

Revirni gozdar Filip Kreis, star 43 let, iz Winkle, Nassau, z ženo Kristino, staro 34 let, in hčerko, 7 letno Filipino.

Nadhlapec Ambrož Verhovnik iz Tunjic, star 30 let.

Konjski hlapci: Franc Martinjak iz Podgorja, star 20 let. Jakob Vidmar iz Tunjic in Luka Kmetič iz Križa.

Govedji hlapci: Miha Hočevar iz Žej, Franc Ajdovec iz Nevelj, Anton Janežič iz Križa.

Gozdar Anton Verhovnik iz Tunjic, star 41 let.

Vrtnar Janez Verhovnik iz Tunjic, star 30 let.

Mizar Matevž Boštich iz Brnika.

Hlapec na pristavi Matevž Anžič iz Sidraža, star 28 let.

Vrtnarski učenec Franc Zabret iz Godiča, star 15 let.

Kravji pastir Simon Osredkar iz Palovč, star 30 let.

Kuharica Marija Praznik iz Štopnika na Štajerskem.

Perica Terezija Čebulj iz Kamnika.

Kravja dekla Ana Močnik s Sv. Ambroža.

Svinjska dekla Terezija Vavpotič iz Podgorja.

Hlevski dekli Neža Žagar iz Okroglega in Helena Funtek iz Mengša sta pomagali kravji dekli. (Žal ni pri vseh pripisana starost).

Tako je bilo v 19. stoletju pri baronih Apfaltrernih na Križu.

VIRI IN LITERATURA

1. Župnijski arhiv v Komendi, a) »Schreibkalender«, b) Status animarum«. — 2. Dr. Franc Stele, Umetnostni spomeniki za sodni okraj Kamnik.

KRATEK ORIS KOMUNALNE IN GRADBENE ZGODOVINE MARIBORA MED OBEMA VOJNAMA

JOŽE CURK

Maribor, ki je leta 1910 štel 1269 hiš in 27.994 prebivalcev, je prvo svetovno vojno doživel v upravnih mejah iz leta 1851, ki jih vse do druge svetovne vojne ni spremenil. Obkrožale so ga razen Studencev in Tezna pretežno kmečke občine Radvanje, Pobrežje, Košaki, Krčevina in Kamnica. Mestno planimetrično podobo je sooblikoval železniški prometni sistem z dvema kolodvoroma, železniškimi delavnicami in trikotnim križiščem, ki je skoraj hermetično zapiral razvoj mesta proti vzhodu in jugu. Cestni promet je z novim mostom v podaljšku Gosposke ulice in s prometno pahljačo onkraj Drave vsilil mestnemu jedru režim, ki mu ta urbano ni ustrezal. Taborsko predmestje pa je na najbolj občutljivi točki prometno tako razparceliral, da se urbano še do danes ni v celoti opomoglo. Vendar pa sta bila oba mostova, železniški iz leta 1864 in cestni iz leta 1913 s svojima mogočnima triločnima železnima konstrukcijama znanilca nove, tehnično usmerjene dobe. Zlasti železniški most, ki je v svojem času veljal za enega najlepših v monarhiji, je predstavljal pravo nasprotje v poznoklasicistično in zgodnjehistorično fa-

sadiranim, srednjeveško oblikovanim in provincialno skromnim mestnim jedrom.

Važno vlogo so pri razvoju mesta igrali veliki, vase zaključeni, večinoma funkcionalno koncipirani gradbeni kompleksi: železniška stanovanjska kolonija s 40 hišami in 368 stanovanji, pet vojašnic (brambovska v Melju ter pehotna, konjeniška, topniška in kadetniška na Taboru), moška kaznilnica in splošna bolnišnica. Če k njim prištejemo še večje stavbne enote kot šole, sodišče, frančiškanski samostan in samostan šolskih sester, nekaj industrijskih obratov (pivovarni, mli- na, usnjarni, milarna itd.) ter mestni park in Ljudski vrt z bližnjim mestnim pokopališčem, smo našli vse glavne dejavnike, ki so s svojo prisotnostjo vplivali na izoblikovanje mesta v letih pred prvo svetovno vojno. Njegova interna podoba je kazala pretežno klasicistično in historizirajoče lice, pri čemer se je uveljavila zlasti neorenesančna in le skromno tudi secesijska arhitektura. V urbanem oziru mesto razen izoblikovanja nekaterih trgov (Glavnega, Slomškovega, Leni- novega, Kidričevega in Trga revolucije) ter komunalne opreme nekaterih ulic ni preseglo

svojih omejenih možnosti, saj je leta 1918 štelo le okoli 1400 hiš in 158 ulic z okoli 51 km dolžine.

