

Pokrajinskega muzeja v Mariboru. — 4. R. Kohlbach, Steirische Bildhauer, Graz 1956, str. 207—209. — 5. P. Krenn, Die Oststeiermark, Österreichische Kunsttopographie, Bd. XI, Salzburg 1981, str. 200. — 6. G. Kodolitsch, Mureck, Graz 1976, str. 31—32. — 7. S. Vrišer, Baročno kiparstvo, o. c., str. 175. — 8. R. Kohlbach, Die baroc-

ken Kirchen von Graz, Graz 1951, str. 207, H. Schweigert, Zum Frühwerk Philipp Jakob Straub, Jahrbuch d. kunsth. Insititutes d. Universität Graz, 11, Graz 1976, str. 95. — 9. S. Vrišer, Mariborski muzej II, Kulturni in naravni spomeniki Slovenije, zbirka vodnikov 96, Ljubljana 1979, str. 13.

URBANO-GRADBENA IN KOMUNALNA ZGODOVINA MARIBORA

JOZE CURK

Mariborsko mestno območje leži na dravskih naplavinah, ki jih omejujejo na severu Slovenske gorice, na jugozahodu severovzhodni obronki Pohorja, na jugovzhodu pa se prelivajo v ravnine Dravskega polja. Njegova lega na stičišču treh geološko in gospodarsko različnih predelov, goratega Pohorja in Kozjaka, gričevnatih Slovenskih goric in ravninskega Dravskega polja je pogojila njegov nastanek, nadaljnji razvoj pa predvsem promet, ki je preraščal lokalne okvire in povezoval vzhod z zahodom in sever z jugom.

V predzgodovinski dobi je bilo to območje naseljeno v venci, katerih najbolj izrazit se je raztezal med Betnavo in Limbušem, manj izrazit pa med Meljem in Kamnico. Tudi v času antike mariborsko ozemlje ni bilo gosteje naseljeno. Zato tu ni sledov kake vojaške utrdbe ali večje naselbine. Gostota najdb ponovno govori za naseljitvene pasove sredi skrčenih gozdov, katerih eden je segal od Bohove do Limbuša, drugi od Miklavža do Pobrežja, tretji pa od Melja do Kamnice. Pomembnejše ruševine so vzhodno od Bohove, pri Razvanju, Betnavi, Radvanju in na Studencih, gomile pa pri Miklavžu, Dogošah in na Lebarjih. Arheološke ostaline govore za podeželsko poselitev s pristavami in zaselki ter nekaj sto prebivalci. Težišče naselitve je bilo ob cestah, katerih trase še niso povsem določene, vendar močno verjetne. Na Betnavi je bila vsekakor mutatio na križišču cest Ptuj—Betnava—Ruše—most preko Drave—Virunum in Šikole—Betnava—Maribor—Kamnica—Rošpoh—Plač—Flavia Solva. Gotovo je obstajala tudi cesta iz Ptuj preko Dupleka v Maribor in preko Korene v Pesniško dolino ter tista iz Kamnice v Selnico in dalje v Dravograd. Poselitev tega ozemlja se je po markomanskih vojnah polagoma redčila, po propadu Flavije Solve v začetku 5. stoletja pa močno upadla, čeprav

se je, kot kažejo denarne najdbe, ohranila še vsaj do konca 6. stoletja, torej do naselitve Slovanov.

Iz opisanega obdobja izvira ena izmed temeljnih urbanih konstant Maribora, njegova prometna situacija. Rimska cesta iz Betnave v Lipnico je namreč vodila skozi današnje mestno jedro, ki ga je ob jugozahodnem robu prečkala. Oba cestna spusta na Taboru — prvi od ceste preko Betnave in drugi od ceste preko Dupleka — ter mostišče so antičnega izvora. Lega broda oziroma mostu je izredno premišljeno izbrana v temenu rečnega loka, ki je ustvaril na notranji strani ugoden sistem teras, na zunanji pa sicer visok, vendar trden breg, ki ga je bilo treba s spusti prometno premagati. Naslednja ugodna rečna prehoda sta se ponujala šele pri Rušah in Dupleku, ki so ju Rimljani tudi že uporabljali.

Na severnem bregu reke se je cesta razvejila: zahodni krak je preko današnjega Vodnikovega trga in Pipuševe ulice vodil v Kamnico s križiščem proti Rošpohu in Selnici, vzhodni pa v Orešje z odcepoma v Melje in Košake. Ob speljavi opisanih cest oziroma poti zadenemo ob drugo od temeljnih urbanih konstant, mestno zemljišče, ki je s svojo konfiguracijo odločujoče vplivalo na izoblikovanje naselbine, ki se je na njem razvila. Mariborsko mestno območje je izrazita terasasta naplavina, ki jo proti severu zaključuje gričevje z mokrotnim nižinskim obrobjem. Mestno območje režejo tri paralelno tekoče terase, ki danes sicer zaradi regulacijskih korektur niso več takoj opazne, ki pa so pred tisočletjem predstavljale tri različne talne nivoje, ki jih je bilo treba šele komunalno povezati. Prva terasa je tekla ob rečnem bregu, ki je bil v Mariboru precej stabilen, druga ob južnem robu poteze Koroska cesta — Glavni trg — Židovska ulica, tretja pa ob južnem robu današnje Slovenske

ulice in Partizanske ceste, ki so jo v mestu s planiranjem polagoma odrinili na severni rob Slovenske ulice. To je pogojilo nastanek temeljnih mestnih vzporedniških ulic, ki so potekale ob južnih robovih posameznih terasnih nivojev: Pristan — Usnjarska ulica, Koroška cesta — Židovska ulica, Slovenska ulica — Partizanska cesta, ki so pred nastankom obzidja vse imele svoje naravne podaljške v smeri Kamnice oziroma Orešja — Melja — Malečnika. Prav terasasti sistem je pogojil tako urbanizacijo mesta, kot jo imamo, ter s svojo navidezno planimetričnostjo vzbujal domnevo, da je umetnega izvora. Mestno jedro se je razvilo na srednji, ploskovno največji terasi, južno je zasedla prvotna naselbina s pristaniščem, pozneje minoritski samostan, Žički dvor ter mesarsko, usnjarsko in mlinarsko predmestje, severno pa vrsta upravnih in meščanskih hiš ter predvsem mestno obzidje s spremno obzidno potjo, pozneje imenovano Florjanska ulica. Mestno osredje sta pozneje prerezali še dve vzporedniški ulici, potekajoči severno in južno od cerkvenega kompleksa, ki sta v vzhodnem delu mesta dobili nekaj nadaljevank, povezujočih sedanjo Gosposko ulico z vzhodno obzidno črto. Ko je naselbina premagala svojo vzporedniško razvojno smer, se je začela poldnevniška povezava njenega prostora. Tej je dala glavno pobudo njena obzidava v 2. polovici 13. stoletja. Toda o tem pozneje.

