

ZVEZA ZA TEHNIČNO KULTURO SLOVENIJE
58. SREČANJE MLADIH RAZISKOVALCEV SLOVENIJE 2024

ZGODOVINA PROMETA V MARIBORU

RAZISKOVALNA NALOGA

RAZISKOVALNO PODROČJE: ZGODOVINA ALI UMETNOSTNA ZGODOVINA

Avtor: MARTIN SAPAČ

Mentorica: PETRA KORPAR

OSNOVNA ŠOLA FRANCA ROZMANA - STANETA MARIBOR

MARIBOR, APRIL 2024

KAZALO VSEBINE

1	UVOD.....	5
1.1	OPREDELITEV PROBLEMA – RAZISKOVALNO VPRAŠANJE	5
2	TEORETIČNI DEL	6
2.1	VRSTE PROMETA IN PROMETNA SREDSTVA TER PROMETNE RAZMERE V MARIBORU OD USTANOVITVE MESTA DO IZGRADNJE JUŽNE ŽELEZNICE ..	7
2.1.1	Cestni in rečni promet v Mariboru do izgradnje železnice	7
2.2	VRSTE PROMETA IN PROMETNA SREDSTVA TER PROMETNE RAZMERE V MARIBORU OD IZGRADNJE JUŽNE ŽELEZNICE DO DANES	21
2.2.1	Rečni promet.....	22
2.2.2	Železniški promet	23
2.2.3	Kopenski – cestni promet	27
2.2.4	Zračni promet	43
2.2.5	Žičniški promet	45
2.3	PROMET V MARIBORU KOT NESNOVNA IN NEPREMIČNA KULTURNA DEDIŠČINA.....	49
2.3.1	Intervju z gospodom Deanom Damjanovičem	49
2.3.2	Tabela enot nepremične kulturne dediščine, povezanih z zgodovino prometa v Mariboru.....	51
3	METODOLOGIJA DELA	54
4	REZULTATI RAZISKAVE IN RAZPRAVA Z INTERPRETACIJO REZULTATOV	55
5	DRUŽBENA ODGOVORNOST	56
6	ZAKLJUČEK	57
7	VIRI IN LITERATURA	58
7.1	MONOGRAFIJE IN PUBLIKACIJE	58
7.2	ELEKTRONSKI VIRI.....	60
7.3	SLIKOVNI VIRI	61
7.4	USTNI VIR	63

KAZALO SLIK

Slika 1: Upodobitev carinika-mitničarja iz leta 1426.	8
Slika 2: Upodobitev tlakovalca cest iz leta 1465	8
Slika 3: Upodobitev prevoznika peska iz leta 1554	8
Slika 4: Upodobitev raztovorjalca iz leta 1465	11
Slika 5: Srednjeveški način tovorjenja	12
Slika 6: Upodobitev furmana iz časa okoli leta 1425	12
Slika 7: Furman okoli leta 1425	12
Slika 8: Upodobitev furmana iz časa okoli leta 1503	12
Slika 9: furman okoli leta 1533	13
Slika 10: Furman leta 1546	13
Slika 11: Furman leta 1554	13
Slika 12: Furman leta 1680	13
Slika 13: Upodobitev transporta soli po kopnem in reki v srednjem veku	14
Slika 14: Šajke na Dravi tik pred 1. svetovno vojno	16
Slika 15: Karta Drave med Mariborom in Staršami, 1669	16
Slika 16: Vincenz Moser, Vzhodna polovica Glavnega trga, ok. 1883	18
Slika 17: Prizor iz mariborske ulice sredi 19. stol; Izsek iz slike tovarne kavnih nadomestkov na Strossmayerjevi ul. 6, ok. 1855	18
Slika 18: Pristan z Žičkim dvorom v ozadju	19
Slika 19: Mesto z jugozahoda s splavarji, 1839	20
Slika 20: Splavi na Dravi v Pristanu	20
Slika 21: Zamrznjena Drava v Mariboru: Nekoč so bile zime ostrejše. Ko je Drava zamrznila, rečnega prometa ni bilo.	21
Slika 22: Johan V. Reim Železniška postaja, 1847	25
Slika 23: Lokomotiva »Ocean« št. 331 je 27. aprila 1846 prva opravila poskusno vožnjo med Mariborom in Celjem	25
Slika 24: Prvi železniški, leseni most tipa HOWE čez Dravo v Mariboru, zgrajen leta 1846	26
Slika 25: Pesniški viadukt (danes skrit pod nasipom) akvarel F. Jungbluta, 1850	27
Slika 26: : Prvi avto na Slovenskem, ki je peljal tudi skozi Maribor, Benz »Comfortable«, proizvodnja 1896 – 1900	28
Slika 27: Mariborske ceste na prelomu 19.-20. stoletja povečini niso bile tlakovane	30
Slika 28: Mariborske ceste na prelomu 19.-20. stoletja povečini niso bile tlakovane	30
Slika 29: Grajski trg je bil okoli leta 1900 že tlakovan z granitnimi kockami	31
Slika 30: okoli leta 1900 tim. hodniki so v mestnem jedru prvi tlakovani z granitnimi kockami, ponekod tudi že cestišča	31
Slika 31: okoli leta 1900 tim. hodniki so v mestnem jedru prvi tlakovani z granitnimi kockami, ponekod tudi že cestišča	31
Slika 32: Doba avtomobila, Maribor v znamenju prometa	33
Slika 33: Futuristična upodobitev Glavnega trga z nenavadnimi prevoznimi sredstvi na razglednici iz leta 1916	33
Slika 34: Avtomobili nemškega kluba ADAC leta 1929 na Trgu svobode	36

Slika 35: Brata Stojnšek iz Maribora sta se leta 1938 s svojim DKW udeležila rallyja Monte Carlo	37
Slika 36: Pogled na Avtobusno postajo Maribor, zgrajeno leta 1989	39
Slika 37: Promet na Trgu revolucije leta 1960	39
Slika 38: Asfaltiranje ceste v Mariboru 1959	40
Slika 39: Titova cesta in Titov most	40
Slika 40: Potek H2 skozi Melje	41
Slika 41: Koroški most in galerija Studenci	41
Slika 42: Avtobusi pred glavno Železniško postajo v 90. letih 20 stol.	42
Slika 43: Mirujoči promet na Grajskem trgu pred uvedbo peš con v mestnem jedru Maribora	43
Slika 44: Cepelin nad Mariborom	44
Slika 45: Časopisni izrezek: Cepelin v Mariboru	44
Slika 46: Mariborsko letališče leta 1978	45
Slika 47: Spodnja postaja okoli leta 1960	46
Slika 48: Prve gondole	47
Slika 49: Zgodovinski pregled Pohorskih gondol	47
Slika 50: Mariborska vzpenjača z gondolami iz leta 2016	48

KAZALO TABEL

Tabela 1: Tabela enot nepremične kulturne dediščine, povezanih z zgodovino prometa v Mariboru	54
---	----

POVZETEK

Raziskovalna naloga se ukvarja z zgodovino prometa v Mariboru od njegove ustanovitve do danes. Promet se je s časom spreminjal in je vplival na razvoj gospodarstva. Preučene so vrste prometa in prometne poti, ki so povezane z Mariborom, prav tako pa tudi prometna sredstva. Naloga je razdeljena na dve glavni poglavji. Prvo se ukvarja z vrstami prometa, prometnimi sredstvi ter prometnimi razmerami v Mariboru od njegove ustanovitve do izgradnje južne železnice. V poglavju gre za najstarejši, predvsem cestni in rečni promet. Drugo poglavje se ukvarja z obdobjem od izgradnje južne železnice do današnjih dni. Tradicionalnima vrstama prometa so se pridružili še železniški, motorni, žičniški in zračni promet. Po preučitvi raziskovalne teme se je bilo mogoče posvetiti tudi dediščinskemu vidiku zgodovine prometa pa tudi, kako bi lahko v prihodnje izboljšali promet v Mariboru. Upoštevan je trajnostni vidik. To je tudi del naše družbene odgovornosti.

KLJUČNE BESEDE: zgodovina, Maribor, promet, vrste prometa, južna železnica, kulturna dediščina.

ZAHVALA

Za sodelovanje pri raziskovalni nalogi se iskreno zahvaljujem svoji mentorici, prav tako tudi drugim učiteljicam, razredničarki in ravnateljici. Zahvaljujem se strokovnjakom iz Pokrajinskega arhiva Maribor in gospodu Deanu Damjanoviču z Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije. Zahvaljujem se svojim bližnjim, ki so me ves čas priprave naloge podpirali.

1 UVOD

Zgodovina mesta Maribor je pestra in zanimiva. Na srečo obstaja veliko virov in literature, ki nam omogočajo, da se poglobimo in uživimo v pretekle čase ter prodiramo v razumevanje preteklosti in pridobivamo nova znanja. Več let me zanima zgodovina prometa in prometnih sredstev nasploh, zato sem prišel do ideje in se nato odločil, da poskusim preučiti zgodovino prometa svojega rojstnega mesta.

Po tem, ko sem že preučil veliko literature, sem se odločil za dve glavni poglavji. Prvo se ukvarja z vrstami prometa, prometnimi sredstvi ter prometnimi razmerami v Mariboru od njegove ustanovitve do izgradnje južne železnice, drugo ključno poglavje pa se ukvarja s prometom v obdobju od izgradnje južne železnice pa vse do današnjih dni. Razlog za to odločitev je začetek industrijske dobe, ki se je v Evropi uveljavila do sredine 19. stoletja in ki jo lahko spremljamo še danes, v postindustrijski družbi. Takrat so se pojavili prvi motorji, parna lokomotiva pa je omogočila povsem nove razsežnosti v okviru uvedbe železniškega prometa.

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA – RAZISKOVALNO VPRAŠANJE

V raziskovalni nalogi sem se odločil preučiti zgodovino prometa v Mariboru. Časovno sem zajel zgodovino mesta od njegove ustanovitve pa vse do danes. Promet se je s časom spreminjal in je vplival na razvoj gospodarstva. Preučil sem vrste prometa in prometne poti, ki so povezane z Mariborom. Prav tako sem se ukvarjal s prometnimi sredstvi. Obenem sem preučil, kako je promet vplival in še vpliva na videz mesta.

Po tem, ko sem preučil vrste prometa, prometne poti in prometna sredstva ter dojel tedanje prometne razmere, ki so iz tega izhajale, sem poskusil dognati, kakšne so prednosti in katere so slabosti posamične vrste prometa in prometnih sredstev. V poglavju o sodobnem prometu v Mariboru sem upošteval tudi ekološki in trajnostni vidik.

Raziskovalna vprašanja sem si sicer zastavil že na začetku, vendar so se mi še boljša porajala sproti, ob preučevanju teme, ki sem jo izbral. Tako me je pričelo zanimati, kako bi lahko v prihodnje izboljšali promet v Mariboru. To je tudi del naše družbene odgovornosti. Ob tem sem razmišljal o možnostih, kako bi se v turistične in

izobraževalne namene ponovno izdelala in morda uporabila prevozna sredstva iz preteklosti Maribora, ki so izpričana, a danes večinoma pozabljena. Seznanil sem se tudi s sistemom varovanja nepremične kulturne dediščine, povezane z zgodovino prometa, opravil intervju s strokovnjakom Deanom Damjanovičem in ob njegovi pomoči sestavil seznam enot dediščine na območju mesta, ki so povezane s prometno zgodovino. Prevozna sredstva pred obdobjem industrializacije niso bila v nasprotju s trajnostnim razvojem. Komaj parni pogon in motorji na notranje izgorevanje ter pojav zračnega prometa so odprli novo, ekološko problematiko v zgodovini prometa.

2 TEORETIČNI DEL

Glede na vrsto prometnega sredstva ločimo, upoštevajoč zgodovinski vidik, promet pešcev, promet s konji, vprego ipd., nato promet kolesarjev, železniški promet (promet z vlaki, tudi podzemna železnica), avtomobilski promet (z osebnimi avtomobili, avtobusi, tovornjaki, motocikli); letalski promet, ladijski promet (promet z ladjami), promet poštnih in telekomunikacijskih storitev (tudi internetnih), promet energentov (nafta, plin, elektrika). Glede na oddaljenost med lokacijami obravnavamo: notranji (nacionalni) promet, ki se vrši znotraj državnih meja; lokalni promet – promet se vrši znotraj meja lokalne skupnosti; regionalni promet – promet se vrši med lokalnimi skupnostmi in regijami; daljinski promet – promet se vrši na daljših razdaljah, lahko tudi med državami; mednarodni promet – promet se vrši preko meja države in med državami. Glede na namen potovanja ločimo: javni promet, promet za lastne potrebe, promet blaga in promet storitev. Glede na predmet prometa ga delimo na: promet blaga, potnikov in storitev; v internetu: promet podatkov, v poštnem prometu: promet pošilk, pisem, denarnih nakazil.

Zaradi velikega obsega teme raziskovalne naloge sem se kasneje odločil, da jo omejim na najbolj klasične oblike prometa, zato sem se odrekel raziskovanju prometa storitev, to je prometa poštnih in telekomunikacijskih storitev (tudi internetnih), saj bi si vsaka posebej zaslužila posebno temo raziskovalne naloge.

2.1 VRSTE PROMETA IN PROMETNA SREDSTVA TER PROMETNE RAZMERE V MARIBORU OD USTANOVITVE MESTA DO IZGRADNJE JUŽNE ŽELEZNICE

Glede na vrsto prometnih poti, tj. prometne infrastrukture, v obdobju do prve četrtine 19. stoletja in pojava industrije ločimo kopenski – cestni promet, nato sledi vodni promet, ki ga delimo na pomorski, jezerski in rečno-kanalski. Posebno področje predstavlja tudi poštni promet. Na območju srednjeveškega in novoveškega Maribora do pojava železnice srečujemo dve vrsti prometa: kopenski – cestni in vodni – rečni promet.

2.1.1 Cestni in rečni promet v Mariboru do izgradnje železnice

Maribor je kot *castrum Marchburch* omenjen prvič leta 1164. Naselje je obstajalo že prej, nato pa se je v drugi polovici 12. stoletja razvilo v mestno naselje, ki se je poimenovalo po trdnjavi na Piramidi, njegovi ustanovitelji pa so bili deželni knezi. Prvotno agrarno naselje je bilo v južnem in zahodnem delu srednjeveškega mesta. Tam se križa obdravska pot, ki povezuje vzhod s Koroško, z drugo pomembno potjo s smerjo proti Graški in Celjski kotlini. Nad strugo Drave kasnejšega Maribora so bile najugodnejše razmere za trajno mostišče. Mariborsko jedro je torej nastalo iz agrarnega naselja in dravskega mostišča. Maribor se je v mesto razvijal počasi, a kot *civitas* – mesto se prvič omenja že leta 1254. Razvijali sta se obrt in trgovina. A meščani so bili hkrati trgovci, obrtniki in kmetje.¹ Že takrat je bila pomembna trgovina, s katero pa se neposredno povezuje zgodovina prometa v Mariboru. Maribor se je zaradi svoje velikosti in lege že v srednjem veku razvil v pomembno trgovsko in obrtno središče.² Trgovina pa ni bila svobodna, temveč jo je regulirala tedanja oblast, plemstvo in cerkev. Plačevati je bilo potrebno tudi mitnino in mostnino. Mitnina je bila trgovsko prometna pristojbina, ki se je pobirala od trgovskega blaga. Pomenila je dejansko odškodnino za uporabo ceste, plovne reke, pristanišča, tržišča, mosta ter za zagotovitev zaščite in varnosti.³ Tako so tudi Mariborčani pobirali denar za vzdrževanje ceste. Mitnina je bila tudi vodna in mostna.⁴ Z mitnino so deželni knezi

¹ MLINARIČ 1991, str. 147-148.

