

JUŽNA ŽELEZNICA IN RAZVOJ MEST NA SLOVENSKEM V DRUGI POLOVICI 19. STOLETJA

JELKA PIRKOVIC

Namen pričujočega prispevka je naslednji: skušala bom pojasniti, kakšne fizične posledice je imela izgradnja Južne železnice na prostorsko zasnovo naših mest in pokrajine. Tako bo glavni predmet mojega zanimanja morfološka struktura naselij, ki jih je železnica s svojimi objekti in napravami najbolj spremenila. V tem pogledu bomo železnico šteli kot poseben morfološki element, ki se v določenem času vsidra v mestno tkivo. Drugi predmet mojega zanimanja pa bodo prostorski in posredno tudi socialni učinki, ki jih je železnica kot morfološki element in kot tehnična naprava sprožila v mestih in v pokrajini. Menim namreč, da prav študij sprememb v morfologiji prostora lahko daje odgovore na vprašanja, kakšna je narava novih družbenogospodarskih odnosov, katerih znanilec so bile tehnične in prometne izboljšave, in kakšne oblike »produkcije prostora« lahko pripišemo na račun novih družbenih odnosov, ki jih na splošno označujemo s pojmom klasični kapitalizem druge polovice 19. stoletja. Tako bom v svojem prispevku na temo Južna železnica in razvoj mest na Slovenskem uporabila morfološki pristop, s katerim naj bi razložila ne le oblikovne lastnosti naših mest, temveč tudi splošne in posebne poteze v socialni in kulturni členitvi prostora v drugi polovici 19. stoletja.

ŽELEZNICA IN POKRAJINA

Že ko so se porajale prve zamisli o izgradnji Južne železnice, je bilo jasno, da mora povezati deželna glavna mesta Gradec in Ljubljano s Trstom na eni in Dunajem na drugi strani. Tudi Maribor kot ena od etap gradnje in kasneje kot postaja ni bil vprašljiv. Pač pa so obstajala različna mnenja o trasi med Mariborom in Ljubljano.¹ Če bi upoštevali slovenske gospodarske interese, bi imela prednost trasa, s katero bi povezali v sredini 19. stoletja razmeroma močno železarsko in svinčarsko področje Mežiške doline s svetom. Železnica bi lahko potekala takole: Maribor—Dravograd—Ravne na Koroškem—Slovenj Gradec—Šoštanj ali Velenje—Savinjska dolina in od tam ali preko Trojan ali po Tuhinjski dolini skozi Kamnik do Ljubljane. V tem primeru bi proga obšla Celje, ki je bilo okrog leta 1850 le sedež okrajnega glavarstva brez indu-

strije in le z maloštevilnimi lokalnimi obrtnimi delavnicami. Zdi se, da so pri izboru trase od Maribora do Celja prevladali gradbeno tehnični oziri, saj je realizirana trasa peljana po od zgornje variante mnogo bolj ugodnem terenu. Od Celja do Ljubljane pa bi bila tehnično manj zahtevna trasa skozi Žalec, preko Trojan ali po Tuhinjski dolini do Ljubljane, vendar so se odločili v korist trase po dolini Savinje in po savski soteski, čeprav je odsek od Zidanega mostu do Litije pomenil velik tehnični podvig. Zato pa je Južna železnica omogočila cenen transport trboveljskega premoga, kar je takoj povečalo njegovo konkurenčnost.² Iz navedenega lahko zaključimo, da je bilo v obdobju, ko so avstrijske dežele pospešeno uvajale parne stroje v industrijske obrate,³ za velekapital pomembneje dobiti dovolj cenene premoga, kakor pa spodbujati razvoj prevaljskega železarstva, ki bi zaradi boljših prometnih možnosti lahko konkuriralo eisenerškemu železu in železarskim izdelkom.⁴

Proga od Ljubljane do Trsta je bolj sledila inženirski logiki tehnično optimalno izbrane trase, kot je to bilo v primeru proge od Maribora do Ljubljane. V grobem je tudi sledila smeri stare komercialne ceste proti Trstu, le da je prečkala Ljubljansko barje in se z borovniškim viaduktom vzbela na kraško planoto med Verdrom in Raskovcem in se nato preko Postojnskih vrat kot najvišje kote (612 m), ki jo Južna železnica doseže na ozemlju današnje Slovenije, spustila k Postojni. Da so konstruktorji Južne železnice izbrali najlažji prehod od Ljubljane do Postojne, je bilo potrjeno skoraj stodvajset let pozneje, ko so gradili sodobno avtocesto na tem odseku v glavnem vzdolž železniške proge.

In kakšne prostorske učinke je imela prva železniška proga na videz naše pokrajine? S stališča Slovenije kot celote v začetku prav malenkostne — proga kot tehnična naprava se je vrezala le v ozek pas pokrajine. Poleg tega je bila njena gradbena tehnologija s svojimi posegi in izbiro naravnih materialov za nasipe, podporne zidove in mostove⁵ veliko bolj prilična naravnemu okolju, kakor se to dogaja s sodobnimi infrastrukturnimi objekti velikih meril. Gledano z današnjimi očmi, bi lahko rekli, da je Južna železnica lepo vkomponirana v

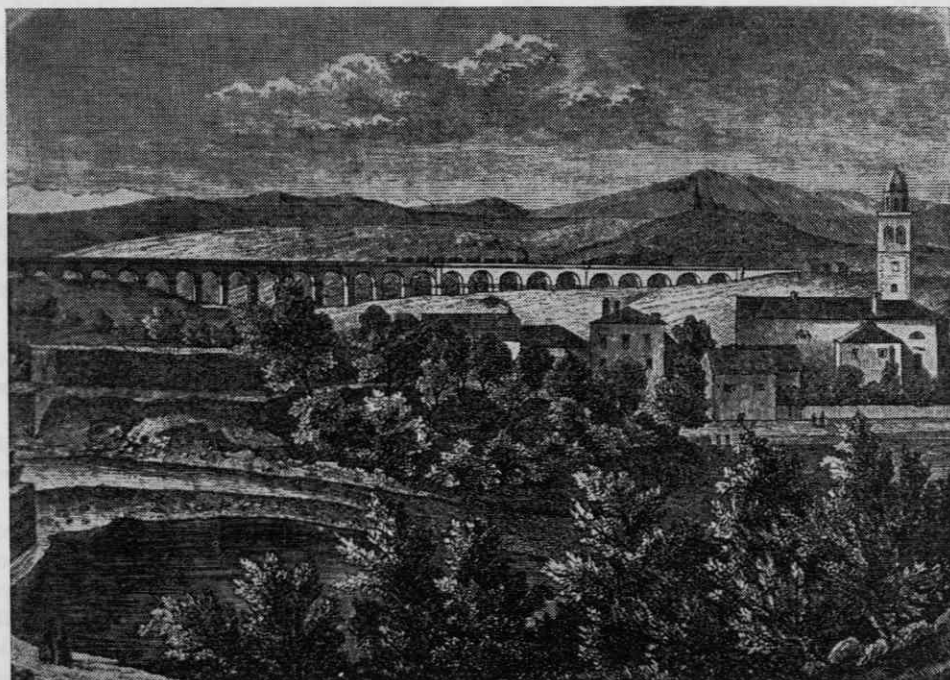
pokrajino, čeprav to nikakor ni bil namen njenih inženirjev. Res pa je morala pri večini ljudi železnica zbuditi izrazito romantično vzdušje, ki ga izražajo tudi sodobne upodobitve. Železnica v pokrajini je postala priljubljena tema vedutistov druge polovice 19. stoletja, tako da grafični motivi, večinoma objavljeni v knjižnih publikacijah in v periodiki, pričajo o romantičnem občutenju stika med idilično pokrajino in tehnično novostjo. Ko je na primer Johann Varoni, ilustrator prvega vodnika po Južni železnici,⁶ prikazoval slovensko pokrajino, je upodobil ne le progo samo skupaj z morebitnim viaduktom, mostom ali drugim tehničnim objektom, temveč je v grafiko vključil tudi vlakovno kompozicijo, pa čeprav še tako majhno in neznatno.