Med koncem 6. stoletja, ko so Slovenci zasedli naše kraje, in koncem 8. stoletja, ko so Franki uničili Avare, je bil mestni prostor verjetno le vaško naseljen. Gozd med Rušami in Podvelko ter Selnico in Breznim je prekinil njegovo povezavo s Koroško, več ali manj uničene pa so bile gotovo tudi druge prometne smeri. Čas frankovske državnosti med koncem 8. in koncem 9. stoletja, ko je to ozemlje okoli 30 let spadalo k Pribinovi oziroma Kocljevi panonski kneževini (840 do 873), je prinesel pokristjanjenje ter določeno upravno in cerkveno organizacijo, saj je Drava od leta 811 delila salzburško nadškofijo od oglejske patriarhije. Severno od Drave so obstajale pražupnije Ptuj, Lipnica in Labot, južno od Drave pa se ne ve za nobeno. Šele po madžarskem intermezzu med letom 898 in okoli 970, ko se je oblikovala Ptujška marka Dravska marka ali Marka onkraj gozda (976—1147), lahko zopet določeneje govorimo o mariborskem mestnem prostoru. Cerkveno-upravno se je verjetno razdelil med lipniško in hočko pražupnijo, ki sta se jima kmalu pridružili lastniški cerkvi v Kamnici in Razvanju. Kolonizacija, ki se je leta 985 za-

čela pri Razvanju, je ustvarila nove naselbine z dvori in utrdбами v Razvanju, Radvanju, Limbušu, Kamnici, Melju in verjetno Betnavi. Kakšno je bilo mestno območje v 11. in 12. stoletju, si lahko predstavljamo le po analogijah. Medtem ko se v okolici Maribora omenja več zaselkov, se Maribor pojavi zatrdno šele leta 1164 kot grad in leta 1189 kot sedež župnije. Vendar se Bernard Spanheimski (1096—1147) že leta 1124 nedokumentirano imenuje »Mariborski«. Gotovo po gradu. Ta je bil zidan in mejni grad (March purg). Stal je na arheološko čisti Piramidi in je bil glavni grad Podravske marke. Vse kaže, da so mejni grofje dotlej vladali marki s svojih posesti okoli Razvanja oziroma Hompoša, ki se leta 1124 že omenja kot zidan grad — huzi, njegova kapela-cerkve sv. Mihaela pa še danes hrani stavbne elemente iz tega zgodnjega časa. Vse torej kaže, da je Bernard potem, ko je pregnal Ažvine iz Dravske doline leta 1106 in podedoval eppensteinske posesti v Podravinju leta 1122, prenesel svoj sedež iz Hompoša v novo zgrajeni grad na Piramidi ter s tem ustanovil Maribor. Da gre za ustanovo, dokazuje ime, ki se je z gradu preneslo na naselbino in ne obratno. Vendar to ne izničuje domneve, da je blizu rečnega prehoda (brodišča) obstajal že v 11. stoletju manjši zaselek čolnarjev, ribičev, mlinarjev in strojarjev, ki pa je že v 12. stoletju izgubil svoje ime in se spremenil v primestje Maribora.

Ko se je mogočni Bernard, gospodar Maribora, Radgone, Slov. Bistrice, Slov. Konjic in Laškega, naselil na mariborskemu gradu (ker je zvezo z matično Koroško močno omejil leta 1091 ustanovljeni šentpavelski benediktinski samostan kot lastnik večine Dravske doline), si je velikopotezno uredil tudi naselbino rokodelcev pod njim, ne da bi ji zato dal kak poseben pravni status. Vse kaže, da je obnovil nekdanji rimski most (mostnica znana že leta 1222), ustanovil naselbino ob Koroški cesti z okoli 34 hišnimi parcelami ter skupaj z nadškofom Konradom I. Abensbergom (1106—1147) ustanovil mariborsko (pra)župnijo okoli leta 1130. S temi dejanji je grof Bernard Spanheimski postavil naselbinske temelje nadaljnjega urbanega razvoja Maribora. Z zgraditvijo mostu je ponovil antično danost prometnega vozlišča, čeprav s tem še ni posegel v poznejši mestni prostor, saj so ga dovoznice obtekale z južne strani. Drugače pa je z naselbino, ki je s pravilno parcelacijo (vendar na severni strani mnogo daljšo kot na južni) obkrožala lijakasto razširjeno cesto, ki se je preko poznejše Židov-

ske ulice nadaljevala proti vzhodu. S Koroško cesto, ki je kot vozna pot verjetno že preje tekla ob južnem robu terase proti Orešju in prečkala oba potoka (Barbarinega in Triribniškega), se je začela ulična organizacija poznejšega mesta. Onkraj severnega roba parcel (ob današnji Orožnovi ulici) se je namestil cerkveni kompleks: cerkev s pokopališčem in karnarjem, župnijski dvorec z gospodarskimi poslopji in velik vrt, ki v zgodnji fazi ni motil razvoja naselbine, pozneje pa se je znašel v njeni geometrični sredini in precej zavrl izgradnjo njenega severozahodnega predela.

V čas Bernarda Spanheimskega ali že Traungavov (1147—1192) sega več fevdalnih objektov v mestu ali ob njem: curia sub castro Marhpurch (upravni dvor, pristava pod gradom, prvotno šentpavelska, od leta 1211 deželnoknežja), Melje (prvotno šentpavelsko, od leta 1217 ivanovsko-malteško), Račje (prvotno deželnoknežje, med leti 1236—1279 križniško, nato admontsko) in dva dvora v mestu, katerih problematika pa še ni dokončno rešena. Zahodni je stal med Slovensko ulico in Koroškimi vrati, torej zahodno od cerkvenega kompleksa ter se leta 1495 in 1570 omenja kot zapuščen, nato so ga v 1. pol. 17. stoletja prezidali v nadstropno t. i. Lubejevo hišo, ki je stala pod števil. 158 v Gospejni ulici 9. Po tem dvoru in bližnji minoritski cerkvi so se Gornja ali tudi Koroška mestna vrata pogosto imenovala Frauenburgtor. Drugi dvor naj bi stal na ogalu Slovenske in Gosposke ulice v severovzhodnem delu mestnega jedra. Bližnja Ulrikova pozneje Graška mestna vrata se leta 1305 imenujejo das purgtor in leta 1315 das purgtor das aus stat get, vzhodni del Slovenske ulice pa leta 1379 Purkhgassen, kar govori za obstoj deželnoknežjega dvora v tem delu mesta. Vendar pa omenja regist od 1. 4. 1478, da se je cesar Friderik III. odločil postaviti v Mariboru grad, za kar je ukazal odstraniti več hiš. Na to sta se pritožila zidar Gregor in njegova sestra Marjeta, vdova po peku Urbanu, ki sta v zameno dobila hišo in dvor Juda Aframa, ki je stala nasproti Vetriñjskega dvora med hišo krojača Vida in Malo ulico. Kot dokazuje regist, se je moralo več meščanskih hiš umakniti novi stavbi, ki jo je postavil cesar Friderik III. po letu 1478 in ki predstavlja jedro sedanjega mestnega gradu.

Ali sta dvora identična s tistima iz admontske davčne knjige iz leta 1181? Na to vprašanje za zdaj ni mogoče odgovoriti ne pritrilno ne nikalno. Vsekakor pa sta oba dvo-

ra igrala važno vlogo v okviru mestnega obzidja, ki ju je vključilo v mestni obrambni sistem in se zato ravnalo po njiju. V 12. stoletju so se torej poleg aktiviranega antičnega mostišča pojavili kot važne urbane konstante tudi naselbinska parcelacija ob Koroški cesti, prazupnijski cerkveni kompleks in obadva dvora, prvi v zahodnem in drugi v severovzhodnem delu poznejšega mestnega organizma.