² KLASINC 2023, str. 63.

³ KLASINC 2023, str. 58.

⁴ MLINARIČ 1991, str. 169.

pospeševali gospodarski razvoj. V zvezi s trgovskimi potmi je prihajalo tudi do sporov. Prav tako ceste niso bile varne.



Slika 1: Upodobitev carinika – mitničarja iz leta 1426.
(Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317-48-r/data>)



Slika 2: Upodobitev tlakovalca cest iz leta 1465
(Vir: Stadtbibliothek Nürnberg Amb. 317.2° Folio 77 recto)

Slika 3: Upodobitev prevoznika peska iz leta 1554
(Vir: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/images/a/ad/Artikel_45815_bilder_value_3_reisen4.jpg)

Mesto je utrjevalo svoj položaj kot pomembno križišče cest, saj je imelo ugodno lego ob prehodu čez reko Dravo. Mesto je imelo od 14. stoletja izpričano obzidje, ki ga je varovalo. Habsburžani so z vrsto privilegijev hoteli utrditi gospodarsko premoč Maribora nad Ptujem. Posvetna in cerkvena oblast se je ukvarjala s pridelavo vina, meščani pa so bili, razen nekaj trgovcev, obrtniki in kmetje. Vinska trgovina je bila za vzpon Maribora izjemno pomembna, na gričih okoli mesta je bila zasajena vinska trta.⁵

V Evropi je bila v srednjem veku trgovina najpomembnejši dejavnik v prometu.⁶ Zaradi nje so bile utrjene stare, nastale pa so tudi nove prometne poti. Povečana intenzivnost prometa je botrovala nastanku novih mestnih naselbin.⁷ Zaradi oživljene trgovine je prišlo do revolucionarnih izboljšav v načinu transporta, npr. boljše pasme vlečne in jezdne živine, novi načini vprege, podkovanje konj, gradnja in popravilo mostov in cest.⁸ V 14. stoletju se npr. v Mariboru omenja nek Peter, ki je bil oskrbnik Mariborskega mostu.⁹ Poleg tržanov in meščanov, ki so bili tudi poklicni trgovci, je sčasoma porasla tudi kmečka trgovina, še posebej, ko je šlo za vsakdanje potrošne dobrine.¹⁰ Griči na levem bregu Drave so bili z vinsko trto posajeni že v 11. stoletju.¹¹ Vinska trgovina je sčasoma postala glavni vir dohodkov zemljiških gospodov.

V srednjem veku so se zaradi propada rimskih cest razvile nove oblike transporta, ki so se pri nas ohranile do 18. stoletja. V kopenskem blagovnem prometu je prevladovalo tovorništvo z živino. V osebнем prometu pa hoja in ježa, promet z vozovi je bil redek in omejen na krajše razdalje.¹² V poznem srednjem in novem veku so bili pomembni furmani ali prevozniki, ki so tovorili blago na vozovih s konjsko ali volovsko vprego. Tovorjenje se je torej odvijalo s pomočjo vlečne živine, predvsem konj in volov, na Primorskem pa mul in oslov. Teža tovora je bila zelo različna, odvisno od blaga. To se je prevažalo v različnih embalažah: balah, sodčkih, košarah, vrečah, svežnjih, čebrih itd. Tovor kot merska enota se je gibal okoli 150 kilogramov. Tovorjenje je bilo tedaj še počasno. Odvisno je bilo od samih živali, oskrbe ljudi in živali na poti ter časa, porabljenega na mitnicah. Zaradi večje varnosti in medsebojne pomoči so trgovci

⁵ KLASINC 2023, str. 10.

⁶ KLASINC 2023, str. 48.

⁷ KOSI 1998, str. 29.

⁸ KOSI 1998, str. 28.

⁹ KLASINC 2023, str. 49.

¹⁰ KLASINC 2023, str. 50.

¹¹ MLINARIČ 1999, str. 14.

¹² KLASINC 2023, str. 55.

največkrat potovali v karavanah. Te so štele več deset konj, pa vse do tristo konj.¹³ Natovarjanje in raztovarjanje ter oskrba konj so zahtevali veliko spremljevalcev. Na šest konj so bili potrebni trije pomočniki. To so razlogi, da je bil tovrsten promet zelo drag. Na razdalje, večje od 100 kilometrov, so stroški znašali že 20 do 30 % nakupne cene. Pešec nosač je lahko prehodil do 40 kilometrov na dan, jezdec 50 do 60 kilometrov na dan, hitri sel z menjavo konj od 100 do 150 kilometrov, sel tekač pa tudi med 50 do 60 kilometrov na dan. Tovorni konj, tudi s črtverovprego, je lahko premagal 30 kilometrov dnevno, seveda samo, če ni bil teren strm. Glavna vprežna živina so bili voli in konji, s parom volov je bilo mogoče prepotovati 10 do 15 kilometrov na dan, saj so bili manj vztrajni in počasnejši od konjev, s katerimi je bilo dnevno mogoče prepeljati 24 do 29 kilometrov.¹⁴

Tovorjenje je bilo pomembna postranska dejavnost za kmete. Hkrati so trgovali tudi s svojimi pridelki. Ker so se morali prilagoditi kmečkim oparilom, so tovorili med junijem in avgustom pred žetvijo in po njej ter seveda v zimskih mesecih.¹⁵ Njihovo delo je potekalo v najtežjih razmerah in z velikim tveganjem. S furmanstvom so se ukvarjali predvsem premožnejši kmetje, ki so imeli lastno vprego. Furmanski pomočniki in hlapci pa so bili bajtarji, kajžarji, vojni ubežniki ipd.

Poleg roparstva (rokovnjači, roparji) so furmani imeli na poti tudi druge težave, kot so snežni zameti, burja, poplave, nizka temperatura, velika vročina, nesreče in okvare. Za furmane je bila problem tudi redna pošta, ki je imela na cestah prednost, zato so pri okvarah ali pomanjkanju vpreg ter ob slabem vremenu morali furmani pošti pomagati.¹⁶ Obstaja več vrst furmanstva – na daljše razdalje, na krajše razdalje in za dom, graščaka, posestnika ali trgovca. Furmanstvo je zahtevalo vrsto spremljajočih dejavnosti, kot so gostilne, kovači, kolarji, sedlarji, padarji, priprava krme itd. Posebno mesto so imele gostilne. Ob cestah jih je bilo veliko in so oskrbovale furmane. Gostilna je poleg hrane in pijače ponujala polno storitev: prenočišče, hlev, krmo za živino, popravila voz in opreme, pomoč pri vleki in drugo. Še danes ob cestah vidimo nekatere gostilne, ki so ohranile videz iz furmanskih časov. Poleg gostiln so bili za furmanstvo pomembni kovači in kolarji. Kovači so izdelovali podkve, podkovali konje, izdelovali in

¹³ KLASINC 2023, str. 56.

¹⁴ KOSI 1998, str. 148.

¹⁵ KOSI 1998, str. 140-141.

¹⁶ RAZVOJ TRANSPORTA 2016, str. 67.

popravljali kovinske dele voz in opreme ipd. Imeli so tudi mistično vlogo, ki je izhajala iz oblikovanja železa v ognju. Podkve, ki so jih izdelovali, so bile simbol sreče in so imele poseben pomen za furmane in druge ljudi v prometu in širše. To se je obdržalo vse do danes. Kovači so imeli tudi pooblastila za zdravljenje živine. Kolarji so izdelovali kolesa ter druge lesene in tapetniške dele voz in so bili povezani s kovaškim poklicem. V furmanstvu so sodelovali še drugi. Žlajfarji so na klancih pomagali zavirati vozove, forajtarji pa so ponujali priprego za vleko na klancih. Klanci so bili namreč velika ovira furmanom. Za v hrib so potrebovali več konj za pomoč pri vleki, navzdol pa močno zaviranje. Za zdravljenje živine so skrbeli kovači in padarji, pozneje pa tudi živinozdravniki. Sedlarji so izdelovali sedla, komate in opremo za vpreganje konj, volov in krav. Pomembno vlogo so imeli špediterji, ki so organizirali večje prevoze.¹⁷



Slika 4: Upodobitev raztovorjalca iz leta 1465
(Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317-98-v/data>)

Ker je bila gradnja mostov draga in tehnično zahtevna, so se ti gradili le na najpomembnejših cestah. Povsod drugod so organizirali prevoz čez reko z brodom in čolni. Z zemljevida prometne mreže na Slovenskem okrog leta 1400 razberemo, da je bilo za prehod čez reke tedaj na voljo 19 mostov in 37 brodov.

Furmanstvo je zaposlilo veliko ljudi in omogočilo razvoj obrti, gostinstva in drugih dejavnosti ter prinašalo lepe zaslužke. To se je najbolj občutilo, ko je prevoze prevzela

¹⁷ RAZVOJ TRANSPORTA 2016, str. 65-66.

železnica in je posledično v nekaterih naseljih ali celih regijah nastala velika revščina.¹⁸



Slika 5: Srednjeveški način tovorjenja

(Vir: <https://www.bbv-net.de/Lokales/Bocholt/Etwas-holprig-war-der-Transport-im-Mittelalter--g465.html>).



Slika 6: Upodobitev furmana iz časa okoli leta 1425

(Vir: [http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Reisen_\(Mittelalter\)](http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Reisen_(Mittelalter)))

Slika 7: Furman okoli leta 1425

(Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317-27-v>)

Slika 8: Upodobitev furmana iz časa okoli leta 1503

(Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317-27-v>)

¹⁸ RAZVOJ TRANSPORTA 2016, str. 64-65.



Slika 9: Furman okoli leta 1533

(Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-279-22-v/data>)

Slika 10: Furman leta 1546

(Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-279-34-v/data>)



Slika 11: Furman leta 1554

(Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317b-4-v/data>)



Slika 12: Furman leta 1680

(Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317b-4-v/data>)

Reke so v preteklosti uporabljali za prevoz tovora in potnikov. Kjer ni bilo mostov, je obstajalo brodarjenje. Danes v Sloveniji poznamo plovbo po rekah in jezerih le kot športno in turistično dejavnost. Plovba po rekah je bila težavna pozimi in proti toku. Ovirali so jo mlini na rekah, pozneje pa tudi hidroelektrarne. Plovba se je večinoma opravljala po toku navzdol, čeprav je bilo precej prometa tudi proti toku. Železnica in hidroelektrarne so dokončno odpravile rečno plovbo pri nas, čeprav je na to vplival tudi razvoj cestnega prometa in drugo.¹⁹



Slika 13: Upodobitev transporta soli po kopnem in reki v srednjem veku
(Vir: <http://www.sbrinz-route.ch/kultur/geschichte/salzhandel.html>)

Rečno-kanalski promet je namenjen predvsem prevozu tovora na daljše razdalje, manj pa potniškemu prevozu. Glavne ovire so ozke vodne poti, draga gradnja in vzdrževanje kanalov ter majhno število prometnih poti. Človek je že v pradavnini spoznal, da mu reka in morje ne nudita samo hrane, temveč da lahko po njih potuje, trguje in osvaja nova ozemlja. Vodni promet je bil v srednjem veku izredno velikega pomena prav zaradi opisanih velikih stroškov in majhne zmogljivosti transporta po kopnem. Bil je mnogo hitrejši, zmogljivejši, cenejši in v vseh pogledih bolj ekonomičen. Tako je bilo razmerje stroškov med pomorskim in kopenskim prometom 1: 20. Iz tega razloga so bili izrabljeni kopenski vodotoki, v našem primeru reka Drava in morje, včasih so za plovbo uporabili tudi kratke, majhne, hitro deroče vode. Rečna plovba s tokom je omogočila dnevno pot od 100 do 150 kilometrov na dan, za razliko od plovbe proti

¹⁹ RAZVOJ TRANSPORTA 2016, str. 79-80.

toku, ki je bila mnogo počasnejša, premagati je bilo mogoče samo 10 do 17 kilometrov na dan. Prva omemba plovbe po reki Dravi je izpričana leta 1290.²⁰ Razvila sta se lesna trgovina in transport in Maribor je postal pomembno središče lesne trgovine in skladiščenja blaga, ki je potovalo po Dravi. V poznem srednjem veku so iz beljaške smeri transportirali železo in železne izdelke, svinec in druge kovine, tudi beneško robo. Po Dravi so poleg mariborskih, ptujskih in radgonskih meščanov tovorili npr. tudi ogrski in celo nürnberški trgovci.²¹ Tako je mogoče v tem poglavju povzeti, da je skozi srednjeveški Maribor potekal živahen kopenski in rečni promet.²²

Splavarjenje na Dravi je izpričano že v 13. stoletju, ko so tovorili apno s Koroške in ga vozili do Maribora in Ptuja.²³ Prvotna tehnika splavarjenja je bila enostavna. Na začetku je šlo bolj za primitivna plovila, pozneje pa so si splavarji omislili »šajke« ali barke. Doba splavarjena na Dravi s šajkami je trajala od 15. do 20. stoletja, ko so prevladali splavi.²⁴ Šajke so bile solidno grajena plovila, dolžine 14 in širine do 6 metrov.²⁵ Šajko je krmaril splavar in kapetan splava. Spredaj in zadaj je imela po tri vesla. Poleg lesa je bila namenjena tudi tovorjenju drugih dobrin, od sadja do gradbenega materiala. Mdr. je bil kasneje pomemben tudi transport vojnega materiala na šajkah, primernih za dolgo plovbo vse do Donave.²⁶ Tak način prevoza je trajal vse do konca 19 stoletja, ko so trgovci in splavarji začeli ugotavljati, da je izdelava šajk predraga, glede na količine blaga, ki so ga morali nalagati. Drugi razlog je bilo tržišče, ki je iskalo debelejši in daljši les. Zato so splavarji pričeli sestavljati splave ali »flose« po italijanskem vzorcu, imenovanem »taljanšek«. Vanje je bilo mogoče vgraditi več kvalitetnega, rezanega lesa, ki je bil tržno zanimivejši kot sama hlodovina, saj je bil tudi dražji. Ker je postalo splavarstvo močan gospodarski dejavnik, ga graditelji elektrarne Fala niso mogli sprevideti in so bili prisiljeni vgraditi zgodovinsko zelo pomemben kanal za spust splavov. V tej dejavnosti je bilo zaposlenih približno 700 splavarjev, ki so bili v glavnem iz Dravske doline. Med prvo in drugo svetovno vojno pa je skozi mesto Maribor na leto preplulo kar 1000 do 1500 takih splavov. Izdelava šajke je bila

²⁰ KOSI 1998, str. 156.

²¹ KLASINC 2023, str. 62.

²² KLASINC 2023, str. 66.

²³ JUVAN 1986, str. 47.

²⁴ JUVAN 1986, str. 51.

²⁵ JUVAN 1986, str. 50.

