

Lustracija Železniške kolonije v Mariboru

1. ŽELEZNIŠKA KOLONIJA NEKOČ

Izgradnja južne železnice (Dunaj - Trst) in osrednjih delnic je imela za posledico nastanek kolonije s stanovanji za delavce. Leta 1863 je bilo zgrajeno prvih 12 hiš ob delavnicih. Kmalu je postala kolonija pretresna, zato so se leta 1868 odločili za gradnjo novega kompleksa. Do leta 1872 so poleg 28 manjših hiš zgradili še otroško zavetišče in šolo, dve leti kasneje pa še konzum. Slo je za zanimiv urbanistični kompleks, ki je bil nasledek tedanje stopnje razvoja urbanizma s takrat aktualno infrastrukturo in z dokaj visokim komunalnim in stanovanjskim standardom. Kolonija se je ohranila do današnjih dni v prvotni obliki in obsegu in predstavlja zgodovinsko in sociološko izredno zanimiv del stavne in urbanistične dediščine v Sloveniji.

Pravilna geometrijska parcelacija, pravokotno sekanje komunikacij in drevoredi kažejo na prethitni načrtovalski poseg. Posamezne arhitekture so bile oblikovane v skladu s prevladujočim novoromanskim stilom nazorom. Hkrati se je v isto arhitekturo vključil tudi utilitarni industrijski slog, ki ga opredeljuje poleg opečne gradnje in pokrožno zaključeni oken in vhodov tudi funkcionalni dekor v obliki pilastrov in okenskih okvirjev.

Skratka govorimo o edinstvenem in za sredjo 19. stoletja vzornem delavsko-uradniškem naselju, ki ga je družba južnih železnic tudi vzorno vzdrževala.

2. ŽELEZNIŠKA KOLONIJA VČERAJ

Družbo južnih železnic je po letu 1945 zamenjala nova s poznejšim imenom Boris Kidrič. Naselje in objekti so postali vedno bolj prepuščeni sami sebi in z obujanjem. Prvotna oblika naselja je postala precej zabitrsana predvsem zaradi novih pozidav (samski dom - po novem Garni hotel), dvih prizidkov, improviziranih gospodarskih objektov (kolnice, supe, garaže). Precej je bila prizadeta tudi prvotna, zelo pedantno organizirana in prostorsko smiselno razporejena zena z avesta ter parkovna ureditev površin. Temeljna pomanjkljivost naselja in objektov pa je postal bedni komunalni standard, katerega

prvine so bile interopolirane improvizirano.

Od spomeniškega območja, ki propada, niče nima prave koristi, še najmanj ljudje, ki v njem živijo, zato so se v oblastnih in strokovnih krogih pojavile dileme, kaj s kolonijo storiti. Če bi projicirali razvojni trend življenja Železniške kolonije oziroma njeno stagnacijo v prihodnosti, bi opazili kot posledico veliko vrzeli v organski rasti mesta. Prihodnje prenovitvene in nove gradbene posege v okolici si prav tako ni bilo možno zamisliti brez kompleksno prenovljene Železniške kolonije, ki tako ne bi nastopala kot urbanistični zaviralni moment. Tako je bilo dogovorjeno v temeljnih planih Samoupravne stanovanjske skupnosti za obdobje 1986 - 1990, da se na območju Železniške kolonije v tem obdobju zgradi skupno 310 novih stanovanj, prenova obstoječih in ohranjenih objektov pa bi tekla vzporedno glede na možnosti dejanskega priliva denarja iz amortizacije. V smislu izpeljave srednjeročnih usmeritev je leta 1986 IS SO Maribor - Tabor skupno z investitorjem Samoupravno stanovanjsko skupnostjo Maribor razpisala javno anonimni republiški natečaj za prvo bitev kvalitetnih strokovnih osnov in usmeritev za izdelavo zadidajnega načrta za območje Železniške kolonije. Natečaj je predvsem pokazal:

- da je kompleks Železniške kolonije v največji možni meri treba prenoviti z ohranjanjem obstoječih objektov in ne z rušenjem oziroma z delnimi rekonstrukcijami in sanacijami;

- da je treba ohraniti značaj in zimzelenost območja;

- da so novi regulacijski posegi v smislu ceste, ki bi naselje razpodelila, nesprejemljivi.

Na osnovi rezultatov natečaja je Zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine revidiral prejšnje mnenje glede dopustnih posegov v območje in preko Republiškega zavoda za varstvo naravne in kulturne dediščine izposloval dokument, s katerim je določeno, da se mora Železniška kolonija v Mariboru zaščititi kot kulturno zgodovinski spomenik I. kategorije, kjer so možni posegi samo v smislu izboljšanja bivalnih razmer z ohranitvijo vseh urbanističnih in arhitektonskih danosti.

Leta 1988 je bil na osnovi dogovora med Samoupravno stanovanjsko

ko skupnostjo Maribor in Izvršnim svetom SO Maribor - Tabor razpisal natečaj za izdelavo tehnične dokumentacije za preново prvega objekta Železniške kolonije na lokaciji Stephenssonova 6. Komisija je izbrala rešitev arhitekta Jakopina (Sjoberg) in leta 1988 je bila izdelana dokumentacija za predmetni objekt.