Trinajsto stoletje, čas vlade Babenberžanov, Bele IV., Otokarja II. in Habsburžanov, je za razvoj Maribora odločilnega pomena. Predvsem je Maribor pred letom 1209 postal trg in pred letom 1254 mesto, ki pa do tega leta še ni seglo onkraj cerkvenega kompleksa, pač pa že osvojilo okolico Glavnega trga in Židovske ulice do Triribniškega potoka. Posebno čas Otokarja II. Premisla (1251 do 1254 in 1260—1276) je pripomogel k izrednemu razvoju Maribora kot važnega mostišča na prodorni smeri Premislov proti Jadranskemu moru. Prav v 2. polovici 13. stoletja je Maribor razvil gradbeno dejavnost kot potem nikoli več. Z njo je ustvaril gradben scenarij za ves svoj nadaljnji srednjeveški in celo novoveški razvoj do upravnih reform Marije Terezije in Jožefa II., ko mu je bil leta 1782 odvzet status utrdbe. Mesto je moralo za vlade Čehov doseči določeno gospodarsko moč, da je zmoglo take gradbene napore. Predvsem je Maribor med leti 1255 in okoli 1270 dobil obzidje (mestni pečati iz let 1271, 1273 in 1283), ki je s svojim okoli 500 m dolgimi stranicami zamejilo 25 ha mestnega zemljišča. Sočasno je nastal minoritski samostan (1260—1270), bila prezidana župna cerkev (okoli 1255), ki je dobila stranski ladj in okoli leta 1280 zahodno emporo, nastala judovska naselbina in vrsta meščanskih domov v mestu ter cerkvi sv. Ulrika v Ulrikovi vasi severovzhodno in NLG na Lebarjih severozahodno od mesta. Ker je obzidje spremenilo dotedanji komunikacijski režim v mestu, je nastala strma Dravska ulica, ki se je morala prilagoditi že obstoječi parcelaciji ob južnem robu Glavnega trga, obenem pa je začela naselbina oblikovati ulični sistem vzhodne mestne polovice. Ob tem je mesto prvič močnejše uveljavilo poldnevniško usmeritev, katere primarni prometni nosilec je bila Gosposka ulica in šele sekundarni Vetriñjska, ki sta povezali južno in severno vzporednico vzdolž vzhodnega roba cerkvenega kompleksa ter s tem dali mestnemu jedru ključasto naselitveno obliko. Neizraziti Minoritska in Gospejna ulica sta pri tem odigrali le vlogo obzidne poti, enako kot sta jo imeli tudi se-

verna in vzhodna obzidna stranica. V nasprotju z mnenjem starejših zgodovinarjev je treba poudariti, da je v 13. stoletju nastala že tudi južna obzidna stranica, saj so mino-ritski samostan, Žički dvor in sinagoge očitno postavljeni nanjo.

Razvoj poldnevniških ulic je bil predvsem posledica dejstva, da je obzidje močno spremenilo komunikacijski režim v mestu, na katerega starejša trška naselbina, pa čeprav verjetno obdana z nasipom, zaradi velikosti, omejene na okolico Koroške ceste in Glavnega trga, ni vplivala. Mestno obzidje, prvotno opremljeno samo z odprtimi ogalnimi rondeli, lesenimi obrambnimi hodniki, suhim mestnim jarkom in preprostimi zidnimi vrati, je namreč zreduciralo vzporedniški promet s tem, da je prekinilo prvo in tretjo vzporednico proti zahodu in drugo proti vzhodu. Tako nastale prekinitve je nadomestilo s trojnimi mestnimi vrati: Dravskimi, Koroškimi (gospejinimi) in Ulrikovimi (Graškimi), s katerih ulično povezavo je ustvarilo nov komunikacijski režim v mestu. Takrat je nastala strma, vijugava in ozka Dravska ulica, ki se je že morala prilagoditi zazidavi Glavnega trga in katere spremna parcelacija jasno govori za njen sekundarni nastanek. Glavni trg je s tem postal prometno vozlišče naselbine, Židovska ulica pa je kot prometnica (ne pa kot poslovna ulica) zamrla. Glavna mestna vrata so bila skozi ves srednji vek Koroška vrata, skozi katera se je odvijal tranzitni promet proti severu in zahodu. Promet, ki je potekal po Koroški cesti in Glavnem trgu, je na njegovem jugovzhodnem koncu nenadoma in ostro zavijal po strmi in ozki Dravski ulici skozi Dravska vrata ter mimo mitnice na lesenj dravski most. Prav dejstvo, da je ves tranzitni promet potekal med tema dvema vratoma, govori za sekundarni nastanek Dravske ulice in s tem za slabo, ker poznejšo rešitev tranzitnega prometa skozi mesto. Mestna vstopa nekdanjih, z obzidjem prekinjenih prometnic, so označevala le še manjša zidna vrata: Judovska (Judentor) na koncu Židovske ulice in Napajalna ali Pristaniška (Trenk ali Lend-tor) na koncu Splavarske ulice.

Uveljavljati pa se je začela Gosposka ulica, ki je povezala Dravsko ulico ob vzhodnem robu Glavnega trga s Slovensko ulico. Z njo je Maribor dobil svojo glavno poldnevniško ulico, ki je prevzela promet, usmerjen proti vzhodu. Da je nastala pozneje kot Glavni trg, dokazuje njena zahodna parcelacija, ki zadeva ob tisto Glavnega trga ter se šele v višini cerkvenega kompleksa v celoti razvije.

Za povezavo Gosposke ulice z Ulrikovimi mestnimi vrati je skrbela Slovenska ulica, katere južna parcelacija dokazuje, da je starejša od Gosposke ulice. Slovenska ulica — del dekdanje poti med Meljem, Ulrikovo vasjo, Lebarji in Kamnico — se je z nastankom obzidja spremenila v mestno ulico, ki pa je ostala prometno živahna le v vzhodnem delu, povezujočem Gosposko ulico z Ulrikovimi vrati, ne pa v zahodnem, ki ga je prekinjalo obzidje. Ostali vzporednici, Miklošičevo in Orožnovo ulico, je Gosposka ulica le delno upoštevala. Gre za Ulico 10. X. in Jurčičevo ulico, ki je polagoma prevzela večino tranzitnega prometa in ga preko gornjega dela Vetrinjske ulice in trikotnega (lijakastega) Grajskega trga prevajala k Ulrikovim vratom. Ob tem pa je treba takoj pribiti, da sta bili severna stranica Ulice 10. X. in južna stranica Jurčičeve ulice le delno obzidani, kar velja tudi za vse ostale prečne gospodarske in obzidne (obrambne) uličke. Ulrikova vrata so služila, dokler ni bil promet proti severu preusmerjen z Rošpoha preko Košakov na Plač in v Gradec, kar se je zgodilo šele v 2. polovici 16. stoletja, predvsem prometu z vzhoda, ki se je v Maribor stekal preko Malečnika in Melja, deloma pa tudi po Pesniški dolini in preko Lajteršperka (leta 1331 Leutoldsdorf). Verjetno je prav bližina deželno knežjega dvora s kaščo in kletmi povzročila nastanek Grajskega trga, ki je služil kot manipulativen prostor za vozove in tovore podložnikov in trgovcev. Z uveljavitvijo novega prometnega režima v mestu so v njem potekali tudi naselitveni premiki. Poleg Koroške ceste je Gosposka ulica s spremnimi Jurčičevo, delom Slovenske in delom Vetrinjske ulice postala prometna os mesta, Glavni trg pa njegovo prometno in poslovno vozlišče. Mestna samouprava se je temu prilagajala tako, da je mestno hišo selila s Koroške 6 na Glavni trg 5 (domnevno po požaru leta 1362) in od tam na Glavni trg 14 (leta 1515), kjer je še danes. Njeno veliko dvorišče, ki je bilo z vrtovi ločeno od cerkvenega kompleksa, je služilo upravnim in tudi tržnim namenom. Tretje poslovno središče se je razvilo v Pristanu (na Lentu), ki gradbeno sicer ni predstavljalo dela mesta, je pa služilo kot pristanišče živahnemu čolnarskemu (že 1290) in pozneje tudi splavarskemu prometu. Tu so bila lesna skladišča, mesarije, strojarne, usnjarne ter ladijski mlini (že 1289), pa že v 1. polovici 13. stoletja tudi mitnica za tranzitno blago. Končno je treba opozoriti še na eno poslovno središče. Gre za jugovzhodni del mesta, kjer se je ob Judovski uli-

