

Andrej Studen

MARIBOR NA POTI V MODERNO MESTO

Socialna modernizacija Maribora od srede 19. stoletja do prevrata leta 1918

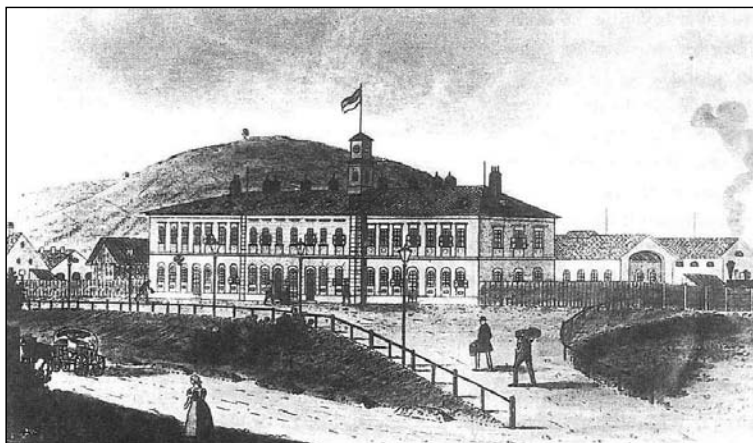
Prihod Južne železnice v Maribor sredi štiridesetih let 19. stoletja je bil po mnenju Rudolfa Gustava Puffa »najbolj veličasten dogodek, ki je zaznamoval Maribor in ki bo odslej najbrž bistveno vplival na njegov življenjski utrip«. Parna lokomotiva kot »najnovejši dosežek novega veka« naj bi bila po njegovem mnenju tista, ki ima »na čelu zapisano veliko besedo: „Naprej!“¹ Besede cesarsko-kraljevega profesorja dr. Puffa so takrat preroško naznanjale prihodnji gospodarski in družbeni razcvet mesta ob Dravi. Danes mu lahko pritrdimo, da se ni dosti motil, saj sta »prav Južna železnica in nekoliko kasneje Koroška železnica (1863) odločilno vplivali na vsestranski razvoj« Maribora.² Južna železnica je v severovzhodnem delu današnje Slovenije od štiridesetih let 19. stoletja naprej poudarila mejno

¹ Rudolf Gustav Puff: Maribor : Njegova okolica, prebivalci in zgodovina. Maribor 1999, str. 289–290.

² Janez Cvirn: Oris zgodovine Maribora 1750–1850. V: Studia Historica Slovenica, 2006, št. 2–3, str. 334. Poleg Puffovega optimizma pa je bilo v štiridesetih letih 19. stoletja slišati dokaj spodbudne tone za vsestranski prihodnji razvoj Maribora tudi v referatu notranjega ministra Aleksandra Bacha poleti 1849, v katerem je mlademu cesarju utemeljeval, zakaj naj bi bil Maribor primeren za sedež okrožne vlade. Bach je poudaril, da je Maribor v primerjavi s konkurenčnim Celjem »pomembno mesto /.../, da ima ugodno lego ob eni od obeh glavnih rek dežele, da se v njem na železnico priključujejo važne ceste in da so v njem za okrožno vlado na voljo primerni uradni prostori«. Tudi Bach se v svojih priporočilih in zavzemanju za mesto ob Dravi ni dosti motil, četudi so bile njegove besede, kot je znano, izrečene ob posredovanju vplivnega Johanna Kasparja Seillerja, ki se je rodil 20. oktobra 1802 v Mariboru, umrl pa 10. februarja 1888 na Dunaju. Po študiju prava je najprej delal kot sodnik, nato pa kot dvorni ter sodni odvetnik in notar na Dunaju. V letih 1848–1851 je bil predsednik občinskega sveta mesta Dunaj, v letih 1851–1861 pa prvi svobodno izvoljeni župan Dunaja. O tem glej npr.: Antoša Leskovec: Zgodovina uprave v Mariboru 1752–1941. V: Maribor skozi stoletja: Razprave I (ur. Jože Curk, Bruno Hartman, Jože Koropec). Maribor 1991, str. 246; Antoša Leskovec, Mesta na Slovenskem med 1830 in 1867. V: Mednarodni kulturnozgodovinski simpozij Modinci: Kőszeg 1990: Meščanski svet na panonskem območju med 1830 in 1867. Szombathely 1994, str. 118. Nekatere podatke o Seillerju sem dopolnil.

črto razlik v gospodarskem značaju regije. Višji svet zahodno od te črte je imel pretežni del industrije in vse velike tovarne, subpanonski svet pa je bil le malo industrializiran in ni premogel velikih podjetij. Maribor je od vseh krajev v regiji »v industrijskem pogledu daleč najbolj napredoval, postal je prvo industrijsko središče Slovenije in industrijsko mesto«. ³

Slika 1: Železniška postaja v Mariboru leta 1847



Vir: Janez Cvirn in Andrej Studen: »Ko vihar dirjajo hlaponi«: K socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju. Ljubljana 2001, str. 12.

V predmarčni dobi sta večini mariborskih meščanov dajali vsakdanji kruh trgovina in obrt, v mestu in okolici pa so že začeli nastajati tudi prvi industrijski obrati, ki so nakazovali kasnejši razvoj. V tretjem desetletju 19. stoletja se je začela hitrejša demografska rast mestnega prebivalstva. Leta 1846 so zgoj v mestu našteali 3424 prebivalcev (2200 domačih in kar 1224 tujcev), v predmestjih pa še dodatnih 1692 prebivalcev (657 v Graškem, 593 v Koroškem in 442 v Magdalenskem predmestju), skupaj torej 5116 prebivalcev. ⁴ Demografske spremembe so se na zunaj kazale tudi v gradbenem in urbanističnem razvoju, na simbolni ravni pa se je proces urbanizacije tudi v Mariboru začel s postopnim rušenjem mestnega obzidja, obrambnih stolpov, mestnih vrat in z zasipanjem motečih delov obrambnega jarka od konca 18. stoletja naprej. Potem ko so me-

³ Antoša Leskovec: Industrializacija v severovzhodni Sloveniji med 1873 in 1929. V: Mednarodni kulturnozgodovinski simpozij Modinci: Osijek 1978: Družbene, ekonomske in kulturne posledice industrializacije v panonskem prostoru izmed dveh velikih kriz 1873–1929. Osijek 1982, str. 206.

⁴ Jože Curk: O prebivalstvu Maribora med sredinama 18. in 19. stoletja. V: Studia Historica Slovenica, 2002, št. 1, str. 46–47.

stnemu obzidju odvzeli njegovo primarno funkcijo razmejevanja, so se lahko z mestnimi povezale tudi predmestne ulice. Mesto se je v tem času ves čas krepilo tudi kot upravno in šolsko središče. Z državnimi uradniki, izobraženci in v mesto priseljenimi tujimi podjetniki se je krepilo »*novo meščanstvo*«, katerega ideale in vrednote je brez večjih pretresov zlasti od tridesetih let 19. stoletja prevzemala tudi domača tradicionalna meščanska elita trgovcev in obrtnikov.⁵

»Preobrat v razvoju Maribora se je zgodil šele po sredini 19. stoletja, ko je prišlo do več skoraj sočasnih dogodkov: odprave podložništva, reorganizacije državne uprave in sodstva, prebuditve liberalnega podjetništva, uvedbe železniškega prometa in decembra 1850 uresničene združitve starega mestnega jedra z njegovimi tremi predmestji in Meljem v enotno upravno enoto.«⁶

Na Spodnjem Štajerskem je bila v času modernih popisov prebivalstva rast števila prebivalstva najbolj intenzivna v Mariboru, kar pokaže tudi primerjava z drugima statutarnima mestoma (Celje, Ptuj).

Tabela 1: Rast prebivalstva statutarnih mest na Spodnjem Štajerskem pred prvo svetovno vojno

	1869	1880	1890	1900	1910
Maribor	12828	17628	19898	24601	27994
Celje	4224	5393	6264	6713	6919
Ptuj	2361	4257	3924	4223	4631

Od popisa leta 1869 do popisa leta 1910 se je število prebivalcev Maribora povečalo za 118 odstotkov, Celja za 63 odstotkov in Ptuja za 96 odstotkov. Če vzamemo kot primernejše izhodišče popisovalno leto 1880 (industrializacija je bila intenzivnejša v letih 1890–1910), se je število prebivalcev Maribora do zadnjega avstrijskega popisa prebivalstva povečalo za 59 odstotkov, Celja za 28 odstotkov in Ptuja za manj kot 10 odstotkov.⁷

⁵ Janez Cvirn: Oris zgodovine Maribora 1750–1850. V: Studia Historica Slovenica, 2006, št. 2–3, str. 336–340; Jože Curk: Mariborsko mestno obzidje posebno v 16. stoletju. V: ČZN, 1980, št. 1, str. 102; Jože Curk: Urbana in gradbena zgodovina Maribora. V: Maribor skozi stoletja: Razprave I (ur. Jože Curk, Bruno Hartman, Jože Koropec). Maribor 1991, str. 533.

