

Aleksander JANKOVIČ

Zapuščina arhitekturne in tehnične infrastrukturne dediščine

Uvodoma je razloženo konceptualno ogrodje razmišljanja o dediščini, pri čemer so izpostavljene subjektivne dialektične dvojice: naravno-umetno, staro novo in lepo-grdo. V nadaljevanju so skozi odnos do dediščine razložena dejanja na njenem varovanju. Na primerih uspešnega ali manj uspešnega vključevanja predvsem tehniške dediščine kot prostorske vrednote, avtor zaključuje, da je do tehniške dediščine treba zavzeti takšen odnos, ki dediščini vrača uporabno vrednost.

In the introduction the conceptual framework of dealing with heritage is elaborated with emphasis on the subjective dialectic pairs: natural-artificial, old-new and beautiful-ugly. These are further explained with relation to heritage and activities for its protection. By presenting successful and less successful examples of integrating, above all technical heritage as a spatial value, the author concludes that such relations towards technical heritage have to be taken, which can return heritage its value of utility.

Avstralija
Infrastruktura
Melbourne
Puffing Billy
Senovo
Slovenija
Tehniška
dediščina
Zig-zag

Australia
Infrastructure
Melbourne
Puffing Billy
Senovo
Slovenia
Technical
heritage
Zig-zag

1. Uvod

Sestavek je nastal kot posledica mojega nedavnega potopisnega predavanja o Avstralskih muzejskih železnicah in odnosu Avstralcev do tehniške dediščine. Zato bo osredotočen predvsem na infrastrukturno arhitekturno in tehniško dediščino. Vendar naj mi bo najprej dovoljeno opredeliti obravnavanje zapuščine v širšem kontekstu.

Na arhitekturno, pa tudi na celotno naravno in kulturno dediščino bi lahko gledali predvsem kot na kombinacijo naravnih danosti, stopnje razvoja produkcijskih sredstev in z njimi povezanih ekonomskih odnosov in njim ustrezno bivanjsko kulturo. K temu moramo prišteti še simbolni pomen njenih posameznih elementov tako v smislu statusnega simbola posameznika v primeru vil, palač in vrtov, kot identifikacijskega objekta kolektivne pripadnosti ali zavesti, ko gre za mestne hiše, cerkve, borze in druge javne objekte. S tem pridemo do najsplošnejšega in najpogostejše uporabljane modela za njeno obravnavanje. Vendar naj mi bo, preden se v njegovi luči lotim razmišljanja o konkretnih primerih, dovoljeno opredeliti si dediščino in odnos do nje še kot pojmovno materijo,

opredeljeno znotraj presečišča osi »naravno-umetno«, »staro-novo« in »lepo-grdo«.

1.1 Naravno-umetno

Če z besedo »umetno« pojmuje vse, kar je nastalo kot delo človeških rok oziroma izdelek od človeka ustvarjene tehnologije, ter se nato omejimo na prostor, kar se pojmovno reducira na izraza »ruralno-urbano«, potem nam pogled v zgodovino pove, da je bila ločnica med enim in drugim nekdaj silno ostra. Imela je celo svojo konkretno fizično manifestacijo v obliki mestnega zidu. Znotraj tega je bil organiziran, grajen »umeten« svet človeške združbe, ukrojen izključno zanj in zato ustrezen le človeku. Zunanaj pa je bila, odvisno od zemljepisne lege in pojmovanja, bodisi »romantična« rustikalna krajina bodisi grozeča divjina, pred katero je bilo treba zvečer zaklepati vrata in prednje postavljati oboroženo stražo. Mestni zid je bil torej materializirana ločnica med urbanim in ruralnim, tako fizična kakor mentalna, razmejevala pa je dve na videz avtonomni enoti, ki pa sta živeli v nekonfliktnem sozvočju skozi stoletja, dokler sprememba načina produkcije, proces, najpogostejše imenovan industrijska revolucija, ni prinesla ekspanzije urbanega v ruralno sku-

paj s pospeševanjem življenjskega ritma; procese, ki dejansko trajajo še danes.