Bistvo naloge je bilo v vzpostavitvi sosedstva z osmimi bivalnimi enotami, ki ustrezno osvojnim bivalnim standardom. Projekt je v največji meri ohranil in saniral objekt in obstoječe detajle, z osmišljeno mansardo in vhodnimi verandami povečal funkcionalnost, s parcelacijo vrhov, formiranjem atrijev s štirimi li-pami in gospodarskimi objekti (garaža, lopa) pa rekonstruiral urbanistični red, značilen za celotno kolonijo. Objekt z okoljem je bil dokončan in vseljen v začetku leta 1990.

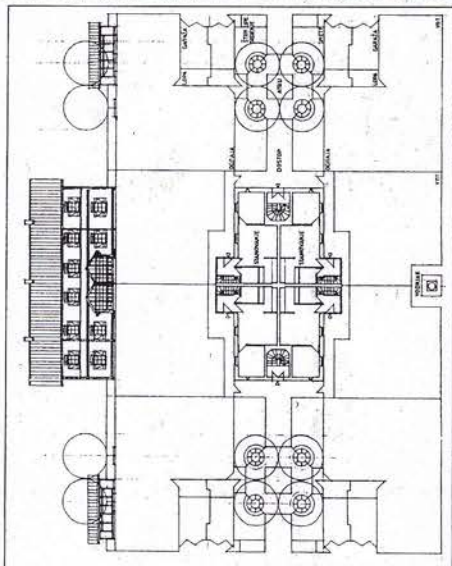
Ker na območju Železniške kolonije ni bilo možno izvajati družbeno usmerjene stanovanjske gradnje, temelječe na obstoječe objekta samo prenavljanju, in ker sredstva iz amortizacije stanarin niso dovoljevala prenove obstoječega stanovanjskega sklada v tako velikem obsegu, je stanovanjska skupnost zagotovila denar samo za prenovno enega objekta. S prenovno enega objekta nismo praktično storili nič drugega, kot da smo v obliki vzornega objekta postavili spomenik lastne nemodi.

Leta 1992 je na pobudo Zavoda za dediščine in po naročilu Zavoda za planiranje in urbanistično načrtovanje isti arhitekt naredil projekti za prenovno manjšega objekta, ki predstavlja prvih 12 enot Železniške kolonije iz leta 1863.

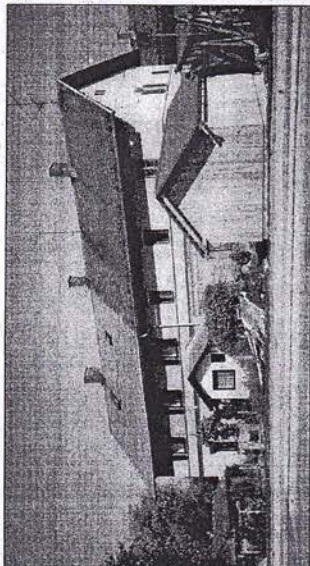
S tipskimi vzorci ni možno reševati soseske, zato je bila vsa stvar kljub dobremu namenu obsojena na neuspeh.

3. ŽELEZNIŠKA KOLONIJA DANES

Po stanovanjskem zakonu so medtem najemnik stanovanj v Železniški koloniji postali lastniki, ki po svojih najboljših individualnih močeh rešujejo svoje bivalne probleme. Neredko celo bivalno, ker je osem (4) lastnikov, ki so v posameznem objektu, težko uskladiati za skupno prenovno. Ob tem jim projektarna dokumentacija in izveden vzorčni objekt rabita kot



Po projektu



Po navdihu

ruskí bife, kjer si po lastnem okusu kaj zberete, se več pa dodaj sam iz svojega repertoarja oziroma repertoarja ki posege izvaja. Oh tem je treba pripomniti, da gre za različno poskodovane objekte (vlaga, dotrajani konstrukcijski elementi), kjer je, da bi se izognili nesrečam strokovni pristop še kako potreben.

Lani so na območju Železniške kolonije obnovoili komunalo. in infrastrukturo, kar je zelo pozitivno, a pozno, saj bi se s tem vse skupaj moralo začeti.

Oh vsem tem imam kot avtor projektov rahle bolečine v želodcu in moram priznati, da sem prenovno Železniške kolonije videl drugače - predvsem kot organiziran in kontroliran urbanistično arhitektonski poseg, ki bi šel v korak s časom in po

potrebi presegal konservatorsko komponento prenove, s ciljem, da bi dobili mestovoren urbanistični element, ki bi inicijiral tudi prenovno okolice. A verjetno bi bilo v sedanjih razmerah in ob pristopu, ko družba abstina, lastniki na rešujejo stanovanjske probleme po načelu, pokaži kaj znaš, in s tem postajajo arhitekti prenove, nerealno pričakovati kaj več.

Zanimivo pa vsem skupaj pa je, da v mestu bifejno krizarské vojne za vsako drevo in protestiramo, če se preveč obreže ali podre, na drugi strani pa smo neprizadeti, ko se uničuje kvaliteta arhitekturna dediščina. To kaže, da arhitektura danes ni dovolj politično zanimiva in zato na njej brez velikih besed doživljamo nekakšno lustracijo.

Aleksander Jakopin