⁶ Curk Jože: O prebivalstvu Maribora med sredinama 18. in 19. stoletja, str. 77.

⁷ Podatki popisov so povzeti po temeljni raziskavi urbanizacije naših krajev – Vasilij Melik: Rast mestnega prebivalstva na Slovenskem pred prvo svetovno vojno. V: Ekonomska revija, št. 1–4, 1956, str. 518. Podatke za Maribor je pred tem objavil Franjo Kramberger: Nekaj števil o Mariboru. V: Mariborski koledar 1933, str. 95. Podatke je poleg drugih v zadnjem času navajal tudi Filip Čuček: Kraji na slovenskem Štajerskem in Maribor med leti 1750 in 1918. V: Studia Historica Slovenica, 2006, št. 2–3, str. 387–390.

Razlika med mestom in podeželjem se je tudi v Mariboru kazala v številu prebivalcev na eno hišo. Značilnost urbanega naselja je Maribor kazal s stanovanjskimi hišami, v katerih je živelo več družin, več gospodinjev. Večnadstropne stanovanjske hiše so bile tipičen znak večjega urbanega naselja, število prebivalcev na hišo pa je bilo nekakšno znamenje urbanizacije. Seveda to splošno pravilo ni bilo brez izjem, saj je Maribor poznal tudi enodružinske hišice delavcev ali nameščencev ali pa imenitne meščanske vile, ki so predstavljale dokončno realizacijo bivanjskih stremeljenj meščanstva po zasebnosti in reprezentativnosti. Od leta 1869 do leta 1910 se je število mariborskih hiš povečalo iz 661 na 1269. Primerjalno je Maribor po številu prebivalcev na hišo malenkostno zaostajal za Ljubljano in v prvih dveh popisovalnih letih tudi za Celovcem. Še bolj izrazite so bile seveda razlike med Mariborom in velemestnim Trstom. Celje je po številu prebivalcev na hišo le malenkostno zaostajalo za Mariborom, razlika med Ptujem in Mariborom pa je bila že bolj izrazita.⁸

Tabela 2: Število prebivalcev na hišo

	1869	1880	1890	1900	1910
Trst	38,2	39,7	35,1	36,2	39,6
Ljubljana	21,5	22,4	23,6	22,8	22,3
Celovec	20	23,3	22,7	22,1	21,8
Maribor	19,4	21,7	22,9	23,3	22
Celje	17,6	20,7	19,6	20,9	20
Ptuj	11,2	14,1	12,7	13,8	12,8

Vzporedno s postopnim razvojem mariborske industrije, ki ga bomo na kratko orisali v nadaljevanju, je začelo naraščati tudi prebivalstvo v soseščini Maribora. V mariborski okolici je avstrijska statistika ob zadnjem ljudskem štetju leta 1910 našela 4 naselja z nad 1000 prebivalci: Studence (gostota 12,6 prebivalca na hišo), Pobrežje (7,6), Krčevino (7,5) in Košake (5,5). Močno koncentracijo prebivalstva srečamo tudi v Radvanju, ki je že leta 1900 štelo 1374 ljudi, leta 1910 pa se je razdelilo na tri nova naselja (Nova vas, Spodnje in Zgornje Radvanje), ki so skupaj štela 1868 prebivalcev (gostota 8,1 prebivalca na hišo). Med urbana naselja lahko štejemo tudi

⁸ Prim.: Vasilij Melik: Rast mestnega prebivalstva na Slovenskem pred prvo svetovno vojno, str. 517–519.

Tezno, čeprav je glede na kriterije štelo manj kot 1000 prebivalcev, namreč 874 ljudi z obljudenostjo nad 10 prebivalcev na hišo.⁹

Nekaj tovarn je v Mariboru nastalo že v protoindustrijskem času bodisi v novih panogah (tovarna rozolije, kavnih nadomestkov) bodisi v panogah starih obrti (usnjarstvo, čevljarstvo, pivovarstvo). Maribor je imel ugodno prometno lego že pred prihodom železnice, saj je bilo tu mostišče na cesti od Dunaja proti Trstu in dravsko pristanišče. Velik del uvozne in izvozne trgovine Maribora s Koroško se je pred vzpostavitvijo železniške povezave odvijal na splavih in šajkah po Dravi. Potem ko je leta 1846 Južna železnica dosegla Celje, je promet v smeri sever-jug postal še bolj intenziven, v šestdesetih letih pa se je okreplil tudi v smeri Koroške. V bližini Maribora, na Pragerskem, je bila vzpostavljena tudi povezava z Orientalno železnico proti Ogrski (1860). »Železnica je dala svojemu mariborskemu križišču prvi res veliki industrijski obrat – 1863. so bile odprte na Studencih pri Mariboru, malo za odcepom koroške proge železniške delavnice, ki so takoj zaposlovale nad tisoč delavcev.«¹⁰ Kriza leta 1873 je prizadela mariborsko usnjarsko in čevljarsko industrijo, v železniških delavnicah pa med krizo ni bilo večjega zastoja proizvodnje. Ustanavljanje tovarn se je v severovzhodni Sloveniji nadaljevalo že v sedemdesetih letih, v trgovski register pa so največ industrijskih podjetij vpisali od leta 1890 do 1910.¹¹ V prvem desetletju (1890–1900) so ustanovili 18 tvrdk, v drugem (1900–1910) pa kar 50. Največ so jih ustanovili v Mariboru, 4 v prvem in 14 v drugem omenjenem desetletju. Z novimi tovarnami (živilska industrija, kemična industrija, opekarne) in s povečanjem starih obratov je Maribor dobil *»tistih nekaj večjih podjetij, ki skupaj z železniškimi delavnicami predstavljajo glavnino njegove industrije še v prvih letih jugoslovanske države«*.¹²

Nagla rast števila industrijskih obratov v omenjenih desetletjih pred prvo svetovno vojno je bil pogojen tudi s takratnim dograjevanjem železniškega omrežja v severovzhodni Sloveniji, torej z odprtjem nekaterih lokalnih prog. Mariborska industrija je nov zagon nato dobila šele z elektrifikacijo, z novimi možnostmi oskrbe s cenejšo pogonsko silo. Hidro-

⁹ Franjo Kramberger: Nekaj števil o Mariboru, str. 95. Vasilij Melik: Rast mestnega prebivalstva na Slovenskem pred prvo svetovno vojno, str. 513–514.

¹⁰ Antoša Leskovec: Industrializacija v severovzhodni Sloveniji med 1873 in 1929, str. 202.

¹¹ Nova podjetja so do leta 1898 vpisovali pri prej pristojnem okrožnem sodišču v Celju, saj je mariborsko okrožno sodišče začelo poslovati šele 1898.

¹² Antoša Leskovec: Industrializacija v severovzhodni Sloveniji med 1873 in 1929, str. 203.

elektrarna na Dravi pri Fali je začela obratovati šele v zadnjem letu vojne (1918), a na temelju izobilja te moderne energije je Maribor v novi državi doživel pravi razmah tekstilnih podjetij.¹³

V obdobju po letu 1848 se je v Mariboru krepila tudi trgovina, ki se je postopoma vedno bolj modernizirala in prilagajala novim zahtevam potrošniške družbe. Pred uvedbo obrtne svobode leta 1859, leta 1855, beležimo v Mariboru 33 trgovskih obrti, leta 1884 jih je bilo 254, leta 1912 pa že 337. Spremljajoči pojav urbanizacije je bila vse do prve svetovne vojne specializacija trgovin in zlasti širjenje kroga kupcev, ki morajo vse potrebno kupovati. Vedno več kupcev je v mesto prihajalo tudi iz okolice. Značilnost Maribora je bila zlasti veletrgovina z vinom, omeniti pa je treba še trgovino z lesom, mešanim blagom, manufakturne trgovine in drugo.¹⁴ Precej trgovin so zaradi njihove velikosti vpisali tudi v trgovski register pri okrožnem kot gospodarskem sodišču. Od leta 1863 do konca leta 1918 je bilo teh vpisov vsaj 225. V drugi polovici 19. stoletja je naraščalo tudi število gostiln, pivnic, kavarn in hotelov.¹⁵ Od srede 19. stoletja naprej dobi Maribor tudi denarne zavode – od hranilnic do bank.¹⁶

