

VLOGA GEOGRAFSKEGA OKOLJA NA ZAČETKE IN RAST MARIBORA

MAVRICIJ ZGONIK

Uvodoma naj pripomnimo, da v vsakdanji rabi pogosto zamenjavamo ali celo istovetimo pojem »geografsko okolje« s pojmom »naravno okolje«. V naših razmišljanjih gre za geografsko okolje. V modernem času neredko zamegljujemo vlogo in pomen naravnih dejavnikov v odnosu do družbe in njenih gospodarsko potencialnih sestavin. Razumljivo je, da dvig in razmah tehničnega razvoja slabita odnose med naravnimi in družbenimi elementi. Menimo pa, da je to več ali manj navidezno. Družba vključuje v svojem razvoju področja naravnih sestavin in njihove silnice samo bolj intenzivno in funkcionalno. Narava si jo pri tem podreja in preoblikuje. Sodobna družba odkriva v naravnem okolju vedno bolj raznolike lastnosti. Danes smo vedno bolj priča intenzivnejšemu prepletanju naravnih in družbenih procesov ter vedno močnejšemu poseganju v naravno okolje. Celo tako daleč, da že bistveno preusmerjamo tudi priroden proces sam. S tem naravno okolje ne spremeni le svoje relativne vloge v družbenogospodarskem razvoju temveč se pod vplivom družbe spreminja tudi samo v sebi.

Z napredkom gospodarskih virov in tehničnih silnic se naravno okolje vedno bolj prepleta z antropogenimi sestavinami. Temu procesu smo priča tudi na primeru nastanka in razvoja Maribora. Tako morejo postati učinki družbenopolitičnih in gospodarskih dejavnikov zaradi vse bolj tesnega prepletanja med naravnimi in družbenimi dogajanja »bistveni sestavni del novega, preusmerjenega okolja, ki pomeni za današnje dogajanje realno geografsko okolje«.¹

Resnično geografsko okolje, v katerem se razvija današnji Maribor kot velika urbana sredina, je že močno različno od prvotnega okolja, ki so ga v začetku omogočili takratni naravni elementi in procesi. V veliki antropogeni aglomeraciji, v našem primeru v mariborski sredini, v gosto naseljenih in razvitih mestih »živi prvobitno prirodno okolje le v naših abstraktnih in teoretičnih konstrukcijah, ki so zgolj fizičnogeografske«.² Funkcija in vloga naravnih elementov se spreminjata ne le relativno v odnosu do drugih družbenopolitičnih in gospodarskih pojavov, temveč tudi v samih sebi absolutno.

Od prvih začetkov srednjeveškega Maribora do današnjega razvoja je vloga geografskih elementov v njegovem resničnem

geografskem prostoru različno ovrednotena, tako absolutno kot relativno. Tako kot pri drugih pomembnih mestnih aglomeracijah beležimo tudi pri Mariboru nepretrgano prisotnost geografskega okolja z določenim pomenom in relativno funkcijo. S spreminjanjem družbenopolitične in gospodarske intenzitete ozir. aktivnosti se spreminja tudi vloga njegovega geografskega okolja.

Čeprav v moderni vlogi vplivi geografskih elementov zaradi močne tehnizacije življenja niso takoj razvidni, se vendar tudi tu srečavamo z vrsto antropogenih elementov starejšega izvora. Tudi v vodovodnem omrežju, kanalizaciji, mestni razsvetljavi, da ne govorimo o prometnih vpadnicah in njihovi usmerjenosti, v izgradnji stanovanjskih sosesk itd. so elementi geografskega okolja. Tudi v urbanem razvoju, v zazidavi mesta in razmeščanju industrijskih obratov, turističnih in rekreacijskih objektov pogosto še dolgo sledimo vplivom geografskega okolja, pa naj v njih izstopajo enkrat priroden ali drugič po družbi usmerjeni elementi.

V naslednjih poglavjih želimo nekoliko podrobneje opozoriti vsaj na nekatere pomembnejše, to je aktivnejše sestavine geografskega okolja, vsaj na take, ki so »pomagale« kvalitetno usmerjati razvoj obdravskega mesta od njegovih začetkov do danes. Zlasti na tiste, ki so imele ali še imajo globljo in daljšo funkcijo. Pri tem je razumljivo, da je času, to je družbenem in tehničnemu ustroju primerno pri nekaterih včasih v ospredju bolj naravni, pri drugih antropogeni značaj, vendar v smislu simbioze in v skladu medsebojne sozavisnosti. V dano geografsko okolje Maribora skupno vnašajo konkretne spremembe.

V samem nastanku in zgodnjem razvoju Maribora pod Traungauci, Babenberžani in pozneje Habsburžani vse do 13. st. odkrijemo v analizi nastajanja in preobražanja mariborskega geografskega okolja v dotakratnem skoraj še nedotaknjenem naravnem okolju vplive treh bistvenih antropogenih elementov. Najprej obravnava vloga takratnega mariborskega gradu na današnji Piramidi proti vojaškimi vpadom in latentni nevarnosti z vzhoda. Na to kaže tudi ime mestnega naselja, ki ga dobi po gradu.³

V zgodovinskih dokumentih se grad omenja prvič leta 1164, zaradi takratne obrambne vloge proti Madžarom pa je verjetno nastal

že prej, v 11. st.⁴ Mejni grofje so s tem zlasti varovali oživljajočo trgovsko prometno pot vzdolž Drave v vzhodno-zahodni smeri in obratno. S krepitvijo fevdno usmerjenega gospodarstva se javlja tudi vzpodbuda za trgovinsko izmenjavo med subpanonskimi in alpsko-karantanskimi proizvodi. Obdravska trgovsko prometna pot pridobiva na pomenu in je še dolgo vodilna. Kot usmerjevalec prometa in trgovine v podolžni smeri postaja Drava izredno pomemben fenomen v geografskem okolju nastajajočega obdravskega mesta.

V vzhodnem delu prvobitnega »mariborskega« agrarnega naselja⁵ nastaja s tem jedro mariborskega srednjeveškega mesta, saj se tu križa obdravska pot z drugo najpomembnejšo, meridionalno prometno potjo v smeri proti Graški in Celjski kotlini. Prav tam nad dravsko strugo, kjer so bile za takratne razmere najpovoljnejše reliefne razmere za izgradnjo mostu, za trdnjši in trajnejši prehod čez Dravo. Kaže, da so bile naravne možnosti dravske struge kje drugje, višje ali nižje od izbrane lege, manj mikavne. Drava stopa pod Meljem v tektonsko usmerjeno strugo, kjer se poveča hitrost toka tik pod Meljskim hribom, na desni strani pa spremlja strugo aluvialni, pogosto poplavljeni pas.

Nastajajoča mostiščna lega mariborskega mestnega naselja omogoča krepitev in funkcijo obeh naravnih prometnih smeri. Za to govori tudi dejstvo, da ni mostišče nastalo nekje višje ob Dravi v smeri proti današnjemu Limbušu, kjer predvidevajo arheologi, da je bil tam v rimski dobi prehod čez Dravo.

Relativno ugodna lega je bila prvovrsten naravni element v takratnem nastajajočem mariborskem geografskem okolju. Tu je tudi vzhodno ustje Dravske doline, ki prehaja v Mariborsko polje. Na tem mestu se značaj reliefa močno razširi. Tu se križata tudi obe glavni naravni primestni poti ozir. smeri med severnim vznožjem Pohorja in skrajnim južnimi obronki Slovenskih goric s Košaškim klancem vred, tu začenja tudi Mariborsko polje v širini 4,5 km zračne črte med današnjim Račjim dvorom in Zgor. Radvanjem ozir. spodnjo postajo pohorske vzpenjače ter okoli 5 km v zračni črti med zahodnim robom Stolnega vrha in Spod. Radvanjem ozir. Betnavo. Vznožje Meljskega hriba, ki se dravski strugi najbolj približa in ki je že po imenu znan zaradi močnega erozijskega delovanja mladoterciarnih sedimentov, v takratnih pogojih ni bilo mikavno za vodilno pot proti vzhodu. Proti Ptujju usmerjena

cesta je morala izbrati drugo varianto na desnem bregu Drave nad Stražunskim gozdom ob zahodnem robu široke diluvialne terase na osrednjem dravskem vršaju.