Med predvojno arhitekturo se je pojavilo nekaj poslopij, ki so po konstruktivni ali oblikovni plati presegle tradicijo historicizma, katerega zadnji pomembni stvaritvi sta neobaročni Unionska dvorana iz leta 1911 in občinska stavba iz leta 1912, omembe vredna pa je tudi vila v Kosarjevi ul. 41. Zaradi uvedbe železnih vezi sta konstruktivno zanimivi neorenesančno učiteljsiše v Mladinski ulici iz leta 1907 in osnovna šola na Gosposvetski ulici iz leta 1909, zaradi oblikovna stavbne mase pa poslopje Velike kavarnice iz leta 1913 in osnovne šole v Cankarjevi ulici iz leta 1914, ki sta historizirajočo tradicijo zamenjali z retrospektivno uglašnim konceptom porajajočega se stvarnostnega sloga. V to skupino stavb spadajo tudi sočasne trgovsko-stanovanjske hiše na Trgu revolucije 2 in 9, na Glavnem trgu 20 in 22, na Grajskem trgu 2, na Krekovi ulici 2, na Parizanski cesti 21 in še nekatere.

Leta 1918 je Maribor prometno prešel iz centralnega v periferni položaj, ker se je z nastankom Jugoslavije uveljavila nova prometna osavska črta. Maribor je kot obmejno mesto ohranil le meridionalen prometni pomen, zato pa razvil industrijo in vzporedno z njo tudi precejšnjo gradbeno aktivnost. To kažejo podatki, po katerih je mesto leta 1910 štelo 1769 hiš, leta 1921 1455 hiš, leta 1931 1834 hiš in leta 1941 okoli 2200 hiš. Največji gradbeni podjetnik v mestu je bila mestna občina, ki je do leta 1935 zgradila okoli 450 stanovanj ob Smetanovi in Vita Kraigherja ulici, ob Betnavski, Metelkovi, Delavski in Fochovi ulici, ob Ljublianski ulici in drugod. Medtem ko je večina od 68 dvo- do štiri-nadstropnih hiš, zgrajenih do leta 1938, nastalo v severni polovici mesta in večina od 254 pritličnih hiš v južni polovici, pa se je 297 nadstropnih hiš razporedilo enakomerno po vsem mestu. Ta razporeditev stavbnega fonda nam jasno kaže na njegov socialni izvor in s tem na osnovni značaj obeh mestnih polovic: na severno meščansko in južno delavsko.

Z novimi zgradbami se je zunanost Maribora začela hitreje spreminjati kot pred vojno, ker je postajala gradbeno vedno pestrejša. Redke povojne historizirajoče in secesionistične zgradbe se sicer niso tesneje povezovale z enakimi predvojnimi toda za takratno mestno zunanost pomembnejšimi stavbami, zato pa so vile slej ko prej ostale v mejah cottage, periferne hiše pa na nivoju provincialnosti in pogosto celo ruralnosti. V

zahtevnejših zgradbah so se polagoma začeli pojavljati konstruktivistični vplivi Prage, Münchna in Ljubljane, ki so se vedno odločneje uveljavljali nasproti retrospektivni arhitekturi ter začeli nakazovati razvojne smeri moderne arhitektonike. Z njimi se je povojni Maribor otrešel tradicionalizma in poiskal stike s sodobnimi projektantskimi in gradbeno-tehničnimi dosežki. Ker je v Mariboru tradicionalizem navadno pomenil provincialno gradbenost, ni bil v večini primerov niti umetnostno niti funkcionalno opravičljiv. Zato je bil razvoj mariborske arhitekture v desetletju 1925—1935 toliko pomembnejši za nadaljnjo izgradnjo in oblikovanje mesta. Zazidava dotlej močno odprtega mesta je postopoma napredovala ter poudarjala zlasti s pomočjo novega gradbenega materiala — betona in železobetona — gradbeno in funkcionalno raznoličnost posameznih mestnih predelov in arhitektur. Pri tem pa se ni nikoli zanemarila bogata kompozicija vrtov, drevoredov in nasadov kot tradicionalnega zelenega obeležja mesta in njegove okolice.

