

MARIBOR OB DRAVI

FRANJO BAŠ

Prazgodovinski Maribor je rodilo poljedelsko ozemlje na početkih nižinske Drave. Fevdalni Maribor je zgradila koroška politična roka na izstopu Drave iz Alp v Srednje Podonavje v času, ko je Korotan obvladoval vso alpsko Dravo. Meščanski Maribor pa je zrasel z donavsko-jadranskim habsburškim gospodstvom, s katerim se je razvila in utrdila na vzhodnem vznožju Alp prometna in politična cesta med Donavo in Jadranom. Drava s koroško železnico kaže smer, ki je fevdalni Maribor rodila, južna železnica pa smer, ki je meščanski Maribor razvila in ga zlasti v zadnjih stoletjih dvigala.

V jugoslovanski dobi je radi perifernege geopolitičnega položaja celotne dravske podolžnice padla alpska dravska cesta na položaj lokalne prometne črte, in radi izprememb v gospodarski koncentraciji Dunaja in Trsta je postala semerinško-jadranska črta iz bivše osnovne vzhodnoalpske transverzale pokrajinska prometna cesta za Avstrijo, večino Štajerskega, Slovenije in Primorskega. Ko so oslabele prometne ceste, ki križajo Maribor in ki so ga vodile k svetovnemu gospodarskemu in kulturnemu sožitju, so oslabele tudi gospodarski in kulturni temelji Maribora kot križišča obeh ponižanih prometnih črt.

Za bodočnost Maribora je življenjsko važno, ali ima njegova prometna, gospodarska in kulturna lega v geopolitični strukturi Jugoslavije vsedržavni in preko tega tudi srednjeevropski pomen; kajti če Maribor tega geopolitičnega pomena nima, potem mora za bodočnost prej ali slej slediti Bitolju.

Temeljno gospodarsko zaledje vsakega mesta je okolica, kateri služi mesto kot trg. Mariborski trg vključuje na sever ozemlje do državne meje, na zahod do dravske soteske, na jug do Polskave in Vurberga, na vzhod do Sv. Lenarta v Slovenskih goricah ter šteje približno 100.000 prebivalcev; v Mariboru kot selišču pa imamo, če vštujemo tudi meščansko okolico, a pri tem izključimo dvoživkarske kmetsko-meščanske predele, 40.000 prebivalcev. Da okolica v takem sorazmerju do mesta ne more gospodarsko varovati bodočnosti Maribora, vidimo najlepše, ako primerjamo Maribor s Ptujem. Ptuj, ki živi gospodarsko v bistvu samo od svoje tržne okolice, šteje 4261 prebivalcev, njegova tržna okolica pa nad 70.000. Pri tem pa vidimo, da je imel Ptuj 1910, ko je bil njegov zunanji gospodarski pomen večji od današnjega, 4631 prebivalcev, tako, da je nazadoval v povojni dobi, ko je gospodarsko vedno bolj navezan samo na svoje tržno ozemlje, za 400 prebivalcev. Pri številnem sorazmerju za Maribor in okolico 40.000 : 100.000 bi v slučaju prevladujoče navezanosti mesta na tržno okolico moralo slediti izumiranje Maribora.

Po svoji legi v okviru države in upravopolitični usmerjenosti Jugoslavije tudi ne moremo računati za zagotovitvijo mariborske bodočnosti na podlagi

upravne koncentracije; možnosti trgovskega razvoja Maribora odpadejo istotako radi srednjeevropskega protekcionizma, posebno pa radi prometnega položaja današnjega Maribora. Železniški promet združuje v Mariboru v bistvu vse slovensko Podravje, ki pa ne tvori v celoti — kakor smo to že rekli — mariborskega tržnega ozemlja. Evropski prometni položaj Maribora smo omenili že v uvodu, jugoslovanski prometni položaj pa je danes podrejenega pomena.