Rast obrti v Mariboru v primerjavi s trgovino ni bila tako izrazita. Starim panogam (na primer barvarji, brusači, mlinarji, milarji, usnjarji, kovači, lončarji in pečarji), uslužnostnim obrtem (na primer čevljarji, krojači, šivilje in modistke) in obrtem živilske stroke se v povezavi s tehničnim napredkom pridružijo še nekatere nove obrti, kot so fotografiji, optiki, tapetniki, mehaniki, instalaterji. Obrtne delavnice nekaterih obrti prerastejo tudi v manjše tovarne.¹⁷

Urbani in gradbeni razvoj Maribora v modernejše mesto v desetletjih pred prvo svetovno vojno so že v predmarčni dobi nakazovale dvanadstropne hiše, v katerih je že bilo čutiti zasnovo kasnejših velikih najemniških hiš.¹⁸ Na prostorsko zasnovo mesta je vplivala tudi izgradnja

¹³ Prim.: prav tam, str. 205. V nasprotju z aktivno mariborsko tekstilno industrijo, ki se je razvila po prevratu, pa v krajevini Jugoslaviji niso več napredovale industrijske panoge, kot so pivovarstvo, usnjarska in mlinska industrija. Prim.: Antoša Leskovec: Razvoj gospodarstva v Mariboru 1752–1941. V: Maribor skozi stoletja: Razprave I (ur. Jože Curk, Bruno Hartman, Jože Koropec). Maribor 1991, str. 369.

¹⁴ Antoša Leskovec: Upravni in gospodarski razvoj Maribora v 19. stoletju. V: Kronika, 1983, št. 2–3, str. 172.

¹⁵ Antoša Leskovec: Gospodarstvo v Mariboru od srede 19. stoletja do prve svetovne vojne. V: Od Maribora do Trsta 1850–1914: Zbornik referatov (ur. Darko Friš in Franc Rozman). Maribor 1998, str. 108.

¹⁶ Leta 1861 je bila ustanovljena Mestna hranilnica, leta 1872 Mariborska eskomptna banka, istega leta pa je odprla svojo podružnico tudi Štajerska eskomptna banka. Naštete ustanove so bile v rokah Nemcev, Slovenci pa so v Mariboru leta 1882 ustanovili Posojilnico, ki je leta 1898 zgradila mariborski Narodni dom, leta 1908 pa so ustanovili Spodnještajersko ljudsko posojilnico. Na pragu 20. stoletja, leta 1900, se v Mariboru pojavi Avstroogrška banka, leta 1910 pa Angloavstrijska banka. Glej: Antoša Leskovec: Upravni in gospodarski razvoj Maribora v 19. stoletju, str. 174.

¹⁷ Prav tam, str. 172.

¹⁸ Prim.: Cvirni: Oris zgodovine Maribora 1750–1850, str. 337.

železnice. Tiri, ki so jih speljali zunaj pozidanih območij, pa tudi železniška postaja zunaj mesta so vplivali na kasnejšo prostorsko zasnovo in rast mesta. Železniška postaja v Graškem predmestju je namreč delovala kot močan magnet, ki je pospeševal pozidavo vmesnega prostora med starim mestnim jedrom in kolodvorom. Tako kot za večino evropskih mest druge polovice 19. stoletja velja tudi za Maribor pravilo, »da so na novo nastale ulice med starim mestnim jedrom in postajo bile med najelegantnejšimi in da se je tja postopoma selil poslovni center mesta«. ¹⁹ Ob železniški postaji, ki je tudi v Mariboru učinkovala na urbano strukturo, je torej nastala trgovsko-poslovna reprezentančna četrt s stanovanji za boljše sloje in z vrsto dejavnosti. ²⁰ Ne gre pa pozabiti, da se je v bližini tirov naselila tudi industrija, železnica s Koroško progo leta 1863, z železniškimi delavnicami iz istega leta in z zgraditvijo novega železniškega mostu naslednje leto pa je velikopotezno posegla tudi v mestno okolico. ²¹ Na Studencih je

Slika 2: Načrt delavske kolonije v Mariboru



Vir: Fototeka Muzeja narodno osvoboditve Maribor.

¹⁹ Jelka Pirkovič: Južna železnica in razvoj mest na Slovenskem v drugi polovici 19. stoletja. V: Kronika, 1987, št. 1–2, str. 15.

²⁰ O povezovanju mestnih predelov v urbano celoto glej tudi: Jože Curk: Urbana in gradbena zgodovina Maribora, str. 538.

²¹ Jože Curk: Urbano-gradbena in komunalna zgodovina Maribora. V: Kronika, 1983, št. 2–3, str. 154.

ob delavnicah kmalu nastala železničarska kolonija, ki se je postopoma razrasla v novo mestno četrt.²²

Mesto se je torej šele v drugi polovici 19. stoletja izvilo iz starega okvira. Medtem ko je urbani razvoj upravnega in gospodarskega središča Podravja med leti 1844 in 1863 zaznamovalo predvsem železniško vozlišče, so ga v naslednjih letih pospeševali trgovina, industrija, uprava, šolstvo, zdravstvo in vojaštvo. Številne upravne in šolske javne zgradbe so s svojimi velikimi kompleksi prispevale k urbani podobi mestnega obrobja in hkrati napolnjevale prostor med starim mestnim jedrom in predmestji. Po letu 1880 je bilo takšnih javnih stavb vse več. Prevladovale so vojašnice, na mestu starega kapucinskega so zgradili frančiškanski samostan, moško kaznilnico, moderno poštno palačo, Narodni dom, železniške bloke v Melju, najemniške hiše v mestnem jedru, vile ob severnem in zahodnem robu mesta ter manjše eno- in dvodružinske hiše po vseh predmestjih. Obrt in trgovina sta se še vedno držali starega mestnega jedra, industrijski obrati pa so se sprva namestili na periferiji starega mesta, mlajši pa predvsem v Melju. Podobno kot v Ljubljani so leta 1876 tudi mariborske ulice, ceste in trgi dobili imena, njihovo število pa se je do leta 1919 povečalo iz 77 na 158. Z graditvijo mesta so se izoblikovali trije tipi stavb: »Trgovsko-obrtni predeli so sledili konceptom skromnega zapoznelega klasicizma, javno in stanovanjsko stavbarstvo novih mestnih predelov bahavim historičnim slogom, delavske kolonije v Melju in na Taboru pa so kazale stavbne tipe industrijskega funkcionalizma. Prvi in drugi tip stavb sta se prilagajala podedovanim konceptom in vzdrževala retrospektivno podobo mesta, tretji tip pa je nosil v sebi skromne predznake sodobnega načrtovanja, vendar se je mešal s perifernim napol kmečkim stavbarstvom, kar mu je jemalo, razen v primeru železniške kolonije, vrednost načrtovane kolektivistične arhitekture.«²³

Omenjeni proces urbanizacije Maribora v desetletjih pred veliko vojno lahko, podobno kot velja za druga mesta, razumemo kot del ali pa eno od gibalnih sil sodobne zgodovine civilizacije. Naraščanje števila prebivalstva je mestnim očetom zastavilo nove izzive. Za reševanje problemov stanovanjskega trga, urejanja prostora, preskrbe, prometa in številnih drugih življenjsko pomembnih vprašanj so morali ubrati ustrezne strategije in s posegi v mestno infrastrukturo modernizirati življenje v mestu. Desetle-

²² Prim.: Tone Petek: Kratek etnološki oris železničarske kolonije Studenci v Mariboru. V: Kronika, 1983, št. 2–3, str. 197–202.

²³ Jože Curk: Urbana in gradbena zgodovina Maribora, str. 540.

tja pred prvo svetovno vojno so pomenila čas dramatičnih sprememb na ravni vsakdanjega življenja Mariborčanov, ki so se ob prizadevanju mestne občine, da bi denimo higienizirala in razsmradila mesto, ob odločnejši politiki kaznovanja kršilcev morali navaditi na snažnost. Poostreni nadzor in kaznovanje kršilcev sta v daljšem procesu civiliziranja oziroma družbene prevzgoje pripomogla, da so stare nedopustne navade, kot je denimo nemarno zlivanje vsebine nočnih posod kar skozi okno na ulico, tudi na naključno mimoidočega, počasi izginevale iz mestnega vsakdanjika. Pri iskanju rešitev za vprašanje higijene in drugih žgočih problemov, ki so pestili mesto, so se nedvomno tudi mariborske mestne oblasti zgledovale po drugih mestih, zlasti bližnjem deželnem središču Gradcu.

