

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 presešlo 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



Železničarska kolonija na Studencih, 1863—1872

tistim, ki jih je opisal Engels v »Položaju delavskega razreda v Angliji«.²

Maribor kot eno najpomembnejših industrijskih mest na našem ozemlju, katerega gospodarski vzpon ima svoje korenine že v sredi devetnajstega stoletja, pomeni tipičen primer, ki nam pove, kako se je tradicionalno mesto pozne fevdalne dobe spremenilo v sodobno kapitalistično mesto in kasneje v mesto, polno protislovij, značilnih za našo pot v socializem. V tem zgodovinskem okviru je treba razumeti tudi nastop urbanizma oziroma regulacijske dejavnosti, ki se je v naših okoliščinah začel uveljavljati v drugi polovici 19. stoletja, kar se prekriva z dejstvom, da se je prostor naših večjih mest pričel kapitalizirati.³ Ker je vse do spremembe oblasti v letu 1945 Maribor nedvomno sodil med provincialna mesta (problematika njegove provincialnosti po letu 1945 je vsekakor drugačna kot v obdobju avstro-ogrske države in kraljevine SHS), je bila vloga regulacijske dejavnosti pri rasti mesta precej omejena in še to predvsem na področje tehnične regulacije in upravnih posegov države, zelo malo pa je bilo urbanizma kot umetnosti oblikovanja prostora.

Več o tem, kako se je v Mariboru odvijal zgodovinski proces uveljavljanja urbanizma in sodobne arhitekture, sem skušala povedati v knjigi »Izgradnje sodobnega Maribora«. V njenem podnaslovu je postavljena časovna meja z letoma 1918 in 1976. Prva letnica je navidez dokaj utemeljena, saj je bila v tem letu ustanovljena kraljevina Jugoslavija in se je tudi za Maribor končalo črno-žolto obdobje. Letnica 1976 je veliko bolj naključna in pomeni le, da sem besedilo knjige napisala leta 1977.

Pri bolj poglobljenem premisleku pa tudi zarez za prve vojne in državnopolitični preobrat nista tista temeljna kamna, na katerih bi slonel razvoj sodobne mariborske arhitekture in urbanizma. Če hočemo bolje razumeti ta pojav, je treba poseči v obdobje pred letom 1918, to je v 19. stoletje. Naj mi bo na tem mestu dovoljno napraviti kratek ovinek v drugo tematiko, to je v vprašanje, kako je sodobni urbanizem vkoreninjen v dogajanju prejšnjega stoletja. Kljub temu pa bomo še vedno ostali v Mariboru in pri tem skušali pojasniti, da je v 19. stoletju prisotnega več urbanizma, kot smo v prvi sapi pripravljeni priznati.

Kot dokaz za zgornjo trditev naj naštejemo nekaj ukrepov, ki so močno vplivali na mesto in življenje v njem in ki jih, gledano s stališča strukturalne podrobnosti, lahko označimo z besedo »protourbanizem«. Prvi takšen ukrep je bil cesarski ukaz, da naj porušijo obrambne naprave v mestih nemško-rimskega cesarstva. Ukaz so pričeli izvajati v 90. letih 18. stoletja, dela pa so dokončali v prvih desetletjih 19. stoletja. Tako so tudi v Mariboru odstranili mestno obzidje in vrata, zasuli obrambne jarke, zemljišče in obrambne stolpe pa prodali na dražbi. Ni moj namen podrobno opisovati zgodovino teh dogodkov, poudariti hočemo le, da cesarski dekret ni bil izdan le zato, da bi omogočil prometno posodobitev mest — češ da so ozka mestna vrata ovirala promet z velikimi vozovi (kar je seveda bilo v skladu z merkantilistično politiko tiste dobe), temveč jih je treba razumeti v luči drugih prizadevanj cesarske države: obenem z ukazom o poružitvi obzidja je Jožef II. v 80. letih 18. stoletja izdal tudi ukaze, ki odpravljajo najbolj bistvene mest-

ne svoboščine, izvirajoče še iz srednjega veka. Tako se je pričel proces ukinjanja mestne avtonomije in spreminjanja mestnih institucij v birokratske institucije države. In v tej luči je padec obzidij imel globlji pomen: označil je pričetek poenotenja prostora, ki je bil v obdobju fevdalnih in polfevdalnih družbenih odnosov sestavljen iz množice posebnih delov, med katerimi so mesta s svojo ekonomsko samostojnostjo in družbeno enakostjo meščanov pomenila pomemben element družbenega pluralizma.

