

KRATEK ETNOLOŠKI ORIS ŽELEZNIČARSKÉ KOLONIJE STUDENCI V MARIBORU

TONE PETEK

Sodobna etnologija vse bolj poudarja pomen preučevanja tudi nekmečkih profesionalnih skupin, ki so bile dolgo časa postavljene ob stran in za etnologijo in etnologue nezanimive. Eden prvih, ki je začel pisati tudi o etnologiji delavstva, je bil Nemeč E. W. Peuckert z delom »Volkskunde des Proletariats«, leta 1934. Med te vrste del lahko prištevamo tudi delo L. Schmida »Wiener Volkskunde«, ki je bilo natisnjeno leta 1940 in H. Commende »Linzer Stadtvölkskunde« iz leta 1958. V zadnjem času pa je tudi pri nas vse več zanimanja za etnološka preučevanja posameznih profesionalnih skupin in mestnih naselij.¹ Zaradi specifičnega nastanka, življenja in dela, kakor tudi zaradi sestave prebivalstva predvsem v preteklosti, je z etnološkega zornega kota zanimiv problem železničarske kolonije Studenci v Mariboru.

ŽELEZNIŠKE DELAVNICE IN KOLONIJE

Nastanek kolonije je v neposredni tesni zvezi z delavnicami za popravilo železniških vagonov in voznega parka družbe Južne železnice. Oboje pa je bilo pogojeno z začetki delovanja železniškega prometa pri nas. Leta 1846 je bila potegnjena tako imenovana južna železnica do Maribora, ki je postal tako prvo slovensko in jugoslovansko mesto z železniško povezavo z Gradcem in Dunajem in kjer je najprej začel delovati železniški promet.² Pred tako imenovano železniško dobo v Mariboru ne moremo govoriti o kakšni industriji, saj je bilo to mesto z okrog 4000 prebivalci, ki so se ukvarjali z manufakturami, poljedelstvom, vinogradništvom in trgovino ter gostinstvom. Predvsem vinogradništvo je bila važna gospodarska panoga, sicer bolj prestižnega pomena, saj je veljalo nepisano pravilo, da ne sme nihče ob času promenade hoditi po trotoarju, če ni v posesti vinograda.³

Razširjenost mesta do polovice 19. stoletja nam zgovorno kaže, katere so glavne dovodne in dovozne poti za Maribor. Ob cesti proti Gradcu je nastalo večje predmestje, ki je bilo obenem tudi glavna pot v vinorodne Slovenske gorice. Precej je bilo razvito Magdalensko predmestje, manj pa tako imenovano Koroško predmestje, čeprav je bila cesta proti Koroški v vseh časih važna prometna žila za mesto ob Dravi. Poleg omenjenih prometnih povezav mesta z zaledjem ne sme-

mo pozabiti reke Drave kot važne komunikacijske poti, saj je bil letni promet po Dravi sorazmerno močno razvit, 700—800 šajk in 1100 splavov.⁴

Zgradba železnic in položitev železniških pragov je v veliki meri odločno vplivala na usmeritev mestnega obsega ter kazala pot nadaljnji zazidavi. Namestitev glavnega kolodvora je razširila trgovski promet na Graško predmestje in dala pobudo za intenzivnost gospodarskega življenja na današnji Partizanski cesti. Namestitev velikih železniških delavnic ob Koroškem kolodvoru je povzročila, da so v Magdalenskem predmestju in v bližnjih Studencih nastale večje delavske kolonije, ki dajejo saj deloma še danes značaj temu delu mesta.

Odločitev o izgradnji železniške proge Dunaj—Trst je meseca julija 1843 potrdil dunajski parlament. Proga je bila v celoti zgrajena do 15. oktobra 1857. S to železniško povezavo so se tudi v Mariboru korenito spremenile gospodarske razmere. Ko pa je bila leta 1863 zgrajena še tako imenovana koroška železnica, je postal Maribor križišče dveh prog, ki sta bili od leta 1858 v privatni lasti družbe Južne železnice (ali točneje cesarsko kraljeva Južna državna, lombardsko — beneška in centralnoitalijanska železniška družba).