ci razvil geto najkasneje v 2. polovici 13. stoletja. Leta 1317 se že omenjajo Judje, leta 1333 judovski sodnik, leta 1358 Judovska vrata, leta 1429 sinagoga in leta 1496 judovsko obredno kopališče pod njo. Po njihovem izgonu januarja 1497 sta mariborski trgovec Bernard Drukher in njegova žena Barbara dala predelati sinagogo v cerkev Vseh svetnikov, pri kateri sta leta 1501 ustanovila beneficijno kaplanijo. V 13. stoletje segajo tudi omembe meščanskih hiš, med katerimi prednjači hiša krznarja Gotskalka, ki jo je okoli leta 1222 prodal za 10 mark vetrinjskemu samostanu (Vetrinjska 30). Leta 1236 se omenja križniška redovna hiša, leta 1303 hiša marenberških dominikank, leta 1314 in 1316 hiši šentpavelskih benediktincev, leta 1316 hiša salzburške nadškofije, leta 1341 hiša krške škofije, leta 1342 deželno knežja klet, leta 1355 salzburška kašča, leta 1361 minoritska hiša, leta 1403 dvor meljske komende, leta 1409 še ena minoritska hiša itd. Zlasti pa je treba omeniti, da sta mestni pisar Matej in njegova žena Elizabeta leta 1348 ustanovila mestni špital s cerkvijo sv. Duha s tem, da sta zanj darovala dom na mestu sedanje glavne pšte, katerega prešo so predelali v špital za 12 mestnih oskrbovancev, klet pa v kapelo.

V teku 14. stoletja, v katerega smo deloma že posegli, je mesto izpopolnilo svoje obzidje. Na treh ogalih (razen jugovzhodnem) je dobilo tri okrogle odprte stolpe, ki so jih kasneje dvignili in ostrešili, na cestnih izpadnicah pa stolpasta (Ulrikova 1305—1315) in hišasta (Gospejina ali Koroška) in Dravska mestna vrata, ki so se jim pridružila še tri zidna (Pristaniška, Judovska in Grajska), ki so povezovala mesto s pristaniščem in živinjskim napajališčem, geto s kopališčem ter severovzhodni dvor s kurijo pod gradom in gradom na Piramidi. Minoritskemu samostanu se je pridružil Žički dvor, ki se prvič omenja leta 1367. Minoritski samostan je dobil kapelo sv. Katarine (1313), Vetrinjski dvor kapelo sv. Florjana (1345), župna cerkev oltar sv. Katarine (1357), karner poleg nje oltar sv. Mihaela itd. Ob koncu stoletja je župna cerkev dobila sedanji presbiterij s stopnišnim stolpičem in zakristijo, za kar je vetrinjski oskrbnik Pavel iz Trčove volil leta 1400 8 funtov d. d. Sočasno je nastala sinagoga, verjetno že druga na svojem mestu. Leta 1362 je mesto prizadel prvi znani požar, nato so meščani preselili mestno hišo s Koroške ceste na Glavni trg, obenem pa so se hasnovalci hiš lahko v letu dni odkupili od lastnikov, s čimer so postali njihovi dejanski

lastniki. Mesto se je razdelilo na 4 četrti, mestno vodstvo pa je leta 1378 prešlo v roke 12 svetovalcev, ki so izmed sebe volili notranji svet in mestnega sodnika.

Petnajsto stoletje začenja z zbirco za obnovo mestnega špitala in cerkve. Leta 1434 je walsejski zidar dninar Nikolaj prezidaval grad na Piramidi, med leti 1442—1468 so obokali stranski ladji in vzdali pevsko emporo v župni cerkvi, prezidave in povečave sta doživljala minoritski samostan in Žički dvor, po požarih v letih 1438, 1450, 1468 in madžarski oblegi leta 1481 so se obnavljale, prezidavale ali na novo gradile prizadete meščanske hiše, svoj konec pa sta doživela oba mestna dvora. Tisti ob Gospejni ulici se leta 1495 že omenja kot zapuščen, oni v severovzhodnem delu mesta pa je po letu 1478 služil še nekaj časa upravnim potrebam, nato pa prešel v privatne roke.

Glavno skrb pa je mesto od leta 1437 dalje posvečalo svojim utrdbam. Po letu 1450 so se obnavljala mestna vrata in mostovi, po letu 1455 so napeljali Barbarin in Triribniški potok v razširjeni in poglobljeni mestni jarek (zahodno in vzhodno krilo), po letu 1460 so obnovili plot ob zunanji strani jarka, med leti 1460—1467 so postavili novo taborško utrdbo na južnem bregu reke, mestna vrata opremili z barbakani, novimi dviznimi mostovi in padnimi mrežami, opremili jarek z vodnima zaporama, postavili štiri oglate stolpe ob severni obzidni stranici in tim. Judovski stolp na jugovzhodnem mestnem ogalu, učvrstili so vse 3 stare ogalne rondele, taborško utrdili ovalno župno pokopališče itd. Leta 1478 je mestni sodnik prevzel upravo deželskega sodišča severno od Drave, leta 1458 oziroma 1497 pa je razdeljena gosposčina prešla najprej v zastavo oziroma zakup, nato pa leta 1620 oziroma 1641 v last fevdalcev s čimer se je tudi formalno ločila od deželno-knežjega, od leta 1750 okrožnega mesta. Leta 1497 so iz mesta izgnali Žide, kar ga je gospodarsko oslabilo.