Pri novih priseljencih v mesto so opazna tudi nova doživetja in izkušnje: sprememba dojemanja časa, delovnih in stanovanjskih razmer, družinskih odnosov, individualnega načina življenja, prehrane, oblačenja in sploh potrošnje. Zlasti v mariborskih delavskih predmestjih, ki so se z izjemo delavske kolonije na Studencih sicer bolj razvijala in širila šele v času med obema vojnama,²⁴ so še vedno obstajale mešanice vaškega in urbanega načina življenja in kulture, podeželska barvitost v dozdevno enotni sivi delavskega življenja: reja malih živali, košček vrtička, praznične koline. Vse to je pogosto povezovalo ta »proletarski« model še tesneje s takratno »običajno« delavsko eksistenco.

Maribor, ki se je skozi 20. stoletje vedno bolj spreminjal v industrijsko mesto, je že v letih pred prvo svetovno vojno tvoril kristalizacijsko točko tako tehničnega kot družbenega napredka. V dolgotrajnem civilizacijskem procesu modernizacije je vključeval naraščajoče prebivalstvo, izboljševal se je njegov materialni položaj. Prehrana prebivalstva je postala stabilnejša, podaljševala pa se je tudi življenjska doba ljudi. Pri izboljšanju zdravstvenih razmer mestnega prebivalstva seveda ne smemo spregledati učinkov higienizacije mesta in javne zdravstvene oskrbe, kot je recimo sistematična izgradnja vodovoda in kanalizacije, pralnic in ljudskih kopeli, organizirano čiščenje mesta in odvoz smeti, ureditev pokopališč, javnih kopališč in drugih javnih prostorov. Končno pa je izboljšanje življenjske ravni Mariborčanov v prejšnjem stoletju tudi rezultat novih urbanističnih načrtov in programov stanovanjske gradnje.

Med leti 1886 in 1919 sta v Mariboru županovala Alexander Nagy

²⁴ O tem glej: Maja Godina: Iz mariborskih predmestij: O življenju in kulturi mariborskih delavcev v letih od 1919 do 1941. Maribor 1992.

in Johann Schmiderer. Velike zasluge za modernizacijo mesta je imel zlasti prvi, inženir in podjetnik Alexander Nagy, ki je bil na čelu mariborske občine v letih 1886–1902. Franjo Baš je o njem na začetku tridesetih let 20. stoletja zapisal, da »*pomeni za Maribor isto, kar Hribar za Ljubljano*«. ²⁵ Po mnenju Antoše Leskovca so delež Nagyevih zaslug za razvoj in napredek mesta »*morda precenjevali, a gledano z očmi sodobnika njegovega županovanja velja ugotovitev, da je postal Maribor v šestnajstih letih moderno mesto. Boljše higienske razmere, čistočo in lepši videz mesta zagotavljajo betonski kanali, asfaltirani pločniki, večina novih cest in ulic (po letu 1848) ter ureditev nasadov*«. ²⁶ V Nagyevi dobi so zgradili številne modernejše stavbe, za mnoge nove hiše je župan sam izdelal načrte. K večji higieni mesta je prispevala izgradnja moderne mestne klavnice v Melju (slovesno so jo odprli 1. marca 1902). ²⁷ Pred uvedbo obrtne svobode leta 1859 je bilo osem od devetih mestnih klavnic strnjeno v eni ulici, po ukinitvi cehov pa so se mesarji razselili po vsem mestu, s tem pa sta se razširila tudi nesnaga in neznosen smrad. Občinski svetniki so se po dolgih razpravah končno tudi na podlagi izkušenj drugih mest odločili za gradnjo nove klavnice, ki naj bi uredila to občutljivo vprašanje. ²⁸ Za svoj glavni dosežek pa je imel župan Nagy vodovod, dokončno odprt 1. julija 1902. Župan je v letih 1901–1902 sodeloval pri njegovi realizaciji, zaradi tako imenovane vodovodne afere pa je odstopil s svojega položaja. Ugotovilo se je namreč, da je podjetje Rumpel in Waldeck s podkupovanjem mestnega gradbenega urada doseglo, da mu je bila zaupana izgradnja te hvalevredne naprave. ²⁹

Župana Alexandra Nagya je aprila 1902 na čelu mariborske občine nasledil Johann Schmiderer, ki je to funkcijo opravljal do prevrata. Zaradi nespornih zaslug za razvoj mesta so mu decembra 1912 podelili naziv častnega meščana Maribora. V nasprotju z dobo županovanja Alexandra Nagya, je Schmidererjevo dobo zaznamovala izrazita politika varčevanja. Schmiderer je v dolgotrajnih pogajanjih z državnimi oblastmi kljub temu dosegel, da je država zgradila moderen most čez Dravo. ³⁰

²⁵ Franjo Baš: Vodnik po Mariboru: Kulturna, tujsko-prometna in gospodarska slika mesta in pokrajine. Ljubljana 1932, str. 92.

²⁶ Antoša Leskovec: Zgodovina uprave v Mariboru 1752–1941, str. 273.

²⁷ Artur Mally: Gassen-, Straßen- und Plätze-Buch der Stadt Marburg a. d. Drau. Marburg 1906, str. 102.

²⁸ Nataša Lampret: Komunalno – higienske razmere v Mariboru pred prvo svetovno vojno (1900–1914). Maribor 1998, str. 77.

²⁹ Antoša Leskovec: Zgodovina uprave v Mariboru 1752–1941, str. 273. Jasna Mlakar: Razvoj mariborskega vodovoda. V: Zgodovina za vse, 1998, št. 1, str. 17. Artur Mally: Gassen-, Straßen- und Plätze-Buch der Stadt Marburg a. d. Drau, str. 121–122.

³⁰ Janez Cvirn: Trdnjavski trikotnik: Politična orientacija Nemcev na Spodnjem Štajerskem: 1861–1914. Maribor 1997, str. 370.

Maribor je v času zadnjih dveh županov dejansko zelo napredoval, a nekateri začetki njegovega napredka na področju komunale, komunikacij in prometa, ki jih bomo kot primere nanizali v nadaljevanju, izvirajo tudi iz časov županovanja njunih predhodnikov.

Nekakšno prelomnico na področju komunalne dejavnosti mestne občine predstavlja ustanovitev mestne hranilnice leta 1861, ko so začeli urejevati nekatere ulice, jih kanalizirali, tlakovali, opremljali s pločniki, označili so jih s tablicami in osvetljevali s petrolejkami, ki so zamenjale oljenke, uvedene leta 1832.³¹ Po zgraditvi mestne plinarne so leta 1871 začeli uvajati plinsko razsvetljava. Do konca julija 1873 se je število javnih plinskih plamenov povečalo na 202, občina pa je po prvotnih prepirih z bavarskim podjetnikom in koncesionarjem za plinsko razsvetljava Georgom Graffom dosegla, da so 25 plinskih plamenov postavili tudi zunaj prvotno določenega plinskega rajona. Plinsko cevno omrežje so po letu 1888, v času župana Nagya, ko je plinarna prešla v roke Združenih plinarn v Augsburgu (Vereinigte Gaswerke in Augsburg), širili. Kot zanimivost omenimo, da so plin napeljali tudi v javna stranišča. Plin so uporabljali za razsvetljava v mestnem gledališču, velik potrošnik je bila tudi mariborska kaznilnica. Proti koncu stoletja so plin že uporabljali tudi prvi zasebniki v gospodinjstvih. V letih okrog 1900 so povsod uvedli Auerjeve plinske luči. Leta 1902 so zasvetile prve plinske luči tudi v Magdalenskem predmestju. Istega leta je mestno razsvetljava sestavljalo 281 plinskih luči in 29 petrolejk, ki so svetile samo pol noči, ter 177 svetilk in 6 petrolejk, ki so gorele vso noč.³² Leta 1909 je plinsko razsvetljava dočkala Koroška cesta, primestne vasi pa so bile še vedno brez luči in v temnih večerih, kot so leta 1910 zapisali v Straži, je *»le tu in tam skozi okna stanovanj zasvetila kakšna lučica«*.³³ Plinarna je leta 1915 prešla v last mestne občine. Električno razsvetljava je Maribor dobil šele po veliki vojni, leta 1920.

Mariborske ulice in trgi so pred izgradnjo podzemnih kanalov smrdele kot kuga. Ulično kanalizacijo so predstavljali odprti jarki, v katere so bili napeljani hišni žlebovi. Odpadna voda se je po njih prosto odtekala skupno s fekalijami. Greznice so mnogokrat prepuščale, njihovo nedišečo vsebino pa so nesistematično odvažali s sodčki, ki so jih praznili na mestnih njivah. Na dvoriščih so se nabirali kupi smeti, ki so jih od srede 18.

³¹ Jože Curk: Urbana in gradbena zgodovina Maribora, str. 539.