Drugi ukrep z daljnosežnimi posledicami za Maribor (in za druga slovenska mesta) je bila odločitev o izgradnji južne železnice na sedanji trasi. Prav trasiranje te proge je pomembno za na novo nastajajočo hierarhijo centralnih krajev in s tem povezano lokacijo industrije. V tem pogledu je Maribor pridobil mnoge ugodnosti, ki so poleg drugih, predvsem ekonomskih dejavnikov pospeševale njegov razvoj v pomembno industrijsko in upravno središče. Na lokalni mestni ravni je lokacija proge pomembna zato, ker je, tako kot v večini mest, tudi v Mariboru povzročila, da se je težišče poslovnega življenja preselilo v smeri proti železniški postaji, torej konkretno iz starega jedra, od Glavnega trga in Vetrinjske ulice, na Slovensko ulico in Partizansko cesto.

Naslednji ukrep, ki je prav tako povezan z izgradnjo železnice — natančneje njenega koroškega kraka, zadeva lokacijo prvega velikega industrijskega obrata v Mariboru. Delniška družba, ki je bila lastnik južne železnice, se je leta 1863 odločila, da glavne delavnice za vzdrževanje in popravila železniških naprav in strojev preseli iz Ljubljane

v Maribor. Če bi obrat ostal na prvotni lokaciji, verjetno danes Maribora ne bi prištevali med močna kovinsko-predelovalna središča v naši državi.

O naslednjem gradbenem podvigu v mestu — o izgradnji novega državnega mostu čez Dravo in njegovem katastrofalnem učinku na podobo Glavnega trga in na življenje v Pristanu — so pisali skoraj vsi avtorji, ki so se ukvarjali z urbano zgodovino mesta. Dodam naj le, da se je pri tem pokazala ena osnovnih potez sodobnega urejanja prostora, to je parcialnost rešitev, ki so seveda posledica boja med posamičnimi interesi, med katerimi po pravilu zmaga zakon močnejšega, kar seveda ne pomeni tudi najpametnejšega. Razlogi, ki so narekovali postavitev mostu v višini Glavnega trga, so že nekaj let potem, ko je bil most postavljen, izgubili pomen in postali smešni.

V vrsto ukrepov, ki jih lahko štejemo za znanilce sodobnega urbanizma, nedvomno sodijo tudi odločitve o lokaciji različnih javnih in reprezentančnih zgradb v središče na levem bregu. Nekaj so jih postavili v stari del Maribora — tako kot pošto, hranilnico in gledališče na Slomškov trg (pri čemer se je tradicionalni značaj stolnega trga popolnoma spremenil — nastal je reprezentančni mestni prostor z za 19. stoletje značilno parkovno ureditvijo). Večinoma pa so bile lokacije zanje izbrane vzdolž novih ulic v pravokotni ulični mreži, na osnovi katere je nastalo novo mariborsko središče med starim delom mesta in železniško postajo. Tako je bil določen značaj mesta na levem bregu, pa tudi značaj mestnih predelov na desnem bregu Drave, kjer se je naselila industrija, delav-



Ivan Vurnik: Delavska kolonija na Taboru, 1928

ske stanovanjske četrti, kaznilnica, bolnišnica — torej vse, kar sicer sestavlja mesto, a ga ne reprezentira.