Tako je s strnitvijo starejšega agrarnega naselja ob današnji Koroški cesti in dravskega mostišča nastalo jedro bodočega mesta. Nadaljnja rast zazidave je nakazana v smeri proti severu. Historično jedro Maribora se je razvilo, če bi pokazali na karti velikega merila, na prehodu Dravske doline v zgornje Dravsko polje. To in nadaljnji razvoj je priklicala mostiščna lega na najugodnejšem mestu reliefa med Mariborskim otokom in Meljskim hribom, v sistemu dravskih teras z rahlo nagnjenostjo proti vzhodu. Ježe med njimi, razen med aluvialnim svetom v sami dravski strugi, in prvo višjo teraso do gornje Gospske in Slovenske ulice, so po višinski razliki razmeroma skromne in za zazidavo ugodne.

Takšen relativno ugoden začetek Maribora krepita še značilna lega in funkcija mesta na stičišču več naravnogeografskih enot z različnim geografskim in gospodarskim potencialom. Mesto Maribor je nastalo in se razvijalo na stičišču pet reliefno, geološko in gospodarsko funkcionalno različnih pokrajinskih enot. To so: prometno in transportno, v moderni dobi tudi hidroenergetsko in mikroklimatsko pomembna Dravska dolina z dovolj globoko in vodnato dravsko strugo, z lesom izredno bogato in gradbenim kamnom založeno ter živinorejsko pomembno Dravsko Pohorje, gozdarsko še pomemben in kmetijsko važen iz metamorfni kamenin zgrajeni Kozjak, dalje kmetijsko še bogatejše Dravsko polje ter vinogradniško, poljedelsko, pozneje tudi sadjarsko pomembne Slovenske gorice.

Osrednja gravitacijska lega in širši vpliv Maribora v sredi imenovanih pokrajinskih enot krepita trgovsko prometno posredovalno vlogo v obdravski smeri med Koroško in subpanonskim zaledjem ter med Graško kotlino, dolino Mure in Celjsko kotlino.⁶ To in gospodarsko različne stične pokrajine na drugi strani so bile poleg takratnih družbenopolitičnih gospodarskih spodbud trdna osnova za nadaljnji razvoj »mariborskega« naselja.

Širjenje novega geografskega okolja, same zazidave in neposredne mestne aglomeracije iz prvotnega obdravskega naselja na prvi visoki dravski terasi je tesno povezano z morfološko dostopnejšim terenom tudi na višjih diluvialnih terasah. Pomembno funkcijo za razmah takratnega Maribora ima ob prehodu naturalnega gospodarstva v denarno

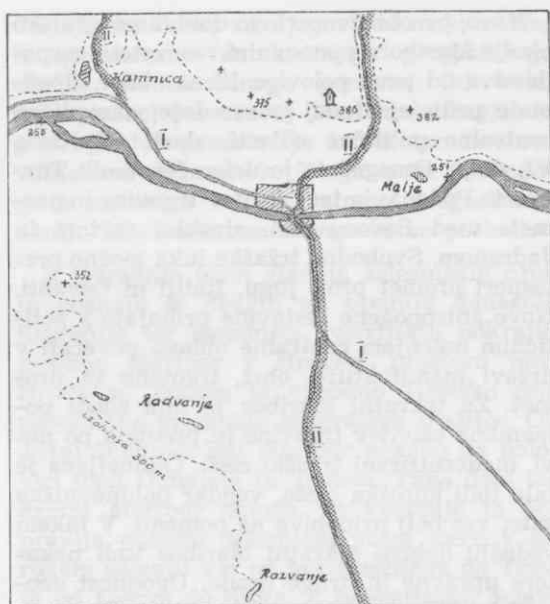
gospodarstvo, ob napredku obrti in trgovine tudi mehanska sila Drave. Obsežnejša aluvialna terasa na levem bregu in dovolj globoka deroča voda sta takrat aktiven prirodni faktor za nastanek in razmah mlinarstva. Vodni mlini na Dravi, od Mlinske ulice do dravskih Benetk so postali obrtni temelj mesta⁷ in ena njegovih bistvenih značilnosti še stoletja naprej.

Takšen razvoj so narekovali in spodbujali tudi interesi fevdnih gospodov na mariborskem gradu, ki je pomemben in dolgotrajen antropogeni faktor v danem geografskem okolju. To sposobnost Maribora pospešujejo tudi poznejši deželni gospodje.

V poznem srednjem veku se pojavljajo v dotakratnem geografskem prostoru novi antropogeni vplivi. Ugodna geografska lega, soseščina z različnimi pridelki, žitom, vinom, mesom, kožami, lesom bogatejših bližnjih ali oddaljenih pokrajin ter ugodna gospodarska politika mestnih gospodov, vse to je ugodno vplivajo tudi k razmahu obrti in trgovine. Takratno mesto si pridobiva v zvezi z vsem tem mestne prepravice, tako tedenske sejme, mostnino, mitnino, stojnino, pozneje obvezno pristajanje splavov in šajk, osredotočenje prodaje vina in preprodaje živine le na mariborskem trgu. Puff, eden najstarejših raziskovalcev obdravskega mesta, poroča, da so smeli voziti vino brez carine skozi Slovensko Bistrico samo mariborski meščani.⁸ Vse to in drugo je bilo zlasti v škodo takratnemu Ptujcu. Pozitivno vlogo ima v takratnem denarnem gospodarstvu tudi razmeroma močna prisotnost mariborskih Židov.

V skladu s krepitvijo materialne in politične oblasti Habsburžanov, usmerjene proti Trstu, se krepí tudi gospodarska vloga takratnega Maribora. Košaški klanec ob severni vpadnici postaja vse pomembnejši del bližnjega geografskega okolja, vedno bolj usmerja promet proti severu s starejše poti čez Plač. Še vedno je zelo važna tudi obdravska prometno tranzitna smer z alpskim zaledjem, zlasti zaradi prodaje vina, nakupa kovinskih izdelkov in lesa. Takšen gospodarski razvoj ščitijo Habsburžani z različnimi predpraviciami zlasti v 14. st.

Od druge polovice 15. st. dalje sledi doba relativne stagnacije in do neke mere celo nazadovanja. Takratni družbenopolitični razvoj ni bil ugoden. Spodbudnih ukrepov in posegov za hitrejši razvoj je bilo malo. Več je bilo takih z negativnimi posledicami. Med pojavi, ki so hromili razvoj, je treba med drugim poudariti ponovne vpade od vzhoda, s strani Madžarov in Turkov tudi v bližnjo



Mostiščna lega Maribora v 12. st.

okolico mesta. Maribor zopet prevzema obrambno vlogo, zlasti s »spodnjim gradom« v severovzhodnem oglu obzidanega mestnega kareja. Procvit mesta usiha tudi zaradi takratne splošne krize, krepitve tujih trgovcev, ki prevzemajo velik del tranzitne trgovine, ter odhoda denarno pomembnih židovskih meščanov. Stiki med subpanonskimi in panonskimi pokrajinami na eni ter alpskimi deželami na drugi strani so se močno umirili. V ta čas spada tudi ponovna oživitev konkurenčnega Ptujca. Nekatere gospodarske pravice in privilegije Maribor celo zgubi. V takratnem Mariboru se zmanjšata tako trgovina z vinom kot pomen obdravske trgovsko prometne poti v korist meridionalne smeri.

Takšni antropogeni vplivi povzročijo splošen padec trgovine, obrti in prometa ter povečano zanimanje za agrarno proizvodnjo v neposredni geografski soseščini. Doba relativne stagnacije terciarnih dejavnosti pomeni večje zanimanje za primarne dejavnosti, ne le v mestu temveč tudi izven njega. V neposrednem zaledju, na skrajnih obronkih Slovenskih goric meščani krčijo gozdne površine, pojavljajo se vinogradi in viničarje. Interesantnejše postaja takrat zanje tudi z gozdom bogato Pohorje. Mesto si skuša zagotoviti pravico do sečnje na površinah na severni strani Mariborskega Pohorja nad Radvanjem do Bolfenka. V času dolgotrajne stagnacije mariborsko geografsko okolje spreminja svojo funkcijo. V ponovno ospredje stopajo njegovi naravni elementi. Doba relativne »agrarizacije« mesta oslabi tudi njegovo gravitacijsko območje.