Dokler so bila mesta relativno majhna in zid oddaljen le lučaj, v mestih ni bilo čutiti želje po obnavljanju stikov z naravnim. Skorajda istočasno z urbanimi naselji, ki tega stika ne omogočajo več, pa so se, spremljani s sloganom: Nazaj k naravi!; pojavili tudi umetno poustvarjeni segmenti naravnega okolja, večinoma v obliki javnih parkov oziroma vrtov. Kot diametralno nasprotje rezervatom znotraj urbanega tkiva in obenem kot posledica urbane ekspanzije se na prostorsko in časovno skrajnem nasprotnem koncu pojavijo narodni parki, zadnji rezervati nedotaknjene narave.

Zaradi svoje definiranosti ne ena ne druga skrajnost nista problematični.

Težave se prično šele v območju prepletanja. Z mestnim zidom je bilo to tako rekoč ničeno, z globalno urbanizacijo pa postaja pre-

vladujoče, urejanje odnosov med obema svetovoma, ki se dejansko stapljata, pa nujna stalnica.

1.2 Staro-novo

Nosilec te ekspanzije in hkrati osnovni predpogoj zanjo je bila infrastruktura. Prav ta nam lahko tudi služi za ilustracijo relativnosti pojmov »staro« in »novo«. Rimski most, na primer, je bil skoraj dve tisočletji opredeljen le kot »most«, saj je ves čas kot integralni del cestnega omrežja služil svojemu namenu. Oznako »stari« je dobil šele, ko je bil v njegovi bližini zgrajen most za dvopasovno asfaltno magistralo. Slednji je postal »star« že čez dve desetletji, ko so v bližini zgradili štiripasovno avtocesto. Kako dolgo bo most, zgrajen zanjo, ostal »nov«, pa lahko zaenkrat le predvidevamo. Železnice, na primer, so ostale »nove« dobrih sto let. Zdaj pa stare in ovinkaste trase s številnimi vzponi in spusti zamenjujejo hitrejše, torej bolj odprte in blažje trase, ki so, kadar to narekuje relief krajine, lahko speljane malone izključno po predorih.

V globalni luči je zato tudi izrek: »Staro se mora umakniti novemu« pravzaprav relativno novega izvora in lahko domnevamo, da je postal aktualen šele z omenjeno industrijsko revolucijo in urbano ekspanzijo.

Vsa tako imenovana »zapuščina« nam zgovorno priča o tem, da se staro večji del človeške zgodovine ni *a priori* umikalo novemu, marveč se je z njim prej stapljalo. Stara mestna jedra so pogosto prav taka, kot so bila nekdanj, in v veliko primerih in ob minimalnih modernizacijah še vedno tudi skoraj enako funkcionirajo. Stolpnim gradovom romanike, na primer, so v renesansi dodali palačij in v baroku bastione, ne da bi pri tem obstoječe objekte prizadeli kaj bolj kot s preboji zidov ali prezidavo oken in vrat.

Pri tem sta čas, ki je bil na razpolago in okus, ki se je oblikoval in ustaljeval skozi desetletja, dovoljevala, da je nastala zmes dajala skladen, torej lep videz. Le v obdobju hitrih sprememb tako tehnologije kot okusov je nenadoma postal aktualen izrek: »Ceneje kot obnavljati in prezidovati je podreti in zgraditi na novo!«, ki je jasno izpričeval prevladujoč ekonomski motiv. A če je ta diskvalificiral »staro«, je nenadna odsotnost slednjega povzročila zavedanje o njegovih vred-