Kot je v preteklosti bližina reke pomenila osnovo za nastanek nekega mesta, tako je bližina železniške proge pomenila osnovo ali impulz za nastanek delavnice za popravilo tirnih vozil. Tako se je družba »Južne železnice« leta 1860 odločila za zgraditev delavnice za obnovo svojega voznega parka v Mariboru, ki je imel glede na dolžino železniških prog nekako središčno lego. Po drugi strani pa lahko vidimo odločitev za gradnjo delavnic v Mariboru v tem, da se je v Avstriji in nemških deželah v tem času pod vplivom imperializma izražalo geslo »Drang nach Osten«. Žrtev tega germanizacijskega procesa pa je bila vsekakor tudi slovenska Štajerska.

Upravni odbor uprave »Južne železnice« je oddal mariborskemu gradbenemu podjetju »Stier« leta 1861 dovoljenje za gradnjo delavnice z 10 % predujema.⁵ O velikosti in pomenu delavnic sporočajo med drugimi tudi »Novice«: »Velikansko poslopje, ki bo delavnica za vozove in druge reči, ki jih železnica potrebuje, se je začelo pri nas zida-

ti, ter mora do prihodnjega poletja dobro biti. 800 delavcev dela sedaj tu.«⁶ Delavnice so začele obratovati že 9. marca 1863, s polno močjo pa dve leti kasneje. Delavniški prostori so ta čas zajemali površino 84.470 kvadratnih metrov, od tega je bilo pokritih prostorov kar 32.746 kvadratnih metrov. Nadalje so delavnice imele 46 lokomotivnih in 250 vozovnih stojišč. Leta 1873 so dogradili skladišče lesa, leta 1879 pa postavili žago s strojnico. Posedovali so 268 obdelovalnih strojev, ki so imeli pogon preko transmisij. Le-te je poganjalo pet parnih strojev. Imele pa so delavnice tudi tri električne agregate za razsvetljavo, moči 48 kW.⁷ Proti koncu stoletja so se delavniški prostori povečali na 173.000 kvadratnih metrov.⁸

Vzporedno z rastjo delavnic je rastlo tudi število zaposlenih od nekaj sto na začetku, da bi leta 1880 doseglo število 1070 zaposlenih delavcev in na prehodu stoletja 1230 delavcev in uslužbencev.⁹

Izgradnja železniške proge Dunaj—Trst je tako vključila Maribor v prometne tokove Evrope. Proga pa je kot predhodnica industrije prinesla za takratne čase izjemno pomembno podjetje, ki je sorazmerno hitro zrastle v tisoč in veččlanski kolektiv. Prav tu pričinja istočasno rast mariborskega proletariata, mesto pa dobi tudi prvo delavsko kolonijo s specifično urbanistično rešitvijo.

Zaradi velikega pritoka novih delavcev iz raznih krajev Avstroogrške ni bilo v mestu, ki je takrat štel 12.000 prebivalcev, mogoče najti dovolj stanovanj. Prav zato so hkrati z delavnicami začeli graditi tudi kolonijo s stanovanji za delavce, ki jih je bilo potrebno pripeljati od drugod, kajti v Mariboru ta čas ni bilo dovolj ustrezno usposobljene delovne sile za potrebe delavnic.

Ko so začele delavnice leta 1863 obratovati, je bilo zgrajenih že prvih 12 hiš ob južnem delu delavnic, poleg kurilnice in plinarne. Toda z dograditvijo tako imenovane stare kolonije še ni bilo rešeno stanovanjsko vprašanje, zato so se pet let pozneje odločili za gradnjo nove kolonije. Zgradili so 28 enakih hiš. V vsaki je bilo osem stanovanj (štiri v pritličju in štiri v nadstropju). Poleg tega so zgradili 1871 otroško zavetišče ter šolo in pozneje 1874 skladišče z živilskimi potrebščinami »konzum«. Velika potreba delavnic po strokovni delovni sili je narekovala kratek potek gradnje, ki je bila kljub naglici kvalitetno opravljena. Hiše so se gradile po načrtih direkcije in so bile last delavnic, ki so skrbele za njihovo vzdrževanje in so tudi popolnoma razpolagale s stanovanji, tako da

na njih niso bile dovoljene niti najmanjše spremembe.