Novo, preobraženo vlogo dobiva geografsko okolje Maribora s ponovnim razcvetom gospodarstva od prve polovice 18. st. dalje. Spodbude prihajajo tedaj iz osrednje, okrepljene centralne politične oblasti, zlasti od Karla VI. dalje. Omogočata jo dokončen umik Turkov iz Podonavja ter oživitev trgovine in prometa med Podonavjem, alpskim svetom in Jadranom. Svobodna tržaška luka močno preusmeri promet proti jugu, Italiji in Levanti. Nove antropogene sestavine prihajajo s političnim hotenjem centralne oblasti povečati v državi manufakturno, obrt, trgovino in promet. Za takratni Maribor je bila zlasti pomembna oživitev trgovine in prometa po novi, modernizirani tržaški cesti. Obnovljena je bila tudi koroška cesta, vendar poldnevniška smer vse bolj pridobiva na pomenu. V takem vzdušju dobiva takratni Maribor tudi nekatere upravne in druge urade. Ugodnost geografske lege prihaja ponovno do veljave.

Manufakturna politika vladarjev močno poveča promet blaga tudi na večje razdalje. Obdravska prometna žila pridobiva na pomenu zlasti z razmahom glažut, fužin in kovinsko predelovalne podjetnosti na Pohorju, trgovine z lesom v Dravski dolini in drugimi agrarnimi predmeti iz zahodnega zaledja. Zanimanje za merkantilni les s Pohorja se zelo poveča. Okrepi se tudi transportni pomen Drave. Šajke in splavi na Dravi plujejo tedaj tudi proti nižinskemu delu daleč na vzhodu, še se pa obvezno ustavljajo v dravskem Pristanu, v Lentu. Še od prej ohranjeno usnjarstvo, mlinarstvo in predelovanje agrarnih pridelkov se močno povečajo.

Oživljeno gospodarstvo, ki se opira tedaj tudi na široko zaledje in s tem tudi na oživljeno trgovsko prometno križišče, sta tista nova družbena elementa, ki geografsko okolje občutno razširita in diferencirata. Na prehodu iz 18. v 19. st. deluje v Mariboru vojaška oblačilnica kot prvi večji manufakturno industrijski obrat. Kljub hitrejšemu gospodarskemu ritmu pa so v takratnem geografskem okolju Maribora še močno ohranjeni ostanki starejšega izvora. Obe glavni prometni žili se še naprej držita starejšega mestnega načrta. Zazidava se širi v glavnem ob današnji Partizanski cesti in na drugi strani Drave na Taboru in v Magdalenskem predmestju ob Tržaški cesti.

Družbenopolitične in gospodarske spodbude v smislu fiziokratizma, kot nov antropogeni element, vplivajo tudi na okrepitev agrarne proizvodnje v oddaljenejšem geografskem okolju. Z uvajanjem krompirja in koruze ostaja vse več žita. S tem in zboljša-

njem prometa se krepi tudi notranja trgovina in večja gospodarska podjetnost. Kot zanimivost naj omenimo, da se takrat javlja v dravski strugi nad Mariborom izpiranje zlata. Privlačnostni obseg mesta se občutneje razširi.

Relativni gospodarski procvit pa hromijo od začetka 1. polov. 19. st. novi družbenopolitični posegi, za takratni Maribor razmeroma negativni antropogeni elementi: Napoleonove vojne, carinska zapora in nova avstrijska gospodarska politika. Politični razvoj ni bil ugoden. Po državi favorizirana industrializacija osrednjih avstrijskih pokrajin, Srednje in Gornje Štajerske, zlasti še sudetskih pokrajin, hitrejšemu gospodarskemu razvoju Maribora ni bila v prid. Lepo začetni manufakturno industrijski razvoj je bil za enkrat zaustavljen. Trgovina in promet po južni vpadnici sta precej oslabljeni. Tudi železarstvo in deloma steklarstvo v Dravski dolini zadevata na vse večje težave. Pač pa se zaradi hitrejša industrializacije Graške kotline in gornje Mure okrepita trgovina in promet proti severu. Tja gredo mnogi agrarni proizvodi, žito, vino, sadje, perutnina, kože, mast, meso. Večje povpraševanje po kmetijskih pridelkih in proizvodih oživi za nekaj časa kot kavin surogat kulturo cikorije na Dravskem polju. Aktivnejše agrarno zaledje v širokem geografskem okolju omogoča njih predelovanje v mlinarstvu, pivovarništvu, lesni obrti itd.

Takšen gospodarski razvoj ohranja agrarni značaj večjega dela neposrednega mariborskega geografskega okolja. Celo v severozahodnem delu mesta se še ohranijo obsežnejši vrtovi, sadovnjaki in njive. Mestna zazidava je tu še počasna. Studenci, Spod. Radvanje, Zgor. Radvanje, Orešje (Melje), Pobrežje so še agrarni kraji.

Naravni elementi v geografskem okolju so tu še dobro opazni. Severno obrobje mesta ohranja vinogradniško-sadjarski značaj (Krčevina in Košaki). Soseščina gričevnatega obrobja postavlja ostro naravno mejo. Urbanizacija se močneje širi, in še to nestrjeno, le ob krivini meridionalne prometne zveze ob sedanji Partizanski cesti proti današnjemu glavnemu kolodvoru.

V dotakratnem še močno agrarnem in obrtno trgovskem geografskem okolju in še precej patriarhalnem Mariboru ima izredno vlogo sledeča izgradnja železniškega omrežja. V komaj 17 letih sta dobila takratni Maribor in njegovo širše gravitacijsko območje tri pomembne železniške proge. Najprej Južno železnico z odsekom od Gradca do Maribora

in Celja leta 1846. Njeno izgradnjo sta narekovala zlasti takratni hitri gospodarski razvoj osrednjih avstrijskih pokrajin in težnja, po čim krajši poti povezati Dunaj z edino veliko avstrijsko luko v Trstu, torej novi pospeševalni družbenogospodarski element. Kako važna je bila, govori tudi dejstvo, da je bila že od začetka dvotirna.

V glavnem se drži stare, polednevnške smeri, razen v odseku do Celja zaradi odklonilnih intervencij nekaterih podpohorskih krajev zlasti Slovenske Bistrice. Z njeno izgradnjo se polagoma zopet okrepi tudi uvozno-izvozna trgovina na Koroško. Kljub regulaciji Drava sama tega ni zmogla. Tako so narekovali zlasti gospodarski interesi Koroške še izgradnjo »koroške proge«, obdravske transverzale od Maribora do Celovca (l. 1863).⁹ S poznejšim podaljškom do Beljaka (1864) in Franzensfesta na Tirolskem je postala »ena redkih podolžnic v Vzhodnih Alpah«.¹⁰ Razvitejši gospodarski značaj desnega brega Dravske doline ter železarsko in rudarsko razvita Mežiška dolina sta narekovali izpeljavo trase od Maribora do Podjuné in ne čez Velikovec. Tako postane Maribor izredno pomembno železniško križišče. Indirektno ga krepí še nekoliko prej zgrajena vzhodna proga od Pragerskega do Ptuj in Kaniže l. 1860. Z izhodiščem južnejše od Maribora je bila naravna smer ob Dravi proti Ptujskemu polju in Panonski nižini nekoliko modificirana.

