to tudi opredelili v planih za srednjeročno obdobje od leta 1980 do 1985. V njej bi lahko postavili 50.000 kvadratnih metrov visokoregalnih skladišč ali pa toliko več etažnih skladišč, tako da bi skupaj pridobili 200.000 kvadratnih metrov skladiščnih površin. Zgradili bi tudi vse spremljajoče objekte, vendar v manjšem obsegu zaradi bližine že urejene cone MP 2.

Kmalu so začeli odkupovati zemljišča na območju bivšega letališča MP 3 in jih komunalno opremljati, pa tudi graditi prve objekte. Tedaj so poročali: »Ker bo ITS cona v Mostah kmalu prometno dobro povezana z obvoznicami, predlagamo, da se ob novih skladiščih rezervirajo površine za diskontne trgovine, ki bi bile povezane s skladišči. Na Letališki cesti je možno zagotoviti 400 parkirnih mest za avtomobile in zgraditi najmanj 8.000 kv. metrov trgovskih površin v etaži za diskontne trgovine tistih organizacij, ki bodo uporabljale skladišča. Na istem območju na vzhodni strani pa bi morali izdvojiti 4 ha zemljišča za gradnjo skladišč za tiste proizvode, ki zahtevajo večjo zaščito, to so vnetljive ali drugače nevarne snovi. To blago ni nujno, da je nevarno, le uskladiščeno mora biti ob posebnih pogojih. Ljubljana te dejavnosti nima rešene in akcija za skupen nastop je že stekla. Če bi v srednjeročnem obdobju, ki nas čaka, zastavili po predlaganih konceptih, bi razpolagali v Blagovno transportnem centru ob koncu tisočletja s 500.000 kvadratnih metrov skladiščnih površin.«

Marsikaj se je v letih gradnje in rasti Javnih skladišč spremenilo in obrnilo drugače, kot je bilo načrtovano. Prišli so novi časi in z njimi preobrazba BTC.

Letališče v Polju

J OŽE BORŠTNAR SE JE RAD POBAHAL, DA JE BIL TISTI LJUBLJANSKI DIREKTOR, KI JE IMEL NAJBЛИŽE DO LETALIŠČA. RAZPROSTIRALO SE JE NAMREČ V BLIŽINI NJEGOVE PISARNE, Z LETALOM PA JE POGOSTO POTOVAL V BEOGRAD PO RAZNA DOVOLJENJA ZA GRADNJO. POTREBOVAL JE TUDI DOVOLJENJE LETALSKE KOMANDE JUGOSLOVANSKE VOJSKE, KI JE BEDELA NAD PRISTAJANJEM IN VZLETANJEM VOJAŠKIH LETAL. KAKIH 300 METROV DOLGA POT DO LETALIŠČA GA JE VODILA MED KORUZO IN KROMPIRJEM.

Ljubljansko letališče je nastalo dosti prej, njegovi začetki segajo v čas pred prvo svetovno vojno, po njej pa so ga začeli urejati. Prvi prelet z motornim letalom nad Ljubljano so kronisti popisali 29. junija 1912. Opravil ga je Ivan Vidmar iz Trsta. V Šiški, ob gorenjski progi v bližini poznejšega Litostroja, so uredili bazo ljubljanske letalske stotnije (eskadri-



lje), ki je sodelovala v bojih za severno mejo. Časopisi so 25. maja 1915 poročali: oddelek vojnega letalstva je na vadišču v Mostah vadal letenje. To vojaško letališče je ostalo v rabi do leta 1924, ko se je spremenilo v športno letališče. Delovalo je do leta 1933, ko je Ljubljana končno dočakala »potniško« letališče v Polju. Že pred tem so začeli iskati primerno zemljišče zanj.

Leta 1927 so v Beogradu ustanovili domače društvo za zračni promet. Prve linije, ki jih je to društvo uvedlo, je ljubljanske navdušence spodbudilo, da so se ogreli za gradnjo letališča, ki bi ustrezalo zahtevam sodobnega letalstva. Že leta 1928 so se predstavniki mestne občine, industrijsko-trgovske zbornice, vojske, Aeroputa in Aerokluba Ljubljana dogovarjali, kako bi v letalski promet vključili tudi Ljubljano. Kaj hitro so se odločili: letališče bodo zgradili na vojaškem vadišču v Polju. Ocenili so, da gradnja ne bo prezahtevna in da bi za naložbo potrebovali okoli milijon dinarjev.

Predlog je bil sprejet, vojska pa je odstopila zemljišče pod pogojem, da dobi v zameno za vadišče v Polju drugo. Dobila ga je na območju med vasema Sneberje in Hrastje. Po potrditvi predloga je tehnična komisija poveljstva vojnega letalstva opravila meritve na zemljišču v Polju. Težave pa so nastale pri Taškarjevem borštu – gozdu, ki bi ga morali posekati. Lastnik ni bil za to oziroma ni bil zadovoljen z odškodnino zanj, zato so letališče premaknili 150 metrov proti železniški progi.





LETALIŠČE V POLJU LETA 1935

Odbor predstavnikov banovine in mestne občine, ki so ga ustanovili, je urejal zadeve z letališčem in pridobil denar zanj. Poveljstvo vojnega letalstva je zagotovilo denar za gradnjo hangarjev in izdelavo projekta. Načrt za letališče je izdelal dr. Stane Rape, a se gradnja ni takoj pričela, potrebna so bila še soglasja Beograda. Tja sta odpotovala ljubljanski župan dr. Dinko Puc in podžupan dr. Jarc in razgrnila načrte o gradnji letališča v Ljubljani in njegovi vključitvi v mednarodni zračni promet. Pobudo so v Beogradu podprli in zagotovili vključitev Ljubljane v zračno progo Berlin–Dunaj–Ljubljana–Sušak–Dubrovnik.

Nato se je zataknilo pri lastnikih zemljišč. Za letališče je bilo predvidenih okoli 4.500 kvadratnih metrov površine. Sestanek z lastniki 9. marca 1933 ni bil uspešen. Potreba po letališču je podražila zemljo, njena cena je poskočila z 1,5 do 2 dinarjev na 8 do 15 dinarjev za kvadratni meter, kar je vodilo k razmišljanjem o razlastitvi zemljišč. Potem ko si je komisija letalskega poveljstva ponovno ogledala zemljišče in dala soglasje zanj, so se predstavniki oblasti znova srečali z lastniki. Pogovori so bili uspešni, domenili so se, da odkupijo zemljišče po 7 do 8 dinarjev za kvadratni meter.

Maja 1933 so zakoličili zemljišče in začeli urejati letališče. Delo je vodilo poveljstvo vojnega letalstva s svojo enoto, kar je pocenilo gradnjo. Poleg hangarjev in ravnanja letališke steze so načrtovali še dve bencinski cisterni in gradnjo 900 metrov dolge ceste, ki bi letališče povezala s Šmartinko. Gradnjo ceste naj bi plačala banska uprava.

15. julija 1933 so časopisi objavili vest, da sta oba hangarja zgrajena. Zatem so hiteli izravnati zemljišče, kar so očitno končali do odprtja. Slovesnost je potekala 20. avgusta 1933, velik letalski miting je privabil mnoge obiskovalce. Že dan poprej so na novem ljubljanskem letališču v Polju, kot so rekli, pristala prva letala. Zvečer so krstili hangarja in ju poimenovali, aeroklubskega po znanem letalcu Edvardu Rusjanu, vojaškega po vojaškem letalcu Josipu Župančiču. Šef letališkega centra je postal dr. Stane Rape.

Na miting so prišli tudi predstavniki Celovca, predvideno je bilo namreč, da bi z novim letališčem odprli novo letalsko linijo na relaciji Ljubljana–Celovec. Letališče je odprl namestnik poveljnika vojnega letalstva, brigadni general Miroslav Janković, za njim pa je spregovoril ljubljanski župan dr. Dinko Puc. Kljub uradnemu odprtju letališče še ni bilo povsem nared. Klubski hangar so začeli uporabljati šele naslednje leto, cesto do Šmartinke pa so zgradili leta 1936.

Mesto pa se je znašlo pred novo težavo – zasaditev žive meje so ovirali mejaši. Ograditi je bilo treba 500.000 kvadrat-



LETALSKI MODELI, RAZSTAVA, OKOLI LETA 1940

nih metrov letališča, da bi to lahko storili, je morala mestna občina pridobiti še nekatera zemljišča. Vsi lastniki niso soglašali z odkupom, zato so se z njimi domenili za tridesetletni najem in plačali določeno odškodnino v ta namen.

Na nanovo pridobljenih zemljiščih so kasneje zgradili še letališko stavbo s čakalnico za potnike in restavracijo. Letališče v Polju je delovalo tudi med drugo svetovno vojno, po njenem koncu pa so stari hangar obnovili in zgradili novega. Zgradil ga je Aeroklub Ljubljana leta 1954. Kontrolni stolp je bil zgrajen leta 1960. Po odprtju letališča na Brniku sta letališče v Polju uporabljala le še Aeroklub in eskadrilja vojnega letalstva. Upodobljeno je tudi v filmu, nekaj kadrov filma Vesna so posneli na njem.

Ko so na letališču letala prenehala vzletati in pristajati, je del njegovega zemljišča kaj kmalu postal zanimiv za graditelje. Gradnja se je od letališča (po njem je dobila ime Letališka cesta) širila na območje Javnih skladišč ob Šmartinski cesti. Iz kontrolnega stolpa je nastalo stanovanje, iz hangarjev skladišče, medtem ko letališka stavba žalostno propada brez namembnosti. Zaradi njenega propadanja je propadlo tudi precej arhivskega gradiva.

Letališče je bilo začasno razglašeno za tehniški spomenik, ima pa lastnosti zgodovinskega in arhitekturnega spomenika. Letalci, ki jim je mar usoda nekdanjega ljubljanskega letališča, opozarjajo na obupno stanje in se zavzemajo, da bi mesto odkupilo odtujene stavbe in jih vključilo v muzejski program – tu naj bi nastal letalski dokumentacijski center.





V cukrarniških prostorih

ŠE VEDNO NI RAZREŠENO, KDO BO POSKRBEL ZA PREOBRAZBO IN NOVO NAMEMBOST STARE CUKRARNE. V TEJ SPOMENIŠKO ZAŠČITENI IN KULTURNO-ZGODOVINSKO POMEMBNI STAVBI ZA LJUBLJANO SE ZAČNE ZGODOVINA VOLNENKE OZIROMA VELANE, KI IMA SVOJE POSLOVNE IN TOVARNIŠKE PROSTORE OB ŠMARTINSKI CESTI. TAM JE RAZŠIRILA SVOJO PROIZVODNJO IN POSTALA ZNANA DOMA IN NA TUJEM. DELAVCI, KI SO V NJEJ DELALI PRED PRIBLIŽNO POL STOLETJA, SE ŠE SPOMINJAJO PRVIH DNI V PROIZVODNJI, KI JE STEKLA V STARI CUKRARNI.

Med prvo svetovno vojno je bilo v Cukrarni nastanjeno vojaštvo. Po njenem koncu se je v njene prostore vselila dunajska tvrdka Kunc & CO., ki je uspešno vodila tovarno pletenin in tkanin, ustanovil jo je Josip Kunc. V Cukrarni so bili sočasno še zavetišče za brezdomce s kuhinjo in prenočiščem, otroško zavetišče in prehodni otroški dom. Tvrdka Kunc & CO. je delovala do druge svetovne vojne, obstala je tja do leta 1948. Večji del njenih tkalskih strojev je dobila Tovarna dekorativnih tkanin v Ljubljani in nekaj šivalnih strojev tovarna Pletenina. »Raschelovi« pletilni stroji in preostali razdejani tkalski stroji, ki jih Tovarna dekorativnih tkanin ni želela prevzeti, so ostali Volnenki.

Tovarna Volnenka je bila ustanovljena decembra 1948 z odločbo Mestnega ljudskega odbora Ljubljane, da bi izdelovala volnene in bombažne izdelke, svilene tkanine ter bombažne in ortaljon čipke. 15-članski kolektiv je začel iz nič: nekaj starih odsluženih strojev je nabral po tekstilnih tovarnah v Sloveniji. Pet starih raschelovih strojev in šest žakardov ter nekaj pletilnih ploskih strojev so delavci najprej usposobili.