Če izvzamemo jugoslovanska sredozemska središča Sušak, Split, Dubrovnik, Cetinje in Skoplje, vidimo, da se je z evropskimi geopolitičnimi izpremembami po 1918 jugoslovanski železniški promet preusmeril in utrdil izključno na savski črti, ki je danes kot sektor velike mednarodne črte Zapadna Evropa—Orient z Ljubljano, Zagrebom in Beogradom edina jugoslovanska mednarodna prometna kontinentalna cesta. Poleg Beograda, Zagreba in Ljubljane pa ima Jugoslavija — pri tem ne upoštevamo dinarskih — še sekundarna gospodarska središča Novi Sad, Osijek, Varaždin in Maribor, ki ležijo vsa na *dravski* črti.

Novi Sad je svoj položaj na veliki mednarodni meridionalni poti preko Donave obdržal in ga z upravo še potenciral; Osijek je trdno središče severne Slavonije in kot tak ni bil nikdar odvisen od velikih mednarodnih zvez, kar se izraža tudi v njegovem kulturnem življenju, oslabil pa je poleg Varaždina relativno zelo položaj Maribora. V dokaz temu številčni podatki: Novi Sad je imel 1910 34.000 prebivalcev, 1921 39.000, 1931 64.000; Osijek 1910 31.000, 1921 34.000, 1931 40.000; Maribor 1910 28.000, 1921 31.000, 1931 33.000 in podobno kakor z Mariborom je z Varaždinom: 1910 13.000, 1921 14.000, 1931 15.000. Če bi primerjali še porast Beograda, Zagreba in Ljubljane z našimi središči na dravski črti, bi videli med drugim 100% osredotočenje daljnega prometnega življenja na savsko črto in neizgrajenost dravske. Obenem s tem pa vidimo, da je porast Novega Sada in tudi Osijeka v zvezi z meridionalnim velikim prometom in z neposrednimi stiki s savsko črto, zaostajanje Maribora in Varaždina pa s padanjem velikega prometa na semerinško-jadranski črti in z gravitacijskim zakonom oddaljenosti od savske ceste.

Drava s Podravjem in Podravino je po svojem gospodarskem sestavu zemlja, ki stoji tako glede količin kakor glede kakovosti svoje agrarne in industrijske proizvodnje enakovredno ob strani Posavju in Pomoravju. Če pa pogledamo našo Dravo prometno, vidimo obratno, da je vsa dravska prometna smer absolutno podrejena savski prometni črti, tako približno kakor je bila do zgraditve proge Kragujevac—Kosovska Mitrovica podrejena ibarsko-kosovska črta moravsko-vargarski. S tem so podrejena razen meridionalno usmerjenega Novega Sada tudi gospo-

garska središča dravske črte Osijek, Varaždin in Maribor gospodarskim središčem na savski progi Beogradu, Zagrebu in Ljubljani. Dokaz za to je pogled na železniško karto, ki nam odkriva to dejstvo posebno na zvezah gospodarskih središč z dravske črte. Vzemimo za vzgled zvezo Novega Sada z Mariborom, Maribora z Osijekom, enako je z zvezo Varaždina z Osijekom, podobno Novi Sad—Osijek. Za Maribor še občutnejše pa so temu primerne inozemske zveze kakor Celovec ali Beljak—Osijek in stiki z notranjostjo savsko-dravskega medrečja. Ali na kratko: Jugoslavija je po izgubi železnice Barč—Kotoriba brez dravske prometne črte, in ena najmočnejših gospodarskih pokrajin Jugoslavije med Pohorjem in Bačko je brez neposrednih mednarodnih prometnih vezi in stikov.

Jugoslovanski gospodarski in državni razvoj terja izgraditev dravske črte in direktne prometne zveze od Bačke preko Osijeka in Varaždina do Maribora. Z uresničenjem te geopolitične nujnosti bi se prometni položaj Maribora na mah izpremenil. Z dotokom prometa iz vse Podravine in z delom mednarodnega prometa, ki teče danes z Bližnjega vzhoda po donavski in savski črti na dravsko, bi se nujno ojačila alpska dravska črta proti Beljaku in dalje, ojačila pa bi se radi konstrukcije madžarske železniške mreže tudi semerinško-jadranska proga. In kot stikališče podravske črte iz Bačke na Koroško s semerinško-jadransko črto bi našel Maribor novih gospodarskih življenjskih, obenem s tem pa tudi kulturnoiniciativnih možnosti in smernic. Nevarnost provincializiranja, ki v Mariboru obstaja dokler ni trajno vključen v veliki mednarodni promet, bi za vedno odpadla.

