

**Mladi za napredek Maribora 2014**

**31. srečanje**

## **STARI ALI GLAVNI MOST SKOZI ČAS**

Raziskovalno področje: ZGODOVINA

Raziskovalna naloga

Če d | k P W # O Z O T Ö Ü ≠ Q

T ^ } d | k Ö V S C Ä Ü Ö X P S C E Ü Á S Ü C E Ü P S

≠ [ | a k U ≠ A Ü C E P Ö Ö V C Ä Ü Ü Ö ≠ Ö Ü P C Ä C E Ü Ö U Ü

Maribor, februar 2014

## KAZALO

<b>POVZETEK</b> .....	4
<b>UVOD</b> .....	5
<b>2. STARI MOST</b> .....	6
2.1 LESENI MOST .....	6
2.2 LOKACIJA NOVEGA MOSTU .....	8
2.3 GRADNJA MOSTU .....	9
2.3.1 UPORABLJENI MATERIALI IN VZDRŽLJIVOST .....	11
2.3.2 LJUDJE IN PODJETJA, KI SO SODELOVALA PRI GRADNJI.....	12
<b>3. SLAVNOSTNA OTVORITEV</b> .....	13
<b>4. DOGODKI POVEZANI Z MOSTOM</b> .....	15
4.1 PORUŠEN MOST IN PRIHOD HITLERJA .....	15
4.2 BARVANJE MOSTU .....	16
4.3 RAZSVETLJAVA .....	16
4.4 VODOVODNE CEVI .....	16
4.5 NEZGODE IN NESREČE .....	17
4.6 IZBOLJŠAVE IN POPRAVILA.....	18
<b>5. ANALIZA ANKETE</b> .....	20
<b>6. REZULTATI</b> .....	26
<b>7. ZAKLJUČEK</b> .....	27
<b>8. PRILOGE</b> .....	28
<b>9. LITERATURA IN VIRI</b> .....	30

## **KAZALO SLIK**

Slika 1: Promet na lesenem mostu

Slika 2: Zidanje obokov in postavljanje železnih lokov, april 1912

Slika 3: Priprave za pnevmatsko temeljenje desnega obrežnega stebra, 1910

Slika 4: Granitni bloki na desnem bregu, 1910

Slika 5: Komisija za pregled obremenitve mostu, 1913

Slika 6: Slavnostna otvoritev mostu, 23.8.1913

Slika 7: V ozadju porušen Glavni most, v ospredju pontonski most, 1941

Slika 8: Zamenjava vodovodnih cevi, 1938

Slika 9: Odstranjevanje granitnih kock na mostu, 24.7.1967

Slika 10: Izkop mostu med sanacijo, 30.6.2000

## **KAZALO GRAFOV**

Graf št. 1 : Spol anketirancev

Graf št. 2 : Poznanje mostu

Graf št. 3 : Poznanje drugih imen za most

Graf št. 4: Druga imena za most

Graf št. 5: Letnice izgraditve mostu

Graf št. 6: Povezava bregov s mostom preko Drave

Graf št. 7: Prepoznavnost mostu po izgledu

Graf št. 8: Pomembnost mostu

## **POVZETEK**

Mesto Maribor si težko predstavljamo brez Glavnega mostu, ki ga bolje poznamo pod imenom Stari most. Predvsem sem se osredotočila in raziskala njegov razvoj skozi čas in njegov pomen. Most povezuje današnji Trg revolucije na desnem bregu Drave z Glavnim trgom na levem bregu. Njegova gradnja je trajala 4 leta (1909-1913) in je v takratnem času veljal za enega izmed najlepših mostov v Avstro-Ogrski monarhiji. Ugotovila sem, da ima pestro zgodovinsko ozadje in da je že pred 100 leti igral pomembno vlogo v arhitekturi in modernizaciji mesta Maribor. Kljub temu pa je njegova gradnja imela nekaj negativnih posledic. Njegov pomen se je čez leta spreminjal, še posebej ko so čez Dravo zgradili še druge mostove. Pri delu sem uporabila naslednje metode: preučevanje pisnih in internetnih virov, zbiranje slikovnega gradiva, ogled razstave ob 100 letnici mostu, izdelava ankete, pogovor s organizatorico razstave v Pokrajinskem arhivu Maribor Sabino Lešnik.