Slika 1: Melbourne – stekleni stožec ne služi le kot zaščita staremu stolpu za izdelovanje svinčenk, marveč je postal zaščitni znak veleblagovnice Daimaru in poleg značilnih tramvajev tudi nova mestna ikona

nostih, ki niso bile zgolj ekonomske. S spoznanjem emocionalne in simbolne vsebine »starega«, njegovo opredelitvijo kot materialnega izraza identitete, je »staro« iz časovne preraslo v vrednostno kategorijo in postalo »zapuščina«. Nekaj, kar je vredno ohranjati, čeprav nima več ekonomske vrednosti. Pri tem pa je, kot bom prikazal kasneje na konkretnih primerih, ironija razvoja hotela, da je bila »staremu« s trenutkom, ko je bilo kljub odsotnosti ekonomske vrednosti priznana za vrednoto, povrnjena tudi sama ekonomska vrednost.

1.3 Lepo-grdo

V strokovnem izrazoslovju se izrazoma »lepo« in »grdo« praviloma izogibamo, saj izdajata emocionalno in intuitivno, torej »neuko« opredelitev do vprašanja estetskosti. Vendar gre za kategoriji, ki ju je mogoče v veliki meri povsem racionalno razčleniti, pri čemer bi »kompozicijsko skladnost« kot strokovno oznako za lepoto lahko na kratko povzeli kot ugodno kombinacijo ritma in velikostnih razmerij elementov nekega objekta. Antični viadukt s svojo »naravno« tektoniko in enakomernim ritmom stebrov deluje »skladno«, medtem ko razmerja med elementi, dimenzioniranimi po značilnostih »nenaravno« prirejenih materialov, in »namoljeni« ritmem nosilcev, projektiranih izključno na osnovi ekonomskih dejavnikov, vnašajo v opazovalčevo oko nemir. Ne da bi se tega prav zavedal, opazovalec opreza za zaključki ali neobstoječim nadaljevanjem. Nenadni, skoraj neznatni prelomi v formi, kakršne lahko na primer srečamo pri izpeljavi ovinkov in klančin na kanalski avtocesti, v vozniku ali potniku komaj zavedno ali celo povsem nezavedno vzbujajo dvom v pravilnost strukture in posledično tudi njeno varnost. Preprosto povedano, cesta, ki je sicer fascinanten gradbeni dosežek, ni speljana »lepo« oziroma »tekoče«. Po drugi strani pa sta zaradi svoje kompozicijske skladnosti »lepa« oba, tako »stari« kot »novi« solkanski most, čeprav ju ločujeta stoletje in različna tehnologija.

Vprašanje ohranjanja lepega se je spričo počasnega razvoja le redkokdaj izpostavilo kot problem. Dolgi časovni razponi so omogočali, da se je razvil splošen in malone nezaveden konsenz o tem, kaj je oblikovna vrednosta. Zato se je ta kljub občasnim dograjevanjem le redko uničevala, razen kadar je šlo

za naravne nesreče ali njeno načrtno uničevanje kot simbolno dejanje, na primer v vojnah. Zato tudi ni bilo čutiti potrebe po posebej za njeno vrednotenje usposobljenih kadrih. En sam »univerzalni umetnik« je pogosto zadovoljeval potrebe celih skupnosti. Omenjena pospešitev razvoja pa je prinesla na eni strani potrebo po naglem prilagajanju spremembam v načinih produkcije in bivanja, po drugi pa bombardiranje z različnimi »modnimi« slogi, kar je imelo za posledico izginjanje splošnega konsenza o »lepem« in potrebo po strokovnih kadrih, ki lahko dobesedno v hipu ločujejo med »skladnim« in »neskladnim«. Ali je njihovo število v posameznih primerih že preveliko, je drugo vprašanje, vsekakor pa je njihov obstoj povsem logična posledica razvoja.