³² Artur Mally: Gassen-, Straßen- und Plätze-Buch der Stadt Marburg a. d. Drau, str. 45–47.

³³ Nataša Lampret Komunalno – higienske razmere v Mariboru pred prvo svetovno vojno (1900–1914), str. 52.

stoletja naprej, ko so začeli namenjati večjo skrb vzdrževanju cest in ulic, ob večjih praznikih odstranili kar meščani sami. Ostanki hrane so končali v gnojnih jamah na dvoriščih, sladko-kisli vonj mestnega zraka pa so dopolnjevale še povsem običajne vonjave hlevov, svinjakov, kurnikov in zajčnikov. Nič kaj prijetno ni bilo tudi sprehajanje po mariborskih ulicah. Še tik pred prvo svetovno vojno so na mestno občino deževale pritožbe, da na njih kraljujejo naravnost škandalozne razmere. Ob deževnih dneh so hojo in promet ovirale mlakuže in blato, v sušnih časih pa so se dvigali oblaki prahu, ki so ga kljub občasnemu škropljenju cest precej nejevoljno požirali davkoplačevalci.³⁴

Takšne skorajda srednjeveške higienske razmere seveda niso povzročale samo neznosnega smradu, temveč so ustvarjale tudi več kot samo ugodne pogoje za nastanek in širjenje različnih nalezljivih bolezni. Med njimi seveda ne gre spregledati epidemij kolere. Ta nadloga iz Azije je, podobno kot v drugih urbanih središčih, tudi v Mariboru mnogo prispevala k procesu higienizacije in dezodorizacije mesta. Občinski možje so namreč kmalu spoznali, da so se epidemije širile predvsem zaradi neustreznih higienskih razmer, strah pred njimi pa jih je spodbujal k bolj ali manj uspešnim ukrepom, da bi epidemije preprečili oziroma vsaj omilili njihove posledice.

Novice o koleri v Trstu, ki so se pojavile v časopisju konec avgusta 1910, so, če jih vzamemo za primer, vznemirile in prestrašile tudi Mariborčane, saj naj bi obstajala »*resna nevarnost, da se ta grozna epidemija ugnezdi v naših krajih*«. Ljudstvu so svetovali, da se »*strogo drži snage*«, da ne uživa pokvarjenih živil, slabe pitne vode in sadja, zlasti gnilega in tistega, ki prihaja iz Italije, saj se z njim »*najložje zatrosi kolera*«. ³⁵ Mestne oblasti so odredile, da se mora tujce, ki so prišli iz kakšnega s kolero okuženega kraja, pet dni zdravniško nadzorovati. Občina je morala poskrbeti tudi za poseben prostor za karanteno (izolirnico ali tako imenovani kole-ra špital) in ustrezno razkuževanje.³⁶ Že v naslednjih dneh pa so časopi-sne vesti mirile Mariborčane, da je nevarnost epidemije za sedaj minila, a da naj še naprej skrbijo za zdravo pitno vodo, negujejo snažnost in živi-jo zmerno.³⁷ Udarne vesti o strašni koleri in njenih gnezdiščih pa seveda niso potihnile in so še nekaj časa polnile strani časopisov.³⁸ Mariborsko

³⁴ Prav tam, str. 41. Glej tudi: Snaga (Maribor) : 100 let (ur. Sašo Radovanovič in Branko Kosi). Maribor 2009, str. 13–15.

³⁵ V: Straža, 24. 8. 1910, str. 2 in 26. 8. 1910, str. 3.

³⁶ V: Straža, 29. 8. 1910, str. 2.

³⁷ V: Straža, 31. 8. 1910, str. 2-3 in 2. 9. 1910, str. 6.

³⁸ V: Straža, 14. 9. 1910, str. 3; 16. 9. 1910, str. 5-6; 23. 9. 1910, str. 6 in 26. 9. 1910, str. 3.

okrajno glavarstvo je konec septembra ponovno naročilo občinam, naj kar najbolj natančno nadzorujejo tujce ter poskrbijo za izolirne prostore in dezinfekcijo.³⁹ Novembra 1910 je štajersko namestništvo pozvalo mariborsko občino in župana, da »*strogo naroči prebivalstvu, da pazi na snago pri studencih in vodovodih, da se tako prepreči širitev kolere na Štajerskem*«. Občinski odbor je moral izvoliti posebno komisijo za nadzor vodnjakov in vodovoda. Občina je morala tudi ozaveščati prebivalstvo, »*da ne pridejo v pitno vodo škodljive tvarine*«. ⁴⁰ Poročila o koleri v Trstu so se pojavila tudi avgusta prihodnje leto. Tokrat so v mariborski Straži objavili daljša navodila prebivalcem, kako naj se obvarujejo pred njo, hkrati pa so ugotavljali, če se je moderna asanacija mest »*izkazala uspešna proti legarju, tako je za trdno pričakovati, da bodo moderne higijenske naprave v stanu hitro omejiti in zatreti kolero*«. ⁴¹

In imeli so prav. Stari Maribor se je navkljub kritikam, na primer v Straži leta 1911, češ da je »*zelo zapuščeno in zaostalo mesto*«, v katerem ni videti »*v nikakem oziru nobenega napredka*«, ⁴² namreč vedno bolj umikal novemu, modernejšemu. Mestne ulice so že od šestdesetih let naprej vse manj zaudarjale, saj se je njihovo kanaliziranje v naslednjih desetletjih, kot piše Jože Curk, »*izvajalo tako dosledno, da so bile do prve svetovne vojne kanalizirane vse obzidane ulice na levem bregu Drave*«. ⁴³ Strožji predpisi so konec 19. stoletja narekovali tudi ureditev neprepustnih greznic ob stanovanjskih hišah in njihovo redno izpraznjevanje. V dobi župana Nagya so začeli graditi sodobne betonske kanale za odvajanje fekalij ter odpadnih gospodinjskih voda in ta gradnja se je pospešeno nadaljevala tudi na začetku 20. stoletja. ⁴⁴

Stanje mestne kanalizacije je podrobneje predstavilo tudi poročilo v časopisu Marburger Zeitung leta 1903. Mestni gradbeni urad je v njem opozoril na njene pomanjkljivosti in potrebe, ki jih je takrat zahtevala izgradnja »*primerne kanalizacijske mreže*«. Občinski svetnik Schmidt je poudaril, da bi morali vse hišne in obrtne odplake po najkrajši poti speljati iz mesta, ne da bi pri tem obremenili promet ali škodovali zdravju prebivalcev. Na enak način bi morali poskrbeti za odstranjevanje deževnice

³⁹ V: Straža, 28. 9. 1910, str. 3.

⁴⁰ V: Straža, 14. 11. 1910, str. 3 in 23. 11. 1910, str. 2.

⁴¹ V: Straža, 9. 8. 1911, str. 1-2.

⁴² Nataša Lampret: Komunalno – higijenske razmere v Mariboru pred prvo svetovno vojno (1900–1914), str. 42.

⁴³ Jože Curk: Urbana in gradbena zgodovina Maribora, str. 539.

⁴⁴ Snaga (Maribor): 100 let, str. 10.

in snežnice. Kanalizacijo naj bi speljali še globlje od obstoječe, imela naj bi primeren padec proti Dravi, da ob večjih nalivih ne bi prihajalo do zastajanja in naplavljanja odplak. Globlje položeni kanali naj bi pomembno zmanjšali tudi število vlažnih in nezdravih stanovanj. Preprečili naj bi prodiranje smrdljivih in škodljivih plinov v stanovanja. Novi betonski kanali z jajčastim profilom so neprepustni in mnogo primernejši od starih, ki imajo pravokotni pretok in so obzidani z lomljencem ter primerni samo za odvajanje večjih količin vode.⁴⁵

Medtem ko je bilo stanje kanalizacije v mestu še znosno, pa so povsem drugačne razmere slikala poročila o železničarski delavski koloniji. Občinski svetnik Schmidt je leta 1907 predlagal, da se razišče stanje greznic in odstranjevanja odplak v koloniji na Studencih. Občinski svetnik Frei je opisal »*skorajda neverjetne razmere, ki vladajo v novi koloniji*«. Opisal je vodnjak, katerega voda ni niti toliko kakovostna, da bi jo lahko uporabili vsaj za pranje, temveč jo moramo tudi v ta namen filtrirati. Dr. Krauß je vodnjak že davno označil kot skrajno nevarnega za zdravje, a ga Južna železnica ni zasula. »Občinski svetnik Frei je nato /kot dober poznavalec razmer/ navajal škandalozne reči tudi o stanju greznic v novi koloniji in njihovem nezdravem vplivu na stanovanja delavcev.« Občinski svet je sklenil, da si bo posebna komisija ogledala tamkajšnje žalostne razmere. Pri ogledu naj ji ne bi ostalo nič prikrito, saj naj bi v komisiji ne bilo predstavnika Južne železnice. Občinski svetnik Haupt se je goreče zavzel tudi za čimprejšnjo izgradnjo modernega vodovoda v koloniji.⁴⁶