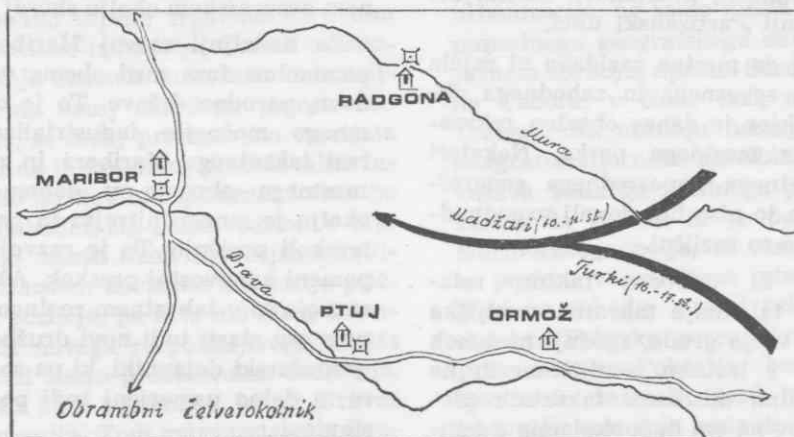
Izgradnja obeh glavnih železniških prog in posredno tudi vzhodne, »ogrske« proge pomeni za takratni razvoj Maribora in njegovega geografskega okolja novo, pozitivno antropogeno sestavino, ki pa je naravnogeografsko še vedno vključena v osnovne naravno prometne smeri dotakratnega geografskega okolja. Njihova vloga, zlasti še obeh transverzalnih prog, je za nadaljni razvoj Maribora, za njegov gospodarski dvig in na-

daljnjo zazidavo, za njegov urbanski značaj in preobrazbo dotakratnega geografskega okolja prvorazrednega pomena. Od tedaj dalje je splošni razvoj Maribora hitrejši in pestrejši ter predstavlja kvalitativno nov revolucionarni preskok. Vloga nove antropogene sestavine v dotakratnem geografskem okolju Maribora ima mnogovrstne posledice.

Z izgradnjo obeh glavnih železniških prog in pozneje še drugih na ozemlju današnje Slovenije ter sosednjih avstrijskih pokrajin postane Maribor v širokem prostoru med Bruckom, Trstom in vzhodno Tirolsko zelo pomembno prometno geografsko središče. Ob Južni železnici leži Maribor nekako na polovici med Dunajem in Trstom. Tako dobi takratni Maribor nalogo, da vzdržuje in popravlja obsežni železniški vozni park v širokem zaledju vse od Mürtzschlaga do Trsta in od Lienza do Siska. Z železniškimi delavnicami na Studencih l. 1863 dobi Maribor tudi prvo veliko kovinsko industrijsko podjetje. Že od prvih začetkov zaposluje čez 1000 delavcev. Še dolgo ostaja eden največjih obratov.

Kot antropogeni dejavnik so imele v takratnem geografskem okolju važno pospeševalno vlogo, zlasti v nadaljnji zazidavi mesta in deagrarizaciji okolice, mariborskih predmestij in neposrednega geografskega okolja na desnem bregu Drave. Mesto se pričinja hitreje širiti proti jugu, zlasti v magdalenskem predmestju. Tudi Studenci pričenjajo hitreje izgubljanje dotakratni še izrazito agrarni značaj. Na Mariborskem polju se javljajo prvi začetki Nove vasi.

Modernizacija prometa pomeni tudi vzpodbudo za hitrejšo industrializacijo. Bližina glavnega kolodvora ugodno vpliva na razmeščanje industrijskih obratov v Melju. Na to je vplivalo tudi dejstvo, da je meljska ko-



menda zgodaj prišla v gospodarsko vzpodbudnejše meščanske roke. Melje postane primerno za naselitev mnogih industrijskih obratov, med njimi tudi mestne plinarne, industrijskih mlinov, milarne, vojašnice itd., takrat je celo obstajal načrt za ureditev dravskega pristanišča v Melju, kolikor bi prišlo do regulacije reke.

Vse do konca Avstrije so železniške delavnice največje industrijsko podjetje. Velikemu delu mesta so dale svoj pečat. Opazneje spreminjajo svoj značaj tudi najbližji agrarni kraji. Urbanizacija Maribora se prostorsko širi.

Glede ostale oživiljene industrije je še dolgo vodilna kmetijsko predelovalna panoga. Za napredujoče obdravsko mesto je še dolgo značilno predelovanje agrarnih pridelkov. Vloga novih antropogenih posegov povzroča tudi novo razvrstitev industrije in obrti. Vodni mlini na Dravi polagoma prenehajo, javljajo se večji parni mlini. Usnjarska industrija se razmešča ob Dravi. Pod vplivom železnice sicer nazaduje in pozneje usahne vodni promet s šajkami, zato pa močno poraste promet s splavi, ki prevažajo merkantilni les iz Dravske doline daleč proti vzhodu v panonski svet.

Ob takšnem hitrejšem gospodarskem razvoju in ob okrepljeni mestni zazidavi med starim mestnim jedrom in predmestji se javlja potreba po njihovi združitvi. Tako se l. 1850 vključijo v mestno upravno politično celoto takratno Koroško, Graško z Meljem in Magdalensko predmestje. Mestna zazidava sedaj hitreje napreduje ne samo v zgodovinskem delu, temveč tudi v novih priključenih delih. Pri tem pa je opazen še precejšen vpliv prirodnega značaja. Tako je še dolgo vidna tudi v mestu močnejša zazidava na severni, sončni strani v vzhodno-zahodni smeri npr. v sedanji Gregorčičevi, Razlagovi, Krekovi, Maistrovi, Mladinski, Smetanovi, Stritarjevi in celo v sedanji Partizanski ulici.

Zanimivo je, da mestna zazidava ni zajela tudi skrajnega severnega in zahodnega obrobnege dela, kjer je danes obsežen rekreativni kompleks mestnega parka. Nekateri elementi takratnega neposrednega geografskega okolja za to niso bili dovolj vzpodbudni. Vzroki za to so različni.

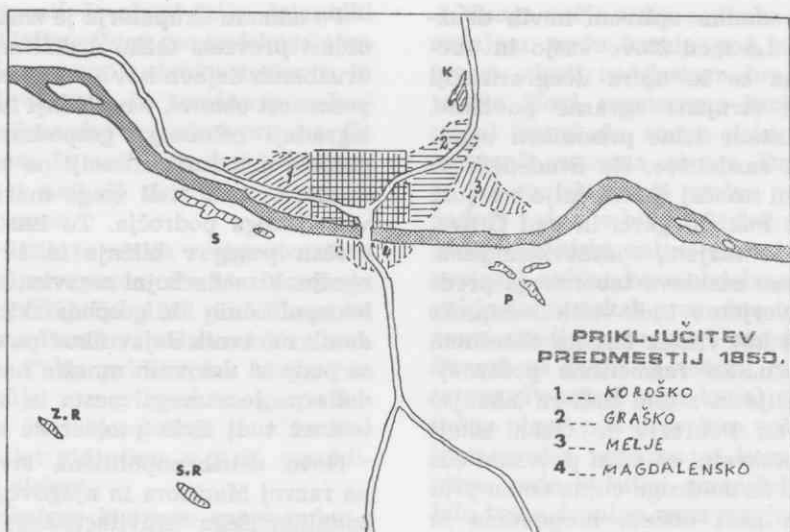
Najprej je tu prirodni faktor, relativna vlažnost tal, dalje takratna zemljiška parcelacija na večje grude, zgodnji nastanek kmetijske šole z lastnim zemljiščem in ne nazadnje značilna miselnost takratnih plemiških lastnikov na eni in špekulacija z zem-

ljiščem bogatejših meščanskih družin na drugi strani.

Še vedno pa je vse do l. 1918 za takratni Maribor važen faktor razvoja kmetijsko in z lesom bogata okolica. Mnogi lastniki bližnjih vinogradov in sadovnjakov so bili takrat mariborski meščani. Še od prej je ostala zelo značilna trgovina z vinom. Velike vinske kleti so razmeščene ob sedanji Partizanski cesti in na Trgu svobode. Nekatero obrtno delavnice prerastejo v tovarne, npr. usnjarne, pivovarne, mesna predelovalna industrija, čevljarska industrija, industrija surogatov, milarne itd. Lesno predelovalni obrati si poiščejo prostor ob zahodni vpadnici. Nagla zazidava pospeši razmah opekarn. Zanje je odločilna bližina gline, zato so bolj na robu mesta (Radvanje, Košaki).