ZUNANJI VIDEZ KOLONIJE

Kolonija je nastala načrtno, po enotnem načrtu in s takrat aktualno infrastrukturo in sploh dokaj visokim stanovanjskim in komunalnim standardom. Urbanistično sliko kolonije, ki je nedvomno odsev pozitivizma in racionalističnih pogledov na gospodarski razvoj, ustvarjajo posamezne »arhitekture«.¹⁰ Celotna kolonija je zgrajena z neometano dvakrat žgano opeko in s kamnitimi temelji. Nekateri posamezni detajli pa kažejo sledove neoromanskega stilnega nazora. V celotno arhitekturo pa je vključen racionalni industrijski stil, zato lahko govorimo o edinstvenem, za sredo 19. stoletja vzornem uradniško delavskem naselju, ki je kljub vsemu postalo sinonim za kompleks »kasarn«, v katerem so živeli delavci in uslužbenci pod pokroviteljstvom družbe Južnih železnic.¹¹

V stari koloniji je 12 enakih hiš, v katerih so bili v začetku nastanjeni kvalificirani delavci in uslužbenci (večinoma tujci). V vsaki hiši so štiri stanovanja, v povprečni velikosti 50 kvadratnih metrov. Hiše stojijo vzporedno v vrstah od vzhoda proti zahodu. Označene so z rimskimi številkami od I do XII, pri tem moramo omeniti, da sta hiši s številkami I in II nadstropni, ostale pa pritlične. Oznaka z rimskimi številkami je bila aktualna do uvedbe ulic v koloniji, kar se je zgodilo v sedemdesetih letih preteklega stoletja.¹² Zunanja podoba vseh hiš je enaka, v dolžino merijo 17 metrov, široke pa so 9,5 metra. Okoli vsake hiše je bil vrt, ki je bil enako razdeljen med štiri stanujoče stranke.

Tako imenovana nova kolonija je sestavljena iz 28 enako zgrajenih enonadstropnih hiš. Zadnje zgrajeno poslopje je bil »konzum«, ki je bil odprt 1. avgusta 1874. leta.¹³ Letni promet v njem je bil na prehodu stoletja 700.000 kron.¹⁴

Z zgraditvijo obeh kolonij je imela družba Južnih železnic v neposredni bližini delavnic na razpolago 304 stanovanja.

S pitno vodo so se prebivalci kolonije oskrbovali iz vodnjakov; le teh je bilo v novi koloniji 8, v stari pa 4. Poleg tega je bilo še pet korit z dravsko vodo, kjer so gospodinje prale.

Število hiš v koloniji je v vseh obdobjih ostalo enako. Svoj namen je spremenila šola, ki je bila v času med obema vojnama preurejena v stanovanja, otroško zavetišče pa so opustili po osvoboditvi.

Vse do konca druge svetovne vojne so za zgradbe v koloniji skrbele delavnice, ki ni-

so dovoljevale sprememb ne v naselju in ne na zgradbah. Z ustanovitvijo stanovanjske skupnosti je prenehala skrb delavnic (oziroma poznejše tovarne »Boris Kidrič«) za kolonijsko naselje. Prenehalo je z rednim vzdrževanjem stavb, drvnic in plotov, kar se je kmalu začelo kazati na izgledu kolonije kot celote. Predvsem zaradi divjih prizidkov, vetrolovov in improviziranih gospodarskih objektov (kolnice, šupe, garaže) je prvotna slika naselja precej zabrisana. Prvine sodobnega stanovanjskega standarda so v koloniji nastajale nenačrtno in brez posluha za celotno urejenost. Ljudje, ki živijo v koloniji dalj časa, negodujejo nad njenim propadanjem, vendar tega ne morejo preprečiti. Na drugi strani pa so tu stanovalci, ki so se sem priselili pred kratkim in zato na kolonijo niso navezani. Pomeni jim le določeno izhodišče za pridobitev boljšega stanovanja. Med ljudmi prihaja do konfliktov. Eni so za to, da se kolonija ohrani takšna, kot je bila, le da se preuredi v tolikšni meri, da bodo stanovanja ustrezala sodobnim življenjskim zahtevam. Druga pa zagovarjajo misel, da je kolonija svoje odslužila.