## 1. UVOD

SSKJ razlaga besedo most kot objekt, po katerem vodi pot čez globinske ovire. Ekspresivno pa je most tisto, kar omogoča sodelovanje med različnima stranema. Stari most je oboje. Je gradbeniška struktura, ki ne povezuje samo levi in desni breg reke Drave, ampak povezuje tudi ljudi od blizu in daleč. Stari most oz. Glavni most je za mesto Maribor in prebivalce pomenil velik napredek. Danes je most ena izmed najbolj prepoznavnih mestnih znamenitosti in sploh kulturne dediščine mesta. Mariborčani ga poskušamo z različnimi prireditvami še bolj vključiti v naš vsak dan. Most je poseben tudi zato, ker ga vsak vidi v svoji luči. Mostovi so zelo pomembni.

Za to raziskovalno nalogo sem se odločila zato, ker most vidi na dan ogromno ljudi, ne da bi vedeli kaj o njemu in kako tesno je povezan z razvojem Maribora. Če ga ne bi zgradili bi bila tudi podoba mesta dandanes precej drugačna. Namen in cilj raziskovalne naloge je pridobiti nova spoznanja o zgodovinskem razvoju mostu, kakšen je bil njegov pomen skozi čas in kakšen je odnos Mariborčanov do mostu.

Moje hipoteze so:

1. Stari oz. Glavni most v Mariboru je imel in še ima velik pomen.
2. Skozi čas se je njegov pomen spreminjal.
3. Gradnja mostu je imela tako pozitivne kot negativne posledice za Maribor.

## 2. STARI MOST

Mariborski Stari most velja za enega najprepoznavnejših objektov v mestu. Skozi svoj obstoj se je različno poimenoval. Imenoval se je Franc Jožefov most, Dravski most, Državni most, Glavni most, danes pa ga poznamo pod imenom Stari most. To ime smo mu nadeli zaradi njegove starosti, saj je najstarejši most v Mariboru. Nekateri so mu celo nadeli ime vodoravni Eifflov stolp, saj ima, tako kot stolp v Parizu kovinsko konstrukcijo, ki je bila v takratnem času zelo popularna. Bil je tudi eden prvih največjih kovinskih mostov. Prejšnje leto, leto 2013 je slavil svojo 100 obletnico. Na ta dogodek so bile prirejene tudi razstave. Ena od teh razstav je Razstava starih razglednic in fotografij Starega dravskega mostu in Velike kavarne.

### 2.1 LESENI MOST

Pred današnjim Starim mostom je Maribor povezoval leseni most. Od današnjega Starega mostu je bil oddaljen približno 10 metrov iz zahodne strani. Na levi strani se je nadaljeval v Dravsko ulico, na desni pa se je nadaljeval v takratno Tržaško cesto. Da pa so prebivalci lahko prečkali most so morali plačevati mostnino. Mostnina je bila prvič omenjena leta 1220. Most je imel dvizžno napravo zaradi obrambnih razlogov. Širok je bil 6.66 metrov in bil je dolg 116,4 metra. Vozišče je bilo široko 5,7 metra, pločnik pa 1,2 metra. Od levega brega proti desnemu se je dvigoval za meter in pol. Tako kot pove že samo ime je most bil zgrajen iz lesa, zato so ga morali popravljati in obnavljati. Eden od teh razlogov je bila tudi njegova višina, saj se je dvigoval le en meter nad gladino reke Drave.

Čez njega je potekal mestni promet. Vendar je bil prehod na drugi breg za tovrne vprege težak, ker je imel most strme dovoze. Težave so povzročali tudi ostri ovinki na obeh bregovih. Velikokrat so morali tovor pretovarjati. Posledica tega so bili zastoji in razne nesreče, ki so se dogajale zelo pogosto. 21. septembra je Drava narasla in preseгла kar tri metre njenega običajnega vodnega stanja. K mostu so naplavila izravana drevesa in splav, ki se je zagozdil med stebri in tako za nekaj časa prekinil pretok reke. *(Lea Dvoršak, Stoletni mariborski kralj v rdečem ogrinjalu, 2013, 7 dni)*