Kot urbana celota je Maribor topografsko dosegel na severu Slovenske gorice, na jugu pa predmestna selišča z njihovo drobnoposestno parcelacijo, ki so ležala že zunaj mestnih upravnih meja. V kompromisu z obstoječo poselitvijo Taborskega predmestja se je medvojna zazidava pralagajala danim razmeram, večinoma sledeč katastrskim mejam posestnih parcel. Pri tem je nastala namesto karejsko izoblikovane ulične mreže, kot jo je razvil severni del mesta, radialno in krožno razporedena ulična mreža, ki jo je nakazala že Vurnikova kolonija s svojo sicer logično vendar zgrešeno lokacijo. Pomanjkljivosti nastajajočega uličnega sistema v južnem delu mesta so se pokazale zlasti pri pomanjkanju trgov in s tem usodnih prometnih križišč, od katerih dejansko premore le enega, in sicer dravsko mostišče s Trgom revolucije.

Opisani razvoj je torej urbano potrdil določene planimetrične pomanjkljivosti mesta, pogojene z geomorfološko izoblikovanostjo terena in osnovno usmerjenostjo njegovih glavnih prometnih tokov. Prvotna osnovna prometna smer je vodila po terasah vzdolž Drave, pozneje se je nanjo priključila meridionalna smer lokalnega mestnega prometa, v katero se je še pozneje vključila vzhodnoalpska tranzitna prometnica. Velika trgovska cesta 18. stoletja in železnica 19. stoletja sta uporabili obe osnovni prometni smeri. Ker se je potek mariborskih ulic ravnal po njej, lahko njegovo izoblikovanje smatramo

kot posledico geomorfološke oblikovanosti mestnega ozemlja in njegovih osnovnih prometnih smeri. Zato je potek mariborskih ulic severno od Drave meridionalen, križajo pa ga paralelniške ulice v smeri rečnih teras, južno od Drave pa paralelniški, medtem ko je meridionalna smer manj izrazita, ker se zaradi radialnega razteka ulic in cest z dravskega mostišča zgublja v njegovem urbanem prostoru.

Komunalnemu zatišju prvih povojnih let je po letu 1923 sledila živahnejša gradbena dejavnost, ki je dosegla svoj vrhunec v letih 1928 in 1929, ko je bilo izdanih 388 gradbenih dovoljenj, od tega 84 za pritlične, 191 za eno-, 5 za dvo- in 2 za trinadstropne stanovanjske hiše ter 16 za pridobitne stavbe. Sledeča gospodarska kriza je povzročila padeč zasebne gradbene podjetnosti, ki si je zopet opomogla šele po letu 1937, ko je število gradbenih dovoljenj zopet presegllo številko sto (116). Med leti 1921 in 1938 je Maribor dobil 254 pritličnih, 297 nadstropnih, 37 dvonadstropnih, 27 trinadstropnih in 4 štirinadstropne stanovanjske hiše, 1 šolo, 1 cerkev, 1 prireditveno dvorano, 5 transformatorjev, 6 bencinskih črpalk in 21 garaž, leta 1937 pa tudi prva štiri dvigala. Vsega je v tem času Maribor dobil 852 gradbenih objektov. Zasebno gradbeno dejavnost je podpirala mestna občina s ceneno prodajo gradbenih parcel, ki jih je pridobila s tem, da je razparcelirala svoja zemljišča ali pa jih odkupila, razdelila v stavbišča in prodajala po ceni od 7,5 do 25 din za m². Skupno je občina prodala blizu 300 parcel v velikosti od 600 do 900 m². Pa tudi občina sama je med leti 1925 in 1935 veliko gradila, saj je poskrbela za 302 stanovanji v 31 eno-, dvo- in trinadstropnih hišah. Poleg tega je zgradila 147 stanovanjsko kolonijo nadstropnih vrstnih hišic, kjer so postali najemniki polagoma njihovi lastniki. Obsežno gradbeno aktivnost je občina razvijala tudi na drugih komunalnih področjih. Povečana je bila klavniška hladilnica, zgrajeni šoli v Taborskem predmestju, urejeni dnevni zavetišči za šolsko mladino, povečana oskrbnišnica, urejeno kopališče na Mariborskem otoku s 104 m dolgim železnim mostom, postavljena carinska pošta pri glavnem kolodvoru in paviljon s čolnarno pri Treh ribnikih, narejena tri javna podzemna stranišča, obnovljen grad za muzejske namene, poskrbljeno za športne naprave športnih klubov Maribor, Železničar, Rapid in Sokol-matica. Medtem ko je država poskrbela samo za carinska skladišča ob Einspielerjevi ulici za glavnim kolodvorom, je Dravska banovina zgradila stanovanjsko hišo na vo-

galu Strossmayerjeve in Gregorčičeve ulice, zdravstveni dom v Ulici talcev ter gospodarska poslopja, infekcijski paviljon in glavni objekt v okviru javne bolnišnice ob Tržaški cesti.