Na tej geopolitični in prirodni prometni zvezi, katere udejstvitev priroda in zgodovina (Drava, rimske ceste itd.) naravnost izzivata, dobi Jugoslavija baš preko Maribora novo in neposredno zvezo na eni strani s srednje-evropskim industrijskim ozemljem, na drugi strani pa s prvimi evropskimi tujskoprometnimi zemljami.

Pogled na geografsko karto pokaže, da se iz srednje Nemčije preko češke in Moravske, Dunaja, Wiener Neustadta, doline Murice in Gradca vleče do našega Maribora sklenjeno industrijsko ozemlje, katerega zaključuje na jugu baš Maribor s svojo tekstilno industrijo, ki se razvija tudi v Varaždinu. In prav pod Mariborom se začinja agrarno podeželje Podravja, ki se vleče ob Dravi na vzhod preko Varaždina in Osijeka v Vojvodino. Pri Mariboru se tako strne meridionalno srednjeevropsko industrijsko ozemlje s temu ozemlju najbližjo agrarno jugoslovansko pokrajinsko enoto, s Podravjem in Podravino. V gospodarski medsebojnosti srednjeevropskega industrijskega ter podravskega agrarnega ozemlja vidimo na isti način utrjeno potrebo po jugoslovanski podravski prometni črti, kakor smo jo prej ugotovili na prirodni zemljepisni predpostavki.

Podobno pa se vleče od zahoda, od Francije, preko Švice, Tirolskega in Koroškega v Jugoslavijo ozemlje z razvitim tujskim prometom, ki sega v Jugoslavijo na savsko črto z Gorenjske, na dravsko črto pa z Dravsko dolino in Mariborom do Slatine Radencev in

do Varaždinskih toplic. Svojevrstni so primeri na svetu, kjer se razvije kako gospodarsko območje do mednarodnega pomena brez neposrednih mednarodnih zvez in neposrednih geopolitičnih stikov. Enako se lahko tujski promet v Podravju razvije samo v strnjivosti z ostalimi pravkar navedenimi evropskimi alpskimi tujskoprometnimi torišči, ki ležijo na gospodarsko utemeljenih zvezah, in po katerih vodijo na vzhod v naše Podravje. Maribor nima zgodovinskih tradicij kakor Rim, Jeruzalem ali Kahira, tudi ne klimatičnih svojevrstnosti kakor Dalmacija ali Riviera ali krajevnih tipičnosti kakor Napoli ali Južna Srbija s Črno Goro. Maribor s Podravjem je prirodna srednjegorska pokrajina s prehodom alpske kulture v srednjepodonavsko, ki lahko tujca pritegne šele, če je na pokrajini tudi gospodarsko zainteresiran bodisi trgovsko, po cenah, po kakovosti domačih proizvodov, n. pr. vingradništva itd. Do vsega tega pa more priti tujec samo, če ga prometne zveze nujno dovedejo v naše kraje; in take zveze bi mogla nuditi Mariboru geopolitično utemeljena prometna črta.

Gospodarske in prometne zveze pa vplivajo prvenstveno tudi na kulturne potrebe in na kulturni razmah posameznega mesta. Dokler bo mariborski meščanski radij segal samo do Ljubljane, Zagreba ali Gradca, tako dolgo bodo mariborske kulturne potrebe ostale na današnji stopnji in isto je tudi z gospodarsko iniciativnostjo. Poglejmo v preteklosti na vplive, ki jih je izvajala na gospodarsko iniciativnost naših meščanov Amerika in Zahodna Evropa, v manjši meri pa zlasti Dunaj in Trst, potem uvidimo eksistenčno potrebo mednarodnih stikov za Maribor tudi, če hoče Maribor uveljavljati kolikor toliko velepoteznejšo tujsko prometno politiko, osnovano na nekem kulturnem standardu in pa če hoče postati središče duhovne kulture sploh.