Delovati so začeli leta 1949. Sprva so izdelovali najrazličnejše izdelke: bombažne otroške žabe, volnene jopice, razno perilo, vatin, brisače, blago za rokavice, mreže za meso, bombažne zavese, tiskane rute, moške in ženske šale,

čipke, svilen taft za dežnike, mreže proti komarjem, til za mrličje itd. Takrat je bilo že petdeset zaposlenih, številka je iz leta v leto rasla.

Med zaposlenimi sta bila tudi Janez Lopatič, vodja vzdrževanja v Velani, in Janez Bregar, vodja prodaje za Slovenijo v Velani. Oba se še dobro spominjata prvih let v službi. Najbolj sta jima ostali v spominu temačnost prostorov, v katerih so delovali, in majhna brleča luč v sprejemnici. Vrtar, ki je dežural v vratarnici Cukrarne, je za malo denarja zraven še zbijal zaboje, v katere so zlagali Volnenkine izdelke.

Surovine so naročali v tujini, večinoma so jih dobili iz Nemčije. Ko so jih pripeljali pred Cukrarno, so poklicali režijske delavce. Takrat ni bilo viličarjev, da bi si z njimi pomagali, vse so znosili na roke, pakete so si podajali kot v brigadah. To so bile udarniške akcije, ki so trajale, dokler tovarnjaki niso bili razloženi. Najhuje je bilo pozimi, ko so morali zaposleni kidati sneg na dvorišču, Janez Lopatič in Janez Bregar sta to izkusila že kmalu po prihodu v tovarno. Na očiščenem dvorišču so zložili surovine, poleti pa so tam sušili zavese.

Volnenka je v Cukrarni zasedala precejšnje število prostorov, in to v štirih nadstropjih, nekaj prostorov pa so uporabljala druga podjetja. V Cukrarni je še vedno deloval prehodni dom, zato so zaposleni tam pogosto slišali glasove prišlekov in jih, če so zašli v napačne prostore, tudi srečevali. V tem domu je sprva stanovalo tudi nekaj delavcev Volnenke. Tisti, ki so se vozili na delo od drugod, so skrbno pazili, da ne bi zamudili, red je bil namreč strog, za najmanjšo zamudo so se morali zagovarjati. Še huje je bilo s kajenjem. V tovarniških prostorih je bilo to strogo prepovedano, a so nekateri prepoved kršili. Da jih ne bi odkrili, so tu in tam pogoltnili cigareto, ki so jo imeli v ustih. Delali so v štirih izmenah, tudi ob sobotah in nedeljah. Plače so bile dobre, dobičke so si dokaj pogosto delili. Novo tovarno ob Šmartinki pa so zgradili brez vsakršnih posojil, na kar so bili še posebno ponosni.



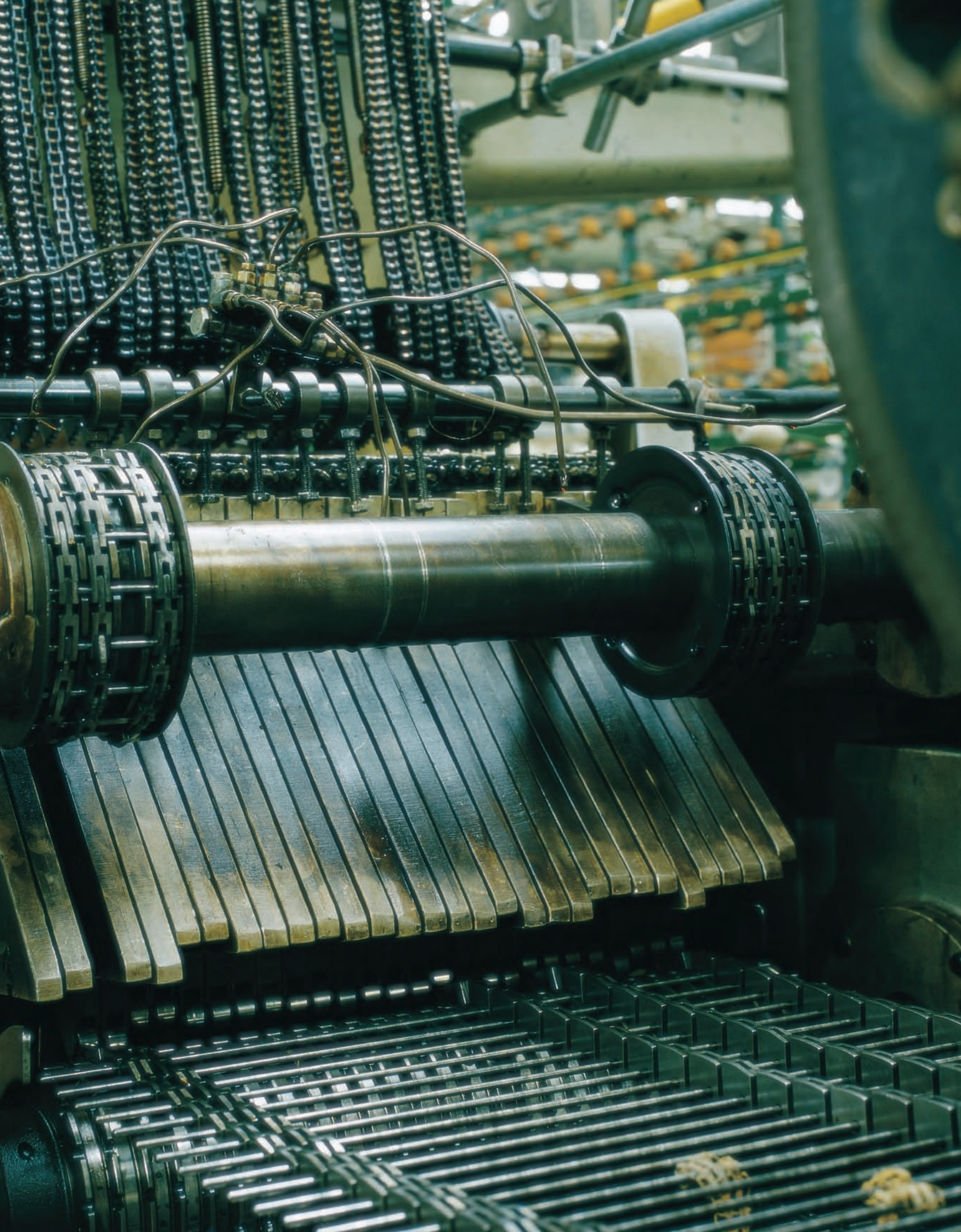
Sprejo na hrbtu

S tovarno Volnenka v svojih nedrih je Cukrarna postala živahno mravljišče. Stare stroje so postopno nadomeščali z novimi, prostori pa niso zadoščali za proizvodne potrebe. V pritličju je bila pletilnica, višje tkalnica (del postopkov, fiksiranje, so opravljali v Pletenini), adjustirnica je bila v zgornjem nadstropju, skladišče pa spodaj. V adjustirnici je teklen sam stroj, ostalo so delali ročno, prav tako vse faze rut in šalov. Pri končnih fazah adjustiranja je prav zaradi prostorske stiske vladal velik kaos.

Proizvodnja je potekala tudi v najvišjem nadstropju, zato so morali tja prenašati surovine za izdelavo. Ves transport je od začetka obratovanja Volnenke do njene selitve leta 1967 potekal po ozkih, slabo osvetljenih in preperelih lesenih stopnicah, surovine so prenašali v pletenih košarah. V letu dni so pretovorili po sto in več ton materiala, in to večkrat prostovoljno, skoraj brez negotovanja. Delavci so se drug ob drugem razvrstili po stopnicah in si podajali štrene skozi nadstropja, če pa je zmanjkalo toka, so stroje vrteli ročno. Tkalke so morale ob vsaki menjavi votka stroj ustaviti. Zaboje so izdelovali iz desk in zabijali z žebli. Kartone so lepili z lepilnim trakom, ki so ga močili z vodo. Zaposleni so bili kot družina, v pletilnici so imeli postavljeno veliko mizo, za katero so posedli in malicali. Včasih so šli na malico v bližnji Činkole.

Ko je Volnenka praznovala desetletnico, je imela že 190 zaposlenih, največ, 80 odstotkov, je bilo žensk. Leta 1960 je izbruhnila kriza. Široko zastavljen program raznovrstnih izdelkov v majhnih serijah ni zagotavljal preživetja, zato so leta 1964 naredili rez, odločili so se za proizvodnjo sin-





tetičnih zaves ter rut in šalov. Kupili so prve pletilne stroje in kaj hitro dosegli izjemne poslovne rezultate. Vrtoglavi vzpon se je nadaljeval, leta 1969 so zavese obsegale 90-odstotni delež proizvodnje. Odločitev za novo usmeritev, zgolj izdelavo zaves, in selitev v nove prostore sta bili na dlani. Začeli so priprave in leta 1967 kupili zemljišče ob Šmartinski cesti. Tam so zgradili novo tovarno.



Namesto kleja zavese

Na območju nekdanje Tovarne kleja deluje Velana. Njena predhodnica Volnenka je najprej odkupila stanovanjsko stavbo, ki je stala zraven »limfabrke«, nato še druge parcele za gradnjo. Aprila 1969 so začeli graditi. Gradbeno podjetje Tehnika je pristalo na izjemno kratek rok – v petih mesecih naj bi končalo nov tovarniški objekt in ga tehnično prevzelo, sicer bo plačalo po 500 dinarjev za vsak zamudni dan. Vrednost naložbe je znašala, brez stroškov odkupa zemljišč in komunalne ureditve ter pridobitve vseh potrebnih dovoljenj in zunanje ureditve, 6,5 milijona dinarjev. Vendar ni ostalo pri tej ceni, izvajalec del je izkazal dodatne stroške. Vlagatelj pa je poskrbel še za nakupe dodatnih zemljišč v okolici tovarne.

Gradnjo nove tovarne so v Volnenki razdelili na tri gradbene faze in delo zaupali Tehniki. Ta je najprej leta 1969 zgradila objekt ob Šmartinki, v katerega so prenesli proizvodnjo iz Cukrarne. Kmalu zatem pa so se odločili za spremembo imena, iz Volnenke je nastala Velana. Ne po naključju! Ugotavljali so namreč, da je staro ime tržno neprimerno, saj ne označuje izdelkov, ki jih delajo v tovarni. S spremenjeno proizvodnjo se je povečala potreba po novem imenu tovarne, zato so leta 1970 pozvali delavce, naj predlagajo novo ime. Poudarjali so, naj bo iz imena razvidno, da izdelujejo zavese. Ime naj bi bilo takšno, da bo primerno tudi za zunanjetrgovinsko poslovanje, da si ga bo vsak hitro zapomnil. Sodelujočim pri iskanju novega imena so obljubili nagrade.

Lepo število predlogov so dobili do natečajnega roka v marcu 1970, največ takšnih, katerih ime se je začelo s črko V. Ta naj bi, kot so določili, ostala v imenu tovarne. Nekaj jih je navijalo za imena Velan ali Valeta, tudi Volana in Velum-tex. Poleg njih so se znašli med predlogi še: Zavesa, Sinteks, Pletenka, Sinteza, Tosiza (tovarna sintetičnih zaves), Tozal (tovarna zaves Ljubljana), Zastorka, Toza, Liza, Toviza itd.

Odločili so se za Velano in od takrat naprej je zaščitni znak podjetja v obliki črke V. Ta je postal pojem po vsej Jugoslaviji. Zavese, izdelane v Velani, so šle za med. Pred tovarno ob Šmartinski cesti so v dolgi vrsti stali vlačilci iz raznih krajev, nanje so nalagali na kilometre zaves vseh vrst in jih vozili naročnikom. Da bi zadostili povpraševanju, so vse dni delali v štirih izmenah. Nekatere artikle so izdelovali tudi po deset let, druge so prej »pospravili«.

Leta 1972 je tovarna dobila lastno oplemenitarnico. Leta 1975 je delavski svet sklenil, da nadaljuje gradnjo. Odločil se je za zapolnitev 35 metrov širokega vmesnega območja med pletilnico in oplemenitarnico. Gradbeniki so pričeli graditi maja in stavbo končali do oktobra.