In končno, v drugi polovici 19. stoletja je Maribor dobil tudi vrsto regulacijskih načrtov, s katerimi se je nedvomno začelo obdobje urbanizma tudi za mesto ob Dravi, pa čeprav je večina načrtov ostala le na papirju. (Saj je vendar neuresničljivost ena značilnih »odlik« urbanistične dejavnosti.)

Posledica vseh naštetih odločitev, katerih pobudniki so bili država in njene institucije (mednje je v tem času treba šteti tudi občinsko upravo) je bila, da je Maribor postal sodobno mesto z značilnimi sodobnimi nasprotji.

Ker nas v tem hipu ne zanima njihova podrobna analiza, naj le površno označim takšne pozitivno-negativne dvojice: novo-staro, center-periferija, levi breg-desni breg, arhitektura-nearhitektura. Do podobnih zaključkov sem prišla tudi v monografiji o arhitekturi in urbanizmu Maribora po letu 1918, ne da bi pri tem posebej poudarjala, da so ta nasprotja v času stare Jugoslavije že obstajala, da so jih porodile spremembe v ureditvi mesta v obdobju, ko je kapitalizem izpodrival staro družbeno zasnovo.

Če se vrnemo k osnovni temi, potem bi lahko zapisali naslov sestavka tudi takole: kako se pri arhitekturi in urbanizmu Maribora vidi, da je Maribor delavsko mesto. Res se je, kot sem že rekla, Maribor razvil iz tradicionalnega mesta pozne fevdalne dobe v sodobno industrijsko, upravno in kulturno središče širšega zaledja. Premalo pa se zavedamo, da se ima mesto za to zahvaliti delavstvu, brez dela njegovih rok razvoj pač ne bi bil mogoč. Delavski značaj Maribora se kaže predvsem v industrijski in stanovanjski arhitekturi, pri čemer se bomo seveda omejili zgolj na slednjo.

Odkar se je pričel razvoj Maribora v industrijsko mesto, sta na vprašanje, kako zagotoviti delavcem stanovanja, vedno obstajali dve vrsti odgovorov. Prvi odgovor je regulacija, oziroma s sodobnimi besedami: urbanizem, načrtovanje, drugi odgovor pa je stihija. S stihijo na tem mestu označujem vse, kar ni regulacija, urbanizem, načrtovanje, kar pa je v vseh obdobjih prevladovalo v celotni izgradnji mesta.

Tako smo prišli do pregleda realizacij na področju socialne stanovanjske gradnje v Mariboru. Na prvem mestu je seveda treba omeniti železniško stanovanjsko kolonijo na Studencih, ki je najstarejše delavsko naselje pri nas, če seveda upoštevamo le stalna bi-

vališča.⁵ Zgrajena je bila med leti 1863 in 1872. Kolonijo lahko štejemo med uspešne primere stanovanjske zidave za delavce, kjer so gradnjo vodili predvsem ozirni higijene, načrtnosti (ki se izraža v pravilnem tlorisu naselja in v — danes bi rekli — visokem družbenem standardu, saj je kolonija imela kantino, konzumno trgovino, otroško varstvo). Vendar je bila to načrtnost brez estetskega presežka — estetsko oblikovanje je bilo pač prihranjeno za stanovanjsko arhitekturo višjih slojev, o čemer pričajo stanovanjski predeli na levem bregu Drave.

V času stare Jugoslavije je mariborska občina formalno vodila določeno socialno stanovanjsko politiko, ki pa je v resnici bila zelo skromna: takoj po prvi svetovni vojni so sicer zgradili nekaj barak za deložirance (vprašati se je treba, kako je sploh prišlo do tega, da so ljudi deložirali), v 20. letih pa zgradili najemne stanovanjske stavbe ob Smetanovi ulici po načrtih Maxa Czeikeja. Vendar v njih niso stanovali delavci, temveč predstavniki srednjega sloja. Glavni ukrepi občine, s katerimi naj bi omilili stanovanjsko stisko v Mariboru, je bila parcelacija zemljišč: v predmestjih, kjer je bila zemlja poceni, je občina kupila večje zemljišče, ga razparcelirala in prodala zasebnim ponudnikom. Posledice takšne gradbene politike pa so bile vse prej kot socialne. Krepila se je namreč predvsem zasebna graditeljska podjetnost, bogatela so gradbena podjetja, predmestja so ekstenzivno pozidovali, novi predeli so bili slabo komunalno opremljeni in oddaljeni od središča mesta — skratka, socialna stratifikacija mestnega prostora, zastavljena že v drugi polovici devetnajstega stoletja, se je še stopnjevala.