Za razvoj mariborske mestne podobe je posebno važno 16. stoletje, ki se je začelo s požaroma leta 1504 in 1513, ko je pogorel tudi stari rotovž z listinami. Obnova, ki je sledila, je dokončno fiksirala lokacijo rotovža na sedanjem mestu. Zaradi naraščajoče turške nevarnosti se je glavna skrb meščanstva usmerjala v obrambno pripravljenost mesta, ki je doživelo svojo zgodovinsko prizkušnjo med 14. in 16. 9. 1532, ko se je uspešno ubranilo Turkov. Sledila je obnova poškodovanih utrdb, ki pa so šele z denarno pomočjo štajerske dežele doživele svojo res-

nično modernizacijo v smislu renesančne fortifikacijske doktrine. Utrditev Maribora so prevzeli italijanski gradbeniki pod vodstvom bratov Domenica in Andreja de Lalia, ki sta jima pomagala Valentin Treveno in Pietro Antonio de Pigrato. Dela so trajala s pripravami 14 let (1548 do 1562). Rezultat tega dela so bile 4 bastije: Koroška, obe vodni (Benetke in Vodni stolp) in Grajska. Te utrdbe so zaščitile zlasti Koroška vrata, dostop do južne mestne stranice, Ulrikova vrata in severovzhodni mestni ogal, kateremu se je posvetila glavna pozornost. Slabše utrjen je ostal severozahodni ogal mesta, ki je obdržal star rondel ter vzhodna in zahodna mestna stranica, ki bi potrebovali vsaj po en bastion, pa ga je vzhodna dobila šele po letu 1660 v obliki tim. Lehmanove bastije, zahodna pa se je morala zadovoljiti s staro, obrambno usposobljeno t. i. Lubejevo hišo.

Vzporedno z utrdbenimi deli so Italijani zgradili oziroma prezidali mestno hišo — rotovž, katere sodni balkon krasi mestni grb z letnico 1565, nato mestno kvartirno hišo v Orožnovi 6, ki se je po letu 1804 umaknila M. Marekovi klasicistično oblikovani »Črni kasarni«, podrti leta 1981, in vzhodno grajsko teraso med Grajsko bastijo in Ulrikovimi vrati. Na novo zgrajen je bil tudi leta 1528 pogoreli grad na Piramidi, Peter Antonio Pigrato pa je leta 1591 popravil mestni grad za 400 fl. Z obojestranskim podaljšanjem mestnega obzidja do Drave je mesto leta 1555 vključilo v obzidani areal tudi to predmestje, ki se je statusno že v 15. stoletju izenačilo z mestom. Okoli leta 1580 je mesto ponovno pogorelo. Prizadet je bil tudi grad, zato je notranjeavstrijska vlada naslednje leto odobrila njegovo popravilo. Stroške zanj je leta 1586 plačal njegov takratni zakupnik Hans Khisl v višini 3987 funtov.

Sedemnajsto stoletje mestu ni bilo posebno prijazno, saj so ga požari leta 1601, 1645, 1648, 1650 in 1700 ter kuga 1680—1681 močno prizadeli. Mestne utrdbe so po letu 1660 doživele zadnjo obnovo. Nastala je Lehmanova bastija in obnovljen je bil Judovski stolp. Večje prezidave sta doživela minoritski samostan in Žički dvor, barokizirana in na novo opremljena je bila župnijska cerkev zlasti zvonik (1624), obnovljen mestni špital z Duhovo cerkvijo in cerkev Vseh svetnikov, obnovljene, prezidane in deloma na novo zgrajene so bile mnoge meščanske in svobodne hiše, postavljeni Marijino znamenje na Glavnem trgu in Florjanovo na Grajskem trgu ter močno prezidan mestni grad, ki je leta 1620 pre-

šel v last grofov Khislov. Ti so že med leti 1601—1612 postavili štiri ogalne šesterkotne stolpiče, med leti 1655—1675 pa loretansko kapelo, petosno južno fasado, zahodno fasado s predzidanim stopnišnim stolpom in vežino stavbo, slopasto galerijo na vzhodni, h gradu pritegnjeni ploščadi ter uredili viteško dvorano z bogatim štukom italijanskega porekla (Quadrio, Rossi, Sereni) in s slikarjama Lorenca Lauriga iz okoli leta 1670. Končno so okoli leta 1668 pozidali porušeni del severnega mestnega obzidja z Grajskimi vratci, zidanim mostovžem in stanovanjskim stolpom, prezidali leta 1651 kupljeno poslopje zahodno od gradu za njegove upravne potrebe ter med njima uredili veliko turnirsko dvorišče. S temi in podobnimi prezidavami je Maribor začel dobivati poznorenesančne in zgodnjebaročne stilne poteze, ne da bi bistveno spremenil svojo velikost, prometni koncept ali pa urbano organizacijo. V bližnji okolici mesta sta izginili obe leseni taborski utrdbi, ki se omenjata še leta 1562, in cerkev NLG na Lebarjih, ki se že leta 1571 omenja kot porušena.

Osemnajsto stoletje je prineslo mestu večje spremembe. Do konca stoletja so izginili grad na Piramidi leta 1784, severozahodni ogalni stolp po letu 1782, cerkveni tabor s pokopališčem do leta 1797, taborska utrdba na južnem bregu reke pred letom 1775 ter Dravska in Pristaniška vrata okoli leta 1797. Močan vpliv na izgradnjo mesta so imeli požari v letih 1700, 1720, 1770, 1795, 1797 in 1809, od katerih sta prva dva pospešila barokizacijo, zadnji štirje pa kitasti slog in klasicizem, ki si je v tem času utiral pot v naše kraje. Barokizacija župne cerkve, ki je leta 1715 dobila obe kapeli in leta 1792 sedanjo obliko zvonika, se je izvajala skozi vse stoletje: popolno prezidavo je doživel minoritski samostan, obnovljene so bile cerkve Vseh svetnikov, sv. Duha in sv. Ulrika, ustanovljena pa sta bila jezuitski kolegij s cerkvijo sv. Alojzija na Glavnem trgu med leti 1757—1769 in samostan celestink v Gospejni ulici med leti 1760—1766. Na Glavnem trgu se pojavi Marijino znamenje Jožefa Strauba iz leta 1743, ki zamenja starejše iz leta 1681, ko je nastala tudi kapela sv. Barbare na Kalvariji v zahvalo za prenehanje kuge. Vendar se je kmalu napovedal razsvetlenski racionalizem, spremljan z janzenizmom. Ukinili so samostane minoritov, ki so prešli v kapucinskega v Graškem predmestju, celestink in jezuitov, pa vse cerkve razen župne, katerih prostore je večinoma zasedlo vojaštvo za potrebe garnizije, oblačilnice in skladišč. Voj-

ska je bila razkropljena po vsem takratnem mestu: pri minoritih, jezuitih, celestinkah, v nekdanji Tattenbachovi svobodni hiši, žičkem dvoru, sedanjem mestnem župnišču, nekdanji sinagogi, v svobodnih hišah ukinjenih samostanov itd.