Velana je pridobila 5.440 kvadratnih metrov novih površin. V novi tovarni so posodobili poslovanje, vpeljali sodobne tehnološke postopke, normalizirali transport, nabavili nove stroje. Kupili so prvi termofiksni stroj, uporabili prvo elektroniko itd. Nekdanja »limfabrka« je imela velik tovarniški dimnik, ki je vse do leta 1985 stal v tovarniškem kompleksu Velane. Preden so ga podrli, so delavce obvestili o tem, zaprli cesto in vanj navrtali luknje. Razstrelili so ga strokovno, tako da se je dimnik sesedel sam vase in pritegnil radovednost mnogih, tudi stanovalcev bližnjega Savskega naselja.









Duhovniki med gradbeniki

Z GODBA O NASTANKU ŠAVSKEGA NASELJA JE NENAVADNA IN ŠE PREMALO ZNANA, ČETUDI JE TA STANOVANJSKA SOSESKA ZADNJE ČASE PREDMET ŠTUDIJ O PRENOVI, KI NAJ BI JO ZAJELA IN STANOVALCEM ZAGOTOVILA VIŠJE STANOVANJSKE STANDARDE IN BOLJŠE BIVALNE RAZMERE. NJENI ZAČETKI SEGAJO V PRVA LETA PO DRUGI SVETOVNI VOJNI, KO JE V LJUBLJANI PRIMANJKOVALO STANOVANJ. MESTO SE JE ZAČELO RAZVIJATI IN DOBIVATI VSE VEČ PREBIVALSTVA. V OŽJEM MESTNEM JEDRU PA NI BILO PROSTORA ZA NOVE SOSESKE, ZATO SO PRISTOJNI SPREJELI ODLOČITEV, DA SE ZGRADIJO ZUNAJ OŽJEGA MESTNEGA SREDIŠČA.

Prve stavbe so na nepozidanih poljih ob Šmartinki začeli graditi severno od proge, in sicer leta 1945. Gradili pa so jih, česar mnogi ne vedo, kaznjenci, med njimi so bili tudi duhovniki, ki jih je nova oblast zaprla po drugi svetovni vojni in obsodila na različne kazni, celo na smrt. Jožko Kragelj je v svojih spominih v knjigi *Moje celice* opisal prestajanje kazni na gradbišču te soseske, deset mesecev je namreč preživel v taborišču na Žalah. Ljubo Marc v knjigi *Črepi* nje prav tako opisuje spomine na gradnjo industrijskega tira v Mostah.

Jožko Kragelj omenja, da so bili zapori na Miklošičevi 9 nabito polni, zato je bilo treba jetnike spraviti drugam. Skoraj vsi so bili obsojeni na »prisilno delo« ali »kazensko poboljševalno delo«.

Okrog Ljubljane so nastala taborišča, kjer so jetniki delali. Takrat so gradili Litostroj, elektrarno Medvode in na Žalah stanovanjske bloke za udbovce, zato so bila na vseh teh območjih znana taborišča. Pred vhodom v taborišče je stala majhna baraka za stražarje in upravno osebje taborišča, tu je imelo gradbišče svojo pisarno, ki so jo vodili zaporniki. Visoka bodeča ograda je obdajala prostor, kjer je stala zaporniška baraka z dvoriščem. Baraka je imela na sredi majhno lopo, iz katere je bil na desno dohod v prostor za duhovnike, na levo pa soba za laike.

»Naša soba je bila natrpana z lesenimi pogradi 'na tri nadstropja'. Meni so določili 'tretje nadstropje' tik pod stropom. Sreča je bila v tem, da smo tu preživel le noč in zvečer kakšno uro, drugače bi bilo neznosno, saj nas je bilo šestdeset,« je zapisal Jožko Kragelj in pojasnil, da so bili duhovniki razdeljeni v tri delovne brigade. Najmlajši so imeli najtežje delo, spadali so v »betonsko brigado«. Bili so določeni za izkop gramoza, njegovo odvažanje iz jame, betoniranje, nakladanje opeke in podobna težka dela, tudi za betoniranje so jih porabili. Duhov-





niki srednjih let so pripravljali malto in sejali pesek, najstarejši pa so pripadali tako imenovani »kripel brigadi«. Opravljali so lažja dela: pobirali so trske, čistili po gradbišču, pometali in podobno. Delovnik je trajal osem, nekaj časa tudi po deset ur na dan. Imeli so delovno normo, nadure pa so jim plačevali. S tem denarjem so si kupili kak priboljšek v taboriščni »trgovini«. Stavba je hitro rasla iz tal, v tednu dni so sezidali po eno nadstropje.

Jožko Kragelj je zapisal še: »Kjer je danes Savsko naselje, so bile leta 1950 samo njive in travniki. Prvi stanovanjski bloki – trinadstropne stavbe, 40 m dolge in 12 m široke – so danes pritlikavci med stolpnici, ki so pozneje zrasle na tem polju. Pionirji tega naselja smo bili duhovniki.« Na gradbišču so delali tudi civilisti zidarji, ti so delali v notranjosti bloka: ometavali so stene, vzdavali okna in vrata, postavljali stopnice itd. Starejši duhovniki pa so morali čistiti in z brusilnim kamnom drgniti podeste in robove.

Prostorsko urbanističnega dokumenta, po katerem bi se ravnali v prvih letih gradnje Savskega naselja, ni bilo. Določen je bil le gradbeni okoliš, omejen med tri ceste: Linhartovo na severu, Šmartinsko oziroma Savsko na vzhodu in Topniško na zahodu. Investitorji so lokacijska dovoljenja pridobivali za posamezne stavbe. Gradnja je sprva potekala pod okriljem mestnega ljudskega odbora in z družbenim denarjem.

Leta 1954 je ob Šmartinski cesti zrasel petetažni blok po načrtu arhitekta Dušana Bohinca, njegov investitor je bila JLA. Istega leta so zgradili tudi samski dom med Linhartovo in Savsko cesto, delo arhitekta Mira Kosa in Omerse (investitor Gradis), četverčki v Ulici majke Jugovičev pa so delo arhitektov Stanka Rohrmana in sodelavke Cirmanove. Šele leta 1958 je arhitekt Božidar Gvardijančič po naročilu Zavoda za stanovanjsko gradnjo izdelal zazidalni načrt za zazidavo in ureditev Savskega naselja, navaja Larisa Bonetti v svoji diplomski nalogi leta 1997 z naslovom »Programsko-urbanistična prenova Savskega naselja«, njen mentor je bil prof. Aleš Vodopivec. V tej nalogi je nanizala tudi osnovne podatke o Savskem naselju in dodala, da je posebnost tega naselja njegova heterogenost in možnost opazovanja spreminjajoče se tipologije povojne stanovanjske zazidave tako na arhitekturnem kot na urbanističnem področju.

Gradnja Savskega naselja se je nadaljevala, leta 1958 so sosesko dopolnili z novimi petnadstropnimi bloki, porazdeljenimi ob glavnih obodnih in notranjih cestah, v letih 1957–1961 pa so ob Linhartovi postavili še pet 14-nadstropnih stolpnic po načrtih Ilije Arnavtovića in Milana Miheliča. Naselje je bilo dokončano v 70. letih minulega stoletja z 18-nadstropnimi stolpnici ob Topniški cesti, vzporedno je dobilo še spremljajoče objekte. Leta 1957 so v severnem delu Savskega naselja odprli preskrbovalni center, ki je veljal za prvi tovrstni objekt v Ljubljani.

V šestdesetih letih sta začela delovati samopostrežna trgovina in obrtniški center v osrednjem delu naselja. Savsko naselje je imelo tudi vrtec, pralnico z likalnico, javno kopališče in manjšo ambulanto. Odlikovalo ga je obilo zelenja. Ni pa ostalo edino urejeno stanovanjsko območje ob Šmartinski cesti. Kasneje, v osemdesetih letih minulega stoletja, je bila zgrajena še stanovanjska soseska Nove Jarše, ki se ozira v City park BTC-ja.

Od Tehničnega centra do Zelenega trikotnika

Z EMLJIŠČA OB ŠMARTINSKI CESTI SO POSTALA ZANIMIVEJŠA ZA INVESTITORJE, KO SO TI ZAZNALI NJENO PREOBRAŽANJE V NOVO PROMETNO IN POSLOVNO ŽILO. VIDELI SO NOVO PRILOŽNOST ZA SVOJE NALOŽBE IN POSKRBELI ZA NOVOGRADNJE. TE SO SLEDILE PREOBRAŽANJU JAVNIH SKLADIŠČ. SOZD EMONA SE JE MED PRVIMI ODLOČIL ZA GRADNJO POSLOVNE STAVBE OB ŠMARTINSKI CESTI. NAROČILO JE PREVZEL PROJEKTNI BIRO GRADISA, PROJEKT STA IZDELALA ARHITEKTA MLADEN MARINČIČ IN TOMAŽ MEDVEŠČEK, STAVBO PA JE GRADILO GP GRADIS LJUBLJANA.

Velikost objekta in zahtevnost programa (več kot tisoč zaposlenih, elektronski računski center, mikrofilm, tiskarna, interna pošta, razstavni blagovni center, dvorana, sejne sobe, indok center, vzdrževalne delavnice, trgovina, družbena prehrana) sta od projektantov in izvajalcev zahtevali veliko domiselnosti, tudi zato, ker je izvedba na ključ narekovala zasnovo zgradbe v sorazmerju z investicijskimi in upravljavskimi zmožnostmi investitorja ter sposobnostjo domače industrije. Zato je bil pristop, kot so zapisali v času nastajanja Emonine stolpnice, skromnejši tako pri materialih kot pri posameznih rešitvah. Kljub temu je morala stavba izražati poslovnost, sposobnost in organiziranost podjetja.

»Postavitev objekta v industrijsko primestno območje z močno heterogeno arhitekturo in kaotično ali slučajno urbanistično podlago predstavlja problem,« so tedaj ugotavljali. Na projekt pa so vplivale tudi zahteve po disciplinirani notranji organizaciji in predvsem ekonomični gradnji. Na osnovi tega so oblikovali nekatere tehnične usmeritve: na zaposlenega naj bi prišlo deset kvadratnih metrov delovne površine (kar je bilo pod evropskimi standardi), fleksibilnost zasnove s sorazmerno velikimi razponi in postavitvijo instalcijske opreme v raste naj bi zagotovila spremembe namembnosti in s tem boljši razvoj dejavnosti. Objekt naj bi zasnovali z enostavnimi, preglednimi komunikacijami, energetsko ekonomičnost pa naj bi zagotovili tudi z etažno višino 3,4 metra.

Arhitekt Tomaž Medvešček je dejal, da so se odločili za tloris v obliki črke T in sistem zunanjih inštalacijskih jaškov, ki se kažejo kot zaključki štirih večjih polj na fasadi. Fasadni elementi so izdelani iz plastificirane aluminijaste pločevine. Stavba ima dve kletni etaži, pritličje in dvanajst nadstropij, kasneje pa so ji na južni strani dodali še manjši prizidek. Značilni zanjo so veliki razponi – 13 krat 13 metrov v tlorisu, ki so jih pri izvedbi rešili na zanimiv način. Ker bi bila betonska plošča debeline 55 cm pretežka, so vanjo namesto postavljanja nosilcev vgradili razbremenilne kartonaste cevi z zrakom in s tem dosegli, da je ostala ravna.

Gradnja poslovne zgradbe SOZD Emona, kot so jo uradno imenovali, je trajala od leta 1977 do 1980.

V letih 1978 do 1985 so ob Šmartinski cesti postavili Tehnični center Ljubljanske banke. Načrte zanj je izdelal arhitekt dr. Miloš Bonča in vanj vključil nekatere tehnične in arhitekturne novosti, ki so mu prinesle veliko pohval in nagrado. Tehnični center Ljubljanske banke je zasnovan kot nov arhitekturni tip stavbe z odnosom med tlorisom kot zvestim





odrazom programa in fasado kot neodvisnim arhitekturnim izrazom. Združevanje različnih programov je narekovalo organizacijo treh jeder, nanizanih na vzdolžno os objekta. Avtor projekta je zaoral v ledino novodobne gradnje v vseh robnih delih mesta in ponudil kvaliteto, ki ji drugi arhitekti niso vselej sledili.