Leta 1931 je bil sprejet nov gradbeni zakon ki naj bi uvedel red na področjih mestne zidave. Zato se na prvi pogled zdi gradbeni zakon napreden. V resnici pa je, podobno kot gradbene zakonodaje drugih kapitalističnih dežel, nastal iz potrebe velikega kapitala, da omili težave pri delovanju mestne celote in je zato v določenih primerih »žrtvoval« institucijo zasebne lastnine — seveda na škodo malih lastnikov. Tudi v Mariboru je takšna usmerjenost regulacijske dejavnosti zbudila odpor, predvsem v okoliških občinah in pri zasebnih zemljiških lastnikih, ker je po njihovem mnenju predvideni regulacijski program »najlepše parcele v okolici rezerviral za zaščitne pasove ali za širši gradbeni okoliš in s tem globoko posegel v pravice privatne lastnine«. Vendar pa predvojni regulacijski načrt Maribora, kot ga je zahteval



Borut Pečenko in Vlado
Emeršič: stanovanjski
bloki »bumerang« na
Taboru, 1958—1961

zakon, nikoli ni bil končan in tako je stara praksa bolj ali manj brezobzirne parcelacije imela proste roke.

Zaradi takšnih razmer je še toliko bolj zanimiv poskus, ki se ga je ob koncu 20. let lotil Ivan Vurnik. Po njegovih načrtih so namreč leta 1928 zgradili delavsko kolonijo na Taboru. Kolonija pomeni prvo pravo socialno stanovanjsko gradnjo pri nas in se odlikuje po vseh platih — po arhitekturni, urbanistični in finančni.

Arhitekt je namreč skušal najti takšno rešitev, ki je najbolj ekonomična. Z urbanističnega stališča je naselje urejeno po enotnem načelu. Kolonija ima svoj mestni značaj — vrstne hiše (motiv je pri nas prvič uporabljen) obrobajo ulice, na zunanjih obodih je zasajena »vrsta dreves kot jasnost meje med tem delom in ostalim mesto -!!

Le na dvoriščnih straneh vrste hiš se močno izraža polkmečki značaj našega delavstva, ki ga je Vurnik tudi zavestno poudaril, ko je vsaki hišici namenil vrt in majhno delavnico ob dvorišču. Še posebej je bila delavska kolonija uspešna po finančni plati — delavci so namreč z dvajsetletnim odplačevanjem anuitet v obliki najemnine postali lastniki svojih hišic. Reči pa je treba, da takšen način reševanja stanovanjskega vprašanja delavcev v ničemer ni spremenil njihovega družbenega položaja in je tako posredno služil za ohranjanje obstoječega družbenega reda.

Kljub temu je Vurnikova delavska kolonija dober primer uspešne socialne gradnje, še posebej, če jo primerjamo s Hutterjevo kolonijo na Pobrežju, nastalo po načrtih Kiff-

mannovega stavbnega podjetja (1936—37). Kolonijo sestavljajo hišice, ki v oblikovnem pogledu posnemajo malomeščansko vilo, vendar ne morejo skriti, komu so namenjene. Tovarna je v tem primeru ostala lastnik stanovanj — če so delavca vrgli iz službe, je zgubil tudi pravico do stanovanja. Kolonijo so zgradili na periferiji in to ne le zato, ker je bilo zemljišče tam najbolj poceni, temveč tudi zato, ker so bili delavci tako ločeni od »mestnega« življenja. Pri tem je zgovorna prostorska gradacija stanovanj tvrdke Hutter: delavska kolonija stoji v predmestju, v strogem središču mesta so postavili najemni stanovanjski blok za nameščence, v zaščitnem zelenem pasu pod Kalvarijo pa si je Hutter dal zgraditi vilo, ki posnema tip majhnega baročnega dvorca.