Sočasno se je urejala tudi mreža ulic in cest. Regulirane in tlakovane so bile Partizanska, Meljska in Koroška cesta, Ulica kneza Koclja, Trg revolucije in Glavni trg, ki je leta 1938 dobil novo prometno ureditev in novo avtobusno postajo. S preboji (porušitvijo 4 hiš) sta bili dodelani Smetanova ulica in Pobreška cesta, urejena je bila sprehajalna pot ob desnem bregu Drave med cestnim mostom in brodom v Melju, obnovljen je bil sprehajalni kompleks na Kalvariji in razširjeno je bilo mestno pokopališče.

Leta 1918 je imel Maribor okoli 9.000 m² granitnega tlaka, okoli 7450 m² prodnikov in okoli 2400 m² klinkerja oziroma asfalta. Leta 1938 pa je bilo že okoli 54.000 m² granitnega tlaka in samo še 2.300 m² prodnikov, medtem ko je ploskev asfalta oziroma klinkerja ostala enaka. Torej je v 20 letih mesto pridobilo okoli 45.000 m² tlakovanih površin, izgubilo pa 5150 m² prodnikov. Medtem ko je imel Maribor leta 1918 51.360 tm. ulic, katerih ploskev je merila 357.200 m² (18.800 m² tako ali drugače tlakovanih, 284.300 m² makadamskih in 54.100 m² neurejenih), je ta 1938 imel 57.900 t. im. ulic s ploskvijo 404.460 m² površin (od tega 58.850 m² tlakovanih, 324.760 m² makadamskih in 20.850 m² neurejenih), kar dokazuje, da je bilo v 20 letih 36.000 m² makadamskega cestišča tlakovanega, 33.260 m² neurejenega cestišča pa makadamiziranega, kar velja tudi za večino od okoli 6.500 tm. novih ulic oziroma 47.260 m² novih uličnih površin.

Sočasno z ulicami se je urejala tudi njihova kanalizacija. Leta 1918 je Maribor premo-gel le 49 % kanaliziranih ulic v dolžini 24.700 tm kanalov, leta 1938 pa že 73 % ali 42.000 tm. kanalov. Torej je bila kanalska mreža povečana za okoli 17.300 tm. kanalov, katerih največji, profila 300/170 cm, je v dolžini 890 tm. zajemal Počehovski potok. S temi deli je mesto približalo stare provincialne cestne razmere zahtevam sodobnega zlasti avtomobilskega prometa, saj je leta 1927 uvedlo redni avtobusni promet.

Še bolj je Maribor preoblikovala elektrika, ki je postala pomemben gospodarsko pospeševalni element mesta. Leta 1920 se je uvedla javna razsvetljava, ki je leta 1938 dosegla 180 km omrežne dolžine in okoli 25 milijonov kilovatov konsumacije. Pri tem je odigrala odločilno vlogo mestna občina, ki je z leta 1932 ustanovljenimi mestnimi pod-

jetji regulativno vplivala na vse mestno komunalno dogajanje, posredno pa tudi na socialno skrbstvo, javna dela in kulturo.