Novejšega datuma pa sta dve drugi stavbi ob Šmartinski cesti oziroma nedaleč od nje. Prve se je prijelo ime Zeleni trikotnik, drugi pravijo Šmartinka. Zeleni trikotnik so zasnovali arhitekti, ki delujejo v skupini Genius Loci – Inštitutu za arhitekturo in urbanizem. Skupina je nastala ob realizaciji prvonagrajenega natečajnega projekta za Svetovni trgovinski center v Ljubljani, sestavljajo jo arhitekti mag. Andrej Černigoj, Jadranka Grmek, Dejan Bevc in Janez Kuzman. Zeleni trikotnik je le ena od realiziranih nalog te skupine. Investitor te gradnje je bila Sava IP d.o.o., ki se ukvarja z investicijskimi gradnjami za trg, poleg tega pa tudi z inženirskimi storitvami, kapitalskimi naložbami in oddajanjem prostorov v najem.

Investitor se je sprva zavzemal za gradnjo klasičnega trgovsko-poslovnega objekta s parkirišči ob stavbi, šele kasneje se je odločil za parkirišča v kleti stavbe. Od ideje do udejanjenja je minilo skoraj deset let. Ko je nastajala zasnova Zelenega trikotnika, je bila ta lokacija še na mestnem obrobju. Zemljišče je bilo zapuščeno, na njem je stalo le nekaj garaž in pomožnih objektov. Cona je bila predvidena za mestne javne službe, tudi prostorski urbanistični plan jo je namenil mestnim programom.





POSLOVNA STAVBA EMONE

Graditi so pričeli leta 1994 in stavbi po obliki parcele, trikotnem zemljišču, nadeli ime Zeleni trikotnik. Izpeljali so jo do tretje gradbene faze in končali fasadni plašč, ko se je vse skupaj ustavilo. Sava IP je čakala na investitorja, kajti stavbe ni hotela prodajati po koščkih. Zato je gradnja v letih 1998 in 1999 mirovala. Dokončali so jo leta 2000, ko je prišlo do spremembe programa – stavba je postala sedež glavnega urada davčne in carinske uprave v okviru Ministrstva za finance Republike Slovenije. V ta namen so projektanti izvedli nekatere večje spremembe v trgovinskem delu, kar se je pokazalo predvsem v odpiranju fasade navzven ter ukinitvi treh stopnišč in panoramskega dvigala v osrednji avli.

»Nedoločena vsebina stavbe in zahtevana fleksibilnost sta že na začetku narekovali strogo racionalno gradbeno zasnovu. Gre za armiranobetonski skelet v rastru 8 krat 8 metrov, ki tvori pravilen kvadrat velikosti 64 krat 64 metrov. V sredini te gradbene strukture je trikoten izrez, ki oblikuje v spodnjem delu dvoetažno avlo (pokrit trg), v zgornjem delu pa trikoten odprt atrij. Vstavljena trikotna prizma, ki sledi osnovnemu konstrukcijskemu rastru z nagibi stranic v razmerju 1 : 1,2 : 1,3 : 1, vnaša v notranji ambient dinamiko in ga oddalji od stereotipnih karejskih shem,« navajajo avtorji rešitve. Dodajajo pa, da je v težišču osnovnega kvadrata in vstavljenega trikotnika kot tretji element izrezan velik okrogel svetlobnik, ki preliva v avlo zenitalno svetlobo in vdihne osrednjemu prostoru stavbe mističnost in pomembnost.

V sredino zarezana trikotna prizma je v celoti steklena. Na vogalu stavbe ob Šmartinski cesti predre trikotni izrez zunanji plašč osnovnega kvadrata in na široko odpre vhod v stavbo oziroma njeno osrednjo avlo, iz katere vodijo štiri vertikalna jedra do pisarniških prostorov v nadstropjih in parkirišč v kleti. Kamen se kot poudarjena reprezentančna obloga pojavi na glavni fasadi ob Šmartinski cesti in na nekoliko podrejeni fasadi ob Flajšmanovi ulici. S kamnom so oblečeni tudi oba stranska vhoda na preostalih dveh fasadah in stena ob uvozu v parkirno klet.

Šmartinka je dobila ime po Šmartinski cesti v bližini, nastajala je v letih 1998–2002. Nagrajeno stavbo sta zasnovala arhitekta Miloš Florijančič in Matej Blenkluš. Povezala sta tri programe: tu so prodajni prostori, poslovni etaži in stanovanja z značilnostmi enodružinskih hiš. Arhitekta sta s stavbo ustvarila novo vrednost fragmentiranega zemljišča in združila v njej »odporno kombinacijo programov«. V tej arhitekturi ne manjka inovacij in premišljenih detajlov. V stavbi ima prostore tudi Inženirska zbornica Slovenije.

Ob Šmartinski cesti pa na najbolj izstopa piramidasta stavba BTC-ja.



Mesto v mestu

O B ŠMARTINSKI CESTI JE LJUBLJANA DOBILA »MESTO V MESTU«, KI SEGA DO LETALIŠKE CESTE IN ŠE DLJE DO OBVOZNICE, S KATERO STA OBE CESTI POVEZANI. TA DEL POSTAJA OBMOČJE SOŽITJA RAZNIH POSLOVNIH DEJAVNOSTI IN SOUSTVARJA UNIVERZALEN PROSTOR Z RAZNOLIKO VSEBINO, KI DOPOLNJUJE MESTNO PONUDBO. TO JE NOVO SREDIŠČE LJUBLJANE, IZŽAREVA POSLOVNO USPEŠNOST IN PRESENEČA S SVOJO PREOBRAZBO. NEKDANJA JAVNA SKLADIŠČA SO Z NOVO PREOBLEKO PRIDOBILA POMEMBOST IN Z NOVO VSEBINO PRITEGNILA ŠTEVILNE OBIŠKOVALCE. V LETU 2005 SO JIH NAŠTELI VEČ KOT 18 MILIJONOV.

BTC City je imel sredi leta 2005 že 4.500 zaposlenih, od tega v BTC d.d. 350. Tu deluje 450 trgovin, vključno s Cityparkom. Pot do uspešnosti ni bila lahka, zahtevala je jasno vizijo in obilo drznosti. Javna skladišča so bila največji blagovno transportni center in carinsko skladišče v nekdanji Jugoslaviji, pa tudi največji kopenski terminal v Evropi. Zaposleni v njem niso spali na lovorikah, sprejeli so izzive časa. BTC City postaja največje poslovno, nakupovalno, rekreativno-zabaviščno in kulturno središče v Evropi. Meri se lahko z najbolj znanimi v Avstriji in Veliki Britaniji.

Številke so fascinantne, dosežene so bile v razmeroma kratkem času. V letu 2004 je BTC s partnerji investiral 55 milijonov evrov v BTC City, v letih od 2001 do 2004 pa 69 milijonov evrov. Sredi leta 2005 je površina vseh objektov v BTC Cityju je znašala 365.321 kvadratnih metrov. V to številko je vključenih več kot 182.000 kvadratnih metrov trgovskih površin, čez 27.000 kvadratnih metrov pisarniških površin, nad 35.000 kvadratnih metrov logističnega prostora, 57.300 kvadratnih metrov garažnega prostora ter okoli 50.000 kvadratnih metrov površin za rekreacijo in razvedrilo.

Presežene so bile vse napovedi vodstva Javnih skladišč in mestnih predstavnikov, ko so zastavljali dolgoročni razvoj Ljubljane. Nihče pred pol stoletja ni računal na takšen obseg industrijskega območja v Mostah. Še večji presežek pa predstavlja ponudba, ki je vplivala na razvojno naravnost mesta. Industrija se umika trgovini, nič več ne gre zgolj za pretovarjanje blaga, ampak za nove vsebine trženja.

Prelomno je bilo leto 1990, ko so se v Blagovno transportnem centru (kot se je imenoval od leta 1975 naprej) odločili, da starim skladiščnim površinam namenijo novo vlogo in se iz skladiščne dejavnosti bolj preusmerijo v trgovino. Zamisel o globalni ponudbi je zahtevala spremembe v ponudbi in vlaganja v infrastrukturo, saj so se Moste znašle v položaju, ko za mestne oblasti niso bile več zanimive, zato so bile urbanistično zapostavljene in razvojno prikrajšane.

Leta 1990 se je BTC odločil za ustanovitev delniške družbe in širše koncepte, ki jih je sprožala podjetniška miselnost. Več ekonomske svobode, odpiranje gospodarskega prostora, iskanje novih možnosti in tržnih niš, uvajanje novih programov in uresničevanje novih naložb ... vse to so bili cilji, ki so jim sledili betecejenci. Uspešno!

Leta 1991 so odprli »prvo trgovino«. Sledila sta prestrukturiranje in obnova 200.000 kvadratnih metrov skladiščnih površin v trgovske. Stare skladiščne hale so drugo za drugo prenavljali in v mestno gospodarstvo vnašali nove impulze. Industrijski predel Ljubljane je postopoma spreminjal svojo podobo, prenovljenim stavbam so dodajali nove in vabili k

sodelovanju znane arhitekta in oblikovalce. Naložbe so se vrstile in presegle domišljijo mestnih načrtovalcev.

»Mesto v mestu« je neverjetno hitro raslo in pridobilo lastno identiteto in prepoznavnost. Postalo je sinonim za množico različnih trgovin, povezanih na enem mestu. Obenem je izzvalo reakcijo – tudi druga območja prestolnice so si želela sprememb in napredek, kakršnega so dosegla območja ob Šmartinki.



Okna Ljubljane s piramido

Piramidasta poslovna hiša ob Šmartinski cesti je postala arhitekturni simbol BTC-ja. Ni najvišja v Ljubljani, ima pa najlepši razgled na območju ob Šmartinki in v njeni širši okolici. Pogled z njene terase zajame velik del mesta. Stavba je delo domačega arhitekta in je reprezentančen arhitekturni dosežek. Njena arhitektura je čistih oblik, piko na i pa ji postavlja osvetljena piramida na vrhu.

Leta 1996 je BTC povabil k sodelovanju štiri arhitekta in se odločil za rešitev arhitekta Vladimirja Koželja. Odločitev za njegovo rešitev je sprejel investitor sam – družba BTC, ki je za poslovno stavbo namenila 33 milijonov nemških mark. Izvajalec del je bil SCT, z njim je BTC pogodbo o gradnji podpisal 21. maja 1999. Stavbo so umestili med Tehničnim centrom Nove Ljubljanske banke in kongresno dvorano Mercurius, na izbrani lokaciji nedaleč od Šmartinske ceste.

60-metrski nebotičnik je arhitekt Vladimir Koželj zasnoval kot kubus s čistimi enostavnimi linijami, pri katerem se zastekljene in gladke kamnite ali aluminijaste površine menjavajo v enakomernem ritmu posameznih nadstropij. Fasada je elegantna, minimalistično zasnovana. Dvanajsto, trinajsto in štirinajsto nadstropje se stopničasto umikajo od osnovnega roba kubusa v piramido, ki je v celoti zastekljena – transparentna. Po njej se ta nebotičnik razlikuje od arhitekture drugih ljubljanskih nebotičnikov in je novost pri nas.

Stavba je bila dograjena leta 2000. Med gradnjo so povedali, da uporabljajo ekološke materiale ter da bodo vsi delovni prostori osvetljeni z dnevno svetlobo in naravno prezračevani, prav tako steklena piramida na vrhu. Slavnostno odprtje so pripravili 10. maja 2001. Oznail ga je veličasten ogenj ob vodometih iz fontan pred nebotičnikom. Ustvarjalci so se izkazali z umetniško predstavo, polno simbolike. Stremljenja družbe BTC pa simbolizira tudi skulptura akademskega kiparja akademika Draga Tršarja Katedrala družine. Ta je nastala leta 1966 in jo je sprva poznala le strokovna javnost. Ko so jo odlili v bron in postavili v živ prostor, je dobila novo vrednost in mesto v zgodovini slovenske likovne umetnosti.

Stolpnica ima 14 poslovnih etaž in dve kletni etaži, kjer je prostora za 286 avtomobilov. Zasnova tlorisa je čista, enostavna, a funkcionalna. V pritličju sta vhodna avla in manjša galerija – salon umetnin, ki simbolizira kulturo bivanja v skupnem prostoru, v katerem svoj delovni dan preživlja 600 zaposlenih. Na vrhu nebotičnika je restavracija, ki nekoliko spominja na znamenito londonsko restavracijo v Oxo Towru. Ob odprtju so razmišljali o njenem imenu, pristajala bi ji oznaka Okna Ljubljane, a se ime še ni prijelo med Ljubljančani.