²⁶ JUVAN 1986, str. 47.

zahtevnejša, zamudnejša, zato tudi dražja, na njej pa so poleg lesa, ki je bil namenjen prodaji in je sestavljal osnovo plovila, prevažali še sadje, čreslovino in iz Labota na Koroškem kremenčev pesek za pohorske glažute²⁷



Slika 14: Šajke na Dravi tik pred 1. svetovno vojno
(Vir: JUVAN 1986, str. 55)



Slika 15: Karta Drave med Mariborom in Staršami, 1669
(Vir: MARIBORSKE VEDUTE 2004, str.34)

²⁷ vir: <https://sl.wikipedia.org/wiki/%C5%A0ajka>

Za mestno življenje je bila zelo pomembna obnova ceste Dunaj – Trst med leti 1719 in 1728. Tranzitni promet je postajal vse težji in je vplival tudi na mesto, kjer se je dokončno ustalil na vzhodni polovici. Leta 1775 je mesto dobilo nov most, preko katerega so lahko vozili težji vozovi in poštne kaleše. Leta 1796–97 so regulirali Dravsko ulico, podrli Dravska vrata ter za tranzit usposobili ulično potezo Grajski trg – gornja Vetrinjska ulica – Jurčičeva ulica – spodnja Gosposka ulica, Glavni trg – Dravska ulica, most – vzhodni krak Taborske ulice. Tranzit je vplival na dejavnosti v mestu. Povečalo se je število gostišč, pivnic in obrti, povezanih s transportno dejavnostjo. Med njimi so zanimivi predpregarji, ki so skrbeli za premagovanje strmih mostiščnih dovozov.²⁸ Mesto je bilo vpeto v obzidje od 13. stoletja do konca 18. stoletja. Tedaj pa se je že pričel razvoj vojaštva, uradništva, šolstva, prometa in industrije, ki so bili nosilci novega družbenega in socialnega reda. Prva velika manufaktura v Mariboru je bila vojaška oblačilnica (1784–1809) in znanilka velepodjetništva in industrije kot nove gonilne družbene sile. V prvi polovici 19. stoletja je mesto izgubilo velik del obrambnih utrd obziroma obzidja, ki ni bilo več pomembno za obrambo (jarki, stolpi). Pravno in gradbeno ločevanje med mestom in vasjo je bilo stvar preteklosti. Pojavilo se je romantično pojmovanje povezovanja mesta z naravo, ki so jo začeli vključevati v mestni prostor. Nastali so tudi parkovni in drevoredni nasadi. Slika Franciscejski kataster kaže še mesto, ki ga zaznamuje srednjeveško obzidje.

²⁸ CURK 1991, str. 530



Slika 16: Vincenz Moser, Vzhodna polovica Glavnega trga, ok. 1883
(Vir: MARIBORSKE VEDUTE 2004, str.80)



Slika 17: Prizor iz mariborske ulice sredi 19. stol; Izsek iz slike tovarne kavnih nadomestkov na Strossmayerjevi ul. 6, ok. 1855
(Vir: MARIBORSKE VEDUTE 2004, str.85)

Industrializacija Maribora se je začela leta 1863 z osnovanjem železniških delavnic. V Magdalenskem predmestju je stalo nekaj gostiln, saj je tod pot vodila glavna komercialna cesta proti Trstu.²⁹ S sredino 19. stoletja je Maribor zaključil svojo starejšo etapo urbano gradbenega razvoja. Konec leta 1850 so se mestu priključila vsa tri

²⁹ CURK 1991, str. 536.

predmestja in vas Melje.³⁰ Mariborski gimnazijski profesor in zgodovinar dr. Rudolf Gustav Puff (1808 – 1865) je v knjigi *Maribor. Njegova okolica, prebivalci in zgodovina*, odlično opisal mesto v sredini 19. stoletja.³¹ Maribor je imel ugodne razmere za trgovino zaradi lege ob najpomembnejših deželnih cestah in vodnih poteh v tedanji Notranji Avstriji. Zelo pomembne za Maribor so bile tudi Slovenske gorice, saj je v njih prebivalo bogato podeželsko prebivalstvo, ki je želelo razkošje in kupovalo v mestu, k čemur so pripomogli še tedenski sejmi in plovba po Dravi.³² V Puffovih časih je imel rečni promet še zelo veliko vlogo. Tako je na leto po Dravi navzdol priplulo na leto povprečno 700 do 800 šajk in 1100 do 1200 splavov. Splavarji in šajkarji so prevažali deske, gradbeni les in drva, skladnice in vinogradniške kole v Pančevo, Novi Sad, Zemun in ko so se vračali, so v Mariboru kupovali obleko in gospodarske potrebščine za veči del prebivalstva Kozjaka in Pohorja. Največ blaga je tedaj še potekalo iz Koroške in Puff je predvideval, da bo morda kmalu po zaslugi železnice s konjsko vprego promet še narasel.³³ A, kot bomo videli v nadaljevanju, je tok zgodovine šel svojo pot.



Slika 18: Pristan z Žičkim dvorom v ozadju
(Vir: PAM, Fototeka, pred 1903, Zbirka dr. Amand Rak)

³⁰ CURK 1991, str. 536.

³¹ PUFF 1999.

³² PUFF 1999, str. 153.

³³ PUFF 1999, str. 153.



Slika 19: Mesto z jugozahoda s splavarji, 1839
(Vir: MARIBORSKE VEDUTE 2004, str.67)



Slika 20: Splavi na Dravi v Pristanu
(Vir: arhiv ZVKDS)



Slika 21: Zamrznjena Drava v Mariboru: Nekoč so bile zime ostrejše. Ko je Drava zamrznila, rečnega prometa ni bilo.
(Vir: PAM, Fototeka, pred 1903, Zbirka dr. Amand Rak)

2.2 VRSTE PROMETA IN PROMETNA SREDSTVA TER PROMETNE RAZMERE V MARIBORU OD IZGRADNJE JUŽNE ŽELEZNICE DO DANES

Območje današnje Slovenije je bilo križišče trgovskih cest od severa proti jugu (Dunaj—Trst) in po svojih glavnih plovniških rekah Savi in Dravi od zahoda proti vzhodu se je pred zgraditvijo železnic pomikal val potnikov in trgovske robe po teh cestah in vodah.³⁴ Na primeru mesta Maribor smo поблиže spoznali te poti in historične vrste prometa, ki so se ohranjale dolga stoletja. Do spremembe te tradicije pa so pripeljali izumi. Ti so sprožili industrijsko revolucijo. Začele so se razvijati sodobne vrste prometa. Z iznajdbo parnega stroja, ki je poganjal ladje in lokomotive, se je začelo obdobje intenzivne gradnje železniškega omrežja. Ta je bil manj odvisen od naravnih razmer, kot sta dostopnost vodnih poti ali relief. Predvsem pa je bila gradnja železnic bistveno cenejša od gradnje vodnih prekopov. Poleg tega je bilo potovanje z vlakom tudi precej hitrejše. Za slovensko ozemlje je glavna železniška povezava Dunaj—Trst, ki je bila dokončana leta 1857, izjemnega pomena.³⁵

³⁴ KRAJEVNI LEKSIKON, str. 47.

³⁵ <https://eucbeniki.sio.si/geo1/2550/index1.html> str. 277

Druga pomembna prelomnica v razvoju prometa je bila iznajdba motorja z notranjim izgorevanjem konec 19. stoletja, ki je omogočila razvoj in razmah avtomobilizma ter pozneje tudi letalskega prometa. Razmah in množični razvoj avtomobilizma je pomenil ključno spremembo v načinu življenja in gibanja ljudi, dostopnost naselij pa se je bistveno izboljšala z gradnjo cestnega omrežja. Z razvojem potniškega letalskega prometa po drugi svetovni vojni so postale povezave med celinami bistveno hitrejša in enostavnejša, blagovna menjava in mobilnost prebivalstva pa sta se skokovito povečali.³⁶

Gradnja železnic je na mah presekala življenje na velikih državnih cestah in ga prenesla na modernejša prometna sredstva. Domača trgovina je izgubila svojo nekdanjo posredniško funkcijo. Promet med Jadranom in gospodarskimi centri se je pričel razvijati direktno ter povzročil, da so naši kraji postali izrazito tranzitni, brez nekdanjega zasluga in potrebe po naših posredniških uslugah.³⁷

2.2.1 Rečni promet

Vse do obdobja med obema vojnama v 20. stoletju lahko spremljamo tudi zamirajoče splavarstvo. Nekdaj živahna rečna plovba je bila v Dravski banovini zastopana le še na nekaj rekah, Dreti in Savinji, Savi in Dravi. Tedaj je bila Drava še plovna v vsej svoji dolžini na ozemlju banovine. *»Posekan les se večinoma pozimi spravi s hribov v dolino. Od tu se hlodi deloma po vodi splavljajo do zbirališč, kjer se sestavijo večji splavi po več vagonov lesa, ki gredo po Savi in Dravi tja do Beograda. Četudi je splavarski posel zelo težak, se splavarstvo vrši iz roda v rod. Splavarji so organizirani v zadrugah, savinjska ima sedež v Radmirju, dravska v Breznu ob Dravi.«*³⁸ Zadnji splavar je les do Beograda zapeljal ob začetku druge svetovne vojne, nato pa je, tudi zaradi gradnje hidroelektrarn na Dravi, splavarjenje na Dravi zamrlo.³⁹

³⁶ <https://eucbeniki.sio.si/geo1/2550/index1.html>

³⁷ KRAJEVNI LEKSIKON, str. 55.

³⁸ KRAJEVNI LEKSIKON, str. 68

³⁹ <https://www.dnevnik.si/49522>.

2.2.2 Železniški promet

Prvi med novimi prometnimi vrstami v času industrializacije se je torej pojavil železniški promet. Ne dolgo kasneje se mu je pridružil zračni promet, nato žičniški promet.

Izgradnja južne železnice, ki je povezovala glavno mesto Habsburške monarhije Dunaj z njenim oknom v svet, Trstom, je bila izredno zahteven in drag projekt. Železnica je prispela k nam v času prve industrijske revolucije v Habsburški monarhiji. Slavja ob uradnem odprtju proge leta 1857 v Trstu se je udeležil tudi sam cesar Franc Jožef.⁴⁰ Zanimivo je, da je z železnico prišla točnost in hitrost, zato je sledil porast prodaje žepnih ur.⁴¹ Čas je dobil povsem nov pomen. Ure na železniških postajah so postale standard za štetje časa. Uveljavile so se zelo lepe žepne ure. Poenotili so se krajevni časi in konec 19. stoletja se je uveljavil standardni čas. Avstro-Ogrska monarhija je leta 1888 vpeljala enotno štetje časa in prevzela srednjeevropski časovni pas, ki je bil uveden v poletnem voznem redu leta 1891.⁴²

Z železnico je neločljivo povezana tudi železniška infrastruktura, ki obsega stabilne, umetno zgrajene objekte in naprave, ki so namenjeni učinkovitemu izvajanju železniškega prometa. Med železniško infrastrukturo štejemo celotno omrežje železniških prog s svojim zgornjim in spodnjim ustrojem ter pripadajoče objekte, kot so mostovi, prepusti, tuneli in viadukti, signalno varnostne naprave in elektro napajalne postaje ter železniške postaje, postajališča, naprave za sestavo vlakov, ranžirne postaje, naprave za oskrbo z gorivom ter ostale naprave, namenjene pripravi in vzdrževanju železniških vozil.⁴³

Po nekaterih podatkih je furmanstvo na daljše razdalje zaposlovalo okoli polovico prebivalstva ob cesarski cesti. Furmanstvo na krajše razdalje je posebej zaživel po otvoritvi železnice. Tedaj je daljše razdalje prevzel vlak, furmanom pa je ostalo delo za dovoz tovora na železniške postaje.⁴⁴ Železnica je sicer najbolj prizadela prav furmanstvo in dejavnosti, povezane z njim, ter brodarstvo. Ustvarila pa je številne nove poklice in dejavnosti. Začel se je gospodarski preobrat, doba demokratizacije, tehnike in strojev, doba podjetništva, mezdnega delavstva in proletariata. Slovenija je postala

⁴⁰ <https://www.rtvsl.si/tv/otroski/izodrom/promet-nekoc/524969>

⁴¹ <https://www.rtvsl.si/tv/otroski/izodrom/promet-nekoc/524969>

⁴² RAZVOJ TRANSPORTA 2016, str. 98.

⁴³ RAZVOJ TRANSPORTA 2016, str. 99.

⁴⁴ RAZVOJ TRANSPORTA 2016, str. 65.

napredno industrijsko in logistično območje, kar jo zaznamuje vse do današnjih dni, kot članico EU.⁴⁵

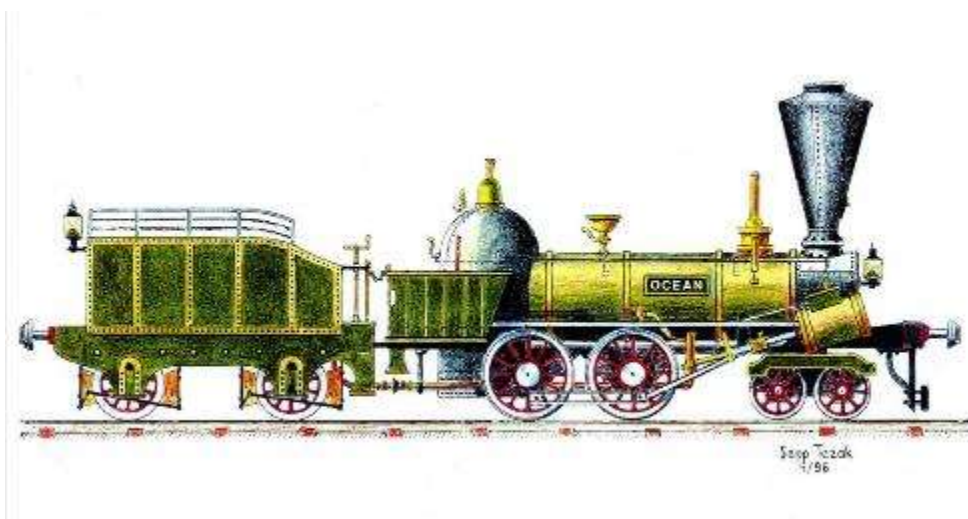
Pričanje dr. Rudolfa Gustava Puffa živo opisuje navdušenje nad izgradnjo južne železnice in prihoda prvih vlakov v Maribor: *»Najnovejši in največastnejši dogodek, ki je zaznamoval Maribor in ki bo odslej najbrž bistveno vplival na njegov življenjski utrip, pa je Južna železnica, ki se dotika njegovega obrobja.« ... »Tukaj bomo samo omenili, da so 1843 začeli graditi spodnji ustroj proge od Gradca do Neudorfa, 1844 pa nadaljevali skozi Maribor proti Celju... Tako se je zdaj Maribor, ki je bil poprej dan potovanja daleč od Gradca in prav toliko od Celja, k vsakemu izmed teh krajev približal na pičli dve uri; v vsakega izmed njiju bomo v prihodnosti, ko bo stekel promet, lahko potovali dvakrat na dan in bomo potemtakem prav tolikokrat povezani z Dunajem in Trstom.« ... 7. aprila so v navzočnosti gospoda c.k. svetnika pl. Ghega odstranili podpornike drznega mostu čez Dravo.« ... »Ko sta 16. maja lokomotivi Ocean in Admont prisopihali skozi Košaški predor, je to pomenilo konec del. 2. junija 1846 so slovesno odprli železnico, pri čemer so bili navzoči številni odlični gostje. Prva lokomotiva, ki jo je 27. aprila videl Maribor, je bil Ocean št. 331: izdelali so jo v tovarni Norris.... delne poskusne vožnje so se hitro vrstile druga za drugo. 18. maja je bila Južna železnica odprta za javnost; tedaj se je Košaški predor bleščal v soju 1160 svetilk.«⁴⁶*

⁴⁵ RAZVOJ TRANSPORTA 2016, str. 98.