Mednarodne prometne stike pa rabi Maribor tudi radi osiguranja bodočnosti današnje mariborske osnovne življenjske panoge, to je mariborske industrije. Razen železniških delavnic imamo v Mariboru večinoma konjunkturne industrije. Dokaz temu je pregled v povojnem Mariboru nastalih in opučenih industrij. Možnost prilagojevanja razmeram na svetovnem trgu nudi industriji zopet mednarodni promet, kjer se najhitreje snidejo potrebe svetovnih trgov, zlasti še na točki kakor v Mariboru, kjer se stika industrijska Srednja Evropa z agrarnim jugoslovanskim Podonavjem. Nastoj mednarodnega prometnega križišča v Mariboru je eden od zanesljivih predpostavk za uravnavanje mariborske industrije in njenega preusmerjevanja.

Gospodarska in kulturna bodočnost Maribora pa je zopet življenjsko važna v narodnostnem oziru. Mariborsko in slovenještajersko nemštvo predstavlja v splošnem gospodarsko utrjeno manjšino, ki je tudi kulturno napredna. Da gospodarski in kulturni nivo vpliva na asimilacijo, je dokazala zgodovina naših narodnostnih bojev. Iredentistični politični pomen nemške manjšine moremo trajno zmanjšati na minimum samo s številčnim razvojem Maribora, ki omogoči nadprodukciji okoliškega prebivalstva doselitev v mesto, in pa s kulturnim dvigom meščanstva kot

celote. Z doseljevanjem okoličanov v razvijajoči se Maribor pade številni pomen nemštva, s kulturnim dvigom meščanstva pa se likvidirajo nevarnosti naše denacionalizacije. In ker bo Maribor trajno ostal obmejno mesto s stiki z velikim sosednim nemškim narodom, lahko trajno rešimo mariborsko nemško vprašanje edino z gospodarskim in kulturnim razvojem mesta. Predpogoj za kvantitativni in kvalitativni razvoj Maribora je v trajnem gospodarskem dvigu, ki ga omogoča izgraditev dravske prometne črte.

Z izpremenjenimi mednarodnimi mejami se geopolitični položaj posameznega mesta izpreminja. Iz osrednjega položaja v nekdanji Avstro-Ogrski je stopil Maribor v Jugoslaviji na položaj perifernega mesta. V tem položaju je možna zagotovitev mariborskega razvoja samo z vidikov nove jugoslovanske države celote. Geopolitični položaj celotne severne Jugoslavije pa terja prometno transverzalo vzporedno z Dravo, ki ni samo v lokalnem interesu Maribora, ampak v interesu razvoja vseh naših obmejnih pokrajin od Bačke do Koroškega. Razvijajoče se gospodarstvo 15 milijonske države zahteva dve kontinentalni transverzali, poleg savske še dravsko.

Dravska prometna črta, ki edina lahko zagotovi in pospeši razvoj Maribora kot črta z mednarodnim prometom, pa ni v svojem bistvu nič novega. Sledeč geografskim predpogojem je že obstajala od rimske

dobe pa do dobe železnic, in ravno tako zvana hrvaška cesta Maribor-Varaždin je še pred 100 leti mnogo ožje vezala podravske zemlje kakor pozneje z železnicami. Pomen velike podravske ceste je strla šele smotrna madžarska železniška politika. Kulturne vplive medsebojnih stikov Podravja in Posavine pozna naša zgodovina zlasti med našimi Iliri; Vraza, Kočvarja itd. so dovedli v ilirski tabor predvsem gospodarski stiki, ki so družili njihove rojstne kraje z zemljami ob Dravi v eno, prometno enoto. In kakor je v dobi železnic priključitev nižine pod Ormožem v gravitacijsko območje Maribora pospešila mariborski razvoj, tako je danes vprašanje enotne prometne ceste ob vsej naši Dravi, kot druge jugoslovanske mednarodne proge, za Maribor vprašanje njegove bodočnosti ali pa nazadovanja. In v primeru z Osijekom ali Novim Sadom, še bolj pa v primeru z jugoslovanskimi gospodarskimi središči na savski črti vidimo, da Maribor po vojni relativno že nazaduje.