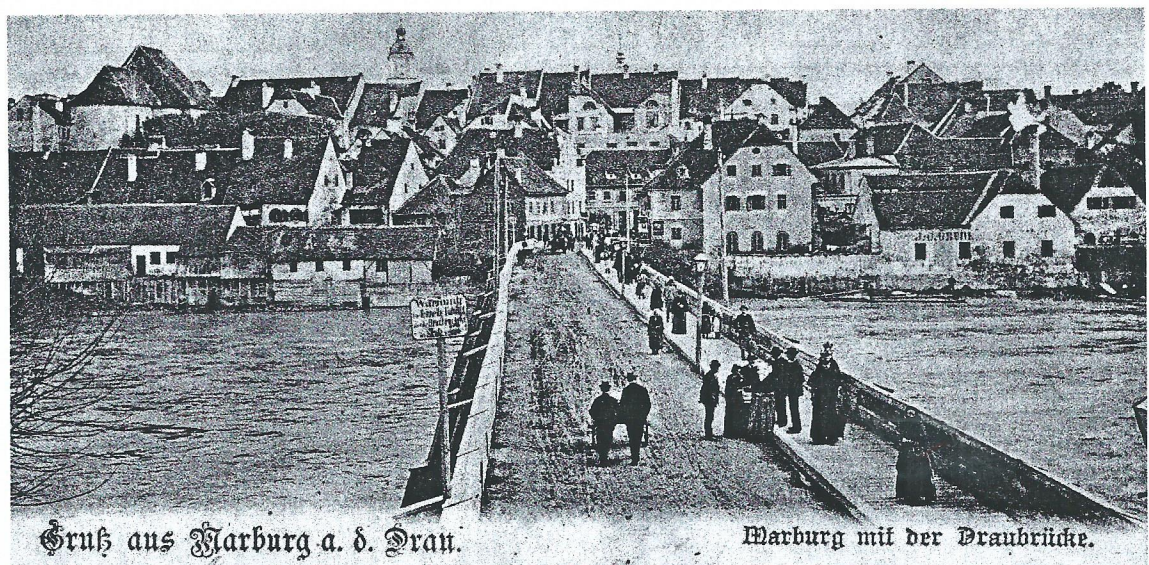
Prav zaradi tega je mariborski okrožni glavar Ignac pl. Marquet o tem obvestil višjo upravno enoto (gubernij) in to dvakrat. Prvič jih je leta 1835, nato pa jih je še 22. septembra 1840, saj je prejšnji dan narasla Drava. Most so hoteli tudi zaščititi. Most

je delno izgubil svoj pomen po izgraditvi železnice od Dunaja do Trsta, saj je skoraj ves promet prešel na železnico. Leta 1903 je Dravo prizadela še ena naravna nesreča katera je ogrozila most do te mere, da so se končno odločili ukrepati in zgraditi novega. Vendar bi bil ta bolj izboljšan. Hoteli so odpraviti vse napake, ki jih je imel tedanji.

Sklepi (kakšen mora biti novi most) :

1. Višji (da ga ne bi več ogrožala narasla Drava in led, ter ostale naravne prigode)
2. Širši (da bodo ljudje z vozovi lažje prečkali, saj se je promet povečeval)
3. Brez strmih dovozov (za lažjo dostopnost)
4. Mora zadostiti naraščajočemu prometu
5. Povezovati mora mesto z Magdalenskim predmestjem

Leta 1918 so se odločili, da ga porušijo, saj je bil brez pomena, vendar so ga rušiti začeli šele 1922. Iz lesa so nato zgradili pohišstvo in zibelko v narodnem stilu za kraljeviča Petra.



Slika 1: Promet na lesenem mostu (Lešnik, Sabina, 2013, Stoletni mariborski glavni most, Pokrajinski arhiv Maribor, str.9)

## 2.2 LOKACIJA NOVEGA MOSTU

Za lokacijo mostu je bilo veliko prerekanj, predvsem veliko malih nacionalnih preprirov, saj mariborski Nemci niso hoteli sprejeti najboljše in najcenejše ter najbolj logične lokacije, ki je bila nadaljevanje Bad Gasse (Kopališke ulice). Ampak bi v tem primeru peljal mimo nove stavbe Slovenskega narodnega doma iz leta 1899, ki je po mnenju avstrijskih Nemcev dobil preveč veljave v Mariboru. (*T. Partljič, Most na Dravi, Vodoravni Eifflov stolp, DELO, 5.10.2013*)