Občinska komisija je ob ogledu kolonije ugotovila, da je tamkajšnja pitna voda izredno nezdrava in vprašljiva, da kanalizacije ni, da so greznice slabo urejene in da je za odpravo teh zdravstvenih pomanjkljivosti pooblaščen železnica. Še posebej je treba rešiti vprašanje vodnjakov in kanalizacije. Južna železnica je zahtevam mestne občine, da uredi nemoogoče življenjske razmere v koloniji, nasprotovala, češ da so neupravičene. Ureditev nevzdržnih razmer v koloniji pa je bila prevelik finančni zalogaj tudi za mestno občino in občinskim svetnikom ni preostalo nič drugega kot to, da so soglasno zavrnilo ugovor Južne železnice.⁴⁷

Prebivalstvo Maribora je do zgraditve vodovoda, ki poleg kanalizacije spada med najpomembnejše tehnične in socialne dosežke 19. stoletja,

⁴⁵ V: Marburger Zeitung, 15. 1. 1903, str. 3.

⁴⁶ V: Marburger Zeitung, 5. 9. 1907, str. 3.

⁴⁷ V: Marburger Zeitung, 31. 12. 1907, str. 3.

dobivalo vodo iz javnih in zasebnih vodnjakov, zajemali pa so jo tudi v studencih in reki Dravi. Voda v mnogih vodnjakih je bila pogosto oporečna in škodljiva zdravju, saj so bili prepustni in pogosto »na nečistem dvorišču ali ob umazani in prašni cesti, celo v neposredni bližini greznice, gnojišča ali svinjske staje, katerih gnijoče tekočine so brez težav prodirale v zemljo«. ⁴⁸ V vodnjake je seveda pronicala in jo onesnaževala tudi odpadna voda, polna fekalij, ki je iz hiš tekla v ulične kanale. Ob pretečih epidemijah je bila takšna voda seveda nevarna, čeprav se velika večina prebivalstva tega ni niti zavedala in se jim je voda iz vodnjakov, ki so jo v težkih vedrih v hišo za pitje, kuho in druge potrebe nosile v veliki večini ženske, zdela nekaj povsem samoumevnega, že od nekdanj običajnega. Vse do osemdesetih let 19. stoletja v Mariboru ni bilo zanimanja za probleme oskrbe prebivalstva z zdravo pitno vodo. A kemične in bakteriološke analize mariborskih vodnjakov so vedno bolj kričeče opozarjale, da je voda v številnih zajetjih na območju mesta »neužitna predvsem zaradi prisotnosti organskih sestavin in patoloških klic«. ⁴⁹ Prvi resni opomini, da takšno stanje ogroža zdravje prebivalstva in da je oskrba z vodo postala pomanjkljiva tudi zaradi neprestanega naraščanja števila prebivalstva, so mestne očete spodbudili, da so začeli razmišljati o vprašanju skupne oskrbe s higiensko neoporečno pitno vodo, o modernem vodovodu. A njegovi zgraditvi so tudi v Mariboru – podobno kot v nekaterih drugih mestih na Slovenskem – dolga leta nasprotovali. ⁵⁰ Poleg nezaupanja v novo napravo ter zavzemanja za sanacijo obstoječih javnih in zasebnih vodnjakov so se bali predvsem prevelikih stroškov, ki bi jih zahtevala napeljava te pridobitve, motilo pa jih je tudi plačevanje vodarine, saj je bila prejšnja voda »iz narave« zastonj. V Mariboru so vodovod, kot rečeno, »uradno izročili obratovanju« šele 1. julija 1902, torej dvajset let po prvih razmišljanjih o posodobitvi oskrbe z vodo. Tudi Mariborčani so po prvotnem nezaupanju in odporih kmalu spoznali vse prednosti, ki jih predstavlja bister studenček v hiši. Podzemna vodovodna napeljava se je vedno bolj širila in utrjevala svoje mesto v življenju ljudi. Avstrijska statistika za leto 1910 navaja podatek, »da je bilo v Mariboru na mestni vodovod priključenih 86,5 % hiš«. ⁵¹ Leta 1905 se je na vodovod priključila občina

⁴⁸ Jasna Mlakar: Razvoj mariborskega vodovoda, str. 8.

⁴⁹ Prav tam.

⁵⁰ Prim.: Andrej Studen: Higienizacija urbaniziranih naselij. V: Slovenska novejša zgodovina : od programa Zedinjena Slovenija do mednarodnega priznanja Republike Slovenije 1848–1992: I. del (ur. Zdenko Čepič et al.). Ljubljana 2005, str. 114.

⁵¹ Jasna Mlakar: Razvoj mariborskega vodovoda, str. 19.

Krčevina, po letu 1907 pa so se na mestni vodovod priključevale še druge primestne občine.

Maribor je doživel velik napredek tudi na področju komunikacij. S prihodom železnice, ki je mestu, kot rečeno, prinesla številne prednosti, je postala hitrejša pošta pa tudi širjenje novic s tiskom, ki je odslej lahko množično učinkoval na življenje ljudi in vedno bolj pridobival moč in pomen. V ožjem kontekstu z železnico in pošto moramo seveda obravnavati tudi telegraf. Revolucionarno odkritje telegrafije je pomenilo tudi prvo sistematično in družbeno relevantno porabo električne energije. Telegrafski drogovi in žice so skupaj z železniškimi tiri dali pokrajini in mestom novo podobo. Ko je bila leta 1847 zgrajena prva telegrafska zveza Dunaj – Gradec – Maribor – Celje, je Maribor dobil večjo telegrafsko postajo. Telegraf so sprva uporabljali le za državne in vojaške namene, njegova javna uporaba pa je bila dovoljena po letu 1850.⁵²

Nadgradnjo državnih telegrafov je pomenil telefon. Tudi telefonija kot sestavni del telegrafije je bila tesno povezana s pošto. Izključno pravico do graditve telefonske napeljave tistim zasebnim ali pravnim osebam, ki so imele povezavo s telefonskim državnim omrežjem, je imelo telegrafsko ravnateljstvo. Prve poskuse uporabe telefona med glavnimi telegrafskimi postajami Gradec, Maribor in Celovec so izvajali že 10. decembra 1877, vendar niso bili uspešni. Kljub temu so v časopisu Marburger Zeitung izrazili upanje, *»da bo ta čudovita iznajdba v prihodnje uspešna«*. Za iznajdbo so se začeli zanimati mariborski poslovneži. Leta 1888 je *»kot prva na Štajerskem dobila interni telefon za povezavo z oddelki mariborska bolnišnica in telefon je dobro deloval«*. Maribor je bil vključen tudi v medkrajevni telefonski vod med Dunajem in Trstom (zgrajen leta 1892). A prvi medkrajevni pogovori kljub postavitvi takrat najdaljšega evropskega telefonskega voda v Evropi (505 km) niso bili uspešni in prav Maribor se lahko pohvali, da so prvo medkrajevno telefonsko zvezo med Mariborom in Dunajem vzpostavili šele avgusta 1894, a še vedno pred svečanim odprtjem nove moderne poštna in telegrafske stavbe v Mariboru.⁵³

Za zgraditev javne krajevne telefonije so se v Mariboru začeli zanimati po vselitvi mariborskega poštnega in telegrafskega urada v novo stavbo (29. oktobra 1894). Kot pogoj za zgraditev javnega telefonskega omrežja je morala biti zagotovljena udeležba vsaj 20 naročnikov. Telefonska cen-

⁵² Pošta na slovenskih tleh (ur. Andrej Hozjan). Maribor 1997, str. 156–157.