Maribor na Dravi je izhodišče dravske črte iz Alp na vzhod. Drava s svojim območjem je ena geografskih prometnih predpostavk jugoslovanske države. V bistvu nastoja jugoslovanske države pa je izgraditev prirodnih črt in s tem likvidacija umetnih, ki so prirodne proge sistematsko opuščale. In v tej prirodni geopolitični rešitvi dravske prometne črte je zapopadna bodočnost Maribora.

MINORITSKA CERKEV IN JUGOZAPADNI MARIBOR V XVIII. STOLETJU

FRANC K. KOS

V starem jugozapadnem delu Maribora se dviga ob Dravi velika stavba, ki štrli visoko nad ostale strehe in spominja po svojih oblikah na cerkev. Ta stavba, med ljudmi bolj znana kot vojašnica kakor kot hiša božja, je stara minoritska cerkev.

O cerkvi je doslej največ napisal M. Napotnik (*Die Basilika zur Heiligen Maria, Mutter der Barmherzigkeit, in der Grazervorstadt zu Marburg, 1909*), in poleg njega R. G. Puff (*Marburg in Steiermark, seine Umgebung, Bewohner und Geschichte, Gratz 1847*). Za primerjalno gradivo pa služijo slike v mariborski sobi mestnega muzeja v Mariboru.

Stavba ima tri glavne dele: zvonico, glavno ladjo in presbiterij. Glavna ladja je podolgovata na tri širine, mogočni dvojni pilastri ločijo med seboj po tri kapele na vsaki strani; kapele so polkrožno zaključene, nad loki so empore; bogato profilirani kapiteli pilastrov nosijo razgiban arhitrav, nad tem se pa izriva zelo profiliran, daleč ven štrleči venčni zidec. Vsak pilaster nosi banjasti lok, deli med loki so križno obokani in prav tako je križno obokan tudi strop galerij nad kapelami.

Pred današnjo cerkvijo je morala na istem mestu stati druga, kar je razvidno iz ustanovitve minorit-

skega samostana in cerkve, ki se pojavita v Mariboru že v drugi polovici XIII. stoletja (okoli 1284), in iz starejših slik mesta. Na to staro, prvotno gotško cerkev (kajti taka je morala biti) kaže mogoče zadnji opornik (na vzhodni steni), ki ni pilaster, marveč spominja na gotski steber brez kapitela, iz katerega izhajajo sedaj neorganično svodne linije. Srednja ladja je osvetljena po velikih dvodelnih oknih, ki so zgoraj polkrožna, spodaj pa pravokotna. Zunanjščina glavne ladje je popolnoma preprosta; samo okna imajo okvirje.

Zadaj na vzhodni strani je imela cerkev vhodna vrata, nad temi se je dvigal pevski kor. V zunanjščini kaže ta prizidek razgiban tloris konveksno ukrivljenih stranic, pilastri in venčni zidec pa spominjajo na pilastre glavne ladje. Notranjost zvonice v obeh nadstropjih kaže drugačno, bolj enostavno okrasitev kakor ostala ladja. Zunanjosti s kolosalnimi pilastri in močnim venčnim zidcem sedanja rešitev s premajhno dvokapno streho ne zadošča, temveč zahteva nadaljevanje tega dinamičnega pogona navzgor v stolpu, katerega je cerkev tudi imela.

Najvažnejši in še danes najbolje ohranjen je v cerkvi presbiterij. Od ostale cerkve ga loči slavolok,