
Maribor se vrača k Dravi

Author(s): Bogdan REICHENBERG

Source: *Urbani Izziv*, No. 12/13 (junij 1990), pp. 36-38

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180538>

Accessed: 07-09-2018 11:19 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



JSTOR

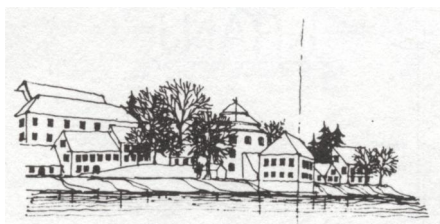
Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

Bogdan REICHENBERG

Maribor se vrača k Dravi

Mariborska mestna aglomeracija je nastala v prvih obdobjih tega tisočletja kot utrdha na križišču prometnih in plovnih poti, ki so se tu stekale že od antike dalje. Okoli leta 1209 je naselbina postala trg, leta 1254 pa mesto - civitas - s približno 50 lesenimi hišami, postavljenimi vzdolž dravske terase. Lahko bi trdili, da sta reka in prehod čeznjo ustvarila mesto, kar se je v nadaljnjih obdobjih poznalo kot danost, življenje in nava. Razvile so se rečne in obrečne dejavnosti, kot npr. splavarjenje lesa, mlini, usnjarne in strojarne, mesnice itd., čvrsto organizirane v cehih, katerih dostojanstveni način življenja je dajal poseben pečat podobi srednjeveškega mesta. Ta razmerja so se v Mariboru ohranila dolgo - iz provincialnega dremeža ga je zbudilo šele 19. stoletje.

Lahko bi trdili, da je mesto vse od nastanka južne železnice živelo na svojstven, malo arhaičen način, v tesnem sožitju z reko, ki je vseskozi predstavljala smisel življenja in dela. Nova železniška proga je Maribor postavila v centralni položaj, saj je bil nekako na sredi proge Dunaj-Trst. Prastarim razvojnim vzrokom nastanka - križanje kopnih in vodnih poti - je bil dodan še eden, kar je mestu (v skladu z logiko razvoja) dalo velike gradbene impulze. Razvoj mesta v drugi polovici 19. stoletja se ne da primerjati z nobenim obdobjem sorazmerno dolge gradbene zgodovine. V odkritih tendencah, da bi postal evropsko mesto, je Maribor - vzporedno z Gradcem - razvil elemente velikega mesta in ni brez praktične vrednosti vprašanje o nadaljnjem razvoju, ki je bil z novo državno tvorbo 1918 prekinjen. Prej centralna lega se je domala čez noč spremenila v periferno. Seveda pa tudi velik razvoj v 19. in predvsem v začetku 20. stoletja ni bil brez neugodnih posledic, ki so kasneje v glavnem po drugi svetovni vojni postale jedro negativnega razvoja. Splavarjenje po Dravi je preprečila izgradnja elektrarne Fala (ena prvih v monarhiji!).



industrijska produkcija je izpodrnila manufakturno proizvodnjo, propadle so usnjarne in mlini, življenje na Dravi je pričelo usihati. Najtežje posledice pa je brez dvoma pustila izgradnja državnega mostu, ki je ves promet z dravske terase dvignil na zgornji (14 m višji) nivo in Lent dobesedno odrezal od vitalnih mestnih tokov. Predel ob Dravi je pričel polagoma odmirati, razkroj in propad objektov pa je spremljala sprememba socialne strukture. Nekoč središnji predel je postal zapuščen mestni kot, ki so se mu meščani raje ognili, in se je od začetka 80. let spremenil v geto in slum.

Nekako vzporedno z Lentom je propadal tudi Maribor, ki mu ves zamah socialističnega (industrijskega) zagona ni mogel dati nove identitete in ga je privedel vse do roba eksistence. Če je bil industrijski razvoj med obema svetovnima vojnoma še organski in je ostajal v previdnem sorazmerju z okoljem in prirodnimi danostmi (lokacija v Melju - ob Dravi), je v obdobju po drugi svetovni vojni (v 60. in 70. letih) prekoračil prag naravnih resursov. Meje med mestom in periferijo so se zabrisale, tovarne so z rezervati zasedle odlične površine, mesto samo po sebi pa ni uspelo postati servis tej napihnjeni rasti. Še več, v razmerjih, ki niso imela nič skupnega z osnovno logiko razvoja, je propadalo v središču in se dograjevalo le v plombah, ki niso bile nikoli vsebinsko povezane.

Maribor 70. let je bil torej mestna aglomeracija s propadlo srednjeveško substanco, slabo organiziranim mestnim središčem, začeto velikopotezno stanovanjsko gradnjo na obrobju in ogromnimi industrijskimi rezervati, ki so obljubljali razvoj dejavnosti, ki tu nikoli niso bile doma.