Kot zgled takšnega načina slikovnega prikaza naj služi podoba Nabrežine pri Trstu iz zgoraj omenjene publikacije (slika 1). V njej izstopata dva elementa: krajina z arhitektonskimi poudarki in nabrežinski viadukt, po katerem ravnokar pelje vlakovna kompozicija. Čeprav je podoba vlaka neznatna, pomeni piko na i celotnega prikaza (postavljena je tudi v perspektivično središče in je zato vsebinsko poudarjena), poleg tega pa določa merilo zadnjega plana slikovne kompozicije in s tem daje podobi večji vtis globine. Podobno kompozicijsko in pomensko vlogo vlaka lahko razberemo tudi iz drugih ilustracij v isti knjižici, to je na panoramah Barkovelj pri Trstu, Borovnice, Grač-

nice pri Zidanem mostu in na veduti Maribora.

V letu otvoritve zadnjega odseka Južne železnice od Ljubljane do Trsta je nastala risba Ljubljane s Tivolijem v ospredju.⁷ Tudi tukaj je v slikovno kompozicijo vključen vlak, ki daje celoti pečat aktualnosti (slika 2). V splošnem lahko rečemo, da je vlak na panoramah druge polovice 19. stoletja pridobil vlogo štafaže, kot jo je v klasičnem krajinarstvu imela v pokrajino vkomponirana človeška figura.

Naj povzamem: v obdobju, o katerem govori naslov našega prispevka, lahko o problematiki železnice v pokrajini govorimo na štiri različne načine: prvič o železnici in njenem trasiranju kot o tehničnem vprašanju, drugič o oblikovalskih vprašanjih vkomponiranja proge v pokrajinsko sliko, tretjič o novem dojemaju krajine, ki ga je s seboj prinesla železnica in ki ga lahko opazujemo v slikovnih predstavitev pejsažev z železniško progo (kjer le-ta postane merilo in tudi znamenje napredka) in četrtič o železnici kot o elementu prestrukturiranja družbe v zgodovinskem okviru druge polovice 19. stoletja. Vsi slovenski zgodovinarji, ki so se ukvarjali z 19. stoletjem, menijo, da je železnica ne le prinesla k nam novo življenje, marveč je v mnogočem pomenila tudi propad nekaterih obrti in načinov transporta — tako je izumrlo čolnarjenje po Ljubljani in Savi skupaj z pretovarjanjem blaga v rečnih pristaniščih, zamrle so obrti,



Nabrežina pri Trstu, Lloyd's Illustrierte Reisebibliothek von Wien nach Triest, Wien 1858



Jan Novopacky: Pogled na Ljubljano izpod gradu Podturn, lavirana risba, 1857, hrani NUK

povezane s čolnarstvom in splavarjenjem pa tudi furmanstvo je doživelo hud udarec. Nastali pa so novi poklici in nove možnosti zaposlitve pri delih za železnico. Vendar, kot ugotavlja Šorn,⁸ je večino kvalificiranih del prevzela tuja delovna sila, predvsem nemškega in češkega izvora, tako da ni čudno, da je bil dotok priseljencev teh dveh narodnosti v mesta ob progi znaten. V splošnem pa so se v pokrajinah, naseljenih s Slovenci, demografska gibanja odvijala tako, da demografskih sprememb ni mogoče enostavno pripisati na račun učinkov, ki naj bi jih povzročila izgradnja Južne železnice.⁹ Zato bi bile potrebne poglobljene raziskave gospodarske zgodovine naših pokrajin v drugi polovici 19. stoletja.

ZELEZNICA IN MESTO

Gledano scela so imela naša mesta v sredini 19. stoletja še precej potez, značilnih za srednjeevropska mesta pozne fevdalne dobe in so se v njih kazale le posamezne prvine novega pojmovanja prostora. Na Slovenskem je večina mest nastala v obdobju od 12. do 15. stoletja, v novem veku pa ne zasledimo več nobenega novega mesta. Ker v naših deželah niso vladale najbolj ugodne gospodarske in družbene razmere, se tudi mesta niso kdove kako razvijala. Tako tudi niso bila deležna večjih renesančnih, baročnih ali klasicističnih razširitev, temveč so postopoma dobivala novo preobleko in sodobnejše slogovne poudarke, tako najbolj očitne

v času baroka. V tem pogledu je najbolj prednjačila Ljubljana kot prestolnica dežele Kranjske. Tudi prva polovica 19. stoletja ni prinesla pretresljivejših sprememb: industrije v mestih na Slovenskem skorajda ni bilo, novi časi so se kazali le s tem, da so na prelomu 18. in 19. stoletja podrli vsa mestna obzidja in obrambne naprave, uredili nekaj starih cestnih vpadnic, zasadili drevorede, speljali nekaj ulic po nekdanjih obrambnih jarkih itd. Edini večji regulacijski posegi so se osredotočili na Ljubljano, kjer so uredili Kongresni trg in zastavili ureditev Tivolija kot mestnega parka. V takšnih okoliščinah je resnično šele izgradnja Južne železnice prinesla nov veter v prostorsko koncepcijo pomembnejših središč, to je predvsem v Ljubljano, Celje in Maribor, delno pa tudi v manjše kraje, med katerimi bomo predstavili trg Postojno.