PREBIVALCI KOLONIJE

Stanovanjsko pravico v koloniji je dobil le tisti, ki je bil zaposlen v delavnicah ali na železnici. V primeru, da je kdo prenehal delati v delavnicah ali se upokojil, je moral z družino v roku treh mesecev zapustiti kolonijo in izpraznjeno stanovanje je bilo na razpolago drugemu delavcu. Prav tu je vzrok, da do začetka petdesetih let tega stoletja v koloniji ni bilo upokoencev.

Izvor prve generacije prebivalcev v koloniji je bil nemški ali vsaj pretežno nemški. Število prebivalcev v koloniji je v veliki meri zaviselo od potreb delavnic. Le-te so leta 1869 zaposlovale 825 delavcev in uslužbencev, od leta 1875 dalje pa redno nad 1000 ljudi, v začetku 20. stoletja pa kar 1230 ljudi. Od teh je bilo 1146 delavcev, 38 uradnikov, 40 uradniških pomočnikov in 6 slug.¹⁵ V začetku sedemdesetih let preteklega stoletja je v koloniji živelo 1600 ljudi, v glavnem tujcev. Njihov občevalni jezik je bil nemški. Kolonija je tako kot zaključna urbana celota z nemško govorečimi uradniki in kvalificiranimi delavci, nadalje z nemško šolo in otroškimi zavetiščem tvorila izredno močno germanizacijsko postojanko, ki se je hotela obvarovati slehernega vpliva slovenske okolice. S pritegnitvijo vedno večjega števila nemškega delavstva so bile tako delavnice, kakor tudi kolonija, močna opora nemški organizaciji Südmark, ki je imela nalogo širiti in utrjevati nemško miselnost. Prav tu se je našla velika opora poskusom germanizacije v Mariboru in njegovi okolici.

Proti koncu preteklega stoletja so se začeli v kolonijo naseljevati tudi Slovenci. Vprašanje pa je, kateri občevalni jezik so vpisali ob ljudskih štetjih 1890, 1900 in 1910. leta. Po vsej verjetnosti so vpisovali kot občevalni jezik nemščino, kajti šovinistično vodstvo delavnic je imelo pri izvrševanju ponemčevalnih tendenc olajšano delo, saj je s svojim (tujim) kapitalom pritiskalo na slovenske doseljence, ki so se ob prihodu v kolonijo in delo v delavnice znašli v gmotno in socialno podrejenem položaju. Zato ni čudno,



Preradovičeva ulica v
»Novi« koloniji,
foto: A. Volavšek 1977

da je bila velika večina teh ljudi še ob koncu prve svetovne vojne nacionalno nezavedna.

Z nastankom kraljevine Jugoslavije so nastale v koloniji in delavnicah večje spremembe. Delavnice so še vse do leta 1924 ostale v lasti družbe Južnih železnic. Omenjenega leta jih je prevzela Uprava Jugoslovanskih državnih železnic in sicer ljubljanska direkcija. Družba Južnih železnic je delavnice odstopila na podlagi rimskega sporazuma z leta 1923. Obrati v delavnicah se deloma izpopolnijo in izboljšajo zaradi izkoriščanja obmejne lege. Tudi število zaposlenih narašča, saj se v primeru z letom 1880 podvoji.