Prva pomembna povojna arhitektura v Mariboru je štirinadstropna palača Zadrúžne gospodarske banke na Partizanski cesti 6, ki je nastala v letih 1922—1924 po načrtih Miroslava Kasala. Ta poslovno-stanovanjska stavba z leta 1929 prizidano dvorano je dober primer kompromisa med fasadnim videzom in funkcionalno vsebino, ki jo demonstrira njena arhitektura. Arhitektonsko nista naprednejši niti stanovanjska dvonadstropnica z razčlenjeno stavbno gmoto na Gosposvet-ski cesti 12 iz let 1925—1926 (Jože Jelenc), niti t. i. Mariborski dvor Pokojninskega zavoda na Trgu revolucije iz let 1925—1926 (Josip Costaperaria), ki mu je bila poverjena tudi urbana vloga, saj je s svojim petkotnim tlorisom zasedel čelno stran trga z obema uličnima priključkoma, s svojimi gabaritno razčlenjenimi fasadami pa dal njegovi vizualni podobi slikovito razgibanost. Tudi zgraditev trgovsko-stanovanjske hiše na Trdu revolucije 1, (Rudolf Kiffmann 1926 do 1927) ni pomenila večjega napredka, pač pa sočasna postavitev 6 mestnih dvo- in tri-nadstropnih stanovanjskih hiš ob Smetanovi ulici (Anton Černe-Maks Czeike), v katerih kompoziciji je prisotna želja po prostorskem reševanju vrstne zazidave. K tej skupini stavb spadajo tudi tri hiše v Ulici Vita Kraigherja, od katerih stoji še trinadstropnica na številki 8, kjer je bil sedež mestnega gradbenega urada, fizikata in električnega podjetja. V to obdobje sodi tudi izdelava načrta za novo gradnjo župne cerkve sv. Magdalene (France Tomažič 1923) in ureditev Magdalenskega trga, prvi sodobnejši projekt v Tabor-skem predmestju, ki pa se ni realiziral.

V letih 1927—1928 je nastala po načrtih prof. Ivana Vurnika 147-stanovanjska kolonija vrstnih hišic med Fochovo in Metelkovo ulico, ki so jo leta 1929 povečali za 4 osemstanovanjske hiše ob Delavski ulici in leta 1933 za 4 enake hiše ob Metelkovi ulici. Naselje je zanimiv primer enovitega urbanega reševanje socialno podčrtane arhitekture v nasprotju z malo mlajšo naselbino individualnih hiš na Lebarjih. Ta je bila postopoma zgrajena po regulacijskem načrtu J. Jelenca in M. Czeikeja iz leta 1928, ki je uvedel diagonalne ulice v trikotu med Vrban-sko, Gosposvetsko in Turnerjevo ulico. Med tu nastalimi hišami je zaradi revolucionarne sodobnosti zlasti zanimiva R. Perhavčeva vila v Rosinovi ulici 22, zgrajena v letih 1929 do 1930 po načrtih Iva Spinčiča. Leta 1927

se je začela po projektu Hermana Husa in načrtih mestnega gradbenega urada izgradnja letnega kopališča na Mariborskem otoku, ki je — zgotovljeno leta 1930 — dolgo predstavljalo najsodobnejši kopališki objekt pri nas.

Leto 1928, ki je prineslo barakarsko naselje ob Ljubljanski ulici pri Magdalenskem parku in predelavo Dravske kasarne (nekdanjega minoritskega samostana v Pristanu) v stanovanjske namene, je rodilo tudi tipizirano arhitekturo: 4 osemstanovanjske hiše ob Ljubljanski ulici, ki se jim je v letih 1929 in 1933 pridružilo še 12 enakih stavb ob Ljubljanski, Delavski in Metelkovi ulici. V ta čas sodi nastanek nekoliko zadržane arhitekture hotela Orel in restavracije Park ter retrospektivno uglašene kavarne Astoria, katere prijeten ambient je več desetletij služil kot središče mariborskega kulturniško družabnega življenja. V letih 1929—1930 sta nastali napredno koncipirani večstanovanjski vili v Gregorčičevi ulici 47 in Prežihovi ulici 21 (M. Czeike), sanatorij dr. Mirka Černiča (J. Jelenc — M. Šlajmer) v Tyrševi ulici 19, štirinadstropna stanovanjska hiša Mariborske oblasti oziroma Dravske banovine na vogalu Strossmayerjeve in Gregorčičeve ulice, zgrajena od R. Kiffmanna in Ubalda Nassimbenija po načrtih Iva Dolenca, polna konstruktivističnih elementov stvarnostnega sloga in okrašena s plastikami Nikolaja Pirnata (1929—1931) in zlasti poslopje okrožnega urada za zavarovanje delavcev (sedaj Zdravstveni dom) v Ulici talcev 9, (Jaroslav Černigoj — Saša Dev 1930—1931), ki pomeni prvi poskus uvedbe čistega funkcionalizma v mariborsko arhitekturo.