Naštetim trem osem lahko kot rdečo nit dodamo še ekonomski dejavnik, ki je osrednji motiv ekspanzije urbanega v ruralno in najpogostejši povod za zamenjavo starega z novim. Včasih je predpogoj za ustvarjanje oblikovno kakovostnih, torej »lepih« objektov, predvsem kadar jih ima za sredstvo svojega ovekovečenja, včasih, ko je samemu sebi glavno vodilo, pa je tudi razlog njihovega uničenja.

2. Odnos do dediščine

Kot rečeno, se je vprašanje zavestnega odnosa do dediščine pojavilo kot problem šele z njeno ogroženostjo ob industrijski revoluciji. Na osnovi zgoraj naštetih postavk bi kot dve skrajnosti v pristopu do njegovega reševanja navedel »konzervativističen« in »ekonomski« pristop.



Slika 2: Richmond pri Melbournu – ob upoštevanju slogovnih značilnosti je bil nad lupino remize kablanskega tramvaja zgrajen sodoben hotel

Za prvega, v anglosaškem svetu imenovanega tako zaradi želje po »konzerviranju«, torej nespreminjanju, v Evropi pa bolj znanega pod pojmom »zeleni«, velja, da želi stanje pustiti nespremenjeno, tako rekoč zamrznjeno. Pri tem ima v prvi vrsti prednost nedotaknjenost narave, nato pa ohranjanje zgodovinskih objektov. Ekonomski motivi pridejo na vrsto zadnji. Drugi daje prednost izključno ekonomski logiki oziroma profitnemu učinku, torej »napredku za vsako ceno«.

Šolskemu primeru konflikta med obema skrajnostima sem bil lahko priča sredi devetdesetih let v Melbournu. Trgovski hiši Myer in Daimaru, ki stojita vsaka na svoji strani Lonsdale Street v strogem trgovsko-poslovnem središču, sta sklenili premostiti cesto in tako povezati svoji blagovnici v obsežen trgovski kompleks. Viktorijski National Trust, ki v tej zvezni državi skrbi za ohranjanje kulturne dediščine, se je posegu uprl, češ da bo uničil enega najlepših »streetscape«, torej uličnih razgledov. Pri tem so kategorično zavračali kakršen koli poseg. Blagovnici sta vztrajali pri svojem in na koncu je bil zmagovalec tega brezkompromisnega spopada kapital, mesto pa se z novo pridobitvijo v likovnem smislu res ne more pohvaliti. Skušajmo si predstavljati, kaj bi bilo, ko bi do podobnega nasprotja prišlo pred nekaj stoletji v Benetkah okrog Ponte Rialta. Mesto bi res ohranilo neokrnjen Canal Grande, ostalo pa bi ne le brez pomembne prometnice, ampak tudi brez enega svojih najizrazitejših simbolov. Zato zastopam mnenje, da dolžnost stroke ni zamrznitev, marveč razvoj, ki ne bo rušil starih vrednot, marveč jih bo dopolnjeval, pri čemer gre v današnjih pogojih za očitno zelo dinamičen proces, ki od stroke namesto tega normativnega zahteva fleksibilen oziroma pragmatično-dekonstruiran pristop.

S tega stališča tudi infrastrukturnih objektov, ki so najočitnejši nosilec urbanega razvoja, obenem pa najizraziteje posegajo v naravno okolje, ne moremo ocenjevati kot zgolj negativne, najsi gre za ceste, železnice, plinovode ali daljnovode. Razrito gradbišče gotovo ni vrednota, park kot kultivirana narava pa verjetno je, hkrati z njom pa pridobi na estetski vrednosti tudi podzemna garaža, ki se skriva pod njim. Toplovodu, ki spremlja železnico na vzhodnem dostopu v Ljubljano, bi res težko pripisali estetsko vrednost. Identifikacijska in estetska vrednost podpornega zidu na stari kranjski vpadnici pa sta gotovo nesporni. Enako velja za vsak delujoč infrastrukturni

element ali njegove ostanke, lahko je moteči element v sicer ubranem okolju ali njegova obogatitev ali nadgraditev. Nekatere opuščene odseke cestišč je res najboljše preorati in zatraviti. Drugi skrivajo v sebi večplastno vrednost, ki je ne bi smeli zanemariti.