Po letu 1945 se je pričelo novo poglavje v zidavi stanovanj za najširše sloje: ne moremo več govoriti o pojmu socialnih stanovanj, ki je značilen za kapitalistične družbene razmere. Vendar to še zdaleč ne pomeni, da se nam je posrečilo stanovanjsko krizo odpraviti — še več, pravo pomanjkanje stanovanj je nastopilo šele s tem, ko so se krepila industrijska in druga središča in ko je kmečko prebivalstvo vse bolj množično zapuščalo zemljo.

Ta proces se je pričel že kmalu po letu 1945, ko je nova oblast načrtno spodbujala industrializacijo države, predvsem izgradnjo težke industrije. Mariboru je bila dodeljena vloga največjega slovenskega kovinsko-predelovalnega središča. Istočasno z izgradnjo industrijskih objektov so načrtovali in izvedli tudi dve, za tisti čas značilni tovarniški

stanovanjski naselji — naselje TAM in Metalna na Tezenski dobri. Kljub temu, da naselji kažeta vse slabosti tedanje dobe (tipizirani bloki so shematično razporejeni v prostoru, izvedba je slaba, niso zgradili predvidenih spremljajočih objektov itd.), sta zanimivi zato, ker je na njuno urbanistično oblikovanje⁸ očitno vplivalo načelo Miljutinovega trakastega mesta.

Po letu 1950 se je pričelo obdobje decentralizacije projektivnih služb — namesto centraliziranih birojev, podrejenih ministrstvu, so v večjih središčih, med katerimi je bil tudi Maribor, ustanavljali samostojne projektivne organizacije. Otoplitev je bilo čutiti tudi pri zidavi stanovanj. Projektiranje stanovanj se je v Mariboru razvilo na zavidljivo raven predvsem po zaslugi Zavoda za regulacijo, oziroma kasnejšega Komuna projekta. Mariborčani so se zgledovali predvsem pri tako imenovanem »švedskem modelu«, ki so ga seveda skušali prilagoditi našim razmeram. Stanovanjska zidava se je osredotočila v treh conah: ob Gosposvetski cesti, na Pobrežju in na Taboru. Mariborski arhitekti so dali velik poudarek projektiranju cenenih stanovanj, kjer pa so skušali ohraniti za tiste čase razmeroma ugoden stanovanjski standard. Pri tem so uvajali tipološko — oblikovne novosti, kot so bloki »metuljček«, »Z« bloki, »bumerang«, stanovanjske stolpnice (prve v Jugoslaviji) itd. Kljub spodbudnim dosežkom — spomnimo se le stanovanjskega naselja ob Gosposvetski ulici — pa oblikovnih in tehničnih novosti ni spremljala stalna in načrtna »pozitivna stimulacija oblasti«, kar se je pokazalo že leta 1955, ko so razpustili Zavod za regulacijo Maribor.⁹ Kontinuirano strokovno delo na tem področju pa je bilo onemogočeno, ko so leta 1965 ukinili stanovanjske sklade pri občinah, s čimer je dokončno prevladala gradnja stanovanj za trg.

Tako smo prišli do obdobja v zidavi stanovanj, ki z določenimi dopolnitvami traja še danes. V tem času je bilo tudi konec eksplicitne socialne stanovanjske politike. V primerjavi s prejšnjim obdobjem je v Mariboru stanovanjski standard padel — velika večina novo zgrajenih stanovanj se po opremljenosti, arhitekturnem oblikovanju in vključevanju v večje enote ne razlikuje od socialne stanovanjske gradnje slabše vrste, kot jo poznajo v razvitih kapitalističnih državah.