Še več kot interni premiki, ki jih je povzročil množičen prodor vojske v mesto v zadnji četrtini stoletja, pa je pomenila za mestni promet obnova ceste Dunaj—Trst med leti 1720—1730, ki je z uvedbo težkega tranzitnega prometa začela vse močnejše vplivati na vozni režim v mestu. Leta 1775 je Maribor dobil nov most, leta 1797 so regulirali Dravsko ulico, že v sredini 16. stoletja pa se je uveljavila izpeljava ceste Tabor—Bohova—Hoče, katere odcep proti Ptujju so obnovili okoli leta 1711. Križišče s Ptujsko cesto so takrat prestavili k poznejši gostilni pri Kreuzenwirtu, za katero se je začel obsežen Tezenski gozd. Tudi izpeljava ceste na severnem rečnem bregu se je že v 2. polovici 16. stoletja dokončno učvrstila na trasi Maribor—Košaki—Sp. Kungota—Plač—Ernovž—Lipnica—Gradec in na njej vztrajala do okoli leta 1830. Koroška cesta je nekoliko zgubila na veljavi. Kljub živahnemu lokalnemu prevozništvu skozi Dravsko dolino ji je vse do leta 1863 konkuriral rečni, nato pa železniški promet. Večja prometna živahnost se je kazala tudi v mestu, kjer se je pojavljalo vse več gostišč in pivnic, namenjenih meščanom, vojaški posadki, uradništvu (1750—1860 okrožni urad ali kresija), učnemu kadru (gimnazija od 1758 jezuitska, od 1775 državna, osnovna šola od 1776 trivialka, od 1782 glavna šola), tovornikom, voznikom in popotnikom. Pojača se razvoj predmestij, zlasti Graškega, manj Koroškega in Magdalenskega. Barokizacija meščanskih hiš je bila živahna, vendar so požari iz let 1795, 1797 in 1809 sprožili tako močno klasicistično obnovo, da je v mestni podobi prevladal njen slog. Ne glede na to pa hrani Maribor nekaj kvalitetne baročne arhitekture (Oreški in Vetrinjski dvor, Gosposka 29, Glavni trg 15, pivnici na Vetrinjski 5 in 9) predvsem pa baročne prezidave mestnega gradu (stopniščni rizalit 1747 do 1749: arhitekt neznan, štukerji in kiparji iz graških krogov Formentini in Straub-Schokotnigg-Königer, nadzidek bastije in triosni severni trakt iz 1750—1751, poslikava stropnega osredja viteške dvorane: Jožef Gebler 1763).

Maribor je 18. stoletje preživel še vedno ujet v obzidni okvir iz 2. polovice 13. stoletja, prometni režim se ni bistveno spremenil, le povečal se je, pomnožile pa so se urbane

komponente, ki so obvladovale njegovo mestno vsebino in podobo: župna cerkev, mestni grad, jezuitski kolegij, celestinski in minoritski samostan, rotovž in cerkev Vseh svetnikov, ki so ji s svojimi strehami in stolpi dajali razgibanost; ta se je umirjala na mestnih robovih z ravnimi linijami obzidnih stranic. V tej tradicionalni podobi in ob njej pa so se že nabirale nove sile, dejavniki, ki bodo njeve okvire zdrobili in vanjo vnesli nova gibanja in nove smeri: vojaštvo, uradništvo, šolstvo, promet, industrija. Ti se kot nosilci novega družbenega in socialnega življenjskega koncepta niso mogli več zadovoljiti s pododovano urbano scenerijo. Vse to so napovedovale že napoleonske vojne (1795—1815), ki so s svojimi premiki zajele ves kontinent in nekaj njegove širine vnesle tudi v ozke okvire obdravskega mesteca. Vojaška oblačilnica (1784—1809) se jim je umaknila na vzhod, z njo pa tudi prvo resnično veliko manufakturno podjetje pri nas. Po končanih vojnah jo nadomeste majhna podjetja za predelavo alkoholnih pijač in živil, okrepi pa se tudi trgovina in obrt. Šele prihod 26-tonske lokomotive Ocean iz dunajske Norrisove tovarne, ki je 2. junija 1846 pripeljala v Maribor prvi vlak, mu je dokončno odprl širino vzhodnoalpskega prostora. Odslej je tekel razvoj mesta hitreje in bolj vsestransko kot dolej.

Že leta 1827 in 1829 so padla Graška in Koroška mestna vrata, začelo se je zasipavanje jarkov: severnega med leti 1827—1846, zahodnega med leti 1823—1897 in vzhodnega med leti 1827—1906, podiranje obzidja in vzpostavljanje uličnih povezav s predmestji. Preostanki mestnih utrdb so prešli v privatne roke in doživljali žalostno usodo nerazumevanja za njihovo historično vrednost. Predmestja so se povezala z mestnim jedrom in leta 1850 so se mu priključile nekatere predmestne občine. Železnica je s Koroško progo leta 1863, z železniškimi delavnicami iz istega leta in z zgraditvijo novega železniškega mostu naslednje leto velikopotezno posegla v mestno okolico, ustanovila prvo resnično veliko industrijo in odkrila Mariboru konstruktivno veličastnost sodobne industrijske gradnje. Cestni in rečni promet na daljavo sta upadla, okrepi pa se je lokalni promet, ki je stregel železnici. Medtem ko so se poslovni poudarki mesta začeli polagoma prenašati v njegovo primestno okolico, se je Maribor še vedno ubadal s srednjeveško ulično mrežo in predvsem z njeno povezavo z mostiščem ob Dravi. Dravska ulica se je kljub svoji regulaciji ob koncu 18. stoletja spremenila v še

ožje grlo, kot je to bila ob manjšem prometu v prejšnjih stoletjih. Šele leta 1911—1913 je nastal nov most, ki je bil enako zmotno lociran v svojem času, kot je danes njegov naslednik iz leta 1963. Povzročil je velika rušenja okoli svojega severnega mostišča ter pogojil nov prometni režim, ki je najbolj frekventirano severno smer razporedil med Svetozarevsko in Vetrinjsko ulico, Gosposko pa rezerviral za pešce. Zato pa je pognal promet skozi Slovensko ulico, ki se je leta 1891 povezala s Strossmayerjevo, in s tem razbremenila Koroško cesto.

V dobi klasicizma do okoli leta 1860 se je Maribor gradbeno šele prebujal iz svoje podeželske zadržanosti. Nastalo je le nekaj stavb, ki so pomembne zaradi kvalitete svoje izvedbe (Slomškov trg 3 iz leta 1813, Miklošičeva 2 iz leta 1835, Orožnova 11 iz leta 1846, Gospejna 11 in 13 iz leta 1834, Strossmayerjeva 26 iz leta 1835 itd.), nobena med njimi pa ni vizualno dominantna, če odštejemo ranoklasicistično predelan stolničn zvonik iz leta 1792. Čas med leti 1860 in prvo svetovno vojno je bil dinamičnejši pa tudi bolj agresiven. Poslovno življenje se je stopnjevalo, začele so se prve vidnejše akumulacije kapitala in uveljavila se je historizirajoča arhitektura, ki je prebujajočim se nacionalističnim tendencam najbolj ustrezala. Prišlo je do vedno številnejših posegov v mestni organizem kot tudi v posamezne arhitekture. Mestno jedro se temu ni moglo upreti. Postopoma je zrastle kompleks škofijskih stavb na Slomškovem trgu med leti 1857—1891, ob gledališču se je pojavil kazino s svojo neorenesančno fasado iz leta 1864, po odstranitvi prastarega župnišnega kompleksa je ob parkovno povečanem trgu zrastle palača Mestne posojilnice iz leta 1886, na mestu porušenega mestnega špitala, cerkve sv. Duha in mestne bolnišnice sta nastali palača PTT iz leta 1894 in stanovanjska hiša iz leta 1899, na Slovenski 40 stoji mestna sirotišnica iz leta 1891, na Gregorčičevi 29 neogotska Gambrinova dvorana iz leta 1866 itd. Največ tovrstnih stavb je zrastle v poslovno najbolj frekventirani Gosposki in Jurčičevi ulici ter nekaj manj ob Slovenski ulici, Glavnem trgu in Koroški cesti. Stolna cerkev je doživela svoj historizirajoči purgatorio (1857 do 1904), grajski kompleks pa se je z nastankom Grajske ulice leta 1871 prepolovil.