Z nastopom arhitektov Saše Deva in zlasti Jaroslava Černigoja leta 1930 je mariborsko arhitektonsko snovanje dobilo svoji osrednji osebnosti, ki sta bili zmožni nositi nadaljnji razvoj v smislu sodobnega funkcionalnega konstruktivizma vse do druge svetovne vojne in še po njej. Kot njun introitus lahko smatramo ustvaritev palače Banovinske hranilnice na vogalu Tyrševe in Slovenske ulice (1931 do 1932). To je prva železobetonska skeletna stavba in sprva zares moderna, prostorsko plastično oblikovana arhitektura funkcionalnega tipa v Mariboru. Je skladna, brez okrasja, v materialu in konstrukciji čista, v proporcih in strukturi svojih fasad organsko pretehtana stavba. Je arhitektura nove stvarnosti, produkt v bodočnost zazrte arhitektonike, ki stoji kot mejnik med dvema desetletjema pa tudi med dvema različno usmerjenima hotenjema. Medtem ko je prvo desetletje svojo naprednost še vezalo s tradicijo,

je drugo prav po zaslugi J. Černigoja osvobodilo arhitekturo vsakršne retrospektivnosti.

Medtem ko je bilo med leti 1923—1927 zgrajenih 12 dvonadstropnih, 6 trinadstropnih in 1 štirinadstropna stanovanjska stavba ter med leti 1928—1930 5 dvonadstropnih in 3 trinadstropne hiše, so med leti 1931—1933 nastale 4 dvonadstropne, 5 trinadstropnih in 1 štirinadstropna hiša, med njimi: trgovsko-stanovanjska stavba na Trgu revolucije 4, (J. Jelenc 1931—1933), stanovanjska hiša Pokojninskega zavoda v Krekovi ulici 21, (Vladimir Šubic 1930—1931), trinadstropen trikrilni blok v kareju med Stromayerjevo, Orožovo in Gospejino ulico (U. Nassimbeni 1931), več vil (J. Jelenčeva v Vilharjevi ulici 7, R. Kiffmannova v Cankarjevi ulici 32, U. Nassimbenijevi v Medvedovi ulici 3 in 6 itd.), trgovsko-stanovanjska hiša na Meljski cesti 2 (R. Kiffmann), stanovanjska hiša na Gosposvetki cesti 23 (U. Nassimbeni), carinska pošta na Partizanski cesti (Viktor Vičič 1931—1939), tribuna na športnem igrišču Železničarja na Tržaški cesti 37 (J. Jelenc 1933 do 1935) itd.

V letih 1934—1935, ko je Maribor dobil 7 dvonadstropnih, 8 trinadstropne in 1 štirinadstropno hišo, je Jaroslav Černigoj sprojektiral osnovno šolo v Žolgerjevi ulici 2-4, ki je ob otvoritvi leta 1936 predstavljala funkcionalno najnaprednejše šolsko poslopje pri nas. Kar skromno so ji sledili približno sočasni kino Udarnik v Vetrinjski ulici 19, Borza dela (sedanja Skupnost za zaposlovanje) v Gregorčičevi ulici 37, stanovanjska hiša na Gosposvetki cesti 14 (J. Jelenc), in vile v Kamniški ulici 18 (Alojz Peklar 1935), Gregorčičevi ulici 54, Mladinski ulici 26 (U. Nassimbeni) itd.

Obdobje 1936—1937 je obogatilo Maribor z 9 dvonadstropnimi, 5 trinadstropnimi in 1 štirinadstropno hišo, kar kaže na željo mesta, da bi se karejsko izgradil, željo, ki tudi v naslednjih treh letih kljub bližajoči se vojni nevarnosti ni popustila. Nasproti glavnega kolodvora na Partizanski cesti 47 je zrastle trgovsko-stanovanjska hiša Ljudske samopomoči (M. Czeike 1936—1937), nasproti gradu v Grajski ulici trinadstropni kino Partizan (Herbert Drogenik 1935—1936), stari Scherbaumov mlin v Svetozarevski ulici 6 je nadomestilo poslopje Mariborske tiskarne (Ljubo Humek 1937-1938), Rudolf Kiffmann je v Tekstilni ulici postavil Hutterjevo delavsko kolonijo (1936—1939), Saša Dev in Jaroslav Černigoj sta s poslopjem zavarovalnice v Ulici talcev zakrila požarno steno velike dvonadstropnice s Partizanske ceste 14 (1937—1940), Božidar Čulk pa je sprojektiral

veliko poslopje sedanje Višje agronomske šole na Vrbanski 30, ki je bilo dokončano šele leta 1947. Sočasno so nastajale tudi stanovanjske hiše v Maistrovi ulici 9 in 15, Ulici heroja Staneta 16, trgovsko-stanovanjske hiše na Glavnem trgu 24, na Partizanski cesti 26 itd.