S poslovno stolpnico je BTC pridobil novih 14.000 kvadratnih metrov površin. V stavbi so našle prostor domače in tuje družbe, Bank Austria Creditanstalt, Merc Sharp & Dohme Idea, Johnson & Johnson, Microsoft, Novo Nordisk, Nike, Bene in Vlada Republike Sloveni-





je. Tu sta poslovno središče življenja v BTC Cityju in sedež družbe BTC. Ta je s svojim poslovnim nebotičnikom dvignila raven arhitekture v moščanskem predelu Ljubljane, ki je bil desetletja hudo zapostavljen. Šele s preobrazbo Javnih skladišč v največje nakupovalno središče je pridobil pomen, k čemur so pripomogle tudi arhitekturne novosti ob Šmartinki.



Urejenost prostora

Ljubljska arhitekturna šola si je ustvarila sloves, k čemur je deloma prispevala tudi slava Jožeta Plečnika. Njegovo delo so nadaljevali njegovi študentje, poznejši profesorji na šoli, in drugi. Arhitektura slovenske prestolnice postaja vse opaznejša, marsikatera ljubljanska stavba je že vključena v arhitekturne preglede 20. stoletja. Tudi dela slovenskih arhitektov v BTC Cityju niso prezrta.

Oblikovali so jih arhitekti in urbanisti sodelovci: Vladimir Koželj, Milena Kitek, Toš Kitek, Franci Erjavec, Milan Štrukelj, Matjaž Pangerc, Jurij Sadar, Boštjan Vuga, Ivo Koritnik, Nada Schollmayer, Barbara Schollmayer, Jelica Kupec, Brane Smolej, Fedor Špacapan, Boris Vovk, Andrej Kasal, Peter Bassin, Petra Bauer, Mirjana Berčič, Marjan Bežan, Urban Brandner, Heinz Brunner, Andrej Cvar, Angelca Dokl, Mojca Fišer, Igor Jurančič, Mira Prelog, Jože Nemec, Đuro Ivanović, Andrej Gregorčič in Pavle Klaus.

V nekaterih primerih je šlo za novogradnje, v drugih za prenove, v tretjih zgolj za ureditvene poteze pri infrastrukturi. Najbolj »drzne« so bile prenove starih skladiščnih hal. Prenove so marsikdaj zapostavljene, četudi zahtevajo ogromno naporov ob upoštevanju starega. Med dobre primere lahko štejemo halo A, projektant in avtor idejne zasnove prenovitvenega projekta je bil Ivo Koritnik. Namenil ji je novo obleko s steklom v sodobni izvedbi in valovito pločevino v nežno sivi nevtralni barvi. Poudaril je portale, ki naj bi jih krasili še viseči vrtovi (kot element humanizacije prostora).

Arhitekturna podoba BTC-ja se s prenovljenimi fasadami starih hal in novogradnjami, z ureditvijo parkov in infrastrukture, tudi z novimi krožišči izboljšuje iz leta v leto. Prostor postaja bogatejši tudi navzven, ne samo s ponudbo, in daje celotnemu dogajanju ob Šmartinki določeno dinamiko. Obenem pa arhitektura BTC-ju zagotavlja prepoznavnost prostora, v katerega je umeščena, in spodbuja k nadaljnjemu razvoju.

Za razvoj so pomembna tudi parkirišča. Vse večji obisk BTC Cityja zahteva nova parkirna mesta. Uredili so jih na več mestih na območju med Šmartinsko in Letališko. Parkirno hišo v Cityparku so gradili v dveh fazah v letu 2004 in pridobili 800 novih parkirnih mest. S tekočim trakom in mostiščem je povezana z nakupovalnim središčem, kar je svojevrstna posebnost. Vsega skupaj je v Cityparku 2.100 parkirnih mest. V BTC Cityju je obiskovalcem na voljo že 7.500 brezplačnih parkirnih mest, kar je več, kot je vseh javnih parkirišč v Ljubljani.

Nazadnje so bila zgrajena parkirišča ob Atlantisu. Njegovim obiskovalcem je namenjena garažna hiša s štirimi etažami, v katerih je 780 brezplačnih parkirnih mest, od tega 24 prirejenih invalidom. Za gradnjo te garažne hiše je družba BTC namenila štiri milijone evrov.









Vodno mesto Atlantis

Ljubljana ne slovi kot vodno mesto, četudi teče skozi Ljubljana in ob njenem robu reka Sava. Nekdaj je bilo mesto z vodo veliko bolj povezano, po Ljubljani so prevažali domala ves tovor, ki so ga pripeljali z vozovi do Vrhnike. Od tam so ga z ladjami vozili do Ljubljane in naprej po Savi. Zdaj po Ljubljani plujejo le ladje s turisti, poleti se jim pridružijo še rekreativci s svojimi čolni.

Sloves vodnega mesta Ljubljani prinaša Atlantis. Atlantis je športno razvedrilno in sprostitveno vodno mesto BTC-ja, odprto spomladi 2005 na stičišču med Letališko in Bratislavsko cesto. Ime zanj so izbrali obiskovalci BTC Cityja sami. Predlagali so več kot 600 imen zanj, med najpogostejše predlaganimi se je znašlo vodno mesto Atlantis, nemara tudi zato, ker spominja na morje in zabavo, hkrati pa je mednarodno prepoznavno.

Najnovejše vodno mesto ima 19.650 kvadratnih metrov površine, od tega odpade na stavbe blizu 15.000 kvadratnih metrov, vodnih površin pa je za 1856 kvadratnih metrov. Ima 14 bazenov, od tega šest večjih (tri zunanje in tri notranje), tri bazene za najmlajše obiskovalce in pet namenskih bazenov. Vse to je zasnoval nemški arhitekt, prof. dr. ing. Rudolf Wienands, projektno dokumentacijo pa je izdelal ljubljanski Biro 71. Avtor projekta si je zamislil Atlantis v štirih tematskih sklopih, ki si sledijo od severa proti jugu in se končajo z mirno oazo. Za počitek je namenjenih 9.000 kvadratnih metrov na prostem in nekaj več kot 7.000 kvadratnih metrov pod streho vodnega mesta.

Zasnova vodnega mesta je domišljena do podrobnosti, osrednji del Atlantisa je Svet doživetij, ki se simbolično povezuje z mostiščarji na Ljubljanskem barju. Tu so bazeni z valovi, laguno in atolom, usmerjenim tokom in počasno reko, podvodno jamo, gejzirjem in še marsičim. Iz Sveta doživetij vodi pot v »otroški svet« z dvema bazenoma s plovnim kanalom, vodnim topom, toboganom, igrali. Nekatera od igralskih so namenjena učenju. Dežela savn se deli na zunanji del s hladnim bazenom in notranji z vročo kopeljo v podzemni jami. Ima pa še vrsto drugih zanimivosti. Kot zimski vrt z vinsko trto je oblikovan četrti sklop, imenovan Termalni tempelj, vključuje pa tri bazene z masažnimi klopami na treh višinah za kaskadne kopeli.

Prof. dr. ing. Rudolf Wienands je mislil na dobro počutje obiskovalcev v vodnem mestu in predvidel restavracijo, bar in trgovinski del. Za počitek in sprostitve je namenil kar 4.700 kvadratnih metrov površin, te se da z manjšimi prilagoditvami spremeniti v izvirno okolje za različne prireditve, športne igre, tekmovanja, tematske tedne itd. Za Atlantis je BTC namenil 28 milijonov evrov, gradnjo pa je zaupal SCT, ki je prevzel zahtevno delo. Graditi je pričel oktobra 2003.

Z dokončanjem vodnega mesta je zaokrožena pomembna faza razvoja, ki so jo v BTC zastavili pred približno desetletjem. Z Atlantisom naj bi se število obiskovalcev v BTC Cityju povečalo za 700.000 na leto. Da bi jim vodno mesto tudi vizualno približali, je BTC še pred odprtjem Atlantisa poskrbel za njegovo celostno podobo. Njen avtor je Goran Tomič, medtem ko je bila oblikovalska izvedba v rokah Nedeljka Coclja in Jasne Šafar.



Millenium, karting in ...

Med športnimi objekti v Ljubljani je najbolj znan Plečnikov stadion za Bežigradom, okrog katerega se v zadnjem času krešejo polemike o njegovi prenovi. Vse bolj oblegan pa postaja športno-rekreacijski center Millenium v BTC Cityju. Na dan naštejejo v njem več kot 500 obiskovalcev. Objekt ima 5.400 kvadratnih metrov veliko dvorano, ki vključuje igrišče za badminton, osem teniških igrišč, fitnes, savno, aerobiko, manjši bazen itd. Odprli so ga 11. septembra leta 1999 in v drugem letu njegovega delovanja vpeljali nekaj novosti, mednje spadata »aero center« in »sprostitutveni center«.

Športu in rekreaciji je v BTC Cityju namenjenih še več površin. Poleg Milleniuma je Kalipso wellness center, ki se razprostira na 4.200 kvadratnih metrih površine. Ob dograditvi je bil to prvi tovrstni center v Sloveniji, vključuje pa velik fitnes center, tri telovadnice za skupinsko vadbo in aerobiko, modno agencijo Kalipso s fotografskim studiom, frizerski in lepotni salon z drogerijo, masažnimi in sončnimi studii itd.

Tudi nekdanja hala XII v BTC-ju je postala športno predstavitevno središče s površino 5.000 kvadratnih metrov. Naložba je bila vredna dva milijona evrov, njen investitor je bil MPC Group. Idealno okolje za pridobivanje začetnih spretnosti golfa pa ponuja dvoransko igrišče BTC Indoor v dvorani 3. Pokrita dvorana zagotavlja vse, kar potrebujejo igralci golfa – od izposoje palic in izkušenih učiteljev golfa do videoposnetkov pravih udarcev.

Nekaj posebnega je karting center BTC, edini v Sloveniji in tem delu Evrope. Opremljen je tako, da se lahko postavi ob bok vsakemu tujemu centru z daljšo tradicijo. Ljubljanski karting center je zaživel leta 1997 v skromnejši obliki. V BTC-ju so najprej postavili karting stezo z elektrokarti. Nekateri so dvomili, da se bo zadeva prijela in da lahko avto, ki ga poganjajo akumulatorji, zagotavlja toliko adrenalinske zabave. Leta 2000 so naredili korak naprej in karting preselili nasproti novega Koloseja, v prenovljeno halo 18. Steza je rdeče-bela, popestrena s predorom, nad njim je galerija; poseben kotiček je namenjen gledanju posnetkov najboljših bolidov vodilnih moštev Formule 1. Mega-Ciklon, ki vodi elektrokarting, namenja največ pozornosti motošportu, ne pa samo športu. V karting centru je na voljo 2.500 kvadratnih metrov površine za zabavo in poslovne dogodke. Elektrokarting je namreč že davno presegel zabavo posameznih navdušencev, postal je prostor, ki ponuja popoln dogodek. Vključuje pa tudi vzgojo mladih s karting šolo in karting akademijo.

Športu, zabavi in sprostitvi je namenjena tudi Arena, katere investitor je bil Kolosej. Zanj je namenil štiri in pol milijona evrov. Odprtje te velike hale, ki zaseda 8.300 kvadratnih metrov površin, je bilo aprila leta 2005. S svojo pestro ponudbo – bovlngom, plezalno steno, biljardom, večnamensko dvorano s 600 sedeži, teatrom, adrenalinsko areno itd. – privablja veliko zlasti mlajših obiskovalcev.





MERCURIUS
K · L · U · B

TEATER
KOME

KONGRESNA DVORANA MER





Mercurius in zakladnica umetnin

Merkur je zaščitnik trgovcev in bog govorništva, svoje noge ponosno hladi v vodnjaku pred kongresno dvorano, imenovano Mercurius, nedaleč od glavnega vhoda v BTC City. Tu deluje Blagovna borza, kongresna dvorana pa ima 200 sedežev in vrhunsko tehnično opremo. V njej prirejajo seminarje, posvetovanja, manjše kongrese, okrogle mize, promocijske predstavitve itd. Občasno pripravijo razstave in avkcije umetnin. Tam je tudi znana restavracija z zimskim vrtom na vhodu s Šmartinske ceste v BTC.