Novi most s svojo lokacijo, velikostjo in tehnicistično estetiko je vnesel v doživljajsko vrednotenje mestnega jedra nova vedutna merila, ker je dvignil očišče na nivo srednje terase, zaradi česar je ves mestni predel

pod njo izgubil svoje vizualno razmerje do nje. Ker se je po letu 1863 rečni promet zreduciral na splavarstvo, je to pomenilo tudi poslovno smrt za mestni predel »pod mostom«. Reševal ga je samo rahlo nostalgichen pridih romantike, ki so mu jo dajali: crescendo slikovitih streh, patina arhitekture ter posebni vedutni poudarki, kot pred 15 leti porušene »Benetke«, minoritski samostan, žički dvor, Alojzijeve cerkev, sinagoga z Judovskim stolpom in Vodni stolp, ki pa so z odstranitvijo tega mestnega predela izgubili svojo širšo arhitektonsko bazo in se neko osamili. Zgraditev mostu je že pred prvo svetovno vojno navrgla nekaj večjih stavb ob povečanem Glavnem trgu, med katerimi je treba omeniti Veliko kavarno kot dober primer neprilagojene sodobne arhitekture.

Med obema vojnama je zazidava mestnega jedra le počasi napredovala. Nastalo je nekaj hiš ob Glavnem trgu, prezidana sta bila hotel Orel in kavarna Astoria (1929), zrastle so hiše na Orožnovi 8 in 10, Slovenski 34, 37 in 39, revitaliziral se je mestni grad za potrebe muzeja in nastala je palača Ljubljanske banke (1931, arhitekta Jaroslav Černigoj in Saša Dev) kot ena prvih resnično sodobnih poslovnih stavb Maribora. Glavni urbani problem, ki se je reševal med vojnama, je bila ureditev prometnega režima na Glavnem trgu kot glavnem komunikacijskem vozlišču mesta. Nastala je rešitev s tremi zavoji in avtobusno postajo, ki pa seveda nasprotij med srednjeveškim uličnim sistemom in naraščajočim avtomobilskim prometom ni mogla odpraviti, čeprav jo je napačno lociran most iz leta 1913 v to neusmiljeno silil.

Vojna rušenja so mestno jedro precej prizadela. Podrt je bil hišni kompleks med Glavnim trgov in Jenkovo ulico ter ob Usnjarski ulici, več ali manj poškodovana pa je bila večina hiš s stolno cerkvijo vred. Leta 1941 razstreljeni most je ob obnovi istega leta izgubil svoj originalni secesionistični videz.

Povojni čas se je najprej ubadal z odstranitvijo porušenega in z obnovo poškodovanega stavbnega fonda. Ob severnem robu Glavnega trga med Gosposko in Vetrinjsko ulico je zazijala praznina, izginila je stara usnjarska četrt in obnovljenih je bilo precej historizirajočih hiš, ki so svoje bogate maltaste fasade zamenjale z gladkimi in pustimi ter s tem izgubile svoje originalne kompozicijske proporce. Mesto je le počasi celilo svoje rane in jih še danes ni nehalo razkazovati. Medtem pa so se začeli iskati novi poudarki, ki naj bi mesto v bodoče opredelje-

vali. Na srečo za urbano podobo mesta pa ni bila zgrajena planirana stolpnica ob Glavnem trgu. Ker se v mestnem jedru sicer ni pretiravalo z novimi stavbnimi masami in previsokimi gabariti ter se vanj ni sililo z neprilagojeno funkcionalistično arhitekturo, je ostalo precej intaktno, če seveda izvzamemo izložbena pritličja, ki so doživljala neusmiljene, predvsem pa nedomiselne »modernizacije«. Novi most iz leta 1963 je nekoliko razbremenil starega, saj je prevzel tranzitni tovorni promet, vendar prometne gneče ni odpravil. Nova talna organizacija Glavnega trga je ustvarila T-križišče, ki je predvojne zavoje zamenjalo s semafori, sicer pa razen preselitve avtobusne postaje pred glavno železniško postajo ni z ničimer izboljšalo prometnega režima.

Poleg dobrih ali vsaj posrečenih rešitev npr. Slomškovega in Rotovškega trga, Koroške ceste s podhodom in ožjega mestnega jedra, ki se počasi osvobajata tranzitnega prometa, zatrpava pa z lokalnim, dostavnim in stacionarnim, se je v povojno obravnavo mestnega jedra prikradlo tudi nekaj zgrešenih ali pa vsaj ne najbolj posrečenih zamisli:

1. Porušitev Lenta je bila prehitra in nepremišljena. Zlasti je treba obžalovati izgubo »Benetk«, renesančne bastije mojstrov Andreja de Lalia in Valentina Trevena iz leta 1554, ter padec stare obzidne črte, ki bi jo lahko s večjo tehnično domiselnostjo rešili in s tem ohranili historično intaktnost mestnega jedra.

2. Pozidava Glavnega trga s poslovnima stavbama KVIK in TIMA niti historično niti estetsko ne zadovoljuje. Ker sta tujka, jima manjka ambientalne afinitete. Zato je njuna prisotnost v kontekstu celotnega Glavnega trga problematična.

3. Pri Vetrinjski ulici je njen lijakasti zaključek enako zgrešen kot pri Gosposki ulici, poleg tega pa je stavba Elektre Maribor kar se da pusta. Povezava te ulice s Svetozarevsko oziroma s Trgom Borisa Kraigherja je sicer oblikovno primerna, vendar preveč »odpira« Vetrinjsko ulico in jo s tem »trga« iz staromestnega ambienta. Velika napaka pa je bila storjena, ko je Vetrinjski dvor izgubil svoje dvoniščno ozadje na račun Merkurjevega manipulativnega skladišča, ki prav gotovo ne sodi v strukturo tega mestnega predela, saj vnaša vanj nemogoč prometni režim. Z njim je Maribor izgubil najbolj kvaliteten in celovit vzorec starega mestnega dvorca in ga zreduciral na stopnjo navadne meščanske hiše.

4. Slovenska ulica, ki so jo ob koncu 19. stoletja odprli za vozni promet, ostaja še na-

prej enosmerno prometna. To je sicer prometno smotno, ni pa zaradi njene ozkosti primerno, če ni celo nevarno.

5. Slovensko narodno gledališče ruši sosednje hiše ob Slovenski in Miklošičevi ulici, da pridobi prostor za svoje povečanje. To povečanje pa vnaša nova stavbna razmerja v z. del Slomškovega trga, ki verjetno ne bodo najbolj vplivala na fasadni učinek sosednje kazine iz leta 1864 in klasicistične dvonadstropnice iz leta 1835.