Iskanje lokacije za zgraditev novega mostu je tudi precej poslabšala odnose med Nemci in Slovenci saj se nikakor niso strinjali med sabo. Nato pa so se najprej odločili za štiri možne lokacije, kjer bi ga lahko postavili:

1. v takratnem Koroškem predmestju,
2. v nadaljevanju današnje Ulice slovenske osamosvojitve,
3. v nadaljevanju Vetrinjske ulice,
4. v nadaljevanju Gosposke ulice

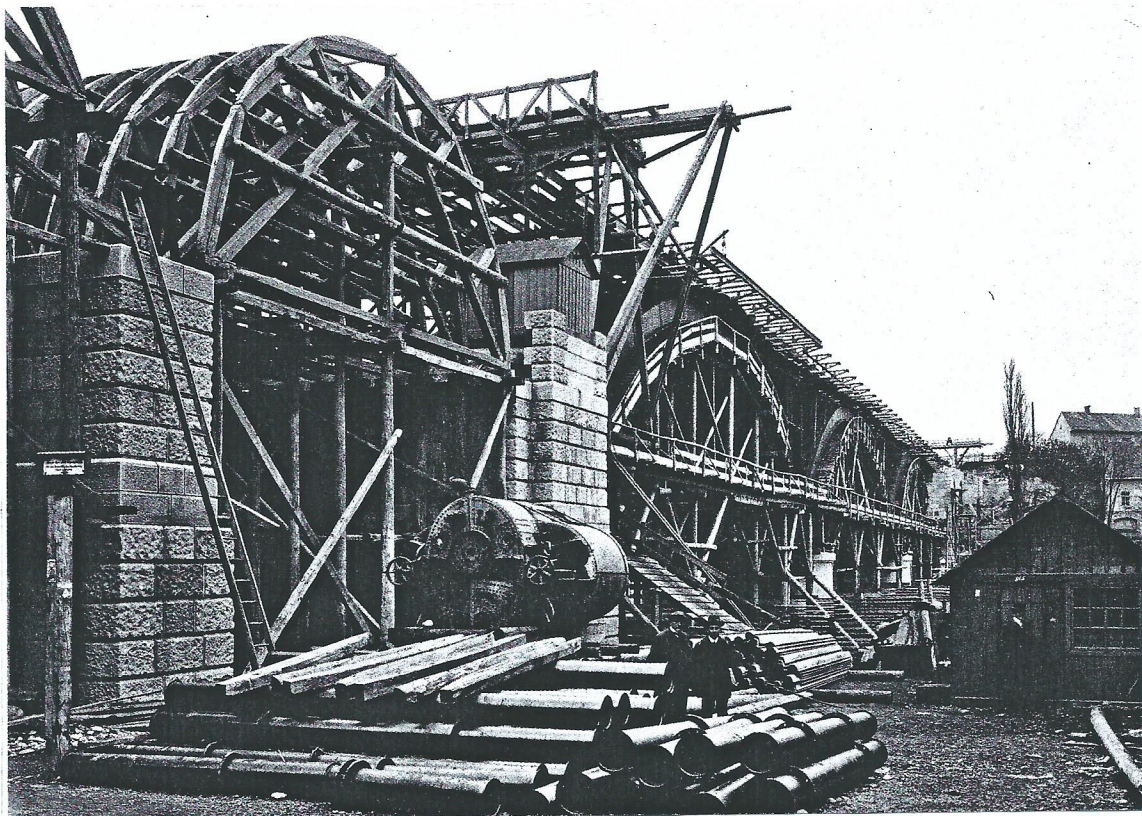
Na koncu so prišli na samo še dve najboljši lokaciji. Odločali so se med gradnjo v nadaljevanju Vetrinjske ulice in v nadaljevanju Gosposke ulice. Obe sta imeli svoje prednosti in pomanjkljivosti. Leta 24.10.1907 odločili, da bodo most zgradili v nadaljevanju Gosposke ulice, kar je bila najdražja varianta. Najdražja je bila zato, saj so zaradi te odločitve morali porušiti veliko stavb in tako so na veliko spremenili podobo mesta. Preden pa so začeli podirati hiše so jih vse natančno fotografirali. Pri rušenju so sodelovala takratna Mariborska podjetja: Rudolf Kiffmann, Ubald Nassimbeni in še podjetje Julij Glaser.

### 2.3 GRADNJA MOSTU