Navedeni antropogeni elementi v takratnem geografskem okolju pomenijo tudi začetke deagrarizacije v novo priključenih soseskah in primestnih krajih. Pri tem ima med drugim določeno vlogo tudi takratna zemljiška parcelacija,¹¹ ki je kot preostanek preteklosti element realnega geografskega prostora. Opazno je, da razdrobljenost parcel pospešuje proces nenačrtne deagrarizacije na eni oziroma urbanizacije na drugi strani, npr. v Melju, Novi vasi. Razdelitev na prave delce ali proge, npr. v Radvanju deagrarizacijo delno še zadržuje ali pa vpliva na načrtnejšo zazidavo. Nekaj podobnega je tudi v Betnavi. Del zemljišča je bil relativno vlažen. Obsežnejše travniške površine so nekaj časa služile celo za konjerejo. To in dokaj arondirana zemljiško gospodarska parcelacija na večje kose je med drugim obvarovalo betnavski gozd pred hitrejšo ali celo nenačrtno neagrarno zazidavo. Na Studencih se agrarni značaj še najdalje zadržuje na severnem robu dravske terase. Sicer pa razen v Melju in Studencih z izjemo Hoč, Bistrice pri Limbušu in Ruš je takrat industrija v neposrednem geografskem okolju skoraj komaj opazna.

Za nadaljnji razvoj Maribora je izredno pomembna faza med obema vojnama obstoj nove, narodne države. To je obdobje druge, mnogo močnejše industrializacije. Splošna rast takratnega Maribora in njegovega primestnega obrobja v danem geografskem okolju je mnogo hitrejša in pestrejša od katerekoli prejšnje. To je razvojna stopnja, ki pomeni kakovostni preskok. Akterji takšnega razvoja so v takratnem realnem geografskem prostoru zlasti tudi novi družbenopolitični in gospodarski dejavniki, ki pa so tesno povezani in delno usmerjeni tudi po prirodnih sestavinah.



Drava ostaja direktno kot indirektno še vedno zelo podjeten dejavnik takratnega stvarnega geografskega prostora. Zagon razvoju daje izgradnja prve pretočne elektrarne na Dravi pri Fali l. 1918 in hitra izgradnja elektrifikacije mesta in gospodarstva. Velik pomen ima tudi nova državna meja v neposredni bližini, ki na eni strani oslabi vlogo širšega severnega in zahodnega zaledja v gospodarski aktivnosti, na drugi strani pa močno poveča pomen in vlogo industrijsko manj razvitega, pa s surovinami bogatejšega širšega jugoslovanskega prostora. Temu se pridružujejo ugodna geografska lega Maribora, njegov dotakratni razmeroma razviti gospodarski potencial in razpoložljivost cene delovne sile v še močno agrarnem zaledju. Vse to so tudi ugodni pogoji za večjo udeležbo domačega in tujega kapitala. Tako postaja Maribor zanj dohodkovno mikaven in najmočnejše industrijsko mesto na Slovenskem.

Zaradi nove državne meje beležimo nazadovanje vzhodno alpske trgovine in s tem delno tudi živilske industrije. Zaradi možnosti pridobivanja cenenih surovin iz industrijsko razmeroma manj razvitega jugoslovanskega zaledja, se sedaj prvenstveno razvijata močna tekstilna in kovinsko predelovalna industrija. Tako po številu zaposlenih kakor po družbenem dohodku sta daleč vodilni. V Mariboru je bilo takrat okoli 15 večjih tekstilnih tovarn. Razmah kovinske industrije prične nekoliko pozneje, pa zato nič manj intenzivno. Zaradi novega razpoložljivega tržišča se okrepi tudi lesno predelovalna industrija. Močna je bila tudi trgovina z lesom. Prevoz lesa se ne zmanjša. Tudi splavarstvo na Dra-

vi je še značilno. Predelovanje agrarnih pridelkov in proizvodov, zlasti mesna, kožna, čevljarska, mlinarska proizvodnja, ima že od prej dobre zasnove. Opazni so tudi dobri začetki kemične in elektroindustrije.

Vzporedno s takšnim razvojem gre tudi lokacija in nameščanje novih industrijskih obratov. Zaradi bližine kolodvora je še naprej zelo pripravno bližnje Melje. Sem je usmerjena zlasti tekstilna industrija, vendar mnoge nove tovarne najdejo primerno razmestitev tudi onstran Drave, zlasti na Studencih, Taboru in delno na Pobrežju. Kovinsko industrijski in metalurški obrati se razvijajo zlasti na Teznem. Takšen in le bežno prikazan gospodarski razvoj kaže med drugim, da dobiva takratni Maribor ne le v svojem resničnem geografskem okolju temveč tudi v širšem zaledju znatno večjo gospodarsko privlačnost in s tem tudi novo, preusmerjeno funkcijo.

Mobilnejši gospodarski razvoj spremlja tudi znatno hitrejša zazidava in s tem tudi urbanizacija, ne samo mesta temveč tudi neposrednega geografskega okolja, zlasti še na južnem obrobju, npr. na Studencih in Pekrah, na Taboru, v Novi vasi, najhitreje pa na Teznem. Na obrobju nastajajo s pospešeno deagrarizacijo nove naselbine in soseske. Povezava velikega gozdnega pasu, ki je bil v 18. st. še enoten in je pokrival velik del Mariborskega polja, se stalno krči. Končno se pretrga v osamljene ostanke, v studenški gozd na zahodu, gozdni relikv na severnem obrobju Pekrske gorce, stražunski gozd na južnem robu Pobrežja, betnavski gozd na severu in tezenski gozd na vzhodu. Eden bistvenih naravnih sestavin v takratni stvar-

ni pokrajini se umika vplivom novih družbenih posegov. Le med Novo vasjo in obema Radvanjema se še upira deagrarizaciji večji kompleks strnjene agrarne površine, verjetno tudi zaradi delne prisotnosti ugodnejše zemljiške razdelitve. Na Studencih se zadržuje agrarni značaj še najdalje na južnem robu proti Pekrski gorci in nad Dravo, na Pobrežju pa v nižjem, obdravskem pasu. Na manj strnjeno zazidavo taborskega predmestja vpliva verjetno tudi velik kompleks kadetnice, ki se kot vrinek širi na obsežnem zemljiškem svetu. Za razmeroma počasnejšo industrializacijo in s tem tudi za šibkejšo deagrarizacijo na Pobrežju je treba iskati vzrok tudi v dotakratni še slabi povezavi čez Dravo, saj je bil še do druge vojne edino prevozno sredstvo med obema bregovoma le večji brod. Na severni strani mestne aglomeracije se zaradi prirodno drugačne oblikovitosti terena ustavi razen ob glavni cesti v Košakih že na samem robu mesta.

V dobi okupacije se pojavljajo v dotakratnem razvoju geografskega okolja Maribora novi dejavniki, izrazito družbenopolitičnega značaja in do slovenskega življa tako sovražni, kakor nikoli prej ter pomenijo pravo zarezo, ki je pustila za seboj težke posledice. Na eni strani hude posledice bombardiranja, tako gospodarske zmogljivosti kot stanovanjskega fonda, na drugi strani zaradi pomanjkanja surovin tudi gospodarsko stagnacijo. Maribor je bil najbolj porušeno slovensko mesto. Bombardiranje zaveznikov je najbolj prizadelo zlasti okolico glavnega kolodvora, okolje železniškega mosta, industrijski bazen v Melju, železniške delavnice in neposredno okolico na Studencih ter industrijsko pomembno Tezno.

V času okupacije se je okrepila vloga Maribora in njegovega neposrednega gravitacijskega okoliša kot vojaško pomembno prehodno izhodišče proti Balkanu in Italiji, zato pa so se močno oslabili gospodarski stiki z ostalo Slovenijo. Za kratek čas oživi le prirodna prometna usmeritev proti Dunaju in Koroški. Iz vojaških razlogov je nastalo takrat edino večje industrijsko podjetje, tovarna letalskih motorjev na Teznem. V ta čas segajo tudi začetki izgradnje dravske hidrocentrale Mariborski otok. To ima kot posledico dokončno prenehanje dravskega splavarstva (decembra 1941 — zadnji splavi na Dravi). V samem mestu glavni most ni več zadoščal, tako je okupator zgradil za hitrejši prehod čez Dravo in boljšo povezanost med Meljem in Pobrežjem začasni leseni most vzhodno od železniškega mosta.

Po odhodu okupatorja je zmagovita ljudska oblast prevzela težko dediščino. Vloga novih družbenih dejavnikov je usmerila najprej vso pozornost obnovi, v naslednji fazi pa nadaljnji izgradnji celotnega gospodarstva, zlasti še pospešeni industrializaciji ne samo celotnega mesta, temveč tudi vsega mariborskega gravitacijskega področja. To ima kot posledico močan poseg v bližnje in širše geografsko okolje. V medsebojni sozavisnosti novih družbenopolitičnih in gospodarskih ukrepov ter danih naravnih dejavnikov pa ob požrtvovalni podpori delovnih množic nastaja nova podoba ne le samega mesta in bližnje okolice, temveč tudi širše prostorske stvarnosti.