V prvi vrsti si hočemo ogledati, kakšen je bil stik železnice z mestom, torej kako se je železniška postaja s pripadajočimi napravami, kot so tiri, okretnice, delovni in pomožni objekti, umestila v naselbinski prostor. Vse naše postaje so bile prevoznega tipa, kar hkrati pomeni, da je bil železniški trak postavljen tangencialno glede na naselbinske aglomeracije. Pri manjših krajih (mednje štejem Litijo, Logatec, Pivko, Divača in Sežano), kjer urbanizacija ni bila tako burna, so kolodvori še vedno ob robu naselij in proga pri njih pomeni tisto prostorsko mejo, preko katere se niso širili.¹⁰ Drugače je bilo v Mariboru, Celju in Ljub-

ljani. Podobno kot druga večja mesta ob Južni železnici zunaj meja današnje Slovenije so tudi ta mesta v drugi polovici 19. stoletja doživela živahnejši razvoj. Kot že rečeno, so železniške naprave postavili zunaj do tedaj pozidanega mestnega območja, v Ljubljani v Šentpeterskem predmestju, v Mariboru v Graškem in v Celju sicer še na ozemlju celjske katastrske občine, vendar že zunaj nekdanjega obzidja. V vseh treh primerih je železniška postaja delovala kot močan magnet, ki je pospeševal pozidavo vmesnega prostora med starim mestom in kolodvorom. Še več, železnica je bila v svoji pionirski fazi ne le gospodarsko važna naprava za prevoz blaga in ljudi, ampak je imela tudi močan prestižni pomen, ki se je kazal v tem, da je takoj postala priljubljeno mondeno prevozno sredstvo.¹¹ Podobno je veljalo tudi za mestne četrti ob železniški postaji. Tako kot za večino evropskih mest druge polovice 19. stoletja velja tudi za Ljubljano, Celje in Maribor pravilo, da so na novo nastale ulice med starim mestnim jedrom in postajo bile med najelegantnejšimi in da se je tja postopoma selil poslovni center mesta.

V Mariboru so leta 1850 mestu priključili graško in meljsko predmestje. Za del nekdanjega graškega predmestja (med sedanjo Partizansko cesto, Tomšičevo ulico in glavnim kolodvorom) so leta 1875 pripravili regulacijski načrt,¹² ki pa ni ohranjen. V naslednjih desetletjih je tam nastala nova četrt z za preteklo stoletje značilno ortogonalno ulično mrežo, z nizi elegantnih dvonadstropnih stanovanjskih hiš, z drevoredi in parki. Melje pa naj bi reguliral načrt iz leta 1885, vendar je bil le delno izveden. V ta del mesta, ki je že onkraj železniške proge, se je naselila predvsem industrija.

Tudi v Ljubljani ni bilo nič drugače: do preloma stoletja so urbanistično uredili in pozidali razmeroma veliko področje med starim mestnim jedrom in kolodvorom severno od nekdanjega vaškega zaselka Blatna vas.¹³ Najpomembnejši del nove urbanistične zasnove je vsekakor smer Miklošičeve ceste, ki je povezala mesto čez Ljubljano z železniško postajo in ob njej ležeči Slovenski (sedaj Marxov) trg. Trg in Miklošičeva ulica sta nastala v času popotresne obnove Ljubljane po zamisli Maksa Fabianija,¹⁴ pionirja moderne slovenske arhitekture. Pomenita enega od vrhov urbanizma na Slovenskem, saj njuno oblikovno kvaliteto lahko postavimo ob bok sočasnim, sicer bolj veličastnim rešitvam v večjih središčih, kot sta Dunaj in Trst.

Miklošičeva ulica je speljana vzporedno s staro Kolodvorsko ulico, ki je še do nedavnega imela pečat precej skromne predmestne ulice. Čeprav leži v osi postajnega poslopja, je niso preuredili v reprezentančni dostop do kolodvora, ker bi jo bilo težko povezati z mostom čez Ljubljano in z Mestnim trgom, kjer je v tistem času še vedno bilo težišče mestnega življenja. Zato so se mestne oblasti odločile, da odprejo novo, Miklošičevo ulico, ki bo omogočila dobro povezavo med starim središčem mesta in prostorom glavnega kolodvora.

Nekoliko starejša od Miklošičeve je Resljeva cesta. Odprli so jo leta 1882. V naslednjih nekaj letih je ob njej zrastle učiteljske in nekaj stanovanjskih hiš, za katere so tedanji Ljubljanci menili, da so med najlepšimi v mestu.

Zanimivo je, da se je jugovzhodno od postajnega poslopja (v bližini nekdanjega tovornega kolodvora) v neposrednem zaledju reprezentančne Miklošičeve in Resljeve ceste namestila industrija: predilnica,¹⁵ tovarna vžigalic in kasneje na njenem mestu parni mlin, mestna plinarna in elektrarna, kartonažna tovarna. V času, ko se mesto še ni razširilo po vsem prostoru do železniške postaje, je industriji takšna lokacija ustrezala. Zato pa je ostalo še precej zemljišča severno od železniških tirov praznega: do začetka prve svetovne vojne so pozidali le pas ob stari Dunajski cesti.¹⁶ Ob njej je že iz prejšnjih časov ležalo pokopališče sv. Krištofa. Predel se je v celoti urbaniziral šele med obema vojnoma. Zanj sta regulacijske načrte pripravila najprej Fabiani (1899), nato še Plečnik (1929), vendar je realizacija le delno upoštevala njune zamisli.

Tudi izgradnja ob celjskem kolodvoru je sledila splošnim shemam, značilnim za regulacijsko dejavnost 19. stoletja. V primerjavi z Ljubljano in Mariborom je bila proga v Celju speljana veliko bliže staremu mestu zaradi omejenega zemljišča med nekdanjim mestnim obzidjem in Voglajno. Zato tudi ni bilo težko urediti direktne zveze med mestom in kolodvorom: podaljšali so le staro Ulico novih vrat (ulico, ki je vodila iz mesta skozi v letu 1483 odprta vrata v obzidju). Res pa je, da sta se ureditev in pozidava novega mestnega prostora pred železniško postajo precej zavlekli, pač zaradi slabih gmotnih razmer, ki so tedaj vladale v Celju. Tako je bil sedanji Titov (nekdanj Bismarckov) trg urejen šele leta 1899. Ob njem (nasproti železniški postaji) stojita dve reprezentančni stavbi: Mestna hranilnica (1877) v neorenesančnem slogu in Celjski

dom (1907) v romantični mešanici »nemških« slogovnih prvin. Za predel med železniško postajo in Stanetovo ulico je bila v drugi polovici 19. stoletja pripravljena vrsta regulacijskih načrtov, vendar se nobeden od njih ni ohranil. Ker je Voglajna onemogočala širitev mesta proti vzhodu,¹⁷ tam ni mogla nastati industrija. Zato so prvi večji obrat v Celju, to je celjsko cinkarno (1873), zgradili v Gaberju, tik ob železniških tirih, vendar daleč zunaj Celja.