V Mercuriusu prireja svoje predstave Teater Komedija, ki deluje pod okriljem BTC. Prva premierna uprizoritev je bila v začetku decembra leta 2000, nastala je s posluhom uprave družbe BTC za gledališče. Znana slovenska igralka Polona Vetrih je namreč ob neki priložnosti povprašala Jožeta Mermala: »Imate pri vas kakšno skladišče, kjer bi lahko prirejali predstave?« In so zanje našli prostor. S komedijami, ki jim je Polona Vetrih dala pečat, je Mercurius postal kultno mesto komedijantske zvrsti. Umetniški koncept Teatra Komedija sloni na uprizarjanju domačih in tujih komedij z vrhunskimi gledališkimi ustvarjalci. Kongresna dvorana na ta način zagotavlja simbiozo kulture in poslovnosti v BTC-ju.

Kip Merkurja pred Mercuriusom je delo kiparja, slikarja, grafika in tapiserista Andreja Ajdiča, ni pa edini v BTC Cityju, še nekaj kipov je postavljenih ob nakupovalne poti oziroma v bližino objektov. BTC ima posluh za umetnost, kar izpričuje tudi njegova umetniška zbirka, saj premore že več kot 350 umetniških del. Z njimi so v poslovni stavbi ustvarili žlahtnejše okolje in poslovnim partnerjem predstavili dela številnih slovenskih umetnikov. Na ta način nastaja v BTC-ju galerija, ki vzbuja občudovanje kot dobra naložba in zakladnica umetnosti za zanamce.

V tej zakladnici so nekatera izjemna dela domačih avtorjev: Riharda Jakopiča, Matije Jame, Ivane Kobilca, Maksima Gasparija, Jakoba Savinška, Božidarja Jakca, Barda Lucundusa, Vladimirja Lamuta, Janeza Boljke in mnogih drugih. Od tujih izstopajo dela velikih mojstrov: de Toulouse-Lautreca, Amadea Modighlianija, Oskarja Kokoschke, Jeana Miroja, Pabla Picassa, Georgesa Braqua, Ivana Meštrovića, Zorana Mušiča ...

»Morda pa bo nekoč del tega, kar zbiramo v galeriji BTC, del bodočega Muzeja sodobne umetnosti v Ljubljani, pričevanje o naši dobri volji in namenih? Morda bo to nekoč samostojen muzej tu ob naših sedanjih ali pa prihodnjih stavbah? Morda bo nekoč ime BTC po tem bolj znano kot po tistem, kar bo naše podjetje takrat delalo? Kdo ve! V vsakem primeru nam bo ostalo tisto, kar smo si s prvotno potezo enkrat za vselej pridobili: okno v lepši, boljši in nas bolj vreden svet,« so zapisali ob desetletnici delovanja Galerije BTC.

Poleg Mercuriusa je v BTC-ju tudi nov prodajni center Merkur. Nastanjen je v stari skladiščni dvorani 17. Njena revitalizacija je ustvarila lepši videz južnega dela območja, na katerem stoji.



V vrtincu zabave

Ljubljana ima svoj Kolizej, stavbo, ki jo je France Prešeren prištel med hudičeve hiše v mestu. Sezidali so jo v letih od 1845 do 1847. Grajena je bila v vojaške namene, sprejela je lahko nad 3000 vojakov. Premogla je šest velikih dvoran in 126 sob. Kasneje je dobila različne uporabnike, zdaj čaka na prenovo ali rušenje. Natečajne rešitve za Novi Kolizej so že izdelane, udejanjili pa naj bi jih v prihodnjih nekaj letih, če se seveda kaj ne zatakne.

Zataknilo pa se je tudi pri graditvi megakina na lokaciji Šumija v Ljubljani. V tem primeru so bile natečajne rešitve izbrane, investitorji pa pripravljeni na gradnjo, a je vse skupaj zastalo in zaspalo. Ljubljana je že zamujala, prvi evropski multipleks so v Veliki Britaniji namreč odprli leta 1985. Gradnja multipleksov, filmskih centrov z istim vhodom v več kinodvoran in s pripadajočimi nakupovalnimi in drugimi površinami, se je razmahnila po vsej Evropi. Ogled filma je postal dogodek, spremenil se je sistem prikazovanja filmov, hkrati pa se je spremenilo tudi filmsko občinstvo.

Ljubljanski Kolosej je nastal s sovlagateljskim deležem Ljubljanskih kinematografov. Imena ni dobil po naključju, Kolosej je bil nekdanj kraj zabave, kamor so se množice zgrinjale na ogled krutih gladiatorskih iger. Časi se spreminjajo, film je postal vrhunec množične zabave. Od tod ime multikina, postal je namreč kraj zabave in eden največjih kinematografskih kompleksov v Evropi.

Zgradili so ga ob Bratislavski cesti in napovedali, da bodo poleg »premiernih dvoran«, ki bodo v glavnem namenjene svetovnim filmskim uspešnicam, tudi dvorane, ki bodo s svojo vsebino zadovoljevale okuse ljubiteljev evropskega in neodvisnega filma, ter seveda dvorana, namenjena najmlajšim in najstnikom. Vse dvorane naj bi gledalcem ponujale enak užitek ne glede na to, ali bodo sedeli v večji ali manjši dvorani, kar se je tudi zgodilo. Na 14.500 kvadratnih metrih je 12 dvoran z nekaj nad 3.000 sedeži, od tega sta dve dvorani s po 500 sedeži, dve s po 350 sedeži, štiri dvorane s po 250 sedežev in štiri s po 150 sedeži. Dvorane so opremljene z najsodobnejšo audio-video tehniko in zagotavljajo vrhunsko akustiko.

V Koloseju je še marsikaj drugega: najmlajšim je namenjen vrtec, nekoliko starejšim biljard in videoigre, pa GSM- in internetna točka za vse navdušence, trgovina z vsemi filmskimi izdelki, ki je prva te vrste v Sloveniji. Kolosej ima tudi svojo knjigarno z bogato ponudbo filmske literature in več restavracij, ki jih povezuje skupna prehodna pot, vse skupaj pa upravičuje njegov slogan »V vrtincu zabave«.

Kolosej so odprli 16. maja 2001, poskrbeli so za zabavo v hollywoodskem stilu z veliko luči in glasbe ter ognjemtom. Predvajali so drugi del slovite uspešnice »Mumija se vrača«, filmsko sezono pa sta odprla še dva filma, in sicer slovenski film »Barabe« režiserja Mirana Zupančiča in kitajski film režiserja Zhanga Yimouja »Pot domov«. V prvem letu so v Koloseju naštehi 1,5 milijona obiskovalcev, kar je svojevrsten rekord. Proslavili so ga z veliko torto in nadaljevali s filmskim maratonom.

S Kolosejem je BTC dopolnil svojo razvedrilno vsebino »mesta v mestu« in izpolnil enega od poslovnih ciljev družbe – ustvariti sodoben in vsesplošno priljubljen prostor za zabavo na južnem delu BTC Cityja. Mega kinocenter je presegel njegove okvire in postal trdno ogrodje slovenske kinematografske mreže. Obiskovalcem nudi enak standard in kakovost ogleda filmov, kot ju uživajo ljubitelji sedme umetnosti v najbolj razvitih državah sveta.









S časom zaznamovana

Na Aleji mladih je sončna ura v obliki elipse, ki je nekaj posebnega v Ljubljani. Izdelana je v tlaku in pohodna, čas na njej se tako kot na sončni uri odčita s hojo po analemni plošči. Umerjena je na lokalni sončni čas, njena notranja manjša elipsa pa predstavlja eliptično pot Zemlje okoli Sonca. Obod male elipse služi še za razporeditev napisov mest na svetovni sončni uri. V mestu, na katero kaže senca, je poldan, v nasprotni smeri polnoč. Ob analemni plošči so zodiakalni znaki, nakazane so tudi strani neba.

Ura na Aleji mladih ima simbolno vrednost, nakazovala naj bi združevanje aktivnega eksperimentiranja in komunikacije s časom in prostorom. Aleja mladih je zasnovana kot povezovalna hrbtenica ali hodnik za pešce z dvojnim drevoredom, ta naj bi povezoval glavni vhod na vzhodni strani dvorane A in glavni vhod na zahodni strani Cityparka. Prvo drevo so zasadili poleti leta 2002, da bi oznanili: Aleja mladih je zelena oaza miru v BTC Cityju.

Ideja Aleje mladih je razvejana, vključuje pa številne elemente, ki še niso vsi udeleženi. Njen prostor naj bi se preoblikoval v tri različne funkcionalne sklope: alejo z dvorednim drevoredom, tri manjše trge in povezovalno cesto. Prične se pri glavnem vhodu A 7 na vzhodnem delu dvorane A. Tam, kjer prečka prometnico, je dvignjena ploščad, ki se navezuje na manjši trg. Na tem trgu je predvidena postavitev večnamenskega paviljona, fontane z vodnimi in svetlobnimi efekti in informativno-propagandnega vrtečega se valja, ki bo stal v presečišču osi aleje in diagonale trga. Valj bo spremenjen v klop.

Na severnem delu trga ob paviljonu je poligon, ki ga pozimi uporabijo za drsališče, poleti pa za kotalkališče. Tu naj bi bila, kot so snovali na začetku, tudi plezalna steza, ob izteku trga v drevored pa stoji infokiosk. Med drevesi drevoreda so predvidena domiselna korita z grmovnicami, s svojimi oblikami naj bi spominjala na astrološka znamenja.

V srednjem delu prekinja alejo manjši trg, kjer stojijo večja igrala za otroke, manjša, živopisne figurice, pa so razpostavljena tudi v drevoredu. Aleja se konča s trgom pred poslovno stavbo DZS, zaključuje pa se z likom sonca v tlaku – simbolom vitalnosti in moči. Dostop do stopnišča, ki vodi k glavnemu vhodu na zahodni strani objekta Citypark, je zasnovan prek dvignjene ploščadi, ki se navezuje na pločnik Cityparka. Aleja mladih je zasnoval arhitekt Ivo Koritnik.



Tržnica

Zgodovina tržnic v Ljubljani je pisana in dobro popisana. Začenja se daleč v preteklosti, ko je imelo mesto tržnico še pred Komuno ali pod Trančo, kasneje pa pred mestno hišo. A je bila bližina trga za mestno oblast sčasoma le preveč moteča, zato so leta 1636 sklenili, da bodo »prodajo prašičev prestavili z Mestnega trga k šrangji pred Špitalskimi vrati«. Zatem so prašičji trg prestavili na Žabjak in ga čez nekaj časa spet selili drugam.

Četudi so prašiče pregnali s prostora pred mestno hišo, so ta prostor dolgo zasedali prodajalci živil. Ob koncu 19. stoletja so na obeh straneh Robbovega vodnjaka kmetje prodajali sadje in gobe, na spodnji strani in pred škofijo so prodajali maslo, krompir, zelenjavo in druga živila, na zgornji strani vodnjaka pa so stali prodajalci mleka. Na današnjem Cankarjevem nabrežju so prodajali ribe, za Kresijo kruh, med Škofijo in Kresijo med, mestne branjevke pa so na današnjem Prešernovem trgu ponujale zelje in repo na debelo. Na Kongresnem trgu je bil tržni prostor za vipavsko sadje, pomaranče, limone ter suhe češplje in med na debelo.

Ko so podrli licej na današnjem Vodnikovem trgu, so tam uredili osrednjo mestno tržnico. Sčasoma so začele delovati še druge tržnice zunaj mestnega središča: v Mostah, Šiški, na Rudniku, v Kosezah ... Vse jih presega po velikosti in ponudbi tržnica v BTC Cityju, ki so jo odprli marca 1995. leta. V njenem pokritem delu je nekaj nad 4.000 kvadratnih metrov površin, zunaj pa še 2000 kvadratnih metrov. Tu so razporejene stojnice s svežim sadjem in zelenjavo, pa tudi z obleko in obutvijo. Tržnica v BTC Cityju je odprta vsak dan do 19. ure zvečer, kar je njena posebnost, večino drugih ljubljanskih tržnic namreč zaprejo dosti prej. Poleg tega je ob tržnici dosti parkirnih mest, v bližini pa tudi več lokalov, največji med njimi je Kratochwill s pivovarno in pivnico.