Izgovor, s katerim so »pristojni činitelji« spodbujali gradnjo stanovanj za trg, je bil, češ da bo konkurenca med gradbenimi podjetji pomagala odpraviti pomanjkanje stano-

vanj.¹⁰ Dejansko pa je konjunktura na tem področju omogočila velikim gradbenim podjetjem, da si ustvarijo monopolen položaj in to s trojno vlogo projektanta, investitorja in izvajalca. Kljub temu (ali pa ravno zato) stanovanjska stiska ni bila odpravljena — še več, vedno več ljudi je čakalo na stanovanje, saj gradbena projektiva ni imela interesa odpraviti razmere, ki so ji sploh omogočale monopol pri zidavi stanovanj.

Povrhu vsega se je vzporedno z razraščanjem stanovanjske stiske pojavilo še novo nesorazmerje: v prejšnjih obdobjih so dajali prednost predvsem kolektivnim oblikam stanovanja (blokom in stolpnicam), od začetka šestdesetih let dalje pa je zasebna stanovanjska gradnja (kjer je tako kot pred vojno prevladoval tip prosto stoječe enodružinske hiše) postajala vse bolj priljubljena, tako da se je delež zasebnih stanovanjskih hiš v razmerju do družbenih stanovanj stalno večal. Prav tako se je večal razkorak med površino in opremljenostjo enih in drugih stanovanj. Tako je stanovanjsko vprašanje pri nas dobilo še eno krizno točko: razkol med družbeno in zasebno stanovanjsko gradnjo, med katerima nobena doslej ni bila zmožna, da bi zadovoljivo rešila osnovno nalogo, da bi namreč ustvarila primerno bivalno okolje za najširše plasti prebivalstva.

Tudi to, kar so gradili v Mariboru v 60. in 70. letih, se ne razlikuje od splošnih vzorcev, značilnih za našo stanovanjsko zidavo. Po eni strani sta institucionalni urbanizem in



Stanovanjska soseka S-21 na Taboru, urbanistična postavitev ZUM, 1965

arhitektura, ki so ju kot na tekočem traku »proizvajali« projektivni ateljeji gradbenih podjetij in Zavod za urbanizem, oblikovala stereotipne stanovanjske soseske, kot so naselje Jugomont ob Betnavski cesti, S-21 ob Cesti proletarskih brigad, Greenwich-jug na Pobežu, S-36 na Teznem itd. Po drugi strani pa Maribor skoraj z vseh strani oklepa obroč enoličnih predmestij z enodružinskimi hišami »po katalogih«, ki se še posebej ob prometnicah širijo globoko v kmetijsko okolico in pod zelene obronke Pohorja.

V začetku 70. let je postalo vse bolj jasno, da same tržne zakonitosti ne zmorejo rešiti zapletenega stanovanjskega vprašanja. Pri iskanju novih poti so pričeli ustanavljati samoupravne interesne skupnosti (mariborska je bila ustanovljena leta 1973), s pomočjo katerih bi vodili družbeno usmerjeno stanovanjsko politiko. V začetnem obdobju delovanja samoupravnih interesnih stanovanjskih skupnosti je pomemben del nalog pomenila gradnja solidarnostnih stanovanj,¹¹ ki pa je ščasoma vse bolj stopala v ozadje, tako da je danes reševanje socialnih primerov največkrat prepuščeno posameznikom in delovnim organizacijam, kjer so ljudje zaposleni.

V zadnjih letih smo v Mariboru pričeli pri zadevanjem, kako bi izgradnjo stanovanjskih predelov razrešili s celovitejšim arhitekturno-urbanističnim prijemom: v okviru projekta Maribor-jug so že zgradili soseske S-23 in Nova vas I, Nova vas II. pa je v toku zidave. Pri Maribor-jugu naj bi preizkusili nova načela prostorske organizacije in nov oblikovalski pristop, katerega osnovna značilnost je zgoščena stanovanjska zidava vzdolž uličnih potez. Kljub temu pa novosti niso take, da bi v temeljih spremenile osnovni urbanistični koncept soseske in že uveljavljeno prakso funkcionalističnega arhitekturnega oblikovanja. Tako ima S-23 preveliko gostoto prebivalcev in stanovanjski objekti so z višinami zunaj človeškega merila, soseske niso optimalno opremljene z vzporednimi dejavnostmi, predvsem pa ni presežena stopnja, ko so novi mestni predeli le spalna naselja brez polnega življenja.