Srčika vprašanja je pravilno ovrednotenje in njemu ustrezno ravnanje, ki bo upoštevalo vse zgoraj naštete elemente, od ekonomsko-funkcionalnega do simbolno-estetskega in ne nazadnje emocionalnega.

Ko sem imel za Bežigradom omenjeno predavanje o Avstralskih muzejskih železnicah, me je pri vhodu pričakal deček v spremstvu svojega očeta. Ko ga je slednji opogumil, me je deček vprašal: »Boste kaj povedali tudi o Puffing Billiju?« Kar nekaj časa sem potreboval, da sem dojel pomensko razsežnost njegovega vprašanja. Namreč dejstvo, da nek ljubljanski deček pozna majhno železnico na drugem koncu sveta, skoraj gotovo pa ni nikoli slišal za rudniško železnico Senovo-Brestanica, ki je tako burila mojo lastno deško domišljijo. Oglejmo si obe zgodbi.

2.1 Puffing Billy

V zadnjih letih devetnajstega stoletja je širokotirna mestna železnica (širina tirov 5 čevljev 3 palce oziroma 1600 mm) dosegla pogorje Dandenongs, kakih 40 kilometrov vzhodno od središča Melbournu. Ker bi bilo nadaljevanje gradnje v gorato pogorje drago, so se raje odločili za ozkotirni podaljšek tirne širine 2 čevlja 8 palcev. Nastala je trideset milj dolga gorska proga, ki se je zaradi njenih majhnih puhajočih hlaponov kmalu prijel ljubkovalni vzdevek » puhajoči čajni kotliček« oziroma »Puffing Billy«. Proga je služila svojemu namenu do šestdesetih let dvajsetega stoletja, potem pa so jo zaradi širitve avtobusne mreže opustili. Skupina krajevnih zanesenjakov je dosegla, da so na prvi tretjini proge pustili tire, ter odkupila del voznega parka. Z ljubiteljskim delom je obnovila progo in vozila ter začela z ljubiteljskimi vožnjami. Zaradi relativne bližine Melbournu so te postale ne le popularne, marveč tudi dobro obiskane. Sčasoma je ljubiteljska dejavnost prerasla v profitno in v osemdesetih letih sta bili obnovljeni že dve tretjini prvotne proge, na vmesni postaji pa je bil urejen bogat železniški muzej. Leta 1999 je bila dokončana obnova celotne proge, mali vlakec pa je, kot je nazorno izpričal omenjeni deček, znan po vsem turistično razvitem svetu.

2.2 Senovo

Zgodba rudnika Senovo in njegove železnice, ki je bila edina površinska ozkotirna železnica v državi, je nekoliko drugačna. Evforija ukinjanja železnic, ki je tako razsajala v petdesetih in šestdesetih letih, je bila leta 1991, ko je bil senovski rudnik zaprt, že zdavnaj mimo in upravičeno bi lahko sklepali, da so za vrednotenje tehnološke dediščine nastopili boljši časi. Uprava za kulturno dediščino pri ministrstvu za kulturo Republike Slovenije je bila seznanjena z zapiranjem rudnika in je pripravila načrt spremembe namembnosti. Občinama Senovo in Brežice je ponudila, da s šestdeset milijoni tolarjev, kolikor jih je bilo po besedah magistra Tadeja Brate, svetovalca direktorja za tehniško dediščino, na razpolago za sanacijo rudniških objektov po zaprtju, izvede obnovo rudniške separacije in njeno predelavo v Slovenski muzej industrijskih lokomotiv. Progo bi obnovili in priredili za prevoz obiskovalcev. S tem bi rudnik postal ena najzanimivejših turističnih točk v regiji, z zaledjem v Čateških toplicah in Zagrebu, kot namembna postaja rednih voženj muzejskega vlaka pa bi postal zanimiv in dostopen tudi Ljubljčanom.