Zadnja leta pred vojno se je mariborska gradbena dejavnost še stopnjevala. Leta 1938 do 1939 je nastala trgovsko-stanovanjska hiša v Jurčičevi ulici 4 (Ljubo Humek), ki je skupaj z ono na Partizanski cesti 26 uvedla koncepcije sodobne dvoetažne trgovinske prodajalnice, Fritz Kiffmann je leta 1938 zgradil trgovsko stanovanjsko hišo na Meljski cesti 3 in 5, Herbert Drogenik je sprojektiral cerkev Rešnjega telesa na Cesti zmage kot zahtevnejšo dvoransko arhitekturo, ki je bila poleg pravoslavne cerkve na Leninovem trgu (1935-1936, porušena leta 1941) edini večji, na novo zgrajeni sakralni objekt na ozemlju takratnega mesta (1936—1938). Vila v Tomšičevi ulici 11 je bila zgrajena leta 1939 po načrtih M. Czeikeja, stanovanjska hiša v Svetozarevski ulici 4 istega leta po načrtih Ljuba Humeka, večstanovanjska vila v Medvedovi ulici 13 v letih 1940—1941 po načrtih Saše Deva, Hutterjev stanovanjski blok, imenovan Gradišče, v letih 1938—1941 po načrtih Saše Deva in Jaroslava Černigoja, gimnazija v Žolgerjevi ulici 1940 (skončana šele leta 1952) po načrtih Jaroslava Černigoja in Emila Navinška, ki sta z njo uveljavila sodoben koncept šole z veliko centralno vežo in obširnimi stopniščem.

Končno naj omenim, da je močan industrijski razvoj pogojil tudi živahno izgradnjo pridobitnih poslopij (tovarn, delavnic itd.), kjer sta konstruktivizem in funkcionalizem prišla že v prvem povojnem desetletju do prevladujoče veljave. Do leta 1938 je nastalo 106 tovrstnih objektov, od tega med leti 1922—1929 57 in med leti 1930—1938 49, vendar pa največ v letih 1924 (11), 1925 (10), 1929 (12) in 1937 (16). Omembe vredni so zlasti večji tovarniški kompleksi kot Doctor in drug ob Tvorčni ulici (1922—1928), Hutter in drug ob Motherjevi ulici (1926—1933), Mariborska tekstilna tvornica ob Motherjevi ulici (1930), Svila v ulici Ob Dravi (1930 do 1932), Zlatorog ob Industrijski ulici, Metalna ob Zagrebški ulici, mestne avtobusne garaže ob Linhartovi ulici (1939) itd.

V drugem desetletju mariborskega urbanega razvoja so se pojavile tudi prve kakovostnejše regulacijske naloge, ki jih je večinoma opravil Jaroslav Černigoj: promenada na Partizanski cesti, Trg svobode v zvezi z

natečajem za postavitev kraljevega spomenika (J. Černigoj-Boris Kalin 1939), Glavni trg z obnovo kužnega znamenja in postavitvijo avtobusne postaje (1935—1938), Trg revolucije (1936—1938), pa tudi prve spomeniško-varstvene akcije: obnova Kalvarije (1932 do 1933), mariborske stolnice (1938—1940) in mestnega gradu (1937—1940). Obnovo mariborske stolnice je vodil mladi Marjan Mušič, ki je med leti 1939 in 1941 sodeloval pri izdelavi mestnega regulacijskega načrta.