⁴⁶ PUFF 1999, str. 289-290.



Slika 22: Johan V. Reim Železniška postaja, 1847
(Vir: MARIBORSKE VEDUTE 2004, str.126)



Slika 23: Lokomotiva »Ocean« št. 331 je 27. aprila 1846 prva opravila poskusno vožnjo med Mariborom in Celjem
(Vir: <https://www.kamra.si/mm-elementi/lokomotiva-ocean-st-331/>)



Slika 24: Prvi železniški, leseni most tipa HOWE čez Dravo v Mariboru, zgrajen leta 1846
(Vir: <https://www.kamra.si/mm-elementi/leseni-most-tipa-howe-v-mariboru>)

Kako napredna in pomembna je bila gradnja proge Dunaj–Trst, se izkazuje mdr. tudi s tem, da je bila decembra 1998 to prva železniška proga na svetu, ki je bila uvrščena na Unescov seznam svetovne dediščine.⁴⁷ Sicer je na Unescov seznam vpisan samo 42 kilometrov dolg del proge na območju Semmeringa tim. »Semmeringbahn«, vendar to ne zmanjša pomena slovenskega dela proge. Unescov semerinški del proge je namreč načrtoval inženir Carl von Ghega (1802–1860). Ghega je načrtoval tudi današnji slovenski del proge. »Ko so v letih 1843–46 gradili odsek Južne železnice od Gradca do Celja, so se morali graditelji spoprijemati za tiste čase z izredno zahtevnimi tehničnimi problemi. Eden teh problemov je bila tudi izgradnja železniškega mostu čez Dravo v Mariboru. Načrt mostu, ki je bil zgrajen po ameriškem sistemu v lesno mrežasti konstrukciji, za katero so uporabili macesnov les s Koroške, je izdelal vodja gradnje železnice Dunaj–Trst inženir Karel von Ghega. Za tiste čase je bila ta konstrukcija izredna in dne 7. aprila 1846 je Karel von Ghega s tesnobo v srcu opazoval odstranitev opornikov. Veliki leseni most na dveh zidanih stebrih pa so uporabljali le do leta 1863.

⁴⁷ NADJA 2022. str. 7.

Takrat so ob gradnji koroške železnice zgradili nov železni most s tremi tiri, ki stoji še danes.«⁴⁸ Menim, da se še premalo zavedamo pomena južne železnice. Morda bi bilo potrebno še bolj popularizirati to dediščino, ki je pomembno zaznamovala tudi Maribor. Avstrijci so v kraju Mürzzuschlag, ob progi Južne železnice, ustanovili »Muzej Južne železnice« (»*Südbahnmuseum*«)⁴⁹ Tudi manjša železniška postaja tik za slovensko mejo, v Špilju (Spielfeld), ima stalno razstavo v obliki panojev na stenah notranjščine postaje, kar se mi zdi zelo dobra ideja, saj je poučna tako za domačine kot turiste. Mariborski železniški most je npr. najstarejši in največji železniški most v Sloveniji in je zaščiten kot spomenik lokalnega pomena, ter vpisan v register kulturne dediščine.



Slika 25: Pesniški viadukt (danes skrit pod nasipom) akvarel F. Jungbluta, 1850
(Vir: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7d/Pesnica_viaduct_Jungblut.png)

2.2.3 Kopenski – cestni promet

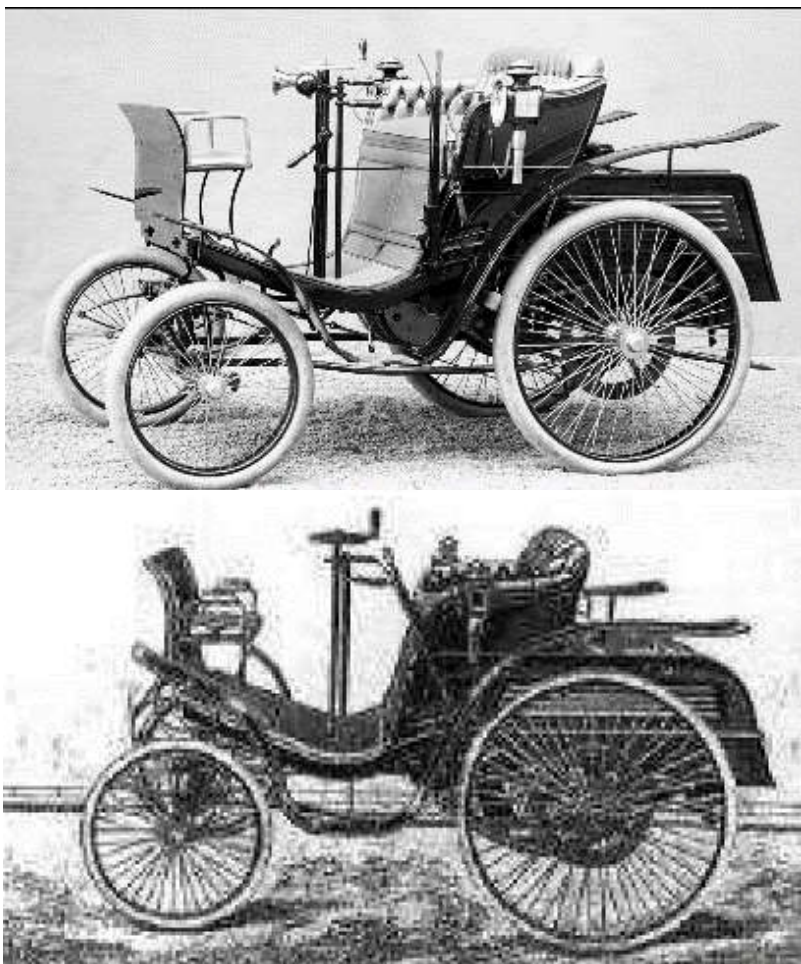
V 19. stoletju se je veliko različnih znanstvenikov in izumiteljev ukvarjalo s temami, ki so pripomogle k uvedbi modernih prometnih sredstev, tudi slovenski izumitelji so prispevali nekaj inovacij na področju motorjev z notranjim zgorevanjem. Mariborski lekarnar Weinzel König je leta 1870 odkril zelo eksplozivno snov in s tem izumil gorivo, na čigar osnovi je nato razvijal motor, namenjen zrakoplovom. Leta 1874 je zaključil z razvojem motorja, štiri leta kasneje ga je razstavil na svetovni razstavi v Parizu.⁵⁰ Prvi

⁴⁸ Večer, 10. 4. 1971, str. 2

⁴⁹ <https://www.welterbetour.de/semmeringbahn-fahrt-im-unesco-welterbe>

⁵⁰ VAUPOTIČ 2009, str. 77, POŽAR 2003, str. 11.

znani lastnik avtomobila na Slovenskem je bil baron Anton Codelli (Neapelj, 1875–Ljubljana, 1954). Kot izumitelj je posegal na številna področja od avtomobilizma in prenosov signala do televizije. Bil je eden največjih izumiteljev na Slovenskem.⁵¹ Po zgledu svojega očeta je sprva stopil v avstrijsko mornarico, vendar jo je 1897 zapustil in se leta 1898 vrnil domov v Ljubljano z avtomobilom Benz Comfortable. Kupil ga je na Dunaju. Na poti se je peljal po štajerskih cestah tudi skozi Maribor. Potoval je štiri dni, vmes pa se mu je pripetilo veliko nevšečnosti, tudi manjša prometna nesreča. V Ljubljani ni naletel le na navdušenje, nekateri so avto imenovali hudičev voz (nem. Teufelswagen).⁵²



Slika 26: : Prvi avto na Slovenskem, ki je peljal tudi skozi Maribor, Benz »Comfortable«, proizvodnja 1896 – 1900
(Vir: <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Benz-Comfortable-275-hp-1896---1900.xhtml?oid=4363>)

⁵¹ POŽAR 2003, str. 5.

⁵² VAUPOTIČ 2009, str. 79, SITAR 1999, str. 89.

Leta 1905 se je na Slovenskem, po ukazu z Dunaja, pričelo sistematično oštevilčevati vozila in vozniške izpite, vpeljali so prometna dovoljenja in registracije vozil. Do začetka leta 1913 je bilo v Sloveniji registriranih okrog 100 avtomobilov in 200 motornih koles.⁵³ Že leta 1900 je bil v Gradcu ustanovljen Štajerski avtomobilski klub, a je članstvo v glavnem izhajalo iz nemškega dela dežele. V Ljubljani je bil zato leta 1909 ustanovljen Kranjski avtomobilni klub.⁵⁴

Pred prvo svetovno vojno so se nekatera kovaško-kolarska podjetja in obrtne delavnice preusmerili v izdelovanje avtomobilskih karoserij in v popravila avtomobilov. V Mariboru se je s tem ukvarjal Franc Pergler iz Mlinske ulice 44, z njim v zvezi se omenja se tudi tovarna avtokaroserij v Košakah.⁵⁵ Prve bencinske črpalke so se pri nas pojavile po letu 1900, pred prvo svetovno vojno jih je bilo že nekaj deset.⁵⁶

Prelomnico na področju komunalne dejavnosti mestne občine predstavlja ustanovitev mestne hranilnice leta 1861, ko so začeli urejevati nekatere ulice, jih kanalizirali, tlakovali, opremljali s pločniki, označili so jih s tablicami in osvetljevali s petrolejkami, ki so zamenjale oljenke, uvedene leta 1832.⁵⁷ Leta 1909 je plinsko razsvetljavo dočakala Koroška cesta, primestne vasi pa so bile še vedno brez luči in v temnih večerih, kot so leta 1910 zapisali v Straži, je »le tu in tam skozi okna stanovanj zasvetila kakšna lučica«. Plinarna je leta 1915 prešla v last mestne občine. Električno razsvetljavo je Maribor dobil šele po prvi svetovni vojni, leta 1920.⁵⁸ *»Mariborske ulice in trgi so pred izgradnjo podzemnih kanalov smrdele kot kuga. Ulično kanalizacijo so predstavljali odprti jarki, v katere so bili napeljani hišni žlebovi. Odpadna voda je po njih prosto odtekala skupno s fekalijami. Greznice so mnogokrat prepuščale, njihovo nedišečo vsebino pa so nesistematično odvažali s sodčki, ki so jih praznili na mestnih njivah. Na dvoriščih so se nabirali kupi smeti, ki so jih od srede 18. stoletja naprej, ko so začeli namenjati večjo skrb vzdrževanju cest in ulic, ob večjih praznikih odstranili kar meščani sami. Ostanki hrane so končali v gnojnih jamah na dvoriščih, sladko-kisli vonj mestnega zraka pa so dopolnjevale še povsem običajne vonjave hlevov,*

⁵³ SITAR 1999, str. 111.

⁵⁴ <https://www.amzs.si/motorevija/mobilnost/na-poti/2019-01-23-baron-codelli-in-njegov-benz>

⁵⁵ http://inventar.arhivyu.rs/pregled_dosijea17_link.php?var1=27&var2=11&var3=V&var4=pre+rata

⁵⁶ POŽAR 2003, str. 4.

⁵⁷ CURK 1991, str. 539.

⁵⁸ STUDEN 2010, str. 45.

svinjakov, kurnikov in zajčnikov. Nič kaj prijetno ni bilo tudi sprehajanje po mariborskih ulicah. Še tik pred prvo svetovno vojno so na mestno občino deževale pritožbe, da na njih kraljujejo naravnost škandalozne razmere. Ob deževnih dneh so hojo in promet ovirale mlakuže in blato, v sušnih časih pa so se dvigali oblaki prahu, ki so ga kljub občasnemu škropljenju cest precej nejevoljno požirali davkoplačevalci.«⁵⁹ Mestne ulice so že od šestdesetih let naprej vse manj zaudarjale, saj se je njihovo kanaliziranje v naslednjih desetletjih »izvajalo tako dosledno, da so bile do prve svetovne vojne kanalizirane vse obzidane ulice na levem bregu Drave«.⁶⁰ Telegrafski drogovi in žice so skupaj z železniškimi tiri dali pokrajini in mestom novo podobo. Ko je bila leta 1847 zgrajena prva telegrafska zveza Dunaj – Gradec – Maribor – Celje, je Maribor dobil večjo telegrafsko postajo. Telegraf so sprva uporabljali le za državne in vojaške namene, njegova javna uporaba pa je bila dovoljena po letu 1850.⁶¹



Slika 27: Mariborske ceste na prelomu 19.-20. stoletja povečini niso bile tlakovane (Vir: PAM, Fototeka, pred 1903, Zbirka dr. Amand Rak)

Slika 28: Mariborske ceste na prelomu 19.-20. stoletja povečini niso bile tlakovane (Vir: PAM, Fototeka, pred 1903, Zbirka dr. Amand Rak)

⁵⁹ STUDEN 2010, str. 45-46.

⁶⁰ CURK 1991, str. 539.

⁶¹ STUDEN 2010, str.50. Pošta na slovenskih tleh (ur. Andrej Hozjan). Maribor 1997, str. 156–157.



Slika 29: Grajski trg je bil okoli leta 1900 že tlakovan z granitnimi kockami
(Vir: PAM, Fototeka, pred 1903, Zbirka dr. Amand Rak)



Slika 30: Okoli leta 1900 t. im. hodniki so v mestnem jedru prvi tlakovani z granitnimi kockami, ponekod tudi že cestišča

(Vir: PAM, Fototeka, pred 1903, Zbirka dr. Amanda Rak)

Slika 31: okoli leta 1900 tim. hodniki so v mestnem jedru prvi tlakovani z granitnimi kockami, ponekod tudi že cestišča

(Vir: PAM, Fototeka, pred 1903, Zbirka dr. Amand Rak)

Kolesarji so se v Mariboru pojavili že pred letom 1870, kot je razvidno iz odloka Mariborskega županstva, ki je na temelju državnih zakonov strogo prepovedalo kolesarjem vožnjo po glavnih mariborskih ulicah. Dovoljevali so jim le vožnjo po stranskih ulicah z utemeljitvijo, da kolesarji motijo življenje meščanov.⁶² Po pisanju mariborskega nemškega časopisa Marburger Zeitung z dne 4. 12. 1892 je prvo kolo v Mariboru izdelal Franz Neger. V naslednjih letih je nadaljeval proizvodnjo in v ponudbo vključeval različne modele. Tako Negerju pripada mesto ustanovitelja prve tovarne koles na Slovenskem.⁶³ V začetku 20. stoletja je v Maribor pripeljal tudi prvi avtomobil, ki so ga imenovali še »voz brez konj«. Njegov prihod je bil prava senzacija. Novo prevozno sredstvo je seveda šele mnogo kasneje izpodrinilo vlak, a popotnik z avtomobilom odslej ni bil več odvisen od voznega reda, ampak si je lahko zamislil potovanje po lastnih potrebah in načrtih. Letopis Štajerskega avtomobilskega kluba iz leta 1908 navaja registrske številke, ki so jih dodelili leto prej. Prvo zaporedno številko H 111 iz niza registrskih števil za Maribor je imel avtomobil lastnika mlinarja Karla Scherbauma, trgovec s kolesi Karl Heu pa je imel isto registrsko oznako na motornem kolesu. Pred prvo svetovno vojno je bilo v Mariboru le malo avtomobilov in motornih koles. Leta 1913 je bilo prijavljenih 15 avtomobilov in 13 motornih koles.⁶⁴ Število avtomobilov pa je v Sloveniji do leta 1929 naraslo na skoraj 1900, do začetka druge svetovne vojne pa na dobrih 2500.⁶⁵

⁶² CEBEK 2016, str. 15.