Obljubila sem še kratek pregled razmer v Postojni:¹⁸ Južna železnica se kraju približa takoj, ko preide najvišji vzpon v Postojnskih vratih. Ker trg leži v kotlini, je proga speljana vzdolž pobočja nad Postojno. Zato je tudi postojnski kolodvor postavljen v breg in nima ravne zveze z jedrom Postojne. Kljub temu pa je njegova lokacija pospešila ureditev novega dela Postojne med glavno cesto in vznožjem hriba, kjer je speljana železnica. Nastala je značilna tlorisna zasnova s pravokotno ulično mrežo. Ker pa je kraj razmeroma počasi napredoval, je bil ta predel, z izjemo nekaj hiš ob glavni cesti, do konca pozidan šele v najnovejšem času.

Ljubljana, Maribor, Celje in Postojna so na Slovenskem edini kraji, kjer je namestitev železniške postaje botrovala nastanku za 19. stoletje značilne urbane strukture. V vseh drugih mestih ob kasneje zgrajenih progah ali v manjših naseljih ob Južni železnici je bil stik železnice z naseljem manj izrazit, bodisi da je bila postaja nameščena tako daleč, da ni mogla vplivati na njegovo rast (tako v Kranju, Škofji Loki, Novem mestu, Ptujju), bodisi da gre za manjše kraje, ki so se začeli hitreje razvijati šele v zadnjih desetletjih in zato nosijo pečat sodobne stihijske urbanizacije.

ŽELEZNICA IN INDUSTRIJA V MESTIH

Za slovenske dežele je značilno, da prvi industrijski obrati niso nastali v mestih, temveč na podeželju, pač tam, kjer so bile na razpolago surovine, vodna energija in poceni delovna sila. Šele po letu 1850 so nastali prvi večji industrijski obrati v mestih, njihovo nastajanje in razmah pa sta bila bolj izrazita šele po letu 1870. Ker nisem poklicana, da bi pisala zgodovino industrije v naših mestih, se bom omejila na urbanistično in oblikovno plat problematike.

Ko smo v prejšnjem poglavju govorili o stiku med železnico in urbano zasnovo, smo videli, da so v večjih mestih ob železniški postaji nastale reprezentančne četrti s sta-

novanji za boljše sloje in z vrsto centralnih dejavnosti. Stik med železnico in mestom pa je imel še drugo, bolj temno plat: v bližini tirov se je namestila industrija. Za Ljubljano smo že rekli, da se je vrsta obratov znašla celo v neposrednem zaledju reprezentančnih ulic, usmerjenih proti glavnemu kolodvoru. Še danes ima ta ožji mestni predel značaj provizoričnosti in nereda, čeprav so iz njega izselili skoraj vsa stara podjetja¹⁹ (ostala pa so skladišča, nereprezentančne pisarniške stavbe in neurejena dvorišča). Podobno velja tudi za že omenjeno industrijsko območje za Bežigradom: nekdanje kovinske in lesne industrije tod ni več. Na njenem mestu so ostala predvsem skladišča, čeprav gre za zemljišča, ki so le za streljaj oddaljena od ožjega mestnega središča.

V Mariboru pa je industrija, povezana z železnico, pospešila urbanizacijo novega mestnega predela na desnem bregu Drave. Kot je znano, so ob izgradnji koroškega železniškega kraka na Studencih pri Mariboru poleg kolodvora postavili tudi centralne delavnice Južne železnice za popravila tirnih vozil. Delavnice so z delom začele leta 1863, dve leti kasneje pa so bili vsi njihovi objekti zgrajeni. Le-ti sami po sebi niso bili posebno zanimivi. Delavnice so bile pomembne zato, ker so predstavljale prvi veliki in z najsodobnejšimi stroji opremljeni obrat na Slovenskem, ki je zaposloval veliko število delavcev in iz katerega se je razvila mariborska kovinska industrija. Poleg tega so, kot že rečeno, delavnice pomenile urbano jedro novega dela Maribora, saj so ob njih zgradili prvo veliko in po enotnem načrtu grajeno delavsko kolonijo pri nas.

Nič novega ne povemo, če rečemo, da je industrija v naših mestih nastajala brez pravega prostorskega reda. Res so posamezne tovarniške stavbe načrtovali arhitekti (tako na primer dunajski arhitekt Karl Tietz Koslerjevo pivovarno),²⁰ vendar je narava industrijske proizvodnje takšna, da zahteva sprotno dograjevanje, spreminjanje in tudi opuščanje stavb in naprav. Posledica tega (in pa dejstva, da industrijska gradnja nikoli ni v celoti sodila v krog »prave« arhitekture) je, da industrijski kompleksi kot celota dajejo prej vtis nereda kakor pa reda. Seveda so tudi izjeme, na primer Arzenal Avstrijskega Lloyda v Trstu.²¹ Tudi Ljubljana je bila leta 1873 deležna podobne pridobitve. V pasu med Južno železnico in Tržaško cesto so zgradili tobačno tovarno. Gre za izjemno velik kompleks tovarniških stavb. Njegova površina je na primer večja od ob-