Zaključno naj opozorim tudi na regulacijske zasnove medvojnega Maribora, ki je do leta 1928 gradil po smernicah regulacijskih načrtov iz let 1863—1885. Takrat pa se je pojavil nov načrt Koroškega predmestja, ki sta ga izdelala arhitekta J. Jelenc in M. Czeike. Ta je uvedel diagonalne ulice v trikotu med Vrbansko, Gosposvetsko in Turnerjevo ulico. Za Taborsko predmestje je bil leta 1927 in 1929 sprejet delni regulacijski načrt; ta je brez potrebe razdrobil ozemlje med Fochovo in Metelkovo ulico, ki se je do vojne polagoma zazidalo. Šele z letom 1935 je začel mestni gradbeni urad izdelovati generalni regulacijski načrt za mestno in okoliške občine, s čimer je končno prišlo do gradbeno-upravne združitve celotnega mestnega komunalnega prostora, kateremu pa ni sledila političnoupjavna. Vendar načrt ni zaživel, ker ga je prehitela vojna. Delno se je realiziral le na Pobrežju v zvezi s postavitvijo Hutterjeve delavske kolonije. Medtem ko se je zazidava mariborskega političnoupjavnega območja razvijala po že omenjenih delnih regulacijskih načrtih (severno od Drave precej regularno, južno z napakami in pogosto v odprti zazidavi), pa je bil razvoj Pobrežja, Tezna, Nove vasi in Studencev prepuščen stihiji. Rezultat tega je bila močna nesistematičnost v urbanizaciji in komunalizaciji teh mestnih predelov. Studenci so se zazidavali ploskovno, Pobrežje zaradi stražunske terase radialno vzdolž Ceste 14. divizije ter z zaselki in svobodnimi gradnjami, Tezno pa z obzidavo Ptujске ceste in spontanimi naselbinami ob Stražunskem in Tezenskem gozdu. Tako je Maribor dočakal drugo svetovno vojno z velikimi urbanističnimi nedorečenostmi zaradi nepovezanega razvoja posameznih mestnih predelov, vendar z ugodno lokacijo večjih industrijskih obratov v Melju in na Teznu ter s še nepo-

kvarjenimi okoliškimi podeželskimi naselji.

Nemška okupacija v letih 1941—1945 je Mariboru prinesla poleg političnoupjavne razširitve na okoliške občine in novega, vendar nedokončanega regulacijskega načrta, nekaj stanovanjskih blokov ob Smetanovi ulici in po mestu, tovarno letalskih motorjev (sedaj TAM) na Teznu, začeto elektrarno Mariborski otok, nekaj tlakovanih cestišč in predvsem napol uničeno mesto s 47 % težko poškodovanimi in 466 porušeni hišami, uničenimi komunalnimi napravami in poškodovano kanalizacijo. Maribor je torej izšel iz zadnje vojne kot najbolj poškodovano mesto v Sloveniji, kar še danes kljub dinamičnemu povojnemu razvoju ni v celoti prebolel. Takoj po vojni je Jaroslav Černigoj pripravil idejni regulacijski načrt Maribora, ki ga je upošteval Ljubo Humek, ko je med leti 1947 in 1950 izdelal vodilni regulacijski načrt mesta in delni regionalni načrt mestnega okolja kot sintezo razvojnih možnosti, družbenih potreb in vizije kompleksne urbanizacije širšega mestnega prostora. Pri njegovi realizaciji so se poleg že omenjenih starejših vključili tudi mlajši, vendar že pred vojno delujoči arhitekti: Stane Lovše, Maks Hlad, Drago Umek, Milan Černigoj, Danilo Fürst in drugi.

VIRI IN LITERATURA

Statistično poročilo Mestnega gradbenega urada iz marca 1938. — Franjo Baš: Teritorialni razvoj Maribora. Kronika slov. mest II. 1935 p. 122—126. — Franjo Baš: Mariborske slike, Maribor 1934, 142 strani in Maribor 1935, 96 strani. — Franjo Baš: Razvoj Maribora v letih 1918—1938. Kronika slov. mest VI. 1939. p. 57—68. — Jaroslav Černigoj: K študiji za regulacijo mariborskega Glavnega trga. KSM II. 1936. p. 152—154. — Jaroslav Černigoj: Bodoči Trg svobode v Mariboru. KSM VI. 1939. p. 80—84. — Marjan Mušič: Razvoj Slomškovega trga v Mariboru. KSM VI. 1939. p. 84—91. — Franjo Kramberger: Nekaj števil o Mariboru. Koledar nabavljalne zadruge državnih uslužbencev (KNZDU) 1933. p. 93—108. — Ludvík Zorzut: Novi Maribor. Nekaj bilance ob 20-letnici. KNZDU 1940. p. 97—105. — Načrt in vodnik samoupravnega mesta Maribor, Maribor 1936. — Franjo Šijanec: Sodobna slovenska likovna umetnost, Maribor 1961. — Jože Curk: Maribor, urbanistično-gradbeni zgodovinski oris I. ČZN II. p. 63—95 in ČZN IV. p. 83—105.