Nova družbenopolitična stvarnost vpliva na razvoj Maribora in njegovega bližnjega in oddaljenjšega gravitacijskega okolja revolucionarno, tako strukturno kot količinsko. Zmaga narodnoosvobodilne vojne je tisti mejnik, ki je v Mariboru in njegovem stvarnem geografskem okolju povsem spremenil gospodarski in socialni sestav. V prvi fazi se je odvijal v obnavljanju predvojnega gospodarskega potenciala. Rezultate načrtne izgradnje novejših, večjih industrijskih in drugih obratov beležimo v 50. letih, ko se začnejo razvijati tudi druge gospodarske in družbene dejavnosti zlasti prometno trgovskih obratov. Do večjih premikov v sestavi gospodarstva, zlasti v industriji in prometu, pride v 60. letih. Do takrat je v ospredju razvoj sekundarnih dejavnosti. Tako nekateri elementi prejšnjega stvarnega geografskega okolja v svoji funkciji še posebej izstopajo.

Če je bil za dobo med obema vojnama značilen za Maribor zlasti izreden razmah tekstilne industrije, so sedaj najbolj v porastu kovinsko predelovalna, metalurška in elektrokovinska industrija. Vidno pa se premakne tudi kemična industrija, ki ima dobre osnove še iz predvojnega časa. Ne da bi navajali posamezna podjetja, lahko rečemo, da imenovane industrijske veje dajejo ob že prej razviti tekstilni, lesno predelovalni in živilski industriji mariborskemu gospodarstvu še poseben poudarek. Te in druge industrijske panoge so sicer osredotočene v osrednjem delu mariborskega gospodarskega področja, vendar opazamo sedaj vse živahnejšo izbiro lokacije tudi na obrobju, zlasti na desni strani Drave proti jugu in zahodu. Industrijska dejavnost in velika skladišča si iščejo prostor tudi v širšem zaledju, že na Dravskemu polju. Tako se obseg njegovega stvarnega geografskega okolja stalno širi.

Hiter in vsestranski razmah omogočijo poleg spremenjene družbenopolitične stvarnosti

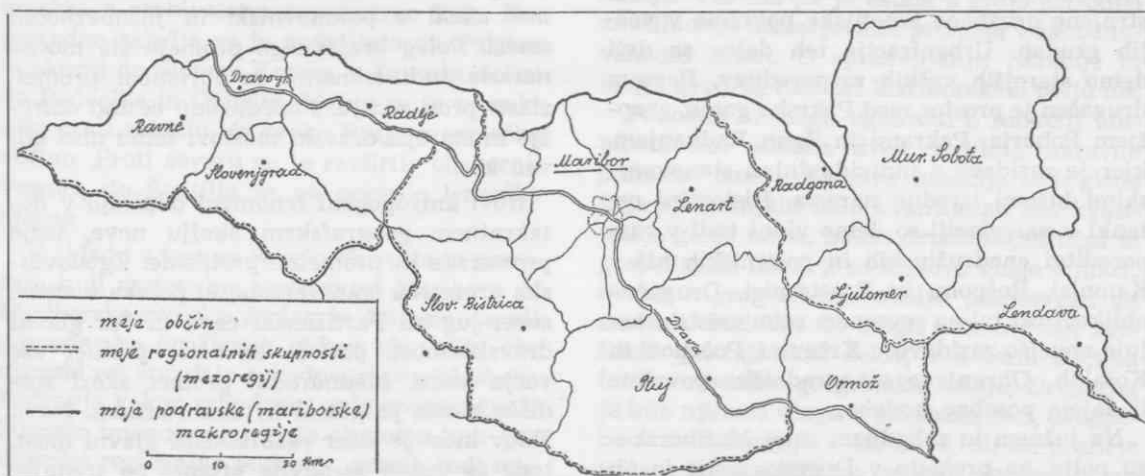
in njene načrtnosti še zlasti trije dejavniki bližnjega in oddaljenjšega geografskega okolja: razpoložljiva energija, lahko dostopna in delavoljna delovna sila in izredno povečani notranji in mednarodni tranzitni promet. Če pustimo v nemar še nekatere druge aktivne dejavnike, so ti najbolj aktivni in imajo v njem globok pomen.

V 50. in 60. letih je zrasla veriga dravskih elektrarn od Dravograda do Mariborskega otoka. Njej se priključi l. 1968 prva kanalska hidrocentrala na Dravi vzhodno od Maribora pri Zlatoličju. Tako pridobljena električna energija opravlja v mariborskem gospodarstvu kapilarno funkcijo, četudi je v razliko od predvojnih let vključena v širši, republiški energetske sistem.

Poglejmo nekatere bistvene spremembe v dotakratnem realnem geografskem okolju Maribora. Zaradi zaježitve Drave nad Mariborskim otokom je voda zalila obsežne aluvialne brežine, tako je nastalo Bresteriško jezero.¹² Lice dotakratne pokrajine nad Mariborom se je močno spremenilo, ne le zunanje temveč tudi funkcionalno. Tu se je kmalu razvilo novo turistično, športno in rekreativno področje s čolnarnami, kampin- gom, bungolovi, vodnim športom itd., zaradi česar je postalo zelo privlačno tudi za prehodne turiste. Ta poseg v dotakratno naravno okolje bi naj imel po mnenju nekaterih nekatere mikroklimatske posledice, npr. povečanje vlažnosti in zamegljenosti. Res je vodna gladina občutno večja, hitrost rečnega stržena manjša, vendar menimo, da je še preuranjeno govoriti o tem. Odgovarjajočih podatkov pred zaježitvijo dravske struge ni dovolj. Sedanje opazovanje pa je še prekratko, čeprav se lokalno pogosto govori o določenih spremembah v rasti nekaterih vrtnin, kultur in dreves v sosesčini.

Mnogo večje so spremembe na Dravi in sosednjem svetu kmalu pod novim meljskim jezero, zlasti na desnem bregu vse do Zlatoličja. Novi, razmeroma širok in globok vodni kanal do same elektrarne je skoraj izpraznil naravno strugo Drave, za katero je bil značilen tudi močan rečni stržen. Do zadnje vojne je bil pri Malečniku še ohranjen zadnji ladijski mlin. Kanal je odtrgal in pretrgal velike kose obdelanega sveta. Mnogokje je presekala prometne in poljske povezave, zlasti zvezo med osrednjimi kraji na Dravskem polju in tistimi ob robu dravske terase. Ponekod sega kanal skoraj do vododržne plasti pod dravskim vršajem. Za nekatera naselja vzhodno od kanala se je zaloga pitne vode občutno zmanjšala. Napraviti je bilo treba črpalne rezervoarje. Na stični meji med dravsko teraso in nižje ležečim aluvialnim pasom so oslabele tudi nekatere studenčnice, toda mnogokje se je zmanjšala zamočvirjenost. Dvignjena gladina Drave povzroča precejšnje težave tudi starejši kanalizaciji v spodnjem Melju. Vse te spremembe so narekivale mnogokje izgradnjo novih prometnih povezav.

Večje motnje so nastale tudi v prometnem pogledu. Stara, nevarna cesta ob vznožju labilnega Meljskega hriba med Mariborom in Malečnikom je nehala biti glavna povezava. Sanacija velikega melišča zaradi strmine, slabo prijetega materiala in bližine stare dravske struge je otežkočena. Novi, prepotrebni most čez Dravo je omogočil preusmeritev prometa med levim bregom in nasproti ležečim Pobrežjem in Zrkovci. Glavna povezava med Malečnikom in mestom je sedaj mnogo južneje. To in postavitev težišča mariborske industrije na južno obrobje mesta priteguje s tem precejšen del delovne sile iz še močnega agrarnega zaledja na levem bregu



tja do Vurberka in Pesniške doline. Malečnik in okolica sta se s tem navidezno odmaknila od neposredne sosesčine s historičnim Mariborom.