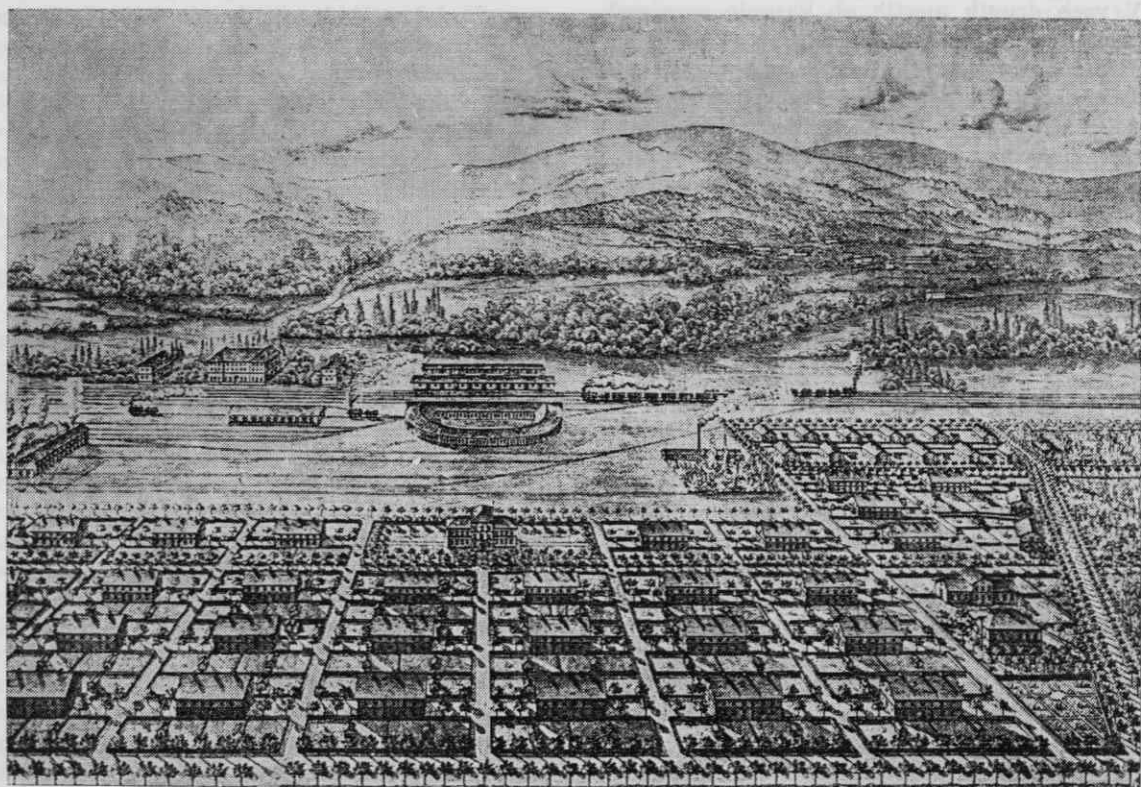
močja artilerijske vojašnice za Bežigradom, ki je bila v tistem času ena najbolj sodobnih vojašnic v Avstriji (zgrajena med letoma 1896—98). Oba stavbna kompleksa imata podobne poteze: paviljonski način gradnje, simetričen tloris, nekoliko suhoparno, a vendar korektno arhitekturno oblikovanje, ki je tako značilno za »uradno« arhitekturo po vsej nekdanji Avstro-Ogrski.²² V primerjavi z Arzenalom Avstrijskega Lloyda pa pri ljubljanski tobačni tovarni niso zgradili tudi delavskih stanovanj. Delavstvo je moralo po drugi poti poskrbeti zanje, o čemer bomo govorili kasneje. Ne glede na to, ali so takšni tovarniški kompleksi imeli tudi stanovanjske stavbe ali ne, je očitno, da so njihovo gradnjo narekovali popolnoma drugačni vzgibi, kot jih lahko izluščimo iz tradicionalnih urbanih oblik. Tako je tudi kompleks tobačne tovarne oblikovan čisto avtonomno in že na prvi pogled nastopa kot ločen, poseben del mesta. Zato pa kaže nekaj temeljnih morfoloških potez, značilnih za urbanizem našega časa: nekontinuiteto z mestno pokrajino, parcialen način reševanja urbanih vprašanj itd. V tem pomenu res lahko pritrdimo misli, da industrijski kompleksi 19. stoletja napovedujejo pojav »novega mesta«,²³ ki se je uveljavil predvsem s funkcionalizmom. Vendar sta vsebina in oblika »no-

vega mesta« daleč od tega, kar so mesta včasih bila: »novo mesto« je kratko malo nemesto.

ZELEZNIČARSKA DELAVSKA NASELJA

V drugi polovici 19. stoletja so na Slovenskem nastale prve delavske kolonije, kar po svoje kaže na to, da so naše dežele začele stopati v obdobje močnejše industrializacije. Če bi hotela predstaviti vso problematiko stanovanjskega vprašanja delavcev v tem obdobju pri nas, bi hudo preseгла okvire svoje teme. Zato se bom omejila na predstavitev dveh primerov delavskih naselij, ki sta kar najtesneje povezana z železnico, to sta zgoraj omenjena železniška kolonija na Studencih pri Mariboru in naselje družinskih hišic v Rožni dolini v Ljubljani.

Železniško kolonijo na Studencih 24 (slika 3) so gradili v dveh etapah. Najprej so v letu 1863 postavili 12 štiridružinskih pritličnih hiš tik ob koroški progi (na sliki desno zgoraj). Ker pa to ni zadostovalo, so leta 1868 zgradili še 28 enonadstropnih hiš s po osmimi stanovanji. Kasneje so dozidali še šolsko poslopje in trgovino, tako imenovani konzum. Iz slike se da zlahka razbrati urbanistično zamisel celotne kolonije, ki je



Železniška kolonija na Studencih v Mariboru s Koroškim kolodvorom in centralnimi delavnicami Južne železnice,

sicer sila preprosta, a hkrati zgovorna: red, higiena in dobiček so bila tri temeljna načela, ki so vodila družbo Južnih železnic pri gradnji stanovanj za delavce mariborskih delavnic. Ker so delavnice potrebovale veliko število delavcev natančno določenih profilov, so delovno silo »uvozili« predvsem iz nemških dežel.²⁵ Zanje so tudi razmeroma dobro poskrbeli. Imeli so precej boljše mezde kot delavci v lokalnih podjetjih, dajali so jim stanovanja v za tiste čase vzorno urejeni koloniji, kjer je bilo mogoče kaj zaslužiti tudi z obdelovanjem vrta in rejo domačih živali. Delodajalec je imel poleg posrednih koristi od dobro plačanih in zadovoljnih delavcev tudi neposredne koristi v obliki najemnine za stanovanja in od izkupička v konzumu in kantini. Krog kapitaldelo je bil v primeru železniških delavnic in njihove kolonije skorajda sklenjen in tudi pričujoča upodobitev izraža poleg skrbi za red, higieno in dobiček tudi željo za družbenim zdravjem, preglednostjo in nekonfliktnostjo. V tej luči je treba razumeti tudi pravila igre pri odnosih delodajalec-delavec, najemnik. Najemnik je smel stanovati v koloniji le toliko časa, dokler je delal pri železnici (upokojitev je veljala enako kot odpoved); najemniki tudi niso smeli v koloniji nič spremeniti, tako da je celotna zasnova do pred nekaj desetletji ostala intaktna.

Z naseljem v Rožni dolini je bilo nekoliko drugače: zgradili so ga delavci različnih podjetij, večinoma tobačne tovarne in železničarji. Zemljišče je odkupilo Delavsko stavbno društvo, ki je nastalo pod okriljem slovenskega krščansko-socialističnega gibanja. V tem primeru je torej kapital posredno, s pomočjo na videz samostojne delavske organizacije reševal stanovanjski problem delavcev. Ob tem je tudi angažiral finančna sredstva samih delavcev, ki so tako postali lastniki svojih stanovanj. V oblikovnem pogledu je to pomenilo, da je zasnova naselja v Rožni dolini bolj enostavna. Gre za »ameriško« ulično mrežo v obliki šahovnice (po ameriško so imenovane tudi ulice z rimskimi številčkami). Ob ulicah so stale pritlične enodružinske hiše; po dve in dve sta se držali skupaj. Med letoma 1905 in 1908 so zgradili 110 hiš, vendar ne vseh po enotnem načrtu. Kasneje so dozidavali nove in nove hiše, stare, pritlične s fičarami pa prezidavali in spreminjali. Do danes skoraj nobena prvotna hiša ni ohranila originalne podobe. Spremenil se je tudi značaj Rožne doline. Nekdaj tipično delavsko naselje je preraslo v vrtno predmestje z bogatimi vilami.