6. Leta 1981 je bila porušena t.i. »Črna kasarna«, del Mihaela Mareka iz leta 1804 na Orožnovi ulici 6. Upajmo, da ta žrtev ni bila zaman in da bo tu zrastle taka stavba univerzitetne knjižnice, ki bo povzela maso in mere sosednje Mestne posojilnice iz leta 1886, ter ne bo preveč prizadela svojega neposrednega okolja.

7. Ob Gledališki in Gregorčičevi ulici nastaja velik poslovno-stanovanjski blok, ki s svojimi merami (dolžino, višino, maso, obliko) in sosednjim oblikovno in barvno neprimernim otroškim vrtcem devalvira vrsto starih hiš ob nižje ležeči Slovenski ulici, Gregorčičevi pa jemlje zračnost glazije in jo spreminja v čisto »navadno« mestno prometnico. Z njegovo zgraditvijo je mestno jedro dokončno izgubilo svojo severno obzidno črto.

8. S porušitvijo petkotne klasicistične stavbe nekdanje tovarne vinskega kamna, ki je bila postopoma zgrajena od Franca Gasteigerja med leti 1823 in 1838 na mestu starega okroglega ogalnega mestnega stolpa, se je izgubil še en mejnik srednjeveškega Maribora, ki bi se ga splačalo vsaj talno označiti na novem cestišču podaljšane Strossmayerjeve ulice in s tem rešiti pred pozabo.

9. Hiša na Slomškovem trgu 1 je šolski primer nedomiselne, puste, konstruktivistične povojne arhitekture, ki ne živi s svojo okolico, saj jo gradbeno in funkcionalno razkrajja, namesto da bi jo ambientalno povezovala in kot plomba dopolnjevala.

10. Problem izložbenega kvarjenja hišnih fasad sega že v 2. polovico 19. stoletja, vendar je prav po zadnji vojni dosegel svoj višek. Porabljeni so bila velika sredstva za pogosto estetsko in spomeniškovarstveno dvomljive rešitve, ki so trgovskemu prometu gotovo manj koristile, kot bi mu kvaliteten izbor in konkurenčne cene ponujenega blaga. Za to daje mestno središče vrsto dokazov. Številne kvalitetne hiše in njihove fasade v Gosposki, Slovenski, Vetrinjski in Jurčičevi ulici pa na Koroški cesti, Glavnem trgu itd. so pokvarjene. Vse te hiše bo treba, ko bo stihijo izložb zamenjala kvaliteta ponudbe,

postopoma vrniti v prvotno ali pa vsaj v esetsko primerno stanje, ki ne bo več demonstriralo kulturnega primitivizma naše poslovne srenje.

Temeljne urbanistične konstante mesta so bile torej v povojnem obdobju načete, vendar pa na srečo še nespremenjene. Najbolj prizadet je gotovo Pristan (Lent), katerega gradbena struktura se je z obsežnimi poružitvami degradirala in je ne bo več mogoče reproducirati. Kar bo nastalo, bo le nadomestilo nečesa, kar je historično gledano, za vedno uničeno. Gotovo je res, da mesta niso muzeji na prostem niti kulturni spomeniki s statičnimi varovalnimi režimi, saj se morajo prilagajati zahtevam življenja, ki jih oplaja, vendar pa je tudi res, da je Maribor glede ohranjanja svojega jedra precej indiferenten. Če to jedro nekoliko kritično pregledamo, lahko ugotovimo, da je izgubilo že več kot tretjino svoje dokumentarne veljave. Ta se ne ohranja samo z varovanjem stavbnega fonda in mestnih površin, ampak in predvsem z ohranjanjem atmosfere, v kateri ta fond živi, in s podčrtavanjem pomembnosti, ki jo ta fond za nas ima. Indiferenten odnos do historične vsebine mesta je isto kot dehistorizacija njegovega obstoja. To mu vzame vrednost sporočila in ga s tem obsodi na pomenko smrt. Spremeni se v materialno lupino, ki je izgubila vsebinsko žlahtnost tradicije in spominov ter se spremenila v antispomenik naše historične zavesti in s tem nas samih.

VIRI IN LITERATURA

Stanko Pahič: Arheološka raziskovanja v Mariboru. ČZN NV 2/1966 str. 3—45.

Stanko Pahič: Maribor v prazgodovini. ČZN NV 4/1968 str. 9—60.

Stanko Pahič: Maribor v rimski dobi. ČZN NV 6/1970 str. 159—243.

Antoša Leskovec: Mitnina in mitnice v Mariboru. ČZN NV 5/1969 str. 410—418.

Hans Pirchegger: Die Untersteiermark in der Geschichte ihrer Herrschaften und Gülden, Städte und Märkte. München 1962 str. 17—22.

Hans Pirchegger: Die Herrschaft Marburg. ZdHVfSt 43/1952 str. 14—55.

Franc Truhlar: Struktura in razvoj cestnega omrežja današnje Slovenije od halštatskega do slovanskega obdobja. Kronika 22/3/1974 str. 156—160.

Hermann Wengert: Die Stadtanlagen in Steiermark. Graz 1932.

Hermann Wengert: Städtebauliches aus Steiermark. II. Marburg. BfHmtkde der Stmk 1932/zv. 5 in 6.

Vasilij Melik: Mesto (civitas) na Slovenskem. ZČ 26/1972 str. 299—316.

Karel Pišec: Utrdbena rabota mariborska. Kronika 27/2/1979 str. 81—94.

Jelka Pirkovič-Kocbek: Izgradnja sodobnega Maribora (Mariborska arhitektura in urbanizem med leti 1918 in 1976). Ljubljana 1982.

Iztok Premrov: Arhitektura 19. stoletja v Mariboru. ČZN NV 10/1974 str. 341—380.

Sergej Vrišer: Stari Maribor. Vodniki 49/1975.

Bogo Teply: Vodnik po Mariboru in okolici. Maribor 1955.

Franjo Baš: Gradbena skica Maribora v začetku 19. stoletja. KNZDU 1933 str. 41—63.

Franjo Baš: Teritorialni razvoj Maribora. Kronika slov. mest 2/1935 str. 122—126.

Franjo Baš: Mariborske slike. Maribor 1934, 142 strani in 1935, 96 strani.

Franjo Baš: Razvoj Maribora v letih 1918—1938. Kronika slov. mest 6/1939 str. 57—68.

Jože Curk: Maribor, urbanistično-gradbeni zgodovinski oris. ČZN NV 2/1966 str. 63—95 in 4/1968 str. 83—105, z navedbo starejše literature.

Jože Curk: Razvoj mariborske mestne vedute. Kronika 9/1961 str. 145—156.

Jože Curk: O srednjeveških zasnovah Ptuja in Maribora. ČZN NV 11/1975 str. 183—212.

Jože Curk: Mariborsko mestno obzidje posebno v 16. stoletju. ČZN NV 16/1980 str. 90—108.

Jože Curk: O utrjevanju slovenještajerskih mest v 16. stoletju. Kronika 30/1/1982 str. 5—11.

Jože Curk: Kratek oris komunalne in gradbene zgodovine Maribora med obema vojnama. Kronika 28/3/1980 str. 194—199.

Jože Curk: Mariborski povojni urbanizem in njegova problematika. Dialogi 9/1981 str. 660—667.

Jože Curk: Slovenještajerski trgi in mesta v 19. stoletju. ČZN NV 15/1979 str. 208—263.