Prebivalci nemške narodnosti so se takoj po prvi vojni iz kolonije v glavnem izselili. Tako je ostalo precej praznih stanovanj, ki so se praznila tudi na ta način, da so se morali upokojenci z družinami vred po treh mesecih izseliti iz kolonije. Takoj po vojni privabijo delavnice, kakor tudi kolonija, precej novih ljudi iz bližnje okolice Maribora. Pogoj za pridobitev stanovanja je bila še vedno zaposlenost v delavnicah ali na železnici. Predvsem v prvih povojnih letih je naval v kolonijo predvsem iz neposredne agrarne okolice. Pozneje se priselijo v kolonijo tudi ljudje iz drugih delov Slovenije. V letih 1921 do 1928 pa je prišlo sem tudi večje število Primorcev, predvsem iz okolice Trsta in Sežane, ki so pribežali na Štajersko zaradi fašističnega italijanskega režima. Ker so bili to ljudje z ustrežno kvalifikacijo, so imeli prednost pri pridobitvi stanovanja v koloniji.

Po podatkih popisa prebivalstva leta 1930 je živelo v koloniji 1266 ljudi. Od teh je bilo jugoslovanskih državljanov 1251, petnajst pa tujih. Slovenski materni jezik je uporabljalo 1189 ljudi, nemški 36, srbski in hrvatski 19, druge slovanske jezike pa 22 prebivalcev kolonije.¹⁶ Glede verske pripadnosti je bilo največ rimokatolikov.

Po štetju prebivalstva leta 1971 je živelo v koloniji 1047 ljudi.¹⁷

Poklicna struktura prebivalstva kolonije je v bistvu vse skozi podobna. Le to je narekovala potreba delavnic ali železnice, saj še danes velja pravilo, da se tu lahko nastanijo ljudje, ki so zaposleni pri železnici.

Za prvo obdobje, to je čas do konca prve svetovne vojne, lahko zapišemo, da je delavstvo in uradništvo v koloniji živelo v svojevrstni izolaciji, kar jim je omogočala lastna oskrba v »konzumu«, kakor tudi skrb za predšolske otroke (otroško zavetišče) in nazadnje kolonijška šola.¹⁸ Obe navedeni ustanovi (otroško zavetišče in šola) sta vzgajali otroke v izrazito nemškem duhu. Delavnice

so nadalje vezale prebivalce kolonije na vseh področjih od intimnega (stanovanja, vrtovi, šola), preskrbe (»konzum«) in ne nazadnje kulture (delavnice so imele svojo knjižnico, ki je imela konec preteklega stoletja 4806 knjig, godbo na pihala, prostovoljno gasilsko četo, moški in ženski pevski zbor), ki je bila prilagojena okostenelim nazorom družbenih vrhov.¹⁹ Na to kaže že lokacija kolonije, ki je postavljena v neposredni bližini delavnic (danes Tovarna vozil in toplotne tehnike »Boris Kidrič«). Prav z izgradnjo šole, otroškega zavetišča in »konzuma« se je navezanost na kolonijo, kjer so imeli stanovalci v bistvu vse, kar so potrebovali za vsakdanje življenje in delo, le še bolj poglobila. Vse večja navezanost na delavnice in kolonijo pa po drugi strani pušča za seboj izolacijo teh ljudi, kakor tudi zavest, da pripadajo koloniji. Zavest o kolonijški pripadnosti je bila prisotna pri mladini nekako do šestdesetih let. Ne nazadnje so nudile delavnice svojim delavcem in uslužbencem sorazmerno dober zaslužek. Za prvo obdobje je izpričan podatek, da je bil povprečen dnevni zaslužek delavca od 1,5 do 3 goldinarje, na prehodu stoletja pa od 4 do 6 kron; v obdobju med obema vojnama pa 1700 dinarjev mesečno. Za primerjavo naj navedem, da je znašala na prehodu stoletja dnevna mezda pohorskih najemnikov, ki so hodili na delo k večjim posestnikom, v najboljšem primeru nekaj več kakor krono, medtem ko so bile dnevne mezde najemnikov, ki so delali pri kmetu, pri katerem so živeli, 40 do 50 vinarjev ali do pol krone.²⁰ Mesečna stanarina za stanovanje v koloniji je bila od 2 do 7 goldinarjev, kar je bilo odvisno od kvalitete stanovanja. Ob koncu stoletja pa je bila letna stanarina 72 do 168 kron. Družba Južnih železnic pa je v istem obdobju iztržila od stanarin 51.476 kron letno.²¹

Življenja prebivalcev kolonije pa ne smemo gledati le na relaciji kolonija-delavnice, čeprav je ta med najvažnejšimi, temveč širše.