Nekomu, ki je videl obratovati Puffing Billyja, se zdi zamisel obet pravega preporoda. Vendar so se odločilni krajevni dejavniki odločili drugače. Kot je povedal Tadej Brate, je predsednik turističnega društva Senovo sam s traktorjem podrl most v bližini svoje hiše in s tem onemogočil obnovitev obratovanja. Nato je bila v kratkem podrt rudniška separacija, pobrani tiri in zbuldožirana trasa železniške proge, vozni park pa so namenoma razbili. Za nobeno od teh dejanj ni možno najti posebej logične razlage, od rudniške železnice pa ni ostalo skoraj nič.

Mag. Tadej Brate omenja to epizodo kot zgovorno ilustracijo, da ohranjanje kulturne dediščine, najsi gre za tehniško, arhitekturno ali umetnostno, ni možno, če odnos prebivalstva na kraju samem ni dediščini prijazen. Ljudje morajo ne le vedeti za njeno vrednost, marveč jo morajo biti tudi pripravljeni ohraniti. V pogorju Dandenongs so prebivalci sami, brez pomoči širše družbe, obnovili opisano železnico. Za njihov trud pa je bil v ekonomskem smislu nagrajen ves predel. V Senovem so se kljub pomoči države svoji tehniški dediščini odrekli. Tudi tu na dolgi rok »nagrada« verjetno ne bo izostala,

žal pa spričo majhnih osebnih koristi ni izgubila le regija, marveč celotna država.

Pa zanemarimo ekonomsko-razvojni vidik in pogledimo seštevek te zgodbe skozi otroške oči: Avstralci imajo ozkotirne muzejske železnice. Tudi Avstrijci imajo muzejske ozkotirne železnice, Švicarji pa sploh. Mi pa jih nimamo. Oziroma še huje, smo jih imeli, in smo jih uničili. Mi in Bosanci! Naj mi bo odpuščeno!



Slika 3: Ovešen z izletniki, se Puffing Billy vzpenja v pogorje Dandenongs; ljubiteljska dejavnost je prerasla v svetovno znano turistično atrakcijo



Slika 4: Veliki Zig-Zag v Modrem pogorju zahodno od Sydneya, paša za oči in magnet za turiste

2.3 Ostali primeri

V Avstraliji sem naletel še na veliko primerov ohranjanja tehniške dediščine in v večini primerov dejansko niso bili rezultat načrtnega ohranjanja od za to zadolženih strokovnih služb, marveč predvsem pozitivnega odnosa samega okolja. V veliki večini primerov je šlo za ljubiteljsko dejavnost brez profitnih motivov, kar nekaj pa jih je kljub temu preraslo v svetovno znamenitost. Naj omenim znani Zig-Zag, ki se spušča z Modrega pogorja oziroma Blue Mountains zahodno od Sydneya in Katoomba Railway severno od Cairnsa v Queenslandu, ter morda še Don River Railway na Tasmaniji. V tem sklopu naj omenim še novejši infrastrukturni poseg v naravno okolje, ki ne le da tega ni ogrozil, marveč je bil narejen z izrazitim namenom, da bi ga zaščutil. To je pot na najvišjo avstralsko goro Mt. Kosciusko. Speljana je po šest kilometrov dolgi kovinski rešetki, ki je za pol metra dvignjena od tal. Spričo številnih obiskovalcev, krhke sestave tal in šibke zazelenitve je na pristopnem pobočju pretila nevarnost obsežne erozije. Da bi jo preprečili, so vzdrževalci tamkajšnjega narodnega parka zgradili ta kovinski »pločnik«, enega redkih primerov zaščite naravne dediščine s tehnološkim posegom.