⁶³ <https://www.druzina.si/clanek/kako-so-kolesa-prisla-v-maribor>

⁶⁴ STUDEN 2010, str.53.BROVINSKY 2005, str. 71.

⁶⁵ <https://www.amzs.si/motorevija/mobilnost/na-poti/2019-01-23-baron-codelli-in-njegov-benz>



Slika 32: Doba avtomobila, Maribor v znamenju prometa
(Vir: PAM, pred 1903, Zbirka dr. Amand Rak)



Slika 33: Futuristična upodobitev Glavnega trga z nenavadnimi prevoznimi sredstvi na razglednici iz leta 1916
(Vir: Zbirka drobnih tiskov, UKM)

Po prvi svetovni vojni se je nova država Kraljevina Jugoslavija znašla v popolnoma novi vlogi, saj je postala še bolj tranzitna: »Naše prometno ogrodje je tako predstavljalo v novi državi torzo, ki nikakor ni odgovarjal interesom in potrebam gospodarstva in trgovine.«⁶⁶ V Mariboru se železniški promet ni spremenil iz vidika novih prog, pač pa napredka tehnologije. Elektrifikacija se je tudi pri nas pričela razvijati po manjših lokalnih elektrarnah, ki so se gradile v mestih in večjih krajih na deželi. Dravska banovina je razmeroma najbolj elektrificirani del Jugoslavije.⁶⁷ Ceste, ki so bile nekdanj poleg vodnih poti edino prometno sredstvo, so po gradnji železnic izgubile na pomenu in v glavnem služile krajevemu prometu. Z nastopom avtomobilizma so ceste ponovno pridobile pomen in prevzele velik del osebnega in tovornega prometa.⁶⁸ V obdobje med obema vojnama sega prvo sistematično urejanje, gradnja in vzdrževanje avtomobilskih cest.⁶⁹ Dravska banovina, v katero je sodil tudi Maribor, je imela najgostejše in najboljše cestno omrežje v tedanji državi. Ceste so bile zgrajene deloma na temeljih starih rimskih komunikacij. Hitrejšemu in težjemu prometu so se skušale prilagoditi tudi ceste, ki so jih postopoma primerno rekonstruirali in modernizirali z utrjevanjem in razširitvijo cestišča, korigiranjem ovinkov in vzponov ter ojačenjem oziroma prenavljanjem mostov, ki so morali na državnih cestah dosegati nosilnost 24 ton, na banovinskih vsaj 9, na občinskih pa vsaj 3 do 5 ton.⁷⁰ Normalizirana širina državnih cest je bila 7 metrov, banovinskih I. reda 6 metrov, II. reda 5 metrov. Kmalu so se poenotili tudi državni prometni predpisi in tako so začeli 1. januarja 1925 voziti po desni strani ceste, 1. januarja 1928 pa so avtomobili dobili tudi prve enotne registrske tablice.⁷¹ Že tedaj so imeli težave s hitrostjo, saj je bila ta sprva v naseljih omejena na 12 km/h, v križiščih pa na 6 km/h.⁷²

V obdobju med svetovnima vojnama se je na Slovenskem že uveljavila trgovina avtomobilov. Ponujali so znamke Opel, General Motors, Blitz, MAN, FIAT, Daimler, Triumph. Sočasno so se začeli odpirati tudi sejmi, ki jih je vsako leto obiskalo več kot 100.000 ljudi. Imeli smo avtobusno omrežje z glavnimi središči v Ljubljani, Mariboru in

⁶⁶ KRAJEVNI LEKSIKON, str. 55.

⁶⁷ KRAJEVNI LEKSIKON, str. 55.

⁶⁸ KRAJEVNI LEKSIKON, str. 65.

⁶⁹ POŽAR 2003, str. 8.

⁷⁰ KRAJEVNI LEKSIKON, str. 65.

⁷¹ <https://www.amzs.si/motorevija/mobilnost/na-poti/2019-01-23-baron-codelli-in-njegov-benz>

⁷² <https://www.amzs.si/motorevija/v-zarometu/avto-moto/2019-03-26-obletnica-zacelo-se-je-s-kranjskim-avtomobilnim-klubom>

Celju. Zaradi velikega števila motornih vozil so se na Slovenskem razvile prve bencinske postaje. Naftne družbe, ki so prevladovala pred drugo svetovno vojno, so bile Schel, Standard in na Primorskem AGIP.⁷³

Maribor in njegov urbanistični ustroj, tako kot druga mesta, seveda ni bil prilagojen vse bolj naraščajočemu avtomobilskemu prometu. V Mariboru pa je bila opuščena tudi ideja po izgradnji tramvaja. Prav tako beremo, da so okoli leta 1937 počivali projekti vzpenjač na Pohorje, Pokljuko in Šmarno goro. Vendar pa je bila leta 1937 končana cesta Hoče – Marija Reka – Sv. Areh na Pohorju, ki je bila pomembna za dostopnost Pohorja kot turistične in rekreativne destinacije. Prav tako je za mednarodni promet bila rekonstruirana cesta Maribor – Šentilj.

Kot je razvidno iz leksikona iz leta 1937, lahko sklepamo, da sta proti koncu obdobja med obema vojnama sočasno sobivala tradicionalni in sodobni, vse bolj naraščajoč, motorni promet. Intenziteta prometa je npr. razvidna iz uradne statistike z dne 10. decembra 1935, po kateri je bilo tega dne v dravski banovini prijavljenih 636 tovornih avtomobilov s 14 priklopnimi vozovi, 75 poltovornih avtomobilov, 1616 potniških avtomobilov, 152 avtobusov, 220 motociklov s prikolico in 1100 brez prikolice, 99.908 koles (biciklov), 1547 tovornih voz z živalsko vprego, služečih javnemu prometu in obrti, 78 029 kmetijskih tovornih vozil, 4739 potniških vozil z živalsko vprego in 84 dvokolesnih voz (gigov).⁷⁴ Avtomobilisti so bili tedaj organizirani v Avtomobilskem klubu kraljevine Jugoslavije, sekcijah Ljubljana in Maribor, ter Touring klubu, ki storita mnogo za izboljšanje cest in varnost prometa na njih. Avtomobilski klub je izdajal tudi potrdila za avtomobile in »dovolila za njih voditev« (vozniška dovoljenja) na podlagi mednarodne konvencije o avtomobilskem prometu iz leta 1926. Motociklisti so bili včlanjeni v motoklub, kolesarji v številnih kolesarskih društvih. Obrtni prevozniki oseb in tovorov v prisilnih združbah po obrtnem zakonu. Bogato je bilo tudi mednarodno sodelovanje klubov. Tako so se npr. člani nemškega kluba ADAC leta 1929 mudili v Mariboru.⁷⁵

⁷³ POŽAR 2003, str. 7.

⁷⁴ KRAJEVNI LEKSIKON, str. 66.

⁷⁵ <https://www.amzs.si/motorevija/v-zarometu/avto-moto/2019-03-26-obletnica-zacelo-se-je-s-kranjskim-avtomobilnim-klubom>



Slika 34: Avtomobili nemškega kluba ADAC leta 1929 na Trgu svobode
(Vir: <https://www.amzs.si/motorevija/v-zarometu/avto-moto/2019-03-26-obletnica-zacelo-se-je-s-kranjskim-avtomobilnim-klubom>)

Kjer ni bilo železniških prog, se je v obdobju med obema vojnama izkazal avtobusni promet za nepogrešljivega, bil je dobro razvit, saj se je njegov razvoj začel že nekaj let pred 1. svetovno vojno. Tako je bil leta 1937 vozni park 152 vozil sestavljen iz avtobusov različnih znamk: ameriških, angleških, francoskih, nemških, čeških, avstrijskih in italijanskih. Karoserije so se izdelovale pri nas.⁷⁶ Zaradi visoke cene bencina je bilo opazno zanimanje za Dieslove motorje. Avtobusni podjetniki so bili včlanjeni v Združenju avtobusnih podjetnikov dravske banovine v Ljubljani. Tedanje avtobusno omrežje je imelo glavna središča v Ljubljani, Mariboru in Celju.⁷⁷ 19. maja 1940 sta se ljubljanska in mariborska sekcija združili v Slovenski avtomobilski klub, a je druga svetovna vojna prekinila njegovo delovanje.⁷⁸

Po prvi svetovni vojni se je razmahnil tudi avtomobilski in motociklistični šport. Leta 1938 so tekmovalci rallyja Monte Carlo (na zvezdni vožnji) vozili tudi skozi Ljubljano, na dirki sta sodelovala tudi brata Stojnšek iz Maribora.⁷⁹

⁷⁶ KRAJEVNI LEKSIKON, str. 67.

⁷⁷ POŽAR 2003, str. 7.

⁷⁸ <https://www.amzs.si/motorevija/v-zarometu/avto-moto/2019-03-26-obletnica-zacelo-se-je-s-kranjskim-avtomobilnim-klubom>

⁷⁹ <https://www.amzs.si/motorevija/v-zarometu/avto-moto/2019-03-26-obletnica-zacelo-se-je-s-kranjskim-avtomobilnim-klubom>



Slika 35: Brata Stojnšek iz Maribora sta se leta 1938 s svojim DKW udeležila rallyja Monte Carlo (Vir: AMZS)

Konec druge svetovne vojne so prometnice dočakale v zelo slabem stanju. Mostovi, viadukti in predori so bili večinoma poškodovani in prometna sredstva uničena.⁸⁰

Po drugi svetovni vojni je v Sloveniji prišlo do hitre rasti prometa. V Ljubljani so leta 1948 ustanovili Avto-moto zvezo AMZS.⁸¹ Ščasoma prišlo do množične motorizacije. Prelomnica je bilo leto 1960, ko so začeli v Kragujevcu izdelovati prve fičke. Koprski Tomos je v začetku šestdesetih let na slovenski trg pripeljal spačke, novomeški IMV z utečeno proizvodnjo kombijev pa je leta 1969 začel najprej licenčno izdelovati austine, potem pa renaulte, med katerimi se je uveljavil predvsem renault 4 oziroma katrca, pozneje pa Renault 5 in Clio. S ponudbo se je počasi povečevalo tudi število avtomobilov v zasebni lasti in do srede sedemdesetih let jih je bilo pri nas že več kot 350.000.⁸²

V okviru zgodovine prometa v Mariboru je potrebno upoštevati tudi poseben pomen Tovarne avtomobilov Maribor. Ustanovljena je bila na lokaciji Tovarne letalskih motorjev Maribor. Pripravljalna dela za izgradnjo Tovarne letalskih motorjev v Mariboru

⁸⁰ RAZVOJ TRANSPORTA 2016, str. 98.

⁸¹ Voznike je bilo treba naučiti tako tehniko vožnje kot spoštovanje prometnih pravil in prometne signalizacije, ki je bila tedaj še v povojih. Pri izobraževanju voznikov so imela pomembno vlogo avto-moto društva, združena v Avto-moto zvezo Slovenije, saj je bilo eno njihovih temeljnih poslanstev ljudem posredovati znanje o vožnji in jih usposobiti za udeležbo v prometu. Izobraževanje voznikov je bila ena ključnih nalog avto-moto društev vse do osamosvojitve Slovenije leta 1991. (Vir: <https://www.muzej-nz.si/si/1948>)

⁸² <https://www.amzs.si/motorevija/mobilnost/na-poti/2019-01-23-baron-codelli-in-njegov-benz>

so se začela že aprila 1941, rok za dokončanje pa je bil januar 1942.⁸³ V juniju leta 1942 je bilo zaposlenih v podjetju 7105 ljudi, od tega jih je delalo 4278 v proizvodnji in 2827 pri gradnji podjetja. V raznih krajih Nemčije se je šolalo kar 2543 ljudi.⁸⁴

»Leta 1947 so začeli z izdelavo tovornih avtomobilov Pionir. Pozneje so začeli z izdelavo avtobusov, gasilskih avtomobilov in ostalih delovnih vozil, ki so bila licenčno vezana na češke tovarnjake Praga. V polovici sedemdesetih let je TAM prenehal z licenčnim izdelovanjem in je razvil lastne konstrukcije. Način dela v TAM-u je bil modulni, tako da so v osemdesetih letih imeli široko izbiro tovornih, terenskih, komunalnih in posebnih vozil ter avtobusov. Izpad glavnega naročnika, vojske in celotnega trga nekdanje Jugoslavije, je povzročil v podjetju hudo krizo in pozneje tudi njegov razpad. Na »pogorišču« nekdanjega TAM-a so nastala številna podjetja, ki so se povezala z ostalimi močnejšimi podjetji v Sloveniji.«⁸⁵

Mestni potniški promet se je v Mariboru začel leta 1926, ko je takratna občina kupila prve tri avtobuse, novoustanovljeno podjetje pa je vzpostavilo povezavi s Celjem in Selnico ob Dravi. Vožnja do Celja po takrat še makadamskih cestah je trajala dve uri, vozovnica je stala pet dinarjev, voznik pa je potnikom ustavljal kar pri gostilnah.⁸⁶ *»Za mesto Maribor je bilo prelomno leto 1927, saj sta se takrat uvedli dve mestni liniji; linija 1 na relaciji Kolodvor–Kadetnica in linija 2, ki je potnike vozila od Glavnega trga do Studencev. To je omogočil nakup devetih avtobusov, ki niso bili ogrevani, za luči so služile karbidovke, kakšen je bil tudi brez sprednjih vrat ... Vendar to potnikov ni motilo, takrat je bila vožnja z avtobusom pravo doživetje, novost, ki so jo Mariborčanke in Mariborčani z veseljem sprejeli.«⁸⁷*

Tik pred drugo svetovno vojno je bilo podjetje bogatejše za 28 novih avtobusov in čeprav je vojna opustošila vozni park, so mestni promet oživili tudi po njej. Leta 1972 je z združitvijo podjetja z gostinstvom, hotelirstvom in žičničarstvom nastala družba Certus, ki je na vrhuncu zaposlovala kar 3000 ljudi. V njegovih najbolj zlatih časih je bila na Mlinski ulici leta 1989 zgrajena takrat najbolj sodobna avtobusna postaja v

⁸³ PONUDIČ 2017, str. 49-50.

⁸⁴ PONUDIČ 2017, str. 55.

⁸⁵ POŽAR 2003, str. 8–9

⁸⁶ <https://krog.sta.si/2304793/obelezili-90-let-mariborskega-mestnega-potniskega-prometa>

⁸⁷ 1926-2016, str. 4

Sloveniji. Po osamosvojitvi Slovenije so prišli za podjetje, tako kot za velik del mariborskega gospodarstva, težki časi, a mestna občina je leta 2011 ustanovila podjetje Marprom, ki je dejavno še danes.⁸⁸



Slika 36: Pogled na Avtobusno postajo Maribor, zgrajeno leta 1989
(Vir: 1926-2016, str. 15)

Med vrstami prometa ločimo zasebni in javni promet. Še posebej množični motorni promet je omogočil razcvet zasebnega prometa in zmanjšal pomen javnega železniškega in avtobusnega prometa, a poleg ekološkega davka je tudi zaradi varnosti zahteval povsem drugačne ceste od nekdanih. Za industrijsko mesto Maribor je bila v obdobju druge polovice 20. stoletja značilna hitra rast mesta in prebivalstva. Mestne ceste so od konca 19. stoletja bile tlakovane z granitnimi kockami, ki so jih postopoma, predvsem od 50. let 20. stoletja, nadomeščale asfaltirane ceste. Asfalt se je pojavil tudi na novih cestah novih mestnih predelov, zgrajene so bile večje soseske.