ZELEZNICA KOT NOVA MEJA MESTA

Ko obravnavamo razmerje med železnico in mestno rastjo, moramo omeniti še en učinek železnice v mestni zasnovi: železnico kot mejo. Na prvi pogled je vloga železnice kot meje podobna vlogi mestnega obzidja. V obeh primerih lahko govorimo o antropomorfnih mejah mestne rasti. Vendar je med prvimi in drugimi bistvena strukturna razlika, ki bi jo na kratko lahko označili takole: srednjeveško²⁶ mestno obzidje je navzven imelo vlogo fizične in simbolne zapore, ki je ločevala mesto od zunanjega sveta, navznoter pa je povezovalo različne mestne dele v socialno in prostorsko celoto. Posledice izgradnje železniških tirov na obrobjih mest pa so bile čisto drugačne, saj so bile tudi zgodovinske okoliščine okrog leta 1850 popolnoma neprimerljive z okoliščinami, ki so narekovalle gradnjo srednjeveških obzidij. Poleg tega je železnica tudi funkcionalno in tehnološko drugačna od tehnike in namena obzidnih naprav. Še najbolj pomembno pa je, da sta se v 19. stoletju spremenila pojmovanje in urejanje prostora in da v tem ni ostalo več kaj dosti elementov, primerljivih s srednjeveškim pojmovanjem mesta.

Res pa je železnica ustvarila fizično (obnem pa tudi gospodarsko, kulturno in simbolično) povezavo določenega mesta s svetom, hkrati pa so kot nekak nezahelen stranski učinek železniški tiri postali težko premostljiva ovira in še danes delijo mesta na med seboj slabo povezane dele. Stanje se je še poslabšalo, ko so železniško omrežje širili in so mesta, kot so Ljubljana, Celje in Maribor, postala železniška križišča. Tako so v Mariboru od osrednjega mestnega območja odrezali Melje in Orešje, del Tabora, Studence in Tezno, v Ljubljani Bežigrad in Šiško med seboj in od mestnega središča, v Celju pa severni, novejši del od starega jedra Celja.

Že v poglavju o železnici in mestu sem nazkazala, da so se po sredini prejšnjega stoletja mesta razvijala v za zahodno urbano kulturo značilnih urbanizacijskih stopnjah. Na ravni mestne morfologije lahko razlikujemo tri stopnje mestne rasti ob železnici: za prvo fazo (po izgradnji železniških naprav) je značilna predvsem vloga kolodvora. Kolodvor je za mesto pomenil nov razvojni pol, h kateremu se je usmerila najprej linearna vrsta rasti — konkretno so to bile kolodvorske ulice, s pomočjo katerih se je najprej zgradil most med mestom in novimi »vrati« v svet. Polagoma so z ulicami in stavbami zapolnili ves prostor med mestom in želez-

nico. Tedaj je mestna rast prešla v drugo fazo: železnica je postala meja, zaradi katere se mesto ni moglo več širiti. Ponokod je pri tem tudi ostalo in še danes gre stik med pozidavo in nepozidanim prostorom prav po železnici. Takšen primer je zahodni rob Ljubljane. Ko so gradili Južno železnico, so jo, razumljivo, speljali zunaj pozidanega območja. Na prelomu stoletja se je gradnja ustavila ob tirih. Gledano z današnjimi očmi, je bila to srečna okoliščina, saj je tudi železnica po svoje pomagala ohraniti največje zeleno območje v mestu, ljubljanski Tivoli. V tretjem obdobju, ki še traja, pa je v večjih krajih urbanizacija preplavila tudi zemljišče onkraj železniških tirov. Posledice tega smo že omenili, ko smo govorili o tem, da je železnica razrezala mesto na posamezne, med seboj slabo povezane dele, kar je še stopnjevalo učinke funkcionalnega coniranja in socialne segregacije.

Povedati je treba še, da se je Maks Fabiani, začetnik modernega slovenskega urbanizma, že na prelomu stoletja zavedel, kakšna nevarnost preti mestu zaradi ločevalnega učinka železniške proge. V že omenjenem projektu za ureditev severnega dela Ljubljane (1899) je predlagal, da bi nove ulice za Bežigradom speljali v podaljških že obstoječih ulic južno od železniških tirov in postaje. Ko bi okoliščine to omogočale, bi progo prestavili in ulice na eni in drugi strani železnice bi zlahka povezali v enotno prometno telo. Žal mestni urbanisti niso upoštevali njegovega predloga. V nobenem slovenskem mestu in tako tudi v Ljubljani niso prestavljali tirov in železniških postaj ali poglobili proge, kar bi enkrat za vselej razrešilo probleme, ki jih prinaša železnica v mestu. Železnica je tako ostala ovira in meja mestne rasti.

ZAKLJUČEK

V tako kratki predstavitvi sprememb, ki jih je v urbane zasnove mest na Slovenskem prinesla Južna železnica, seveda nisem mogla do podrobnosti osvetliti vse problematike urbanizma 19. stoletja pri nas, ki jo posredno ali neposredno povezana z uvedbo železniškega prometa. Kljub temu lahko kot rdečo nit izpeljem nekaj splošnih ugotovitev, predstavljenih v naslednjih vrsticah.

Poleg številnih novih pojavov (kot so na primer prostorsko ločevanje mestnih delov glede na funkcionalno coniranje, ločevanje na reprezentančne in nereprezentančne predele, na mestno središče in mestno obdobje, nadalje zabrisovnje meje med mestom in