Leta 2004 je tržnica v BTC-ju prišla na vrsto za prenovu, kar je stalo okrog 100 milijonov tolarjev. Obnovili so njeno fasado, poskrbeli za novo prodajno opremo ter postavili nov nadstrešek v dolžini 130 metrov. Nadstrešnica zagotavlja kupcem nakupovanje na suhem, tudi ko dežuje, in trgovcem boljše razmere za prodajo.







Arhitekturna in industrijska dediščina

LJUBLJANA Z VSTOPOM SLOVENIJE V EVROPSKO UNIJO POSTAJA VSE BOLJ ZANIMIVA ZA TURISTE. VSE VEČ JIH PRIHAJA IN SI OGLEDUJE NJENE ZANIMIVOSTI, NAVDUŠUJE JIH ZLASTI STARI DEL MESTA. ODKRIVAJO TUDI NEKATERE NOVE PREDELE, TI SO ŠE ZLASTI ZANIMIVI ZA ARHITEKTE IN URBANISTE, KI PRIHAJAJO OD VSEPOVSOD. ŽELIJO SPOZNATI NOVO ARHITEKTURNO TVORNOST SLOVENSКИH ARHITEKTOV, VSE VEČ POZORNOSTI PA NAMENJAJO TUDI INDUSTRIJSKI DEDIŠČINI. V RAZVITIH DEŽELAH SVETA NE RUŠIJO VEČ STARIH TOVARNIŠKIH OBJEKTOV, AMPAK SE ODLOČAJO ZA NJIHOVO PRENOVO IN JIH VSEBINSKO SPREMINJAJO V KULTURNE USTANOVE, PODJETNIŠKE PROSTORE, STANOVANJA, REKREACIJSKA SREDIŠČA ...

Primerov je veliko, nekaj hvalevrednih je tudi v Ljubljani. Stara mestna elektrarna je dobila novo namembnost, v njej občasno potekajo prireditve. Ta stavba je bila med prvimi industrijskimi objekti razglašena za kulturni spomenik in kakovostno prenovljena za galerijsko dejavnost. Iz nekdanje Tiskarne Ljudska pravica je nastala palača Pravne fakultete, ki se stika z novogradnjo Kapiteljski vrtovi. Poleg je stavba časopisne hiše Dnevnik, ki je uvrščena med arhitekturno pomembne stavbe, nastale po drugi svetovni vojni. Predstavlja delo arhitekta Edvarda Ravnikarja, ki sodi med pomembne slovenske arhitekte 20. stoletja. Valorizacija njihovih del je opravljena skupaj z izborom stavb, ki naj bi jih zaščitili in ohranili zanamcem. Lepo število jih je, dogaja pa se, da so nekatere od teh že porušene ali predvidene za rušenje.

Kakšna usoda pa čaka Tobačno tovarno z njenimi objekti, odkar so ukinili proizvodnjo tobaka, in kaj se bo zgodilo s stavbami mestne klavnice, v bližini katere so že zrasli novi stanovanjski bloki? Tudi stara, že davno izpraznjena Cukrar na čaka na preobrazbo in odločitev: jo bodo podrli ali ohranili, kolikor se pač da? Zgodba s Kolizejem pa je, kot sodijo nekateri, že določena. Na njegovem mestu naj bi stala moderna arhitektura, ki sproža pomisleke številnih Ljubljancev in še posebej arhitektov.

Nad vse pomembno je, kakšen odnos imajo investitorji do arhitekturne dediščine. Med objekte, razglašene za spomenike preteklosti, spadajo tudi stavbe Kolinske. Leta 1990 sprejeti odlok o zaščiti stavbnega kompleksa Kolinske jo razglašajo za umetnostno in kulturno dediščino Ljubljane. Leta 1998 so začeli investitorji ta kompleks v sodelovanju z Ljubljanskim regionalnim zavodom za kulturno dediščino obnavljati. Obnova je potekala postopoma, glavna stavba Kolinske pa je danes takšna kot ob zgraditvi. Je ena najlepših secesijskih zgradb v Ljubljani in je vključena v mednarodne kataloge industrijske dediščine kot primer, vreden pozornosti in ogleda.

Kaj vse se da narediti, kaže poleg nekaj naštetih primerov tudi območje Most v Ljubljani. Neugledne propadajoče skladiščne dvorane ob Šmartinski cesti so rešili in polepšali, nastalo je največje trgovsko in poslovno središče. Med prenovljene skladiščne dvorane so umeščene nove arhitekture. Tako velikopotezne rešitve ne najdemo drugje po Sloveniji. Primerjali bi jo lahko s prenovo ladijskih dokov v Londonu ali industrijskih objektov na Dunaju, kjer so – le za primer – iz skupine starih plinomerov ustvarili sodobna stanovanjska poslopja, za katere vlada zanimanje širše javnosti.

Preobrazba in vizija

ZMESTI JE KOT Z LJUDMI: NEKATERA NAPREDUJEJO IN POSTAJAJO VSE BOLJ ZANIMIVA IN PRIVLAČNA, DRUGA NAZADUJEJO IN IZGUBLJAJO SVOJ POMEN IN VLOGO. NIČ DRUGAČE NI S CESTAMI – ŠMARTINKA JE LEP PRIMER TAKIH SPREMEMB, ŠE OČITNEJE PA SE JE SPREMINJALO OBMOČJE NEKDANJIH JAVNIH SKLADIŠČ, DANAŠNJEGA BTC-JA. PREOBRAZBA JE KREPKO PRESEGLA DOMIŠLJIJO NAČRTOVALCEV. IN KAKO BO V PRIHODNJE, SE BO ZGODBA PONOVILO?

Predsednik uprave BTC-ja Jože Mermal ne postavlja okvirov, ki bi jih časovno omejevali, in ne napihuje razvojnih načrtov. Nasprotno, izhaja iz doseženega in presoja, kaj je optimalna rast za »mesto v mestu« in Ljubljano kot prestolnico. Ne gre mu za to, da bi za vsako ceno ohranil primat BTC-ja v Evropi, ampak razmišlja, kaj bi lahko dodali doseženemu, da bi poslovno uspešno zaokrožili začeto preobrazbo Javnih skladišč in BTC vtakli v mestno tkivo kot rastoči novi del ob starem, kot vez med dvema enakovrednima predeloma prestolnice.

Napoveduje konec ekstenzivnega razvoja BTC Cityja, ko je ta širil trgovske in vse druge programe ter množil število lokalov in objektov. »Imamo že vse, od vodnega mesta do Koloseja, od Milleniuma do zabavišnega parka Arena. Vprašanje je, česa nimamo. Poslovno neresno in obenem vprašljivo bi bilo vztrajati pri »nasilni« rasti. Zdaj ko ugotavljamo, da smo največji v Evropi, potrebujemo odgovor na vprašanje, kam naprej.«

Na doseženo so upravičeno ponosni, še toliko bolj, ker so svojevrsten družbeni fenomen. Prav v gospodarskem, kapitalskem segmentu so BTC-jevci postali najboljši. V ljubljanskem bazenu živi največ 700.000 do 800.000 prebivalcev, kar je znatno manj od številke, ki jih dosegajo drugje po Evropi. London, Berlin in drugi kraji so močnejši po številu prebivalstva, a v njih ne dosegajo BTC-jevih poslovnih rezultatov.

Dileme pravzaprav ni, četudi gre za dve navidez nasprotujoči si vprašanji: ali je smotrno nadaljevati širitev ali doseči večjo humanizacijo prostora in s tem še višjo kakovost BTC? Jasno je, da BTC ne potrebuje širitve, četudi bo treba v njegovih nedrih zgraditi še kak hotel. Jože Mermal pravi: »Razmišljamo o dveh hotelih, enem s tremi in enem s štirimi zvezdicami. Tisti s tremi zvezdicami bi stal na območju zabavišnega parka, kajti le tako bo gostom na voljo celotna ponudba. O tem hotelu bomo razpravljali s katalon-





skimi arhitekti z Inštituta za napredno arhitekturo v Barceloni. Ti imajo hvalevredne izkušnje – Barcelona je postala mesto največjih transformacij in v razvojnem smislu nekakšen vzorec Evrope.«

Tudi o novem poslovnem nebotičniku razmišljajo v BTC-ju, če se bo izkazalo, da je gradnja finančno upravičena. V Areni pripravljajo projekt igralnice kot programa z malo koncesijo za igralne avtomate, namenjene zgolj zabavi. To so prvenstvene usmeritve BTC-ja v naslednjih nekaj letih, izzive pa sprejemajo sproti in izkoriščajo priložnosti, ki se ponujajo.

Na območju BTC-ja je še nekaj predelov potrebnih urbanizacije in ureditve. Zemljišča nameravajo pridobiti, ko bodo končani postopki denacionalizacije, ki še potekajo. S tem bodo zaokrožili predel »mesta v mestu« med Letališko, Bratislavsko in Šmartinsko cesto. »O Šmartinki bi težko rekel, kaj se bo ob njej še dogajalo. Transformacija Javnih skladišč jo je povzdignila v pomembno mestno vpadnico. Vprašanje, ki se mi zdi vse bolj pomembno za rast Ljubljane, pa je, ali bo mesto sposobno priznati zgodovinski razvoj Javnih skladišč in njihovo preobrazbo v BTC City,« je pristavil Jože Mermal in dodal, da bo v prihodnosti to podjetje usmerjeno v humanizacijo prostora in večjo povezanost z mestom.

BTC City postaja novo središče Ljubljane. Tako je slovenska prestolnica prišla do dveh enakovrednih jeder, ne v zgodovinskem smislu, ampak v smislu središč, ki privabljata obiskovalce. V BTC Cityju zaznavajo največjo koncentracijo dnevnih obiskovalcev in programov ter prometa. Obenem se sprašujejo, ali bodo brez mestnega sodelovanja dolgoročno zdržali takšne prometne pritiske. Poudarjajo, da so potrebne povezave oziroma skupne prometne rešitve – nemara z nadzemno železnico, ki bo vozila od središča mesta do BTC-ja, ali s sodobnim tramvajem, ki bo vozil deloma po Šmartinki.



Barcelonski pogledi

Kako vidijo območje BTC strokovnjaki IAAC, katalonskega Inštituta za napredno arhitekturo s sedežem v Barceloni? Študija, ki so jo izdelali v sodelovanju s partnerji iz Ljubljane (Sadar Vuga Arhitekti, raziskovalna skupina Roman Cordero, Špela Štern, Mariano Arias-Dias, Aurea Martha Bucio), kaže na širino pristopa, ki ga ponuja območje ob Šmartinski cesti vse tja do Letališke, in to skupaj s še nepozidanimi in neprenovljenimi robnimi predeli. Strokovnjaki ne predlagajo več samo zapolnitve prostora, v ospredje postavljajo preobrazbo, ki zagotavlja višjo kakovost bivanja in večje izpolnjevanje želja prebivalstva. Od tod tudi naslov študije: Od BTC Cityja do meščanov BTC. Kaj to pomeni? V ospredju ni več gostenje prostora z novimi stavbami ali posodobljenimi dvoranami, ampak dodajanje novih raznolikih vsebin sedanjim programom. Območje ob Šmartinki naj bi gospodarsko in tržno vsebino prepletalo s socialno dimenzijo, vključevalo pa naj bi tudi vse druge dimenzije prestolnice. Možnosti je še izjemno veliko in mnoge so nakazali strokovnjaki Inštituta za napredno arhitekturo. Med drugim so predvideli vodno povezavo BTC z rokavom Gruberjevega prekopa in v nadaljevanju povezavo s Savo. Nastala vodna pot bi staro mestno jedro povezala z območjem ob Šmartinki vse tja do Save. Upoštevati je treba tudi druge prometne tokove, ki potekajo tako po cesti kot po železnici. Decembra 2005 je začel voziti vlak z ljubljanske železniške postaje do vodnega mesta Atlantis v BTC. V načrtih so še nove peš povezave na različnih predelih. Predvideli so tudi zeleno oazo s stanovanji na obrobju »mesta v mestu«. Njegovi prebivalci naj bi postali novi »meščani« BTC in obenem Ljubljane. BTC ne bi bil zgolj trgovski in poslovni del prestolnice, ampak tudi nov stanovanjski sklop z vsem, kar spada zraven. Jasno pa je, da odpira to nove poslovne iztočnice, denimo za podjetniško univerzo na območju današnjega Žita. Nadaljnja preobrazba BTC naj bi po študiji Inštituta za napredno arhitekturo sledila socialnemu razvoju, ki bo uravnotežil poslovni in trgovski del ter zadovoljeval potrebe prebivalstva v navezi z drugimi deli Ljubljane.