V zvezi z naglo urbanizacijo, razmahom prometa in izgradnjo infrastrukture se pojavljajo v petdesetih in šestdesetih letih vplivi novih antropogenih ozir. družbenih posegov tudi na Mariborskem Pohorju. Njegova zunanja podoba in funkcija nista več le gozd in lesno bogastvo, temveč zaradi bližine velike mestne aglomeracije in lahke dostopnosti tudi njegova rekreacijska in zimsko športna sposobnost. Obnovljeni so bili vsi stari in zgrajeni mnogi novi pohorski domovi, največ na južni, prisojni strani. Severna osojna stran, kjer sneg obleži dalj časa, pa je doživela velik pomen z izgradnjo »pohorske vzpenjače«. Sledile so ji mnoge smučarske proge, vlečnice in rekreacijske površine. Z vsem tem sta Mariborsko Pohorje in Maribor doživela v turističnem prometu pravi preporod. »Prirodno okolje« Mariborskega pohorja postane s prepletanjem prirodnih danosti in družbenim posegom podaljšani del mariborskega geografskega okolja.

Nagel razmah industrije in celotnega gospodarstva spremljata hitra urbanizacija in deagrarizacija bližnje in oddaljenejšje privlačnostne okolice. Oba procesa sta komplementarna. Glavna smer tega razvoja je najbolj napredovala na južni strani mestnega obrobja na Mariborskem in Dravskem polju. Močno je viden tudi na zahodni strani v smeri proti Pekram in Limbušu ter na severni strani proti Bresternici. Moderna urbanizacija je segla že do vznožja Pohorja. Zaradi fiziognomije pokrajine so tu še ostanki agrarnih površin med velikimi novimi stanovanjskimi soseskami v Novi vasi in Spod. Radvanju ter med južnim zazidanim robom Studencev in Zgor. Radvanjem. Strnjeno zazidavo so tu delno zavrle strnjene družbene kmetijske površine v večjih grudah. Urbanizacija teh delov se drži delno starejših vaških razporeditev. Povsem drugačen je prostor med Pekrsko gorco, vznožjem Pohorja, Pekrami in Zgor. Radvanjem, kjer je zazidava z individualnimi stanovanjskimi hišami izredno narasla. Historični ostanki v parcelaciji so delno vidni tudi v razporeditvi enodružinskih in počitniških hiš v Kamnici, Rošpohu in Bresternici. Drugačna oblikovitost tal na severnem robu mesta omejuje novejšo zazidavo v Krčevini, Počehovi in Košakih. Ohranjene vinogradniške površine ji dajejo posebno podobo.

Na južnem in zahodnem robu Mariborskega polja, na prehodu v Dravsko polje in ob

samem vznožju Pohorja se nove zazidave zgoščajo okoli vaških jeder, npr. Razvanje, Hoče, Slivnica, Orehova vas, Fram Miklavž, Brezje, Dogoš, Skoke, Dobrovce, Rače itd., mnogokje na zemljiščih mešanih gospodinjstev. Na razdrobljenih zemljiščih je zazidava najbolj mobilna. Od 70. let dalje pa je vse bolj vidno tudi tu prostorsko planiranje.

Funkcija velikega dela novih naselij na obrobju je mnogokje zaradi ugodnih prometnih možnosti in medkrajevnne povezanosti v glavnem bivalna. To so že »spalna naselja«. Zaposlenost stanovalcev je v gospodarskih organizacijah in ustanovah ožjega in širšega geografskega okolja. Najmočnejši antropogeni poseg v pokrajini pa predstavljajo veliki stanovanjski bloki in soseske npr. Maribor-jug, Nova vas I in II, dalje na Pobrežju, Tezmem in ob zahodnem robu historičnega Maribora.

Hitra izgradnja mesta in njegovega ožjega in širšega obrobja je indirektno vzpodbudila naglo odpiranje gramoznih jam, tako v krajevnih skupnostih kot na zasebnih zemljiščih. Mnoge betonarne in gramozne jame so tako hitro zrasle, da so mnogokje preobrazile pokrajino tako, da se zdi od zgoraj kot »lunina površina«, zlasti na črti Pobrežje-Brezje-Dogoše-Hoče. Divje in nenačrtno odpiranje gramoznic je mnogokje doseglo že skoraj glinasto plast podtalnice. Takšen nenačrtni poseg v geografsko okolje že bistveno ogroža bogat rezervoar pitne vode. Hiter urbanistični razmah obenem z industrializacijo po drugi vojni ne samo da trga dragoceno obdelovalno zemljo, temveč ustvarja tudi nevaren ekološki problem.

Izredno hiter gospodarski razvoj Maribora in njegovega ožjega gravitacijskega območja ter kakovostno nov družbenopolitični poseg z liberalizacijo državne meje in vedno večjo mednarodno povezanostjo, vse to je izredno okrepilo osebni avtomobilski in tovarni promet zlasti v poldnevniški in južnovzhodni smeri. Poleg krajevnega prometa sta močno narasla tudi tranzitni in turistični promet, zlasti proti morju. Podedovano cestno omrežje in starejši dravski mostovi temu niso bili več kos.

Novi antropogeni fenomeni odpirajo v dotakratnem geografskem okolju nove, težje prostorske in prometne probleme. Zgodovinska prometna transversala, ki poteka v smeri sever-jug po Partizanski cesti in čez glavni dravski most, postaja za hiter promet vse večja ovira. Mednarodni promet skozi središče mesta je postal že anahronizem. Novi, Titov most je sicer razbremenil glavni most, toda še vedno se odvija promet po srednje-

veški transversali in čez Košaški klanec. Po vojni mednarodni prehod skozi Maribor se je povečal zlasti z vedno močnejšo udeležbo prometa med Srednjo Evropo, Bližnjim vzhodom in Balkanom kot v smeri proti Jadranu.

Tako ostajajo prometni problemi še nadalje pereči. Največji del tranzitnega prometa proti J in JV požira danes »ptujsko-kra-pinska smer«. Tudi hitra cesta z odcepom od stare ceste pri Hočah in usmeritvijo proti osrednji Sloveniji ne zadošča več.

Nujno je treba zgraditi novo transversalo, ki bi odšla mesto vzhodno od kolodvora in železniškega mostu ter bi bila usmerjena naravnost proti JV. Novi družbenogospodarski in politični vzroki zahtevajo novo traso, ne samo čez Pesnico proti Šentilju, temveč tudi čez mesto, Pobrežje in Tezno. Uresničenje težavnega cestno prometnega problema, ki zahteva transvezalo, bo s tem postalo nov in zelo aktiven antropogeni dejavnik v naj-novejši preobrazbi mariborskega geografskega okolja.

Vsestranski in hiter razvoj mariborskega gospodarskega žarišča širi tudi njegovo gravitacijsko območje, tako prometno kakor družbenogospodarsko. Če vzamemo kot merilo, odkod vse prihajajo na delo dnevni migranti, vidimo, da se je njihova razdalja po zadnji vojni izredno povečala. V predaprilski Jugoslaviji je npr. segala komaj do Fale in Selnice na zahodu, na severu se je kmalu ustavila ob črti Pesnica—Šentilj, proti jugo-vzhodu je segala nekako do današnjega Zlatoličja, edino na jugu je zajemala večji prostor, Dravsko polje do Polskave, Pragerskega in vzhodja Pohorja. Danes je gravitacijsko območje Maribora zaradi hitre industrializacije, modernizacije prometa, novega vrednotenja zemlje in intenzivnega preseljevanja kmečkega prebivalstva neprimerno širše. Neposredno zaledje se je podaljšalo do Poljčan in skoraj do Sloven. Konjic, v Dravski dolini do Podvelke in Ožbalta. Močno se je pomaknilo proti vzhodu, še preko Ptuja v ormoško občino. Proti severu se je razširilo ob gornji Pesnici, do Šentilja in na ozemlje lenarške občine.

V skladu s tem se je zelo okrepila in povečala tudi regionalna povezanost Maribora. V Mariborsko-ptujsko Podravje štejemo zaradi gospodarsko družbenih stikov ob veliki obdravski osi »predele zahodnega, predalpskega Podravja kakor vzhodnega subpanonskega«. ¹³ Pogosto imenujemo vse to območje tudi podravsko regionalno področje, včasih tudi mariborsko mezoregijo. Skupno z gospodarskimi

in družbenopolitičnimi tipalkami pa sega mariborsko žarišče še mnogo dalje, saj zajema tudi sosednjo koroško in pomursko mezoregijo. Skupno z njima tvori veliko gospodarsko področje ali mariborsko makroregijo. Tako postaja industrijsko močni Maribor kot gospodarsko in kulturno središče tudi žarišče močnih preobrazbenih vplivov vse severovzhodne Slovenije.