podeželjem zaradi suburbanizacije) je železnica s svojimi napravami postala urbani element, značilen za nov družbeni odnos do gradnje in urejanja mest. Če bi na železnico v mestih gledali le kot na oblikovni pojav, bi jo lahko kaj hitro začeli primerjati z drugimi urbanimi morfološki prvini. Tako bi lahko rekli, da je vloga železniške postaje v mestu podobna vlogi tradicionalnih jeder prostorske organizacije, kot so stare cerkve, prometna križišča, prehodi čez reko, pristani itd. Ponuja se tudi druga primerjava, in sicer med železniško postajo in mestnimi vrati. Kolodvor naj bi bil nov slavnostni vhod v mesto, reprezentančna točka, ki naj označuje neizčrpne možnosti povezave mesta s širnim svetom. Vendar se stara obzidna vrata in kolodvor kot nov vhod bistveno razlikujeta v dveh potezah. Obzidna vrata so rabila za občasno in nadzorovano zvezo med mestom in neposredno okolico in se je njihovo oblikovanje strogo podrejalo njihovi obrambni vlogi. Kolodvor je sicer že od vsega začetka bil točka, ki je sila primerna za policijski nadzor, v ostalem pa se močno loči od mestnih vrat: omogoča zvezo mesta z daljnimi svetovi in je kot tak vključen v verigo kapitalističnega ekspanzionizma. Kolikor bolj pomembno je mesto, toliko bolj je poudarjen reprezentančni značaj njegove železniške postaje. Tako bi mesta na Slovenskem že po videzu njihovih kolodvorskih poslopij razvrstili v hierarhično lestvico: najpomembnejši je bil Trst, ki ima tudi najlepšo in najmogočnejšo postajo, sledi Ljubljana, katere postaja je precej manjša in manj ambiciozno zasnovana, nato sta na vrsti Maribor s svojo staro (med drugo vojno porušeno) postajo, ki je bila za nadstropje nižja od ljubljanske, in Celje, katerega postaja je med vsemi najmanjša in najbolj skromna. V tem pogledu pomeni Postojna izjemo: njeno postajno poslopje je precej veliko in razmeroma dobro oblikovano, seveda v okviru tipične avstro-ogrske železniške arhitekture.

Že sem govorila o morfološki podobnosti med železniškimi tiri v mestu in srednjeveškimi mestnim obzidjem. Ponoviti moram, da je podobnost med obema prostorskima elementoma privlečena za lase in izvira iz površnega primerjanja obeh pojavov na kartah. Sicer pa je bilo obzidje integralni del mesta, nepogrešljiva sestavina njegove fizične, gradbene in simbolne podobe, kar niti približno ne velja za železniške tise. Železnica je (z izjemo reprezentančnih postajnih poslopij) skupaj z železniškimi napravami sodila v krog inženirske gradnje in ji niso

pripisovali lastnosti lepega. Ko je minilo prvo navdušenje nad tem čudežem tehnike, je bila železnica v zavesti ljudi vse bolj odrinjena na rob mestnega življenja. Postala je prostor grdega, umazanega, kar je treba pač skriti, ker ne sodi v mestno podobo. Res je tudi, da železniške naprave potrebujejo precej velike površine, med katerimi je tudi veliko neizkoriščenih varnostnih koridorjev. Z leti se je vzdolž tega, za mesto mrtvega prostora, zbralo precej neuglednih stavb in kompleksov, od industrije, skladišč, zbirališč odpadnega materiala do — kot kaže primer Maribora — celo zaporov. V Mariboru je namreč ob križišču koroške proge in Južne železnice leta 1889 zrasla za tisti čas moderna moška kaznilnica, ki pa kljub svoji modernosti ni bila mestu v poseben okras. Če je že za industrijo in skladišča iz funkcionalnih ozirov potrebno, da stoje v bližini proge, tega ne moremo trditi za zapore. V tem se vidi, kako so sicer neuporaben prostor ob progi porabili za namestitev ene od najbolj neuglednih družbenih institucij.

Osrednja ugotovitev, do katere smo prišli v pričujoči razpravi, je naslednja: vpliv železnice na prostorsko zasnovu slovenske pokrajine in mest v 19. stoletju je opaziti predvsem v dveh sklopih pojavov in na dveh prostorskih ravneh: na regionalni ravni je železnica pospešila spremembe v lokacijskem vzorcu industrije: industrijska proizvodnja novega tipa (in s tem tudi kapital) se je vedno bolj osredotočala v večjih krajih ob železnici — pri nas predvsem v Ljubljani, Mariboru, Kranju (ob gorenjski železnici), v Celju in še kje, na lokalni ravni pa je do največjih sprememb prišlo v mestnih četrtih ob železniških postajah, o čemer smo že obširno govorili. Ob izgradnji novih, reprezentančnih mestnih predelov se je pokazala tudi potreba po načrtnem urejanju mesta, kar je hkrati pomenilo zametke modernega slovenskega urbanizma.

Tako lahko zaključimo, da sta bila železnica in njeni prostorski učinki znanilca novega, na klasičnih kapitalističnih družbenih odnosih temelječega prostorskega reda. V času od izgradnje Južne železnice pa do konca prve svetovne vojne so naša mesta dobila novo podobo (čeprav v omejenem obsegu in omejeni kvaliteti), zaradi katere jih lahko uvrščamo med moderna srednjeevropska mesta. Tudi zanje je nastopilo dvajseto stoletje.

OPOMBE

1. Jože Jenko: »Ko nam je pripeljala prva železnica«, Kronika slovenskih mest, I/1934, št. 3, str. 170 in Jože Šorn: Začetki industrije na

Slovenskem, Documeta et studia historiae recentioris, Maribor 1984. — 2. Janko Orožen: Zgodovina Trbovelj, Hrastnika in Dola, OLO v Trbovljah, Trbovlje 1958, str. 313—314. — 3. Jože Šorn: Začetki industrije na Slovenskem, str. 200—204. — 4. Mežiška dolina je vendarle dobila povezavo z Južno železnico leta 1863, ko so zgradili koroško progo od Maribora do Celovca. — 5. Tako je bil prvotni železniški most čez Dravo še lesen in so ga pri graditvi koroške proge leta 1864 nadomestili z novim mostom z jekleno konstrukcijo, ki še vedno služi svojemu namenu. — 6. Lloyd's Illustrierte Reisebibliothek von Wien nach Triest, Dunaj 1858. — 7. Sign J. Novopacky, Ljubljana 1857, hrani NUK. — 8. Jože Šorn: Začetki industrije na Slovenskem, str. 199. — 9. Fran Zwitter navaja podatke o stagniranju števila prebivalcev za Kranjsko med letoma 1850 in 1857 in iz njih potegne pogumen zaključek, da je bil »efekt prve železnice in socialne revolucije 1848 na Kranjskem absoluten padec števila prebivalcev«. Cf. Prebivalstvo na Slovenskem od XVII. stoletja do današnjih dni. Ljubljana 1934, str. 58. — 10. To sicer ne velja v celoti za Litijo, katere staro jedro je na desnem bregu Save, postajo pa so postavili na levem bregu, ob obežni cesti, tako da se je med železnico in pobočju Strešnega vrha, na prostoru nekdanje vasi Gradec razvil novi del Litije. — 11. To je jasno pokazala tudi razstava na temo železniške postaje v Centru Georges Pompidou v Parizu leta 1978. Cf. katalog razstave Les temps de gares, predvsem str. 75. — 12. Jože Curk: »Maribor — urbanistično-gradbeni zgodovinski oris«, Časopis za zgodovino in narodopisje, Maribor, št. II/1966, str. 81. — 13. Leta 1888 je nastal regulacijski načrt za del Ljubljane med Dunajsko, Kolodvorsko in Dolgo (današnja Dalmatinovo) ulico. Na tej podlagi so začrtali ulično mrežo v tem delu Šentpeterskega predmestja. Cf. Vlado Valenčič: »Gradbeni razvoj Ljubljane od dograditve Južne železnice do potresa leta 1895« Kronika, Ljubljana 1961, št. 3, str. 139. — 14. Miklošičeva cesta je bila začrtana leta 1898, vendar so njen severni del odprli šele po letu 1918. Načrt za Slovenski trg je Maks Fabiani pripravil leta 1899, leta 1902 je bil urejen, štiri leta kasneje pa že v celoti pozidan. — 15. Poslopja predilnice so bila ovira, zaradi katere Miklošičeva cesta ni mogla dobiti svojega severnega priključka. Šele ko so poslopja podriili, so lahko dokončali Miklošičevo cesto. — 16. Na prostoru severno od železniške proge Dunaj—Trst je zahodno od Dunajske ceste od leta 1887 stala le vrsta delavskih hiš ob Hranilniški ulici, desno pa od leta 1898 artilerijska vojašnica. Bliže železnici so postavili nekaj industrijskih obratov: najprej Tschinklovo tovarno kavinih surogatov (1866), nato Tönnesovo podjetje in končno še Zabkarjevo železolivarno. — 17. Območje na levi strani Voglajne se je urbaniziralo šele v najnovejšem času, ko so reko regulirali in zgradili čeznjo most. — 18. V času izgradnje Južne železnice je bila Postojna samo trg. Pečat ji je dajala stara komercialna cesta proti Trstu, ki je vodila skozi kraj. V prvi polovici 19. stoletja je Postojna