⁵³ Prav tam, str. 159–160.

trala je v novi mariborski poštni palači začela delovati 16. decembra 1897. Nanjo so priključili 19 naročnikov in eno javno govorilnico. Omogočala je tudi medkrajevno telefonsko zvezo Dunaj – Trst. Leta 1901 je bilo v Mariboru 68 naročnikov in ena govorilnica.⁵⁴

A obstoječa mariborska telefonska centrala očitno ni zadostovala po potrebam po novih telefonskih priključkih Mariborčanov. Državnozborski poslanci (Wastian, dr. Hofmann von Wellenhof, Marckhl in tovariši) so zato marca 1911 od trgovskega ministra zahtevali, da uredi »*zmogljivost mariborske centrale*«, skratka, da reši »*nezaslišano stanje mariborske telefonije*«. Telefonska centrala naj bi bila namreč povsem izčrpana in zato naj ne bi bilo mogoče napeljati novih priključkov. Poslanci so si torej prizadevali za razširitev mariborskega telefonskega omrežja.⁵⁵ A na prvo posodobitev krajevnega telefonskega omrežja je moral Maribor počakati še nekaj let. Opravili so jo v letih 1917 in 1918, ko so položili zemeljske telefonske kable.⁵⁶

V Mariboru pa je bila aprila 1883 zabeležena tudi prva tehnična uporaba električne energije. Le dve leti potem, ko je slavni izumitelj Thomas Alva Edison leta 1881 na »*električni razstavi v Parizu*« razkazal tehnično uporabno žarnico z ogljeno nitko, ki jo prižgemo ali ugasnemo s pomočjo stikala, je tudi posestnik parnega mlina v Mariboru Karl Scherbaum v svojem mlinu napeljal električno razsvetljava s 36 žarnicami.⁵⁷ Malo kasneje, a prav tako aprila 1883, je ključavničarski mojster Jožef Martini »*v svoji delavnici v Vetrinjski ulici pred mnogimi gledalci izdeloval električno luč in pripravljaj električno osvetlitev izložbe trgovca Jožefa Martinza v Gosposki ulici*«. Med leti 1890 in 1908 so nato v Mariboru postavili pet manjših električnih naprav za razsvetljava, a monopol nad mestno razsvetljava je vse do razpada dvojne monarhije leta 1918 še vedno imela plinarna.⁵⁸ Medtem ko je kranjski deželni odbor leta 1909 zasnoval velikopotezen elektrifikacijski program, pa na Štajerskem organizirane elektrifikacije ni bilo. Leta 1912 je štajersko namestništvo dovolilo mariborski občini, da zgradi hidrocentralo pri Felberjevem (Mariborskem) otoku, a občina je potem to »*Nagyjevo misel lastne elektrarne*« za dogledni čas opustila.⁵⁹ Izrednega pomena pa je bila izgradnja že omenjene velike elektrarne Fala »*z močjo 35.150 kW, ki je pozneje*

⁵⁴ Prav tam, str. 160–161.

⁵⁵ V: Marburger Zeitung, 9. 3. 1911, str. 4-5.

⁵⁶ Pošta na slovenskih tleh, str. 162.

⁵⁷ France Kresal: Začetna doba elektrifikacije. V: Slovenska novejša zgodovina: od programa Zedinjena Slovenija do mednarodnega priznanja Republike Slovenije 1848–1992: I. del. Ljubljana 2005, str. 90.

⁵⁸ Antoša Leskovec: Gospodarstvo v Mariboru od srede 19. stoletja do prve svetovne vojne, str. 121–122.

⁵⁹ Franjo Baš: Vodnik po Mariboru, str. 93.

omogočila elektrifikacijo Maribora, celotne Spodnje Štajerske in Prekmurja, načrtovana pa je bila predvsem za potrebe Gradca in Dunaja. S posojilom konzorcija švicarskih bank je elektrarno zgradila Štajerska električna družba v Gradcu«. ⁶⁰ Navkljub zastoju naložb zaradi vojne so v mestu in okoliških občinah gradili električno omrežje in poleti 1917 je že kazalo, da bo Maribor dobil tok iz Fale, kar pa se zaradi pomanjkanja potrebnega materiala ni uresničilo. Modernizacija mariborske razsvetljave, ⁶¹ elektrifikacija hiš in stanovanj, strojnega pogona v industriji in obrti z izkoriščanjem velike vodne sile Drave se je torej zavlekla in začela uresničevati šele v letih po prevratu. ⁶²

Pravo revolucijo v mariborskem prometu je najprej prinesla železnica, ki je mestu približala Gradec, Celje, Ljubljano, Dunaj, Trst in druge kraje. Potovalni čas do njih se je v primerjavi s prejšnjimi hitrimi poštnimi kočijami zelo skrajšal, na železnici so nadzorovali vozni red in točnost vlakov. Mariborski meščani so se z vlakom odslej lahko odpravili na izlet na podeželje

Slika 3: 1916 je bila natisnjena razglednica Maribora s futuristično vsebino



Vir: Milan Škrabec: Slovenstvo na razglednicah. Ljubljana 2009, str. 191.

⁶⁰ France Kresal: Začetna doba elektrifikacije, str. 91–92.

⁶¹ O izrabi vodne moči Drave in boljši in cenejši električni razsvetljavi, ki bi nadomestila dražjo plinsko razsvetljavo, so resno razmišljali že leta 1910. V: Straža, 23. 11. 1910, str. 3.

⁶² Antoša Leskovec: Zgodovina uprave v Mariboru 1752–1941, str. 275.

pa tudi na daljše potovanje za zabavo. Z železnico je pridobil tudi mariborski tujski promet.⁶³ Navdušenje nad uporabo električne energije je leta 1899 porodilo celo zamisel, da bi v mariborski javni promet uvedli tramvaj. Cestna železnica naj bi povezala oba kolodvora, vendar se zamisel ni uresničila.⁶⁴

Proti koncu 19. stoletja se je tudi v Mariboru hitro večalo število kolesarjev. Tu je bil leta 1883 ustanovljen prvi in najbolj znani Mariborski klub biciklistov.⁶⁵ Poleg uspešnega tovarnarja in izumitelja Janeza Puha, ki je svojo ustvarjalnost in podjetnost pri izdelavi koles in avtomobilov izrabil v Gradcu, se je v zadnjih letih 19. stoletja proizvodnje koles in motornih koles v Mariboru lotih njegov svak Franz Neger. Puhov sodobnik je leta 1889 najprej dobil obrt mehanika, leta 1892 pa je v svoji delavnici na Poštni ulici izdelal prvo kolo in se nato podobno kot Puh lotil serijske proizvodnje tako imenovanih varnostnih koles (safety bike oziroma safeties). Negrova delavnica je ponujala dva tipa koles – poldirkalno in turno kolo, novost v proizvodnem programu pa je bilo žensko kolo. Najpozneje leta 1906 je Neger v proizvodni program vključil tudi motorna kolesa. Številni reklamni oglasi v časopisu Marburger Zeitung pričajo, da je poleg koles prodajal tudi šivalne stroje različnih znamk.⁶⁶

Ko je bilo 20. stoletje še zelo mlado, je v Maribor pripeljal tudi prvi »voz brez konj« ali avtomobil. Njegov prihod je bil prava senzacija, za katero so se kriče podile trume paglavcev. Novo prevozno sredstvo je seveda šele mnogo kasneje izpodrinilo vlak, a popotnik z avtomobilom odslej ni bil več odvisen od voznega reda, ampak si je lahko zamislil potovanje po lastnih potrebah in načrtih. Letopis Štajerskega avtomobilskega kluba iz leta 1908 navaja registrske številke, ki so jih dodelili leto prej. Prvo zaporedno številko H 111 iz niza registrskih števil za Maribor je imel avtomobil lastnika mlina Karla Scherbauma, trgovec s kolesi Karl Heu pa je imel isto registrsko oznako na motornem kolesu. Pred prvo svetovno vojno je bilo v Mariboru le malo avtomobilov in motornih koles. Leta 1913 je bilo prijavljenih 15 avtomobilov in 13 motornih koles.⁶⁷

V letih pred prvo svetovno vojno so premožni meščani vedno bolj modernizirali svoja bivališča. Reklamni oglasi so ponujali najrazličnejše

⁶³ Prim.: Janez Cvirin in Andrej Studen: »Ko vihar dirjajo hlaponi«: K socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju. Ljubljana 2001.

⁶⁴ Antoša Leskovec: Zgodovina uprave v Mariboru 1752–1941, str. 275.

⁶⁵ Boris Brovinsky: Kako so konjske moči izpodrivale konje. Ljubljana 2005, str. 49.

⁶⁶ Podrobneje: prav tam, str. 56–57.

⁶⁷ Prav tam, str. 71.