Izkoriščanje prostega časa je bilo prisotno v vseh obdobjih. Moški, v kolikor niso delali nadurnega dela v delavnicah, so vedno radi zahajali v gostilne in si tam iskali sebi primerno družbo. Najbolj priljubljene gostilne v času pred prvo svetovno vojno so bile Lahajner, Štamec v Radvanju, Mautner v Novi vasi, kjer je bil sedež tako imenovane fantovskega »fajfen kluba«.

Pogosta zabava je bila igranje kart in udeležba na izletih, kar pa so v zadnjem času povsem opustili.

V vseh obdobjih je bila glavna skrb previvalcev kolonije pridobivanje dodatnih materialnih dobrin. Težnja po dodatnem zaslužku je bila vseskozi prisotna («fuš», tiho-tapljenje, popoldansko nadurno delo v delavnicah, pranje perila vojakom med obema vojnama). Velik pomen pri tem so imeli tudi vrtovi in njive, kakor tudi reja domačih živali. Vsaka družina je imela ob hiši vrt, ki je bil v stari koloniji razdeljen na štiri enake dele, v novi pa na osem ter 200 do 250 kvadratnih metrov njiv. Od domačih živali so redili največ prašiče, zajce in perutnino, niso pa bili redki primeri, da so posamezne družine imele po eno ali dve kozi (koza imenovana tudi »ajzenponarska krava«). Po drugi vojni jih je zato močno prizadela prepoved reje domačih živali, kakor tudi odvzem njiv zaradi širjenja mesta.

Z vrtnarstvom in rejo domačih živali je v neposredni zvezi tudi prehrana, ki je bila v vseh obdobjih v bistvu enaka. Značilna otroška hrana je bil kruh namazan z mastjo in posut s sladkorjem. Zaposleni moški so vedno imeli prednost kvalitetnejše prehrane (npr. mesa, klobas »kilometervuršt«), otroci in žene so navadno dobivali le, kar je ostalo možu ali očetu. Hrano so ženske nosile možem v delavnice. Glede preskrbe s prehranbenimi artikli je treba omeniti, da so bili priseljenci z okolice Maribora precej navezani na podeželje (predvsem z zamenjavo) in le deloma na živilski trg, tujci pa predvsem na zadnjega. Poleg menjave s podeželjem in nakupa na živilskem trgu je bil glavni dobavitelj prehranbenih artiklov »konzum«. Pred njegovo izgradnjo pa so z živili oskrbovali prebivalce kolonije tudi zasebniki (npr. Scherbaum).

V koloniji so v vseh obdobjih v glavnem prevladovali prijateljski odnosi med soseskami. Skupno so večkrat praznovali rojstne dneve in godove posameznikov. Niso bili redki slučaj, da se je dobivala skupina ljudi na vrtu pod brajdo in ob tej priložnosti igrala karte. Večkrat so prirejali skupne izlete predvsem v bližnjo okolico Maribora. Prav ti medsebojni in prijateljski odnosi so se v zadnjem času bistveno spremenili, kajti ljudje se vse bolj zapirajo v svoje družinske kroge. Posebno velja to za upokojenca, ki so izgubili ali še izgubljajo nekdanje znance, ne iščejo pa si novih poznanstev.

Od cerkvenih praznikov so od vsega začetka pa vse do danes najslovesneje praznovali božič.

Praznovanje novega leta je bilo in je stvar družine saj so v večini silvestrovali doma.

Zanimivo je, da se za pusta odrasli niso maskirali niti prirejali skupnih zabav.