zaslovela zaradi Postojnske jame, katere lepši del je bil odkrit leta 1818. Leto kasneje so jamo odprli za turiste. Za petične obiskovalce jame so v Postojni leta 1877 odprli prvi hotel na Kranjskem, zgrajen prav v ta namen. Hotel so pred nekaj leti, žal, podrli. — 19. Tukaj deluje le še kartonažna tovarna, vendar v novi stavbi. V objektu nekdanje mestne elektrarne je sedaj elektrodipečerski center. — 20. Podatke o Ljubljanski industriji povzemam po razstavnem katalogu Vlado Valenčič, Starejša ljubljanska industrija, Zgodovinski arhiv Ljubljana, 1973. — 21. Arzenal so začeli graditi leta 1852 po načrtih H. C. Hansna, temeljni kamen zanj pa je položil nadvojvoda Ferdinand Maksimilian. Do konca stoletja je kompleks ladjedelnice zapolnil več kakor 180.000 m² površine in je poleg industrijskih objektov obsegal tudi naselje delavskih hiš. — 22. Kar nas seveda ne more čuditi,

če vemo, da je bila tobačna industrija kot državni monopol v pristojnosti erarja. — 23. Peter Krečič, »Starejša ljubljanska industrija — vprašanje arhitekture«, Sinteza, št. 30—32, Ljubljana 1973, str. 124. — 24. Glavni projektant mari-borske kolonije je bil tedanji direktor visokih gradenj pri družbi Južne železnice inž. Wilhelm Flattich. Cf. Thieme — Becker, vol. 12, str. 77. — 25. Gradbena in socialna zgodovina naselja je bila predstavljena v članku Toneta Petka »Kratek etnološki oris železniške kolonije Studenci«, Kronika, Ljubljana 1983, št. 2-3, str. 197—202. — 26. Mestna obzidja so v renesansi dobila drugačen pomen, ki ga označujejo predvsem novo pojmovanje arhitekture, nova geometrija in uporaba novih tehnik vojskovanja. Mesto z obzidjem je, kot kažeta primera Palmanove in našega Karlovca, postalo »stroj za vojskovanje«.

NADZORSTVO NAD DEVIACIJAMI NA SLOVENSKEM PRED 100 LETI

MITJA HRIBAR

UVOD

Prispevek obravnava vrste, oblike, organizacijo in delovanje nekaterih organov formalnega družbenega nadzorstva pred 100 leti na Slovenskem.

Podatke sem zbral večinoma v Arhivu SR Slovenije v Ljubljani. Našel sem jih med dokumenti Deželne vlade za Kranjsko in se tako nanašajo na območje dežele Kranjske, kar je skoraj natančno polovica današnjega ozemlja SR Slovenije. Podatkov za ostala slovenska področja nisem našel, vendar menim, da organizacija nadzorstva v sosednjih avstrijskih deželah ni bila bistveno drugačna.

Najpomembnejši in najštevilnejši nadzorstveni organ v Avstriji je bila c. kr. žandarmerija; nanjo se nanaša večina tega prispevka. Deželno stolno mesto Ljubljana je imelo tudi svojo mestno policijo. Poznali so tudi požarno, stavbinsko, tržno in tujsko policijo. Nekaj podatkov je tudi o delu Deželne prisilne delavnice v Ljubljani.

Arhivi posameznih naštetih organizacij niso ohranjeni, pač pa le dokumenti, ki so jih pošiljali Deželni vladi za Kranjsko in jih je ta shranila v svojih arhivih. Podatki o ljubljanski mestni policiji pa so v Zgodovinskem arhivu Ljubljana.

ZANDARMERIJA — ORGANIZACIJA IN RAZPOREDITEV

Žandarmerija (orožništvo) je polvojaška organizacija, ki je organizirana in deluje po vojaškem principu, vendar pa opravlja vse klasične policijske naloge. Avstrijska c. kr. žandarmerija je bila podrejena ministrstvu za deželno obrambo na Dunaju.¹ V posameznih glavnih mestih avstrijskih dežel so bile deželne komande. Tako je bila v Ljubljani c. kr. 12. deželna žandarmerijska komanda. Ta komanda je vsako leto dvakrat, 1. januarja in 1. julija poslala Deželni vladi za Kranjsko Poročilo o stanju in organizaciji žandarmerije v deželi (orig. Dislocationstabelle). Iz poročila, veljavnega od 1. januarja 1884, sem zbral naslednje podatke.²

Štab žandarmerije

Deželni komandant žandarmerije je bil major Roman Gramposchich.

V štabu so bili poleg komandanta še nadporočnik računovodja Thienel, 1 računovodski stražmojster, 1 stražmojster adjunkt in 1 pisarniški uslužbenec 1. razreda, skupno 5 ljudi. Štabu je bil priključen učni oddelek, v katerem je bil 1 stražmojster. Pri štabu je bila tudi podružnica c. kr. deželnega voja-