Iz študije BARCELONSKIH STROKOVNJAKOV, LETA 2004



Ljubljana jutri

ARHITEKT MAKS FABIANI JE LETA 1895 K PRVI IZDAJI ŠTUDIJE REGULACIJA DEŽELNEGA STOLNEGA MESTA LJUBLJANE ZAPISAL: »LJUBLJANSKIM MEŠČANOM TREBA JE TOREJ PREMISLITI KAR NAJBOLJE, KAKO NAJ SE MESTO SEZI-DAVA. PRI VSEM RAZMIŠLJANJU JE TREBA TEMELJNIH PREVDARKOV; VSAJ SE NE GRE SAMO ZA SEDANJO, TEMVEČ ZA BODOČO, VEČJO IN LEPŠO LJUBLJANO.«

Misel je še aktualna, povezana je s prostorskimi zasnovami in plani, ki jih Mestna občina Ljubljana danes pripravlja za jutri. Čas, ki prihaja, ponuja slovenski prestolnici marsikatero priložnost. Jasne prostorske vizije so nujne, saj postajajo pritiski na strateške lokacije vse večji. Interesi se prepletajo, zato mesto potrebuje in snuje nov prostorski plan in pri tem obravnava Ljubljano kot celovito območje. V to območje spada tudi Šmartinka.

Urbanisti so se pri snovanju novega prostorskega plana veliko ukvarjali s prometom. Prvi pogoj za učinkovito delovanje urbanega sistema je hitra medsebojna dostopnost vseh mestnih središč. Predvideno je, da ostane primarni nosilec prometa javno potniško podjetje, v regionalnem merilu pa železnica, ki je predvidena v povezavi s tramvajem. Tramvaj naj bi v sodobni izvedbi spet vozil po ljubljanskih cestah.

Krakasta oblika urbanega tkiva je primerna za uvedbo tirnega sistema javnega prometa. Raziskave kažejo, da je uvedba mestne železnice – tramvaja upravičena v mestnem središču in na vseh urbanih zgostitvah razvojnih krakov, predvsem na štirih vpadnicah: na Dunajski, Celovški, Zaloški in Tržaški cesti. Upravičenost dodatnih potekov pa se kaže po Šmartinki, Litijski in Barjanski cesti ter po Jurčkovi cesti, alternativno tudi po dolenski železniški progi.

Mestna železnica se bo končala na robu mesta, od koder bo po nekaterih krakih možno podaljšanje v regijo, proti Domžalam in Kamniku ter Grosuplju, in to po obstoječih in nadgrajenih železniških progah. Hrbtenica javnega regionalnega prometa bo železnica. Prestopanje bo možno na prestopnih točkah – na končnih postajah tramvaja. V njihovi bližini bodo parkirišča, ki bodo omogočala izvedbo sistema park and ride – parkiraj in se pelji. Tudi ob Šmartinski cesti bo ena teh primarnih prestopnih točk, do tja naj bi vozila mestna železnica.

Krepitev javnega prometa bo dopolnjevala graditev novih cest, ki naj bi razbremenile mestne vpadnice in mestno središče. Predvidena je izvedba manjkajočega zahodnega kraka gorenjske avtoceste (Šentvid–Podutik). V sistemu mestnih cest je pomembna in nujna povezava notranjega mestnega obročja z rekonstrukcijo Masarykove ceste, razširitvijo podvoza pod železnico na Šmartinski cesti in sklenitvijo Njegoševe z Roško s podaljšanjem prek mostu čez Ljubljanico. Most je že zasnovan. Z njegovo postavitvijo se bodo prometni tokovi preusmerili, čezenj se bodo zlili do Šmartinke in še dlje.

V prostorskih zasnovah Ljubljane je zarisani zeleni sistem, ki povezuje mestne zelene in odprte površine v učinkovito omrežje območij, pomembnih za kakovost in podobo mesta. Današnje razmerje med grajenimi in zelenimi površinami je v mestu bolj posledica naravnih danosti in zakonitosti gradnje kot načrtnih prizadevanj.

Hrbtenico zelenih klinov zagotavljajo naravne poteze – z vzhoda in zahoda se globoko v mesto zajedajo z gozdom poraščena pobočja Golovca in grajskega hriba ter Rožnika in Šišenskega hriba s Tivolijem. Na severu se ponekod razteza zeleni pas, ki se začne vzdolž reke Save. Segal naj bi vse do železnice, a so ga ponekod, tudi ob Šmartinki, že pozidali.



Pas krajinsko še posebej pomembnega prostora se razteza vzdolž Ljubljane. Na jugu zagotavlja povezavo z Barjem, na vzhodu pa s sotočjem treh rek.

V zeleni sistem spada POT (nekoč Pot spominov in tovarišstva), ki poteka po črti, kjer je bila Ljubljana med drugo svetovno vojno obdana z bodečo žico. Objema celotno mesto v dolžini 36 kilometrov, tako velikopotezna parkovna ureditev krožno povezuje posamezne zelene dele in programska jedra. Vsebinsko raznolike dele bogati in prostorsko krepi. Prečka tudi Šmartinsko cesto.

V zaledju mestnih zelenih površin so še naravna območja na mestnem obrobju: Zasavsko hribovje, Polhograjski dolomiti, savsko zaledje, Šmarna gora in Barje. To so nove ciljne točke, ki naj bi prebivalce Ljubljane vodile v zaledje, tudi po Šmartinski cesti. Zavarovana ali za zavarovanje predvidena območja pa so: Krajinski park Rožnik-Šišenski hrib, Krajinski park Polhograjski dolomiti, Šmarnogorski krajinski park, Krajinski park Dobeno in Krajinski park Ljubljansko barje.

Vzorec na obmestnem območju ohranja značilnosti krakastega modela, pri čemer se zunaj območij štirih glavnih vpadnic oblikujejo nove koncentracije. Zdajšnji morfološki model mesta znotraj avtocestne obvoznice – tako imenovano kompaktno mesto – je kombinacija krakastega modela ob vpadnicah in koncentričnega modela v mestnem središču.



Med koncentričnimi povezavami sta najpomembnejša notranji mestni obroč, ki obdaja mestno središče, in mestna obvoznica, ki ustvarja vizualno mejo med kompaktnim mestom in obmestjem.

V mestnem in obmestnem območju Ljubljane so načrtani številni razvojni projekti, ki bi jih lahko javni in zasebni sektor izpeljala v naslednjih desetih letih. Med njimi so našteti Potniški center Ljubljane (ki sega ob Šmartinki), rekreacijsko območje ob Savi od Tacna do sotočja z Ljubljanico, tehnološki park Brdo, nov botanični vrt, skakalni center v Podutiku, rekonstrukcija širšega območja Poljan, hitra železniška proga, prenova in dopolnjevanje severnega obrobja avtoceste, univerzitetno središče pod Rožnikom, prenova in rekonstrukcija območja Litostroja, tehnološki park, tramvaj itd. Na področju prometa sta vključeni tudi rekonstrukciji Roške-Njegoševe in Šmartinskega podvoza ter Grablovičeve do Šmartinskega podvoza.

Kateri od razvojnih projektov bo prej uresničen, ni določeno, bo pa Mestna občina Ljubljana njihovo izvedbo spodbujala in pri nekaterih sodelovala tudi s svojimi vlaganji. To in vse drugo, kar bo zajeto v prostorski plan Ljubljane, obeta slovenski prestolnici višjo kakovost prostorskega urejanja, prebivalcem mesta pa prijaznejše okolje.

Literatura:

Interna gradiva BTC (katalogi, zborniki, glasila, jubilejne publikacije, časopisni izrezki ...)

Interna gradiva Kolinske

Interna gradiva Velane

Andrejka, dr. Rudolf: Najstarejše ljubljanske industrije, Kronika, letnik 1934/1, 2, 3, 4

Arhitektura in urbanizem v Ljubljani, od omembe v pisnih virih leta 1144 do potresa leta 1895, razstavni katalog, Kulturno informacijski center Križanke, Ljubljana 1994

Bernik, Stane: Arhitektura Miloša Bonče, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, Ljubljana 2002

Fabiani, Maks: Regulacija deželnega stolnega mesta Ljubljane, faksimiliran ponatis ob 120-letnici Fabianijevega rojstva

Hrausky, Andrej, Janez Koželj, Damjan Prelovšek: Plečnikova Ljubljana, vodnik po arhitekturi, DESSA, Ljubljana 1996

Kladnik, Darinka: Mestna hiša v Ljubljani, Pomembni dogodki v zgodovini mesta, Viharnik, Ljubljana 1996

Kladnik, Darinka: Preobrazbe Ljubljane, ZIP, Ljubljana 2004

Korošec, Branko: Ljubljana skozi stoletja, mesto na načrtih, projektih in v stvarnosti, Mladinska knjiga, Ljubljana 1991

Kos, Janez: Časovni kalejdoskop ljubljanske Klion, kronika Ljubljane 1900–2000, I. zvezek v štirih delih od 1900–1918, delovno gradivo, Ljubljana 2001–2002

Kos, Milko: Srednjeveška Ljubljana, topografski oris mesta in okolice, Ljubljana 1955

Kragelj, Jožko: Moje celice, Družina, Ljubljana 1990

Krečič, Peter: Jože Plečnik, Državna založba Slovenije, Ljubljana 1992

Lah, E.: Črtice o ljubljanskem ljudskem štetju, statistična paralela, Zbornik znanstvenih in poučnih spisov, Slovenska matica, Ljubljana 1902

Lakatoš, Joso: Industrija Slovenije, Industrijska biblioteka »Jug. Lloyd«, 1, Zagreb 1922

Ljubljana, Podobe iz njene zgodovine, Kronika, Ljubljana 1962

Marc, Ljubo: Črepinje, Mohorjeva družba, Celje-Gorica 1994

Mušič, Vladimir: Urbanizem – bajke in resničnost, Cankarjeva založba, Ljubljana 1980

Navje, Vredni nevenljivega spomina, razstavni katalog, Mestni muzej Ljubljana, Kulturno informacijski center Križanke, oktober–november 1989

Pet let dela za Ljubljano, Ljubljana 1940

Sitte, Camillo: Umetnost graditve mest, Svetovalna družba Habitat, Ljubljana 1997

Škerl, France: Ljubljana v prvem desetletju ustavne dobe 1860–1869, Ljubljana 1938

Spominski zbornik Slovenije, ob dvajsetletnici Kraljevine Jugoslavije, Ljubljana 1939

Tepina, dr. Marjan: Prostor in čas urbanizma Ljubljane urbane, ob stoletnici urbanizma 1895–1995, ČZP Enotnost, Ljubljana 1996

Trajnostni razvoj Mestne občine Ljubljana, strategija, Mestna občina Ljubljana, marec 2002

Valenčič, Vlado: Zgodovina ljubljanskih uličnih imen, Zgodovinski arhiv Ljubljane, Ljubljana 1989

Valenčič, Vlado: Sladkorna industrija v Ljubljani, Kronika, zvezek 3, Ljubljana 1957

Zeleni trikotnik, predstavitveni katalog, oktober 2000

ŠMARTINKA

O DOLGIH NJIVAH, KI SO POSTALE CESTA
DALEČ TJA V PREDMESTJA.

O PRESENETLJIVI METAMORFOZI
ŠMARTINKE V ZADNJIH STOLETJIH.

O VELIKIH SPREMEMBAH, KI JIH JE DOŽIVEL
MOŠČANSKI DEL LJUBLJANE.

O POKOPALIŠČU IN LETALIŠČU TER DUHOVNIKIH,
KI SO ZIDALI ŠAVSKO NASELJE.

O ZAČETKIH TOVARN, KI JIH NI VEČ, IN TOVARNI,
KI JE KMALU NE BO VEČ.

O PREOBRAZBI NEKDANJIH JAVNIH SKLADIŠČ V CVETOČE MESTO V MESTU.



ISBN 961-238-534-3



9 789612 385347