Prvo praznovanje prvega maja je izpričano pri delavcih železniških delavnic leta 1890, ko je po ustanovitvi druge internacionale začel počasi pronicati med delavci duh proletariata. Ta vpliv je pritekal iz vrst socialdemokratske stranke železničarjev z Dunaja in Trsta. Že v letu 1894 pa so zaradi praznovanja prvega maja in izostanka z dela odpustili kar 367 delavcev.²² Praznovanje danes ni več tako slovesno in množično.

Zaradi ohranjene urbanistične zasnove in posameznih objektov, ki so ohranili svoje forme iz časa nastanka, kakor tudi zaradi specifičnega načina življenja se nam kompleks Železničarske kolonije kaže kot izjemen etnološki in sociološki spomenik. Ne smemo pozabiti, da so delavnice v času nastanka največji industrijski objekt ne le v Mariboru, temveč v Sloveniji sploh, zato lahko trdimo, da je bila kolonija prostor, kjer je bila v preteklosti skoncentrirana v neposredni bližini delovnega mesta največja množica industrijskega delavstva. Posebno od prehoda stoletja dalje, predvsem pa po prvi svetovni vojni nam kaže kolonija postopno in pozneje popolno slovenizacijo. Vseskozi pa je med delavci delavnic in prebivalci kolonije dokaj visoko razvita razredna zavest, ki doživi svoj vrh v času NOB.

OPOMBE

1. Angelos Baš, Gozdni in žagarski delavci na južnem Pohorju v dobi kapitalistične izrabe gozdov, Maribor 1967; Slavko Kremenšek, Ljubljansko naselje Zelena jama kot etnološki problem, Ljubljana 1970; Živka Črnivec, Kulturna podoba marginalne družbe na obrobju mesta Ljubljane, Ljubljana 1975; Mojca Ravnik, Galjevica, Ljubljana 1982. — 2. Anton Melik, Štajerska s Prekmurjem in Mežiško dolino, Slovenija II, Ljubljana 1957, str. 386. — 3. An der Wende zweier Zeiten, Lebenerinnerungen von Karl Renner, Wien 1946, str. 253, citirano po A. Melik, nav. delo, str. 260. — 4. Janez Koprivnik, Pohorje, Maribor 1923, str. 65. — 5. Devetdeset let delavnice železniških vozil »Boris Kidrič« Maribor, Maribor 1965, str. 2. — 6. Iz Marburga, Novice XIX, Ljubljana 9. 10. 1861, str. 344. — 7. Glej opombo števil. 5, str. 1. — 8. Artur Mally, Gassen Strassen und Platze Buch der Stadt Marburg a. d. Drau, Marburg 1906, str. 128. — 9. Glej prav tam. — 10. Ivan Sedej, Železniška kolonija v Mariboru, Spomeniškovarstvena valorizacija in teze za program prenove, tipkopis brez datuma in strani, pri ZSV Maribor. — 11. Glej prav tam. — 12. Artur Mally, nav. delo; Mally ima v svoji knjigi razporejene ulice po abecednem redu.

Imena ulic izpred prve svetovne vojne so se do danes ohranile tri in sicer: Ghegova, Resleva in Wattova. V bistvu je svoje ime ohranila tudi Kurilniška ulica, ki se je pred prvo vojno imenovala Heizhaus—Strasse. — 13. isti, nav. delo, str. 36. — 14. Glej prav tam. — 15. Artur Mally, nav. delo, str. 127. — 16. Andrej Brence, Način življenja v Železniški koloniji v Mariboru od njenega nastanka leta 1863 do danes, diplomatska naloga PZE za etnologijo Filozofske fakultete v Ljubljani, Maribor 1979, brez oznak strani. —

17. Glej prav tam. — 18. Šola v koloniji je bila odprta kot trirazrednica leta 1872. Proti koncu stoletja jo je obiskovalo 247 otrok. Letni stroški za vzdrževanje so bili med 14000 do 15000 kron. citirano po A. Mally, nav. delo, str. 53. — 19. Ivan Sedej, nav. delo. — 20. Angelos Baš, Gozdni in žagarski delavci na južnem Pohorju v dobi kapitalistične izrabe gozdov, Maribor 1867, str. 104. — 21. Artur Mally, nav. delo, str. 128. — 22. Slovenski gospodar, Maribor 7. 5. 1891, str. 158.