Nekaj, kar pri nas bežno spominja na ta poseg, so stopnice do slapu Savica, vendar dejansko tu ni povsem prave primerjave.

Vendar se pri opisovanju avstralskih primerov ne gre omejiti le na infrastrukturno dediščino, pri arhitekturni najdemo tudi bolj inovativne pristope, kot je bil tisti pri »streetscape« na Lonsdale Street. Severni del strogega središča Merlbourn je bil nekoč industrijski, v zadnjih dvajsetih letih pa so začele tu rasti poslovne stavbe. Ena od industrijskih znamenitosti je bil tako imenovani »shot tower«, tovarna streliva oziroma svinčenih krogel. Na vrhu opečnega stolpa so na sita vivali raztaljeni svinec, kaplje pa so se med padanjem v bazen na dnu stolpa oblikovale v aerodinamične izstrelke. Čeprav skoraj sto let ni služil svojemu namenu, je bil v devetdesetih še lepo ohranjen in namesto da bi ga pri gradnji veleblagovnice porušili, ga je trgovska hiša Daimaru uporabila kot osrednji element notranjega atrija. Velika, kovinsko-steklena konstrukcija, ki naj bi ščitila stolp, pa je tudi sama postala nekakšna mestna znamenitost. Navznoter rešitev

morda res deluje nekoliko kičasto, pa vendar ji ni mogoče očitati njene vrednosti, predvsem simbolne, saj simbolizira ohranitev »avstralskosti« v veleblagovnici, ki ni japonska le po lastništvu, marveč tudi značaju.

3. Zaključek, *ni vse tako črno*

Seveda se tudi pri nas srečujemo s pozitivnimi vzori. Naj omenim le idrijski rudnik in klavže, muzejske vlake Slovenskih železnic na izjemno slikoviti bohinjski progi ali prenovno mestne elektrarne v Ljubljani. Pohvale vredni so tudi poskusi, da bi trase opuščenih železniških prog ali starih cest ohranili vsaj s predelavo v sprehajalne in kolesarske poti, kot se je to v zadnjem času zgodilo ob ljubljanski Večni poti, na blejski vpadnici, v Bohinju ali Kranjski Gori.

Pa vendar ostajajo mnogi zakladi skriti in pozabljeni. Segmenti stare cesarske ceste, ki spremljajo magistralko od Vrhnike do Planine, bi bili v dediščini in turizmu naklonjenjših okoljih navedeni v potopisih, pri nas pa jih, zaraščene s travo, oko, nevajeno razpoznavanja tovrstnih posebnosti, niti ne opazi, ko počasi izginjajo pod novogradnjami. Še večji potencial pa s svojima slikovitima še ohranjenima viaduktoma predstavljata stara trasa južne železnice nad Borovnico in trasa mislinjske proge. Spričo estetskosti teh sicer povsem funkcionalnih infrastrukturnih objektov je to, kar bi sicer pomenilo le »rano« v naravnem okolju, preraslo v njegovo obogatitev. V nekem drugačnem okolju bi ju zato krajevni dejavniki verjetno že prepoznali vsaj za prostorsko vrednoto, če že ne za razvojni potencial – in omeniti velja, da so se Mislinjčani in Slovenjgradčani z takšnih ali drugačnih vzrokov odločno, čeprav neuspešno uprli opustitvi in demontaži mislinjske proge. Pa vendarle spričo relativne svežosti dogodkov v Senovem zaključujem v upanju, da teh segmentov infrastrukturne zapuščine zaradi moje navedbe v tem prispevku ne bo doletela usoda senovske rudniške železnice. Da bi po njih kdaj vozili muzejski vlaki, pa bi bilo verjetno realno pričakovati le na drugi strani sveta.

Aleksander Jankovič, univ. dipl. ing. arh., samostojni ustvarjalec na področju kulture, Ljubljana
E-pošta: saso.jankovic@k2.net