Naj končam z ugotovitvijo, da je kljub različnim pristopom k reševanju stanovanjskega vprašanja, ki smo jih doživljali v obdobju po letu 1945, stanovanjska kriza pri nas še nerazrešena in da se arhitekturi in urbanizmu kot pomembnima dejavnostma, ki se ukvarjata s to problematiko, doslej ni posrečilo ponuditi takšnih rešitev, ki bi bistveno pripomogle k oblikovanju boljšega življenjskega okolja za delovne ljudi.

Pr eden bomo našli takšne rešitve, bomo morali odgovoriti na naslednja vprašanja:

— kako to, da kljub združevanju velikih sredstev¹² nismo odpravili pomanjkanja stanovanj v večjih urbanih središčih in komu služi ta neučinkovitost;

— kako bi uspeli kanalizirati zasebno graditeljsko pobudo, (da ne bi bila v takšem nasprotju z načeli racionalne izrabe gradiv, prostora in energije), po drugi strani pa omogočiti stanovalcem v blokih in stolpnica, da bi odločali o vseh vprašanjih v procesu gradnje stanovanj (tudi na področju oblikovanja);

— in kako doseči, da bi na stanovanjskem področju zaživel načelo solidarnosti kot protiutež ozkim gospodarskim ozirom?

V takšni luči je torej še vedno živa Engelsova trditev, da je stanovanjsko vprašanje socialno vprašanje prve vrste — toda ne tako, da bi gradili socialna stanovanja za najnižje sloje, temveč tako, da bi stanovanjska politika postala pomemben del socialistične socialne politike.

OPOMBE

1. »O stanovanjskem vprašanju«, slov. prevod v Marx-Engels: Izbrano delo, IV. Ljubljana, 1968, s. 341—451. — 2. V Marx-Engels, Izbrano delo, I. del. 1969. — 3. Tako R. Jakhel opredeljuje urbanizem kot zgodovinski pojav, ki označuje, da je konkretna družba dosegla določeno stopnjo v kapitalizaciji prostora, oziroma kot družbeno dejavnost, ki omogoča dokončno kapitalizacijo prostora. R. Jakhel: Iluzija in resničnost urbanih središč, Ljubljana, 1979. — 4. Partizanska knjiga, Ljubljana, 1982. — 5. Že pred sredo stoletja so postavljali začasna stanovanjska naselja za delavce, ki so gradili južno železnico. Največje takšno naselje je bilo v Zidanem mostu in še danes se njegov del imenuje Majland — pač po furlanskih delavcih, ki so bili zaposleni pri gradnji proge. — 6. »Regulacijski načrt Maribora in okolice«, Slovenec, 13. 3. 1937, s. 3. — 7. Ivan Vurnik: »Za lasten dom in vrt«, Slovenec, 1928, št. 71, s. 3. — 8. Avtor urbanistične postavitve pri naselju Metalne je bil Jaroslav Černigoj, pri naselju TAM pa Ljubo Humek, prvi projekti so nastali leta 1947. — 9. Namesto njega so ustanovili projektivno organizacijo Komuna projekt, ki pa zaradi drugačnega pravnega položaja tudi ni imel takšnih kompetenc kot Zavod, ki je bil organ Okrajnega ljudskega odbora. — 10. Cf »Prva stanovanja za tržišče«, Delo 2. 2. 1962, s. 3. — 11. Solidarnostni stanovanjski sklad je v Mariboru pričel delovati celo eno leto prej, kot je bil sprejet samoupravni sporazum o stanovanjski graditvi, torej leta 1972. — 12. V Jugoslaviji gre namreč 10 odstotkov narodnega dohodka za stanovanjsko gradnjo.