štedilnike, plinske peči ali peči, ki jih je možno kuriti s plinom ali premogom. Mizarski mojster J. A. Majcen je izdeloval hladilne omare za jedi in pijače različnih velikosti, predhodnice današnjih hladilnikov, primerne predvsem za gostilničarje.⁶⁸ Postopna napeljava vodovoda in kanalizacije je poleg plina omogočila v stanovanjih nove napeljave. Premožni meščani so si svoja stanovanja ali imenitne vile opremili s stranišči na vodno splakovanje. Najpremožnejši so si lahko privoščili tudi moderno kopalnico.⁶⁹ Na mariborskem Glavnem trgu je Friedrich Wiedemann, inštalater s koncesijo in zastopnik podjetja Rumpel, na začetku 20. stoletja za njegove zajamčeno odlične vodovodne naprave obljubljal Mariborčanom najboljše, najcenejše ter najhitrejše plinske in vodovodne napeljave.⁷⁰ V svoji trgovini je ponujal največjo izbiro straniščnih školjk, raznovrstne kopalne kadi, umivalnike, pisoarje, aparate za vročo vodo s plinskim grelnikom, ki naj bi bili še posebej praktični za zdravnike ter frizerje in drugo.⁷¹ Wiedemann je obljubljal preureditev stanovanja po higienskih predpisih tudi v kasnejših oglasih.⁷² Prodajal je tudi pralne stroje po sistemu Kraus. Prodajo kopalnih kadi, bidejev, umivalnikov, kopalniških in drugih peči je poleg Wiedemanna oglaševal tudi trgovec M. Partl.⁷³ Fritz Payerl iz Gosposke ulice 23 je poleg vseh mogočih popravil ponujal tudi napeljavo telefona.⁷⁴ Poleg oglasov inštalaterjev⁷⁵ srečamo še bogato ponudbo pohištva, oblazinjenega pohištva, postelj in vzmetnic,⁷⁶ emajlirane posode,⁷⁷ klavirjev,⁷⁸ gramofonov.⁷⁹ Reklamna sporočila so napovedovala tudi odločen boj proti insektom, zlasti proti bolham in moljem.⁸⁰

A moderna stanovanja so si lahko omislili le redki najpremožnejši Mariborčani, medtem ko večina stanovanj ni premogla novotarij, ki bi posodobile bivanje, saj so bile za večino tudi predrage.⁸¹

⁶⁸ V: Marburger Zeitung, 21. 5. 1904, str. 13.

⁶⁹ Zanimivost predstavlja npr. vila na Kajuhovi 8, ki je imela kopalnico ter priklop na vodovod in kanalizacijo, a kljub temu še leta 1931 stranišči na štrbunk. Jerneja Ferlež: Stanovati v Mariboru: etnološki oris. Maribor 2009, str. 145.

⁷⁰ Poleg Wiedemanna je plinske in vodovodne inštalacije oglaševal tudi Alois Josef Richa, ki je imel poslovalnico na Koroški cesti. V: Marburger Zeitung, 18. 6. 1904, str. 16.

⁷¹ V: Marburger Zeitung, 21. 5. 1904, str. 13.

⁷² V: Marburger Zeitung, 12. 1. 1907, str. 13 in 21. 12. 1907, str. 17.

⁷³ V: Marburger Zeitung, 16. 6. 1904, str. 7 in 28. 6. 1904, str. 7.

⁷⁴ V: Marburger Zeitung, 18. 6. 1904, str. 8.

⁷⁵ Npr. V: Marburger Zeitung, 18. 6. 1904, str. 16.

⁷⁶ V: Marburger Zeitung, 4. 6. 1904, str. 15 in 27. 7. 1907, str. 8.

⁷⁷ V: Marburger Zeitung, 25. 6. 1904, str. 14.

⁷⁸ Npr. V: Marburger Zeitung, 16. 6. 1904, str. 7 in 28. 6. 1904, str. 7.

⁷⁹ V: Marburger Zeitung, 21. 12. 1907, str. 16.

⁸⁰ V: Marburger Zeitung, 16. 6. 1904, str. 7.

⁸¹ Prim.: Maja Godina Golija: Izbrana poglavja iz življenja Mariborčanov od leta 1860 do 1941. V: Studia Historica Slovenica, 2002, št. 1, str. 232–236.

Slika 4: Oglas v katerem je obrtnik Wiedemann ponujal vgradnjo kopalniških kadi, WC školjk po lastnem patentu in ostala inštalaterska dela

Friedrich Wiedemann
 MARBURG, Theatergasse Nr. 16. Telefon 82.
 Konzess. Installations-Geschäft für Gas- u. Wasserleitungs-
 Bade- u. Klosett-Einrichtungen nach hygienischer Vorschrift
 Wasserleitungs-Anlagen mittels Pumpen und Widder-Konstruktion.

Grosses Lager von
 Badewannen und Bade-
 stühle sowie echt amerik.
 Gusseisenwannen u. eben
 solchen Toiletteartikeln.
 Gas, Kohlen- u. Zirkula-
 tions-Badeöfen. Acetylen-
Gasbeleuchtungs-
 Einrichtungen mit be-
 währtem automat. Ein-
 wurf-Apparat.

Ventilationen
 in
 verschiedenen
Anführungen
 stets lauernd

201

Reparaturen, Änderungen und alle in diesem Fach vorkommenden Arbeiten werden schnellsten
 nach praktischen Installations-Fachkenntnissen ausgeführt.

Vir: Marburger Zeitung, 21. 12. 1907, št. 153, str. 17.

V letih pred izbruhom velike vojne je bilo nadvse živahno tudi družabno življenje. Moški so se radi zbirali v gostilnah, vinotočih in kavarnah. V očeh moralistov se je grešilo zlasti na plesih, večkrat ob škripajoči in prasketajoči spremljavi gramofonskih plošč ali godbenih avtomatov. Sproščen vpliv velemestnega Gradca, Dunaja in Budimpešte je vel tudi v oglasih Marburgerce, ki je med drugim ponujala kondome, zaščitna sredstva za dame in s sličicami opremljene kataloge. Naročniki so vse zeleno diskretno prejeli po pošti.⁸² V začetku novembra 1897 je Maribor obiskal potujoči kinematograf Johanna Bläserja, ki je s seboj poleg običajnih filmov pripeljal tudi različne pikantne filme. Bläser je ob kasnejših obiskih prirejal tudi posebne, tako imenovane moške večere. Časopis Marburger Zeitung je

⁸² Npr. Marburger Zeitung, 28. 6. 1904, str. 7.

na začetku leta 1905 poročal tudi o gostovanju potujočega kinematografa Oskarja Gierkerja. Moški večeri so bili zelo dobro obiskani, njegov separé program pa je vzbudil veliko zanimanje tudi med vojaki.⁸³

Žgečkljivi večeri so bili poleg pitja alkohola moška zadeva, ženski svet pa je zanimala predvsem moda. Najpetičnejše dame so zadnji krik mode razkazovale na promenadi. Šopirile so se zlasti na nedeljski promenadi. Zaključim naj s šokantnim primerom iz leta 1911, ko so se v izložbenem oknu modne trgovine Škrbinc na vogalu Stolne ulice in Glavnega trga pojavile ženske hlače. Ta modna novost je v tem času v marsikaterem mestu naletela na odpore in razburjala javnost.⁸⁴ V Straži so zapisali, da ima Maribor zaradi ženskih hlač svoj »špas«, a medtem ko so se ženske po večjih mestih pokazale v najnovejši modi na ulici, so se morali Mariborčani vsi iz sebe »zadovoljiti s pogledom v oknu«, kjer so razstavljene ženske hlače. In kakšen naj bi bil vtis? *»Najprvo se človek nehote nasmehne. Drzna novost vpliva s svojo groteskno frapantnostjo komično. Ko so izginile prve muhaste misli in ostane v nas samo še arbiter elegantiae, potem ne moremo reči, je-li nova moda lepa ali ne. Vtis ni ne kdo ve kako zadovoljiv, a tudi ne odbijajoč. Če bi ne bil model lesen in bi pozicija nog ne bila tako nerodna, bi bil mogoče vtis celo prijeten. Če bi ostale ženske v hlačah vedno mlade in stasite, potem bi bilo novo modo gotovo treba samo priporočati. Ker pa to bržčas ne bo, nočemo izrekati nikakih razsodb in prepuščamo odločitev radevolje nežnemu spolu. Sicer vemo že vnaprej, da bo med ženskim svetom precej vrenja in odločitev dokaj težka, toda kot galantni ljudje stojimo na stališču: dame imajo prvo besedo.«* Odločitev za ali proti hlačam je pisec prepustil ženskam, »ki drugače brezskrbno gledajo v svet«, v nasprotju z moškimi, ki se tokrat lahko samo zadovoljno smejejo.⁸⁵

⁸³ Janez Polajnar: »Pfuj! To je gerdo!«: K zgodovini morale na Slovenskem v dobi meščanstva. Celje 2008, str. 149, 152–153.

⁸⁴ Andrej Studen: »Nespodobno oblečene ženske so satanovo orodje, ker po njih kakor nekaj po kači govori«. V: Stiplovškov zbornik (ur. Dušan Nečak). Ljubljana 2005, str. 92.

⁸⁵ V: Straža, 10. 3. 1911, str. 4.