Prvi dokument, ki je na organiziran način opozoril na nekatere razvojne zagate, je bil Generalni plan prenove avtorjev B. Reichenberga in I. Recerja (izdelan v letih 1981-1983). Izhajajoč iz predpostavke, da je razvoj (ali prenova) mesta nujno uskladiti s

specifičnimi zakonitostmi notranje razvojne logike - nekoliko posebne za vsako mesto -, je ta plan reorientiral nadaljnje razvojne procese Maribora v njegovo središče in s tem seveda na obrežje Drave. Mesto mora vase je bil slogan te dejavnosti, ki je imela za posledico posege v Lentu, ponovno izgradnjo mestnega obrežja, predvsem pa zaustavitvev (upočasnitev) gradenj na periferiji. Po načelu, da le notranje čvrsto in kompaktno mesto lahko ustvarja dobre odnose s predmestjem in periferijo, je v mariborskem primeru prišlo do poizkusa retrogradnega razvoja, tj. razvoja, ki skuša svoje bistvo najti v smiselnem upoštevanju na novo pro-učenih in redefiniranih razvojnih zakonitosti. Te pa tu pomenijo reko, most, cesto, funkcije.

Ureditveni načrt dela mestnega središča avtorjev B. Reichenberga, B. Pečenka in I. Žnidaršiča (1988-1989) je drugi pomemben dokument, ki v odnosu do generalnega plana prenove nadaljuje z razvijanjem osnovnih misli v območje izven srednjeveškega jedra.

Gre za področje sorazmerno redko pozidanega cityja, prometno neugodno razdeljenega z mestno vpadnico. Ta načrt je v realizaciji (sorazmerno veliko medijsko pozornost je usmerjala razstava in strokovne razprave) razen tendence zapiranja stavbnih mas v razpoznavne morfološke vzorce ponudil tudi idejo o nadaljevanju izgradnje na obrežju Drave - kot novi Lent, v

posebnem merskem in likovnem odnosu do starega (stavbe na obzidju, izgradnja rečnih pomolov, vodenje prometa itd.).

Ureditveni načrt Taborskega obrežja avtorjev I. Recerja in I. Žnidaršiča (1988-1989) je v bistvu projekt prenove desnega obrežja mesta - južnega mostišča. Razen povzetih izhodišč generalnega plana prenove je ta načrt ponudil še eno zanimivo novost - poizkus oblikovne in funkcionalne vključitve desnoobrežne pete starega mostu v novo mestno dogajanje.

Natečajni projekt za ureditev mestnega sejmišča avtorjev I. Goropevska, B. Pečenka, B. Reichenberga in I. Žnidaršiča (1990) se je najbolj dosledno lotil problema vključevanja Drave v novo mestno aglomeracijo. Če so se prejšnji dokumenti brega le previdno dotikali in ga vsak po svoje urejevali, je ta projekt prvo fronto nove stavbne strukture radikalno postavil v vodo. Vključevanje Drave je tu rečeno na "direkten" način, z ustvarjanjem urbane rečne podobe pa je mestu v predelu, ki nadaljuje že omenjeno pozidavo dela mestnega središča, odprlo povsem nove možnosti uporabe Drave.

Opozoriti velja še na nekatere projekte, ki prav tako forsirajo razvoj mesta ob reki. To velja zlasti za ponovno izgradnjo "mariborskih Benetk" avtorjev B. Černeta in E. Jalšovca, stavbe, ki jo je odplaknila izgradnja hidroelektrarne SD-1 v Zlatoličju. Ta hiša, ki je nepogrešljiva v



rečni sliki starega mesta, bo v kratkem odpravila vse očitke nekdanji mestni upravi, ki je prehitro dovolila rušitev srednjeveške zgradbe.

Priprave na izgradnjo "koroškega" mostu pomenijo pripravo trase za speljavo zahodne tranzitne obvoznice, ki utegne dobro razbremeniti staro mestno jedro (predvsem Glavni trg in Koroško cesto) in s tem ponovno odpreti diskusije o možnostih preurejanja prometa v Lentu.

V teku je izgradnja desnoobrežnega kolektorja, ki bo mestne odplake tega predela odvajal v čistilno napravo. Razvoja rečnega prometa in nekaterih vodnih športov, ki so v

zadnjem času že dobro opozorili nase, si v umazani reki seveda ni mogoče predstavljati. Povzeti velja, da je rast v 80. letih nakazala nove vidike notranje izgradnje.

Vsem poizkusom so bila skupna izhodišča v spoznavanju historičnega razvoja, znotraj katerega je reka eden najpomembnejših dejavnikov. Seveda ne gre zaključevati, da se je negativna težnja v mariborskem razvoju s tem zaobrnila. Ti poizkusi kažejo le, da je posledice potrebno odpravljati pri vzrokih in da je spoznanje šele prvi korak k rešitvi.

Bogdan Reichenberg, dipl. inž. arh., Zavod za urbanizem Maribor, Maribor.