Slika 37: Promet na Trgu revolucije leta 1960
(Vir: Arhiv Večera)

⁸⁸ <https://krog.sta.si/2304793/obelezili-90-let-mariborskega-mestnega-potniskega-prometa>



Slika 38: Asfaltiranje ceste v Mariboru 1959

(Vir: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Asfaltiranje_cest_v_Mariboru_1959.jpg)

Geografska lega, gospodarska in socialna struktura Maribora so tesno povezane s prometom. Maribor ima izjemen strateški geoprometni položaj, dobro prometno dostopnost in povezanost.⁸⁹ Naštejmo še nekatere najpomembnejše prometne infrastrukturne projekte Maribora z zaledjem od 60. let do danes. Med njimi je izgradnja Titovega mostu z mestno vpadnico in prometno pentljo, ki je bila izvedena med leti 1961–63. Hitra cesta skozi Maribor je bila grajena v več etapah, od konca 70. in do leta 1989 je bila zgrajena večina etap. Zadnja, IIB etapa je bila zgrajena v letih 2000 – 2001. Koroški most je bil zgrajen do leta 1996.



Slika 39: Titova cesta in Titov most

(Vir: Monografija Maribor, 1978, str. 71).

⁸⁹ WELZA 2016, str. 6.



Slika 40: Potek H2 skozi Melje
(Vir: SLOVENSKE AVTOCESTE 2002, p. 19)



Slika 41: Koroški most in galerija Studenci
(Vir: Ponting)

Na slovenski avtocesti A1 je osem avtocestnih razcepov, od tega sta dva na območju Maribora. Leži na območju 5. in 10. evropskega prometnega koridorja. Avtocestni razcep avtoceste A1 Dragučova, severovzhodno od Maribora, je bil zgrajen leta 2008, kjer se od štajerskega kraka avtoceste A1 odcepi avtocesta A5 Maribor–Pince–Madžarska. Drugi razcep je Slivnica, južno od Maribora, dokončan leta 2009, kjer se od štajerskega kraka avtoceste A1 odcepi avtocesta A4 Maribor–Draženci, ki je sestavni del t. i. Pyhrnske avtoceste.⁹⁰ Slabosti pa se kažejo že dolga desetletja na nivoju mestnega prometa. Slabo je organiziran javni mestni promet, vendar si v zadnjih letih občina aktivno prizadeva rešiti ta problem. Velik problem predstavlja tudi mirujoči promet. Kot je razvidno iz fotografij stanja od 60. do 90. let 20. stoletja, je mestno jedro bilo nasičeno s (parkiranimi) avtomobili. Na srečo je v 90. letih prišlo do uvedbe peš

⁹⁰ https://sl.wikipedia.org/wiki/Avtocesta_A1

con, zato je mestno jedro manj obremenjeno, a problem še vedno ni povsem rešen. V zadnjih letih se izboljšuje tudi odnos do trajnostnih oblik mobilnosti. Leta 2022 je bil uspešno uveden sistem izposoje koles M-bike. Mestna občina je sprejela Celostno prometno strategijo, ki zajema: *»vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja, uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina, optimalno izkoriščenje potencialov kolesarjenja, oblikovanje privlačnega javnega potniškega prevoza, uveljavitev racionalne rabe motoriziranega prometa.«*⁹¹ Na spletu je objavljen tudi zelo zanimiva študija iz leta 2023, *Vizija rečnega prometa v Mariboru*.⁹² Razvidno je, da se naslanja na zgodovino rečnega prometa v mestu. Videti je, da je dovolj dokumentov za uresničevanje bolj trajnostne mobilnosti. Verjetno pa je izvedba zahtevna, saj je zanjo potrebno vzpostaviti pogoje.



Slika 42: Avtobusi pred glavno Železniško postajo v 90. letih 20. stol.
(Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Mestni_promet_Maribor)

⁹¹ <https://maribor.si/mestna-obcina/strateski-dokumenti/celostna-prometna-strategija/>

⁹² VIZIJA 2023.



Slika 43: Mirujoči promet na Grajskem trgu pred uvedbo peš con v mestnem jedru Maribora (Vir: Monografija Maribor, 1978, str.35)

2.2.4 Zračni promet

Zračni promet je bil v Dravski banovini živahen zaradi ugodne geografske lege med srednjo Evropo in Jadranom, kot tudi med vzhodno in Zahodno Evropo. Krajevni leksikon v zvezi s tem omenja: *»Zaenkrat obstaja urejeno letališče s hangarji in upravnim poslopjem le pri Ljubljani, dočim se Maribor, ki ima na Teznu zelo pripraven prostor, že dolgo poteguje za letališče in priklopitev na zračne zveze«*.⁹³ Maribor pa je bil že tedaj dejaven v Aeroklubu »Naša krila«. Klubi so prirejali propagandne letalske mitinge, ki so bili zelo popularni. Kljub temu, da še ni bilo državnega letališča, pa beremo: *»Tudi mariborski klub, ki je zelo iniciativen pionir letalstva, ima 4 brezmotorna letala, 3 v Mariboru, 1 v Studencih. Zasebne avione imamo v Ljubljani in v Mariboru, prvega v Mariboru od leta 1929.«*⁹⁴ Ob preučevanju zgodovine zračnega prometa v Mariboru je zanimiva tudi informacija, da je 12. 7. 1931 nad mestom bilo mogoče videti cepelin.

⁹³ KRAJEVNI LEKSIKON, str. 67.

⁹⁴ KRAJEVNI LEKSIKON, str. 67.



Slika 44: Cepelin nad Mariborom

(Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/zeppelin-nad-mariborom-12-julija-1931/>)



Slika 45: Časopisni izrezek: Cepelin v Mariboru

(Vir: Mariborski večernik Jutra, 13. 7. 1931, str. 2.)

Leta 1953 je letalski klub zgradil na sedanji lokaciji 10 kilometrov južno od Maribora nadomestno travnato letališče Skoke za potrebe Letalskega centra Maribor, ker je bilo dotedanje klubsko letališče Maribor Tezno prenevarno za letenje. V času 1953 do 1976, ko je delovalo samo travnato letališče, se je na tej lokaciji izšolalo preko 1000 pilotov. Štajerska regija pa si je dalj časa, že v obdobju pred 2. svetovno vojno, prizadevala za večjo povezanost s svetom in leta 1976 je bilo na lokaciji letališče Skoke dokončno zgrajeno letališče za mednarodni promet. Letališče so za komercialni promet odprli maja 1976. Rekordno število potnikov je bilo 187.516 leta 1978. Letališče ima dve vzporedni stezi: eno asfaltno dolgo 2500 metrov in drugo krajšo travnato dolgo 1200 metrov. Leta 2008 je bilo letališče preimenovano po pionirju letalstva – Edvardu Rusjanu v Letališče Edvarda Rusjana Maribor in je danes drugo največje mednarodno letališče v Sloveniji in edino poleg letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, primerno za

mednarodni komercialni letalski promet, opremljeno z ILS. Pred letom 1990 število prepeljanih potnikov ni nobeno leto padla pod 50.000 letno, v povprečju pa je bilo v letih 1976–1990 prepeljanih 85.000 potnikov letno. Po osamosvojitvi Slovenije leta 1991 pa število prepeljanih potnikov ni preseglo 25.390. Razlog za upad prometa je bila izguba jugoslovanskega trga.⁹⁵



Slika 46: Mariborsko letališče leta 1978
(Vir: Monografija Maribor, 1978, str. 69)

2.2.5 Žičniški promet

Gradnja prve krožne kabinske žičnice je na Mariborskem Pohorju potekala v letu 1956, 24. novembra 1957 je bila slovesna otvoritev Pohorske vzpenjače. Potnike je na hrib in v dolino prevažalo 55 štirisedežnih kabin, izdelanih v Impolu v Slovenski Bistrici, čas vožnje pa je znašal 15 minut. Hkrati z otvoritvijo gondole je do nje začel redno voziti mestni avtobus številka 6 (Vzpenjača).⁹⁶ Tako je smučarjem in številnim obiskovalcem skrajšala pot od vznožja pa do vrha Pohorja. *"Cela generacija pred nami je že sanjala o njej, po vojni pa je mladina Maribora stopila skupaj s kolektivi in začel se je boj za prvo sodobno napravo v Jugoslaviji in v tem delu južne Evrope,"* je takrat dejal Franci Čop, oče Pohorske vzpenjače.⁹⁷ Postala je nepogrešljiv del prevozne oziroma turistične infrastrukture v Mariboru ter eden od simbolov mesta.⁹⁸

⁹⁵ https://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De_Edvarda_Rusjana_Maribor

⁹⁶ <https://e-maribor.si/ali-ste-vedeli-pohorska-vzpenjaca/>

⁹⁷ <https://www.rtvlo.si/zabava-in-slog/zanimivosti/60-let-pohorske-vzpenjace-simbola-maribora-in-tamkajsnjega-smucanja/440699>

⁹⁸ <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/65-let-pohorske-vzpenjace/>



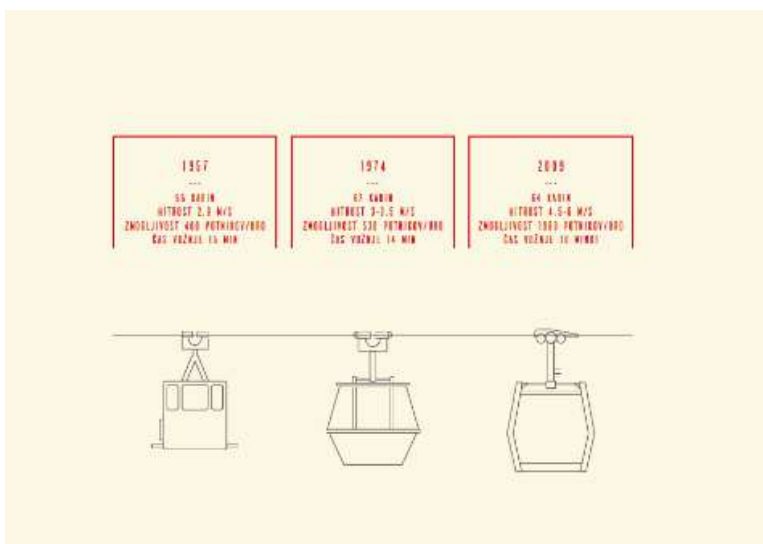
Slika 47: Spodnja postaja okoli leta 1960
(Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/65-let-pohorske-vzpenjace/>)

V letu 1978 je Pohorska vzpenjača doživela temeljito prenovo, saj so zamenjali nosilno in vlečno vrv ter pogon, stare srebrne gondole pa nadomestili z novimi rdečimi štirisedežnimi kabinami proizvajalca Doppelmayr iz Švice. Po rekonstrukciji se je število kabin povečalo na 62, čas vožnje od vznožja do vrha pa skrajšal na 14 minut. Gondola, ki obratuje pretežno skozi vse leto, je postala nepogrešljiv del prevozne oziroma turistične infrastrukture v Mariboru ter eden od simbolov mesta. V šestih desetletjih je Pohorska vzpenjača (v kabinah treh različnih proizvajalcev) popeljala blizu 18 milijonov potnikov.⁹⁹

⁹⁹ <https://e-maribor.si/ali-ste-vedeli-pohorska-vzpenjaca/>



Slika 48: Prve gondole
(Vir: Monografija Maribor, 1978, str.64.)



Slika 49: Zgodovinski pregled Pohorskih gondol
(Vir: 1957-2017, 60 let Pohorske vzpenjače, Maribor 2017)

Novembra 2007 je Pohorska vzpenjača praznovala 50-letnico delovanja. Že septembra 2009 je nato na Pohorju stekla izgradnja gondolske žičnice; na trasi so zabetonirali temelje, na katere so s pomočjo helikopterja postavili 17 stebrov, vgradili so pogonski mehanizem in namestili 5300 metrov dolgo ter 52 ton težko jekleno transportno vrv, decembra so prispele še nove osem sedežne gondolske kabine in 23. decembra 2009 je potekala uradna otvoritev nove krožne kabinske žičnice italijanskega proizvajalca Leitner. Na žičnici je sprva krožilo le 32 gondol, danes pa ima 64 osem sedežnih kabin, ki od spodnje do zgornje postaje na 1040 metrih potujejo

10 minut. Ker so te dvakrat večje od starih, hitrost pa se je dvignila na 4,5–6 m/s, se je zmogljivost povečala na 1000 potnikov na uro.¹⁰⁰



Slika 50: Mariborska vzpenjača z gondolami iz leta 2016
(Vir: 1926-2016, str. 15)

¹⁰⁰ 1957-2017, str. 12.

2.3 PROMET V MARIBORU KOT NESNOVNA IN NEPREMIČNA KULTURNA DEDIŠČINA

Ideje o tem, kako bi bilo mogoče oživiti dediščino prometa je potrebno nasloniti na sistem varovanja kulturne dediščine. V ta namen sem opravil intervju s pristojnim konservatorjem za tehnično in industrijsko dediščino Maribora, zgodovinarjem in geografom Deanom Damjanovičem, ki je zaposlen na Zavodu za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Maribor (od tu ZVKDS OE MB). Gospod Damjanovič mi je predstavil vse enote dediščine, ki so povezane z mojo temo raziskovalne naloge. Prav tako me je seznanil s spletnim Registrom kulturne dediščine, in mi na podlagi registra pomagal in me usmerjal pri pripravi tabele vseh takih enot. Tabela je priložena na koncu intervjuja.¹⁰¹

2.3.1 Intervju z gospodom Deanom Damjanovičem

Ali menite, da je zgodovina prometa pomembna kot del celotne zgodovine?

D. Damjanovič: *Zelo je pomembna, pomaga nam razumeti tudi sedanost in načrtovati prihodnost. Tako so današnje ceste mnogokrat naslednice srednjeveških cest, spet te so v veliko primerih nastale na trasah rimskih cest. Najpomembnejši dogodek v zgodovini mariborskega prometa pa je zagotovo izgradnja železnice sredi 19.stoletja, kasneje pa seveda pojav motoriziranega prometa.*

Ali se spomeniško varstvo ukvarja z zgodovino prometa – neposredno ali posredno?

D. Damjanovič: *Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije je pristojen za varovanje nepremične kulturne dediščine. Zato se z zgodovino prometa ukvarjamo v okviru svoje pristojnosti, da torej zaščitimo pomembne nepremične vire iz preteklosti, med njimi zagotovo tudi takšne, ki so povezani s prometom. Gre za mostove, viadukte, infrastrukturne objekte, železniške postaje, kretniške postaje in vodne stolpe, pa tudi mitnice in navsezadnje miljnike. Zaščitene pa so tudi železniške delavnice in pa Tovarna avtomobilov Maribor (TAM).*

¹⁰¹ <https://geohub.gov.si/ghapp/giskd/>

Katere objekte v Mariboru, ki so povezani s prometom, ste zaščitili in zakaj?

D. Damjanovič: *Prilagam seznam objektov na širšem območju Maribora, ki zadevajo tudi zgodovino prometa. (priloga Intervjuja). Zaščiteni so na podlagi valorizacije, to pomeni vrednotenja tovrstne kulturne dediščine. Za vrednotenje uporabljamo različne strokovne kriterije. Najprej pa te objekte preučimo, dokumentiramo in evidentiramo. Potem jih vpišemo v Register kulturne dediščine Slovenije, ki je dostopen tudi na spletu. Pomembnejše enote dediščine pristojne občine razglasijo za spomenike.*

Ali boste predlagali za zaščito še kaj?