SOCIALNA STANOVANJSKA GRADNJA V MARIBORU

JELKA PIRKOVIČ-KOCBEK

Uvodoma sem dolžna pojasniti, katero temo nameravam obdelati v pričujočem sestavku, oziroma kaj mi pomeni njegov naslov. Pojdimo po vrsti:

Socialna problematika je deklarirana kot eno najpomembnejših težišč sodobne arhitekture in urbanizma, vsaj v njegovih začetkih v 20. letih našega stoletja, ko se je uveljavilo moderno gibanje s svojim »socialnim« programom. Ne da bi se spuščali v podrobno razpravljanje o dejanskih učinkih sodobne arhitekturno-urbanistične dejavnosti (pri tem je pomenljiv že sam pojav funkcionalizma, s katerim sta arhitektura in urbanizem postala neposredni funkciji ekonomije v njeni tehnokratski inačici), je dovolj zgovorno že dejstvo, pod kakšno zastavo je Le Corbusier oznanjal evangelij modernega gibanja: v svoji knjigi »Vers une architecture« je zapisal: »arhitektura ali revolucija« in s tem nedvoumno postavil enačaj med družbeno vlogo arhitekture in socialnimi spremembami, oziroma bolje, zagotovil, da je prava arhitektura zmožna preprečiti revolucionarne družbene preobrate. Tako se socialna usmerjenost arhitekture, ki je navzven v službi »ponižanih in razžaljenih« (jim daje stanovanja, fizično in mentalno zdravje, jih skratka osrečuje), v resnici izkaže kot družbeno reakcionarna sila, ki blaži socialna nasprotja, ne da bi jih odpravljala in tako pomaga vladajočemu razredu pri vzdrževanju obstoječega družbenega reda.

»Socialna« usmerjenost sodobne arhitekture je najbolj poudarjena pri stanovanjskem vprašanju, kjer so poleg buržoaznih človekoljubov, utopičnih socialistov in bojnikov za higieno preteklega stoletja prav arhitekti pionirske dobe funkcionalizma tisti, katerih de-

lež je najbolj očiten. Rešitve so ponujali pod gesli kot so »množična in cenena stanovanjska zidava«, »stanovanjski minimum« oziroma »stanovanje kot stroj«, »prefabrikacija in industrializacija gradnje« itd. Res je stanovanjsko vprašanje socialno vprašanje prve vrste, vendar kot je dokazal Engels,¹ problema ni mogoče rešiti, ne da bi odpravili družbene odnose, ki ga povzročajo. Res da je v razvitih kapitalističnih deželah danes stanovanjsko vprašanje na prvi pogled kvantitativno rešeno (statistično gledano je število stanovanj večje od števila gospodinjstev), kljub temu pa je z visokimi najemnami, neprijetnimi stanovanjskimi oblikami v velikih betonskih soseskah, vsiljenim »idealnim« stanovanjem v obliki enodružinske hiše na obrobju mest stanovanjska kriza še kako živa, le da je dobila nove razsežnosti. Dosežena pa je bila dvojna zmaga kapitalističnega sistema: potreba po stanovanju je postala eno najpomembnejših orožij pri pacifikaciji delavskega razreda in drugič, gradbena industrija, kjer gradnja stanovanj predstavlja največji delež, je postala pomemben člen v sistemu kapitalne ekonomije, še posebej v kombinaciji z industrijo prostega časa, ki je tesno povezana s kapitalizacijo stanovanjskega vprašanja.

V naših razmerah seveda nismo prišli tako daleč. Do spremembe družbenih odnosov po osvoboditvi stanovanjsko vprašanje ni preseгло ravni, ki so jo poznala velika industrijska mesta Evrope v 19. stoletju — seveda pa pri nas stanovanjska stiska in beda delavskih četrti nikoli ni bila tako kričeča kot v velemestih Anglije, Nemčije, Francije. Kljub temu pa so osnovne poteze stanovanjske krize v naših industrijskih središčih bile podobne