V razmišljanjih o vlogi geografskega okolja na začetke in rast obdravskega mesta smo opazili, da se funkcija in pomen naravnih in antropogenih ozir. družbenih sestavin spreminjata, ne samo relativno v odnosu do družbenopolitičnih in gospodarskih pojavov, temveč tudi v samih sebi absolutno. Primer. Drava kot eden najbolj izrazitih naravnih faktorjev je imela v stvarnem geografskem okolju Maribora v najzgodnejši dobi drugačno vlogo kot pozneje v dobi zgodnjega kapitalizma ali še pozneje v dobi markantilne politike za časa fužin, glažut, oglarjenja in po vladarju oživljene trgovine. V času razvitega kapitalizma in oživljanja železnic se zopet modificira. Zopet se spremeni za časa narodne države in delno med drugo svetovno vojno. Po vojni v naši današnji stvarnosti je njena vloga spet drugačna. V starejši »prvobitni« dobi je bila funkcija Drave glede na nastanek in rast Maribora tako pospeševalna kot zaviralna, v glavnem vodno pogonska. Pozneje je bolj vodno transportna, v moderni dobi je prešla v glavnem na hidroenergetsko funkcijo in še pozneje tudi na športno turistično vlogo. Z izgradnjo hidrocentral kanalskega tipa v spodnjem toku vzhodno od Maribora se njena vloga v preobražanju okolja ponovno modificira. Pa tudi sama spremeni svoj dotakratni značaj. S tem je postala kvalitetno nov, še važnejši del resničnega geografskega okolja. Ves čas pa je ostala s svojo prirodno značilnostjo usmerjevalec prometa v zahodno-vzhodni smeri. O spreminjanju funkcije bi mogli govoriti tudi pri Mariborskem polju itd.

Podobno bi mogli ugotoviti o funkciji Maribora kot stičišča dveh vodilnih naravno prometni smeri. Njegova funkcija se je glede tega spreminjala tako kvantitetno kot kvalitativno, glede na to, kateri družbenopolitični in gospodarski faktorji so njihovo vlogo v mariborskem geografskem okolju pospeševali ali zavirali. Podobno bi mogli reči o vlogi različnih pokrajinskih delov, v katerih stičišču leži mariborsko geografsko okolje. Drugačna je bila njihova vloga v prvobitni fazi, drugačna v dobi recesije v 15. in 16. st. ali pozneje v času merkantilizma, v dobi zgodnjega ali razvitega kapitalizma. V sedanjem času se

zopet spreminja. Pri tem so sodelovali različni družbenopolitični ali antropogeni elementi kot vzpodbuda ali zavora. V recentnem, povojnem gospodarskem in družbenopolitičnem razraščanju se ne srečavamo le s prostorskim, kakovostno mnogo pestrejšim geografskim okoljem in širjenjem gravitacijskega območja, temveč tudi s še vedno prisotnostjo nekaterih zgodovinskih ostankov, npr. ohranjenost prvobitne prometne smeri čez Košaški klanec, prometni zamašek ob Partizanski cesti, starejša koncentracija industrije v meljskem bazenu ali ostanki prejšnje zemljiške razdelitve itd. To vse ima, kot smo slišali, določeno vlogo v razvoju cestnega prometa in urbanizacije.

Dobro ogledalo o vlogi bližnjega ali oddaljenjšega geografskega okolja je tudi širjenje mestne aglomeracije, ureditvenega območja mesta in bližnjega ali oddaljenjšega gravitacijskega zaledja. Učinki družbenopolitičnih in gospodarskih dejavnikov morejo pri tem postati zaradi vse tesnejšega prepletanja med naravnimi in antropogenimi dogajanjem sestavni del novega, preusmerjenega geografskega okolja. Naravno okolje se ob tem spreminja tudi v sebi. O »naravnem okolju« Maribora je zato že dolgo težko govoriti, povsod so v njem sledovi človekovega ali družbenega udejstvovanja. Pokriva ga kakovostno kot količinsko pestrejšo, učinkovitejšo in mobilnejšo stvarno geografsko okolje.

OPOMBE

1. Svetozar Ilešič, Pogledi na geografijo, str. 85, Ljublj. 1979. — 2. *ibid.*, str. 288. — 3. Mlinarič Jo-

že, Maribor do 18. st., Krajevni leksikon Slovenije IV. knjiga, str. 174, Ljublj. 1980. — 4. Gradivo za zgodovino Maribora, I. zvezek, Maribor 1975, GZM/3. V imenovani listini se omenjajo tudi današnja Kamnica, Melje, Polskava v izvorni obliki. V naslednjem dokumentu GZM/4 je omenjena Pesnica. V listini GZM/31 iz leta 1193 se omenjajo: kraji Brezin (današnji Šober), Bistrica pri Limbušu, Hulm (današnja Pekrska gorca). — 5. V dokumentu iz l. 1164, GZM/3 sta omenjeni dve kmetiji pod mariborskim gradom. Kaže, da je to že del agrarnega naselja in prva sled bodočega mesta ob Dravi. — 6. Ob tej trasi so tudi najstarejši kraji v današnji ožji mariborski regiji. V listinah se omenjajo: že leta 985 današnje Razvanje, Kamnica l. 1091, Hoče 1146, zelo zgodaj tudi Radvanje. Franc Kos, Gradivo za zgodovino Slovenice, I. knjiga, Ljubljana 1926. — 7. Franjo Baš, Maribor, historično geografski razvoj, Geografski vestnik II, Ljublj. 1926. — 8. G. Puff, Marburg in Steiermark, Graz, 1847. — 9. Ivan Mohorič, Zgodovina železnic na Slovenskem, str. 81, Ljubljana 1968 (Do Beljaka je bila proga zgrajena l. 1864). 10. Anton Melik Slovenija-Štajerska s Prekmurjem in Mežiško dolino, II., str. 386, Ljubljana 1957. — 11. Svetozar Ilešič, Preostanki preteklosti kot element resničnega geografskega okolja, Geografski vestnik, XXXVI., Ljubljana 1964. — 12. V nekaterih turističnih prosopekkih in informacijah se javlja tudi ime »Mariborsko jezero. (npr. Naših 30 let — Maribor v občini in regiji ob 30-letnici osvoboditve, Maribor 1975). Menimo, da je ime »Bresterniško jezero« geografsko bolj upravičeno, saj je v neposredni bližini dokaj obljuden kraj Bresternica in del potopljenega sveta je tudi v njeni katastrski občini. — 13. Svetozar Ilešič, Slovenske pokrajine (Geografska regionalizacija Slovenije), Pogledi na geografijo, str. 417, Ljubljana 1979.

ARHEOLOŠKA PRETEKLOST MARIBORA

STANKO PAHIČ

Mariborski kraj zajema prostor, na katerem se stikajo različne pokrajinske prvine. Tu se Drava izvije iz ozke doline med Pohorjem in Kozjakom, na jugovzhodu se odpre ravnina Dravskega polja, proti severovzhodu pa sega v gričevje Slovenskih goric. Ravnica ob Dravi je tu že sama precej razgibana: strmi južni breg Drave preide v terasasto območje nekdanjih rečnih strug, severni breg pa ima ob znožju kozjaških in slovenjgoriških grebenov tu prav tako terasasto stopnjevane prisojne police. Za naselitev

človeka so bili tako že od nekdaj podani dobri pogoji, a tudi prehod prek reke s pomočjo čolnov ni bil nikoli težaven. Če upoštevamo še širšo okolico tega prostora — Dravsko dolino s koroško kotlino na zahodu, Dravsko polje z ugodnimi prehodi proti osrednji Sloveniji na jugu, ravnine ob Dravi vse do panonskih nižin na vzhodu ter lahko prehodni slovenjegoriški svet na severu — potem vidimo, da je mariborski okoliš tudi izrazito prehodno območje.