D. Damjanovič: *Tehnična zgodovina je bila nasploh vsa leta premalo valorizirana. Na podlagi kriterijev se sprti odločamo za nove vpise enot v Register kulturne dediščine ali celo za razglasitev za spomenike. Predvsem je pri infrastrukturnih objektih potrebno vedeti in upoštevati, da se dediščinska komponenta vključi, ne da bi pri tem ovirala uporabo in modernizacijo. To je pri varovanju nepremične dediščine stalen problem in izziv, saj je večinoma v uporabi in je potrebno sklepati kompromise.*

Katera institucija poleg vaše se oziroma bi se še lahko ukvarjala z zgodovino prometa in nekdanjih prometnih sredstev? Ali morda sodelujete?

D. Damjanovič: *Tehnični muzej Slovenije in Železniški muzej v Ljubljani sta pristojna za območje celotne Slovenije. Za Maribor je poleg njiju pomemben tudi Muzej novejšje zgodovine, tudi Pokrajinski muzej. Ne smemo pa pozabiti angažiranja manjših muzejčkov in društev, ki so včasih zelo pomembna in dejavna.*

Ali ste sodelovali pri obnovi znane mariborske stare lokomotive, ki se nahaja pred glavno železniško postajo?

D. Damjanovič: *Da, sodelovali smo pri upravnem postopku, to pomeni, da smo podali kulturnovarstvene pogoje in soglasje za obnovo. To smo potem tudi nadzirali. Samo obnovo pa so strokovno izvedle Železniške delavnice v Mariboru, danes podjetje*

Ali bi Maribor lahko imel manjši muzej železnice? Predvsem glede na to, da so bile tukaj delavnice?

D. Damjanovič: *Zelo dobro vprašanje. Društvo ljubiteljev železnic s sedežem v Mariboru, koroškem kolodvoru, ki je zaščiten objekt, je prišlo do dogovora, da bo po*

obnovi stavbe eden izmed prostorov, ki ima ohranjeno še originalno opremo, posvečen manjšemu muzeju. Seveda je pri tovrstnih muzejih potrebno vzeti v obzir specifiko eksponatov. Vlaki so veliki in zahtevni za vzdrževanje. Vendar pa je mogoče pri manjših muzejih uporabiti kopije arhivskega gradiva, manjše zbirateljske predmete, tudi makete železnic ter sodobne digitalne tehnologije...

Ali se strinjate, da bi bilo mogoče razstaviti fotografije stare železniške postaje in ostalih objektov južne železnice ter vlakov, morda na glavni železniški postaji v Mariboru?

D. Damjanovič: *Se popolnoma strinjam. Ob obnovi železniških postaj vedno predlagam, da se posvetijo tudi predstavitvi zgodovine železniške postaje in z njo povezane dediščine, npr. s plakati, slikami na stenah.*

Ali je po vašem mnenju mogoča in smiselna kakršna koli oživitev nekdanjih prometnih poti, vrst prometa, prometnih navad ali sredstev, morda samo v turistične namene?

To je zelo smiselno. Npr. tradicija rečnega prometa, brodarstva in splavarstva sta še vedno premalo poznani. Potrebno pa bi bilo obširnejšega razmisliti, preučiti in se angažirati na teh področjih. Potrebne bi bile tudi pobude za vpis v register nesnovne kulturne dediščine, s katerega koordinacijo se ukvarja Slovenski etnografski muzej.¹⁰²

2.3.2 Tabela enot nepremične kulturne dediščine, povezanih z zgodovino prometa v Mariboru

ŠTEVILKA IN IME ENOTE	OPIS
EID: 1-30350 Dolnja Počehova – Železniški viadukt Opis lokacije: Viadukt je skrit pod železniško progo Maribor-Šentilj, ki poteka čez Pesniško dolino v smeri sever–jug od Pekla do Pesnice.	Opečni viadukt, 649 m dolg in 21 m širok, je obsegal 64 obokov. Zgrajen je bil leta 1846 v sklopu Južne železnice med Gradcem in Celjem in je premoščal močvirnato Pesniško dolino. Zaradi slabe kvalitete opeke in težav z močvirnato podlago zasut 1861 ali 1905. Carl Ritter von Ghega (inženir; 1844)

¹⁰² <http://www.nesnovnadediscina.si/sl>

EID: 1-30368 Maribor – Kretniška postavljalnica Opis lokacije: Kretniška postavljalnica stoji na skrajnem severnem območju glavne železniške postaje v Mariboru, v Melju tik ob Partizanski ulici	Nadstropen zidan objekt z ravno streho in galerijo oken v nadstropju, ki so obrnjeni proti železniškim tirom. Je značilen primer gradnje kontrolnih železniških objektov z začetka 20. stol. Signalno-varnostne naprave v postavljalnici niso ohranjene.
EID: 1-00447 Maribor – Železniški predor Počehova Opis lokacije: Pri Mariboru na železniški progi ob naselju Počehova.	Najstarejši železniški predor pri nas, z ohranjenimi prvinami zidave iz sredine 19. stol.
EID: 1-11623 Maribor – Železniška postaja Opis lokacije: Partizanska cesta 50. Železniška postaja stoji vzhodno ob Partizanski cesti in Trgu Borisa Kidriča.	Monumentalno poslopje, sestavljeno iz različnih volumnov, razvrščenih vzporedno s progo. Osredinjeno z vertikalo (stolp z uro). Načrtoval arhitekt M. Černigoj, zgrajeno leta 1954.
Maribor – Lokomotiva 151-001 Opis lokacije: Partizanska 50. Ob železniški postaji.	Trisosna nasičenoparna lokalna tendrovka vrste 32d Južne železnice, grajena za vleko vlakov na lokalni progi Grobelno–Rogatec.
EID: 1-30412 Maribor – Avtobusna postaja Opis lokacije: Mlinska ulica 1. Avtobusna postaja je med železniško progo in Mlinsko ulico.	Zasnova prostorsko dominantne, vsebinsko pomembne in oblikovalsko virtuozne postmoderne arhitekture je značilna, a presežna konceptualna rešitev: pokrita ulica z mnogimi funkcijami, vključno s podhodom z zakloniščem pod Mlinsko ulico. Načrti 1985–87.
EID: 1-00430 Maribor – Železniški most Opis lokacije: Most južne železnice (Dunaj - Trst) prečka reko Dravo med Titovim in Meljskim mostom.	Most je bil zgrajen kot lesna konstrukcija. Okoli 1885 je bil zamenjan z razsežno kovinsko konstrukcijo, sestavljen iz treh lokov. V 2. svetovni vojni porušen in popravljen.
EID: 1-07542 Maribor – Titov most Opis lokacije: Most premošča reko Dravo na Titovi cesti.	Železobetonski most je bil zgrajen po načrtih Borisa Pipana in sodelavcev med leti 1961-63. Konstrukcijska novost je bil sistem proste konzolne gradnje s poprejšnjim napenjanjem.

EID: 1-09022 Maribor – Stari most Opis lokacije: Most prečka Dravo južno od Glavnega trga nad Lentom.	Leta 1913 zgrajen cestni most čez Dravo. Leta 1941 porušen, nato obnovljen. Most je triločen, izdelan s kovičenjem, z zidanimi navozmi.
EID: 1-09015 Maribor – Mitnica ob Vrbanski cesti Opis lokacije: Vrbanska cesta 47. Na začetku Kamniškega drevoreda, cesta Maribor–Kamnica.	Pritlična opečna zgradba, nekdanja mitnica iz leta 1847.
EID: 1-09021 Maribor – Železniška kurilnica Opis lokacije: Kurilniška ulica 6, 8. Območje kurilnice je ob železniški postaji Studenci, severno od železniške kolonije in južno od železniške proge in Valvasorjeve ulice.	Delno ohranjen kompleks stavb, zgrajenih 1863 za potrebe Južne železnice. Zraven kurilnice in skladiščnih prostorov so ohranjeni še napajalnica, okretnica in drugi pomožni prostori.
EID: 1-08121 Maribor – Parni stroj v železniških delavnicah Opis lokacije: Stroj stoji na vzhodnem delu železniških delavnic (kurilnice) v Studencih pri izvoznih kretnicah.	Pri vhodu v železniške delavnice v Mariboru stoji star parni stroj kot spomenik. Nekoč je služil za črpanje vode iz Drave.
EID: 1-29474 Maribor – Železniška postaja Studenci Opis lokacije: Valvasorjeva ulica 19. Železniška postaja stoji na Studencih, na severni strani železniške proge, ki vodi proti Koroški, severno od železničarskih delavnic.	Železniška postaja s pripadajočo pritlično čakalnico in skladiščem je bila zgrajena 1863 ob izgradnji Koroške železniške proge. V značilni železničarski dvonadstropni stavbi postaje so v nadstropjih železničarska stanovanja.
EID: 1-13620 Maribor – Industrijska hala TAM Opis lokacije: Hala nekdanje Tovarne avtomobilov Maribor stoji ob Cesti v Tam na Teznem.	Prva industrijska hala tovarne za proizvodnjo letalskih delov, ki so jo začeli graditi 1941. Nadstropna, iz opeke grajena neometana stavba, z dvignjeno frčadno streho s svetlobnimi linami je značilna industrijska hala svojega časa. Avtorji: Jaroslav Černigoj (arhitekt; 1943), Milan Černigoj (arhitekt; 1943)
EID: 1-30286 Maribor – Vhodni objekt tovarne TAM	Predrt osrednji del objekta z enotno dvokapno streho nosijo štirje pari

Opis lokacije: Nekdanji glavni vhod v tovarno je na vzhodnem delu obrtne cone Tezno, med stavbama Cesta k Tamu 6 in 7.	podpornikov, ki ustvarjajo prehod za vozila in pešce. Nekdaj glavni vhod v tovarniško območje je imel na strehi napis in logotip TAM (avtor J. Černigoj, 1947).
EID: 1-30242 Maribor – Vodna postaja na Teznem Podzemni bunkerji Tovarne letalskih delov Štajerska Opis lokacije: Sistem podzemnih bunkerjev je v podzemlju Proizvodne cone Tezno z vhodom na skrajnem južnem robu nekdanje tovarne TAM, severno od Ledine.	Preplet podzemnih hodnikov in dvoran so zgradili v prvi polovici 1944 za potrebe nadaljnje proizvodnje letalskih delov, ki je bila ogrožena zaradi zavezniškega bombardiranja. Služi kot vodna postaja s pitno in tehnološko vodo.

Tabela 1: Tabela enot nepremične kulturne dediščine, povezanih z zgodovino prometa v Mariboru

3 METODOLOGIJA DELA

Uporabil sem različne metode dela in postopke: predvsem preučevanje pisnih virov (članki, knjige) in različnih arhivskih virov (Pokrajinski arhiv Maribor itd.). Pregledal sem spletne vire, stare fotografije in razglednice, arhiv časopisa Večer in Gradbenega vestnika. Prebral sem več znanstvenih in strokovnih člankov iz strokovnih publikacij, revij, zbornikov in monografij. Posebej sem preučil kartografsko in urbanistično gradivo. Prav tako sem opravil terensko delo. Ves čas sem si pomagal tudi z metodo primerjave (primerjava z drugimi mesti, primerjava pristopov k obujanju dediščine prometne zgodovine). Za temo se mi je zdela primerna oblika pristopa tudi intervju s strokovnjakom s področja raziskave. Na koncu sem se odločil za zgodovinarja konservatorja za nepremično kulturno dediščino, saj sem o tej temi najmanj vedel in nisem mogel zbrati podatkov preko spleta in literature. S pomočjo strokovnjaka sem izdelal tabelo tovrstne dediščine, povezane z zgodovino prometa v Mariboru, kar bi lahko bilo osnova za razmislek o turistični in poučni predstavitvi teme raziskave. Metodologija mi je omogočila nova spoznanja, pa tudi ideje, ki jih bom predstavil v zaključnem delu. V času priprave naloge sem postopoma spoznaval, da ne gre samo za eno področno zgodovinsko temo, ki je sicer osnova, temveč da gre za

interdisciplinarno temo, saj so se ji pridružile še stroke kot so konservatorstvo, urbanizem, tehnične in prometne stroke.

4 REZULTATI RAZISKAVE IN RAZPRAVA Z INTERPRETACIJO REZULTATOV

Na podlagi prebrane literature in virov ugotavljam, da je mogoče Maribor primerjati z ostalimi podobnimi mesti v regiji in širšem okolju, Evropi. Zgodovina prometa v Mariboru je tako po eni strani povezana z zgodovino prometa celotne Evrope in sveta. Po drugi strani pa ima vsak kraj svoje značilnosti, ki so pogojene z geografsko lego in gospodarsko ter politično zgodovino. Maribor je že, preden je postal mesto, imel ugodno lego ob Dravi prav na mestu, kjer je premostitev bila lažje izvedljiva. Prav tako je imel dobro regionalno lego kot križišče poti v vse smeri. Najpomembnejši dogodek v zgodovini Maribora, če upoštevam metodo primerjave in mnenja različnih strokovnjakov, pa tudi po moji presoji, je bila uvedba železniškega prometa. Tej temi sem se bolj posvetil. Zanimiva je tudi zato, ker po moje še ni dovolj upoštevana v izobraževalnem in turističnem smislu. Rezultati raziskave zgodovine prometa v Mariboru so mi pomagali, da sem spoznal prednosti in pomanjkljivosti tradicionalnih in novejših, z industrijsko dobo uvedenih vrst prometa. Ugotavljam, da je večtisočletni kopenski in vodni promet bil mnogo počasnejši od novih vrst, železniškega in zračnega, oziroma nasploh motornega prometa v zraku, na kopnem in v vodi, vendar je bila njegova prednost v ekologiji, saj ni bil izvor tolikšnega onesnaževanja okolja. Komaj zadnja leta se zavedamo globalnega problema segrevanja in onesnaževanja planeta. In vemo, da so prav sodobna prometna sredstva med velikimi onesnaževalci. Zato je tudi koristno preučiti zgodovino prometa iz razloga, da bolje razumemo sedanost in načrtujemo prihodnost. Raziskava je dobila tako dodaten pomen, ki ga v izvornih hipotezah nisem predvidel. Bistvene ugotovitve, ki sem jih lahko dosegel le z opisanimi metodami preučitve zgodovine prometa v Mariboru, so, da je potrebno ozaveščanje o trajnostnem vidiku v prometu in da k temu lahko pripomore tudi izobraževanje o zgodovini prometa v mestu. Prav tako pa je pomembno, da zgodovino skozi dediščinske materialne vire in turistične pristope približamo ljudem. Izoblikoval sem nekaj osnovnih predlogov, idej, ki so se mi porodile v procesu raziskave.

Menim, da bi bilo potrebno urediti prostor za predstavljanje in ohranjanje nesnovne dediščine – splavarjenje po Dravi. Sedanji prostor, kjer je predstavljen splav, morda ni dovolj turistično izpostavljen. Mnogo bolje bi bilo, če bi bilo splavarjenje predstavljeno na Lentu. Morda bi bilo primerno tudi malo razstavišče. Dobro je, da imamo Muzej stare trte in Vinski muzej, vendar je splavarstvo še bolj neposredno povezano z Dravo. Tradicijo splavarstva in brodarstva in morali obvezno predstaviti mladim v okviru izobraževanja. Odlična je tudi študija iz leta 2023 *Vizija rečnega prometa v Mariboru*.

Kolesarske in pohodniške poti, tudi na obrobju mesta in bližnjem podeželju, bi lahko zajele tudi zanimive točke iz preteklosti. Aplikacija bi omogočila, da bi se ob vsaki točki podučili o zgodovinskem ozadju. Vsebinsko bi te poti lahko zajemale stare trgovske poti (npr. trgovska pot proti Gradcu preko Plača). Na območju Plača bi lahko bila organizirana tudi krajša turistična vožnja s konjsko vprego ali jahanje. Tudi miljniki so premalo poznani in bi lahko bili predstavljeni, enako tudi lokacije nekdanjih mitnic.

5 DRUŽBENA ODGOVORNOST

Tema družbene odgovornosti je s problematiko prometa neločljivo povezana. Sodobna družba se zavzema za njen najpomembnejši cilj, trajnostno politiko, ki naj bi omogočila preživetje naše družbe in narave. Nekatera načela družbene odgovornosti so me, ne da bi se tega zavedal, vodila skozi raziskavo že od vsega začetka. Vsekakor sem se trudil družbeno odgovorno pristopati k nalogi kot tudi strokovnjakom, ki so mi pri tem pomagali. Predvsem pa se predlogi, ki jih uvajam po tem, ko sem raziskavo zaključil, aktivno zavzemajo za družbeno odgovorno ravnanje. Obuditev turističnih zgodovinskih poti (pešpoti, kolesarske poti, vodne poti) in prometna sredstva so v vseh primerih trajnostna.

6 ZAKLJUČEK

Ugotoviti je bilo mogoče, da preučevanje zgodovine prometa v Mariboru ne služi le splošni razgledanosti in sami zgodovinski stroki, temveč je pomembno za razumevanje prometnega ustroja v daljšem časovnem obdobju. Sklepam, da so posebej pomembne geografske danosti, ki so stalnica, medtem ko ugotavljam, da se človeški dejavnik skozi zgodovino prometa spreminja. Prav tako je bilo mogoče skleniti, da so vrste prometa, ki so se pojavile od industrijske revolucije naprej, res prinesle velik napredek, vendar niso v skladu z ekološkim vidikom, ki pa postaja vse bolj pomemben, celo nujen. Zato je končni sklep ta, da še enkrat, s pomočjo poznavanja zgodovine prometa, prevrednotimo odnos do prometa, tudi na lokalnem nivoju mesta Maribor, z namenom, da bi družbeno odgovorno načrtovali trajnostno mobilnost v prihodnosti.

7 VIRI IN LITERATURA

7.1 MONOGRAFIJE IN PUBLIKACIJE

- *1926-2016, 90 let javnega potniškega prometa v Mariboru*, Maribor 2016
- *1957-2017, 60 let Pohorske vzpenjače*, Maribor 2017
- Franjo Baš: Maribor. Historično-geografski razvoj, Geografski vestnik, Ljubljana 1926, št. 2-3, pp. 59 – 72, št. 4, pp. 139 – 153, 1927, št. 1 -4, pp. 1 -19.
- Franjo Baš, Maribor ob Dravi, Kronika slovenskih mest, 1, Ljubljana 1934, pp. 206-208.
- Franjo Baš, Razvoj Maribora v letih 1918 -1938, Kronika slovenskih mest, 2, Ljubljana 1939, pp. 57-68.
- Boris Brovinsky, Kako so konjske moči izpodrivale konje, Ljubljana 2005.
- Cene Cebek, Zgodovina kolesarstva v Mariboru, Raziskovalna naloga, Maribor 2016.
- Jože Curk, Urbano-gradbena in komunalna zgodovina Maribora, Kronika. Časopis za slovensko krajevno zgodovino, 31, 2-3, Ljubljana 1983, pp. 148-157.
- Jože Curk, Urbana in gradbena zgodovina Maribora, Maribor skozi stoletja, Maribor 1991, pp. 511-563.
- Gradnja magistrale v Mariboru, Tehnogradnje, Maribor, Jugoslavija, Maribor 1967.
- Ljubo Humek, Urbanistična problematika in regulacijske osnove mesta Maribora, Nova obzorja, 3. l., 3, Maribor 1950, pp. 199 – 210.
- Ljubo Humek, Urbanistična problematika in regulacijske osnove mesta Maribora, (nadaljevanje in konec), Nova obzorja, 3. l., 4, Maribor 1950, pp. 281 – 289.
- Ivan Juvan: Plavljenje lesa In splavarjenje po Dravi, Savinji In Savi, Maribor 1986.
- Rok Klasinc, Obrt in trgovina v srednjeveškem Mariboru, magistrsko delo, 2023.
- Miha Kosi, Potujoči srednji vek. Cesta, popotnik in promet na Slovenskem med antiko in 16. stoletjem. Ljubljana, 1998.
- KRAJEVNI LESKIKON DRAVSKE BANOVINI, Ljubljana 1937.
- Maruša Krznar, Ureditev prostora za predstavljanje in ohranjanje nesnovne dediščine – splavarjenje po Savinji, diplomsko delo, Ljubljana 2013.

- Maribor, (monografija), Maribor 1978.
- Jože Curk, Primož Premzl, Mariborske vedute, Maribor 2004.
- Mesto in gospodarstvo, Mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju, Maribor 2010.
- Jože Mlinarič, Maribor od začetkov do sredine 18.stoletja, Maribor skozi stoletja, Maribor 1991, pp. 147-194.
- Jože Mlinarič, Vinogradništvo in vinska trgovina na ožjem mariborskem območju do konca 19. stoletja, Časopis za zgodovino in narodopisje, letnik 70, številka 1-2, Maribor 1999, str. 14 – 37.
- Nina Nadja, Die Anfänge der Südbahn im Herzogtum Steiermark Räume und Menschen, Graz 2022.
- Jakob Orešnik, Teritorialni razvoj Maribora, Kronika slovenskih mest, II, 2, Ljubljana 1935, pp.122-126.
- Mirko Pak, Nekateri elementi zgradbe in ustroja mestnega središča Maribora, Časopis za zgodovino in narodopisje, n. v. 23, Maribor 1987, pp. 3 – 20.
- Dr. Ciril Pfeifer Prometna sredstva, str. 65-68, Krajevni leksikon Dravske Banovine, Ljubljana 1937.
- Jelka Pirkovič Kocbek: Izgradnja sodobnega Maribora. Mariborska arhitektura in urbanizem med leti 1918 in 1976, Ljubljana 1982.
- Helena Ponudič: Tovarna letalskih motorjev Maribor in podzemlje Cone Tezno, Raziskovalna naloga, Maribor 2017.
- Mitja Požar, Inovativnost v slovenski avtomobilski industriji, magistrsko delo, Ljubljana 2003.
- Rudolf Gustav Puff: Maribor. Njegova okolica, prebivalci in zgodovina, Maribor 1999 (Documenta et studia historiae recentioris 13).
- Vinko Rajšp: Dosedanje raziskave zgodovine prometa na slovenskem, ZGODOVINSKI ČASOPIS 39, 1985, 1—2, str. 41—47.
- Razvoj transporta, logistike in mobilnosti v Sloveniji, Celje 2016.
- Sandi Sitar, 100 let avtomobilizma na Slovenskem 1898-1998. Ljubljana 1999.
- Andrej Studen, Maribor na poti v moderno mesto, str. 35–56, Mesto in gospodarstvo, Mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju, Maribor 2010.
- Škratek, Gregor ; Petrič, Ester Splavarjenje na Dravi, raziskovalna naloga ; Maribor: Srednja elektro računalniška šola, 2000.

- Mirko Šoštarič, Pota – ceste – ulice Maribora, Časopis za zgodovino in narodopisje, Maribor 1996, pp. 18–26.
- Mirko Šoštarič, Toponimi, Časopis za zgodovino in narodopisje, Maribor 1997, pp. 269 – 278.
- Prostorski plan mestne občine Maribor. Urbanistična zasnova mesta Maribor, Maribor 2004.
- Nataša Vaupotič, Zgodovina avtomobilizma, diplomsko delo, Maribor 2009.
- Vizija rečnega prometa v Mariboru, Maribor 2023.
- Darja Welza, Mestni promet v Mariboru, diplomsko delo, Maribor 2016.

7.2 ELEKTRONSKI VIRI

- Wikipedia: Šajka. Vir: <https://sl.wikipedia.org/wiki/%C5%A0ajka> (27. 12. 2023)
- E-učbeniki, Geografija 1: Promet in prometni tokovi nekoč in danes. Vir: <https://eucbeniki.sio.si/geo1/2550/index1.html> (28. 12. 2023)
- Welterbetour: Semmeringbahn Fahrt im UNESCO-Welterbe. Vir: <https://www.welterbetour.de/semmeringbahn-fahrt-im-unesco-welterbe> (30. 12. 2023)
- AMZS: Baron Codelli in njegov benz. Vir: <https://www.amzs.si/motorevija/mobilnost/na-poti/2019-01-23-baron-codelli-in-njegov-benz> (15. 1. 2024)
- AMZS: Obletnica: Začelo se je s Kranjskim avtomobilnim klubom. Vir: <https://www.amzs.si/motorevija/v-zarometu/avto-moto/2019-03-26-obletnica-zacelo-se-je-s-kranjskim-avtomobilnim-klubom> (15. 1. 2024)
- Arhiv Jugoslavije: Pregled dosijea firmi i vlasnika firmi u fondu AJ-17. Vir: http://inventar.arhivju.rs/pregled_dosijea17_link.php?var1=27&var2=11&var3=V&var4=pre+rata (12. 1. 2024)
- Dnevnik: Dravski splavarji obujajo tradicijo. Vir: <https://www.dnevnik.si/49522> (27. 12. 2023)
- Družina: [Kako so kolesa prišla v Maribor?](https://www.druzina.si/clanek/kako-so-kolesa-prisla-v-maribor) Vir: <https://www.druzina.si/clanek/kako-so-kolesa-prisla-v-maribor> (27. 12. 2023)

- Kamra, digitalizirana kulturna dediščina slovenskih pokrajin: 65 let Pohorske vzpenjače. Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/65-let-pohorske-vzpenjace/> (17. 1. 2024)
- Mariborski spletni portal: ALI STE VEDELI? – Pohorska vzpenjača. Vir: <https://e-maribor.si/ali-ste-vedeli-pohorska-vzpenjaca/> (17. 1. 2024)
- RS, Ministrstvo za kulturo: GiskD pregledovalnik. Vir: <https://geohub.gov.si/ghapp/giskd/> (9. 2. 2024)
- RTVSLO: 60 let pohorske vzpenjače, simbola Maribora in tamkajšnjega smučanja. Vir: <https://www.rtv slo.si/zabava-in-slog/zanimivosti/60-let-pohorske-vzpenjace-simbola-maribora-in-tamkajšnjega-smucanja/440699> (19. 1. 2024)
- RTVSLO: Promet nekoč. Vir: <https://www.rtv slo.si/tv/otroski/izodrom/promet-nekoc/524969> (27. 12. 2023)
- STA krog: Obeležili 90 let mariborskega mestnega potniškega prometa. Vir: <https://krog.sta.si/2304793/obelezili-90-let-mariborskega-mestnega-potniskega-prometa> (19. 1. 2024)
- Wikipedia: Avtocesta a1. Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Avtocesta_A1 (1. 2. 2024)
- Wikipedia: Letališče Edvarda Rusjana Maribor. Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De_Edvarda_Rusjana_Maribor (1. 2. 2024)

7.3 SLIKOVNI VIRI

- Slika 1: Upodobitev carinika-mitničarja iz leta 1426. Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317-48-r/data> (12. 12. 2023)
- Slika 2: Upodobitev tlakovalca cest iz leta 1465, Stadtbibliothek Nürnberg Amb. 317.2° Folio 77 recto. Vir: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/images/a/ad/Artikel_45815_bilder_value_3_reisen4.jpg (12. 12. 2023)
- Slika 3: Upodobitev prevoznika peska iz leta 1554. Vir: <https://www.historisches-lexikon>

bayerns.de/images/a/ad/Artikel_45815_bilder_value_3_reisen4.jpg (12. 12. 2023)

- Slika 4: Upodobitev raztovorjalca iz leta 1465. Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317-98-v/data> (12. 12. 2023)
- Slika 5: Srednjeveški način tovorjenja. Vir: <https://www.bbv-net.de/Lokales/Bocholt/Etwas-holprig-war-der-Transport-im-Mittelalter--g465.html> (16. 12. 2023)
- Slika 6: Upodobitev furmana iz časa okoli leta 1425. Vir: [http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Reisen_\(Mittelalter](http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Reisen_(Mittelalter) (16. 12. 2023)
- Slika 7: Furman okoli leta 1425. Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317-27-v> (16. 12. 2023)
- Slika 8: Upodobitev furmana iz časa okoli leta 1503. Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317-27-v> (17. 12. 2023)
- Slika 9: Furman okoli leta 1533. Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-279-22-v/data> (18. 12. 2023)
- Slika 10: Furman leta 1546. Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-279-34-v/data> (18. 12. 2023)
- Slika 11: Furman leta 1554. Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317b-4-v/data> (18. 12. 2023)
- Slika 12: Furman leta 1680 . Vir: <https://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317b-4-v/data> (18. 12. 2023)
- Slika 13: Upodobitev transporta soli po kopnem in reki v srednjem veku. Vir: <http://www.sbrinz-route.ch/kultur/geschichte/salzhandel.html> (18. 12. 2023)
- Slika 23: Lokomotiva »Ocean« št. 331 je 27. aprila 1846 prva opravila poskusno vožnjo med Mariborom in Celjem. Vir: <https://www.kamra.si/mm-elementi/lokomotiva-ocean-st-331/> (3. 2. 2024)
- Slika 24: Prvi železniški, lesen most tipa HOWE čez Dravo v Mariboru, zgrajen leta 1846. Vir: <https://www.kamra.si/mm-elementi/leseni-most-tipa-howe-v-mariboru> (3. 2. 2024)

- Slika 25: Pesniški viadukt (danes skrit pod nasipom) akvarel F. Jungbluta, 1850. Vir: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7d/Pesnica_viaduct_Jungblut.png (5. 2. 2024)
- Slika 26: Prvi avto na Slovenskem, ki je peljal tudi skozi Maribor, Benz »Comfortable«, proizvodnja 1896 – 1900. Vir: <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Benz-Comfortable-275-hp-1896---1900.xhtml?oid=4363> (6. 2. 2024)
- Slika 34: Avtomobili nemškega kluba ADAC leta 1929 na Trgu svobode. Vir: <https://www.amzs.si/motorevija/v-zarometu/avto-moto/2019-03-26-obletnica-zacelo-se-je-s-kranjskim-avtomobilnim-klubom> (6. 2. 2024)
- Slika 38: Asfaltiranje ceste v Mariboru 1959. Vir: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Asfaltiranje_cest_v_Mariboru_1959.jpg (8. 2. 2024)
- Slika 42: Avtobusi pred glavno Železniško postajo v 90. letih 20. stol. Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Mestni_promet_Maribor (8. 2. 2024)
- Slika 44: Cepelin nad Mariborom. Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/zeppelin-nad-mariborom-12-julija-1931/> (8. 2. 2024)
- Slika 47: Spodnja postaja okoli leta 1960. Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/65-let-pohorske-vzpenjace/> (8. 2. 2024)

7.4 USTNI VIR

- Intervju z gospodom Deanom Damjanovičem, konservatorskim svetovalcem na Zavodu za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Maribor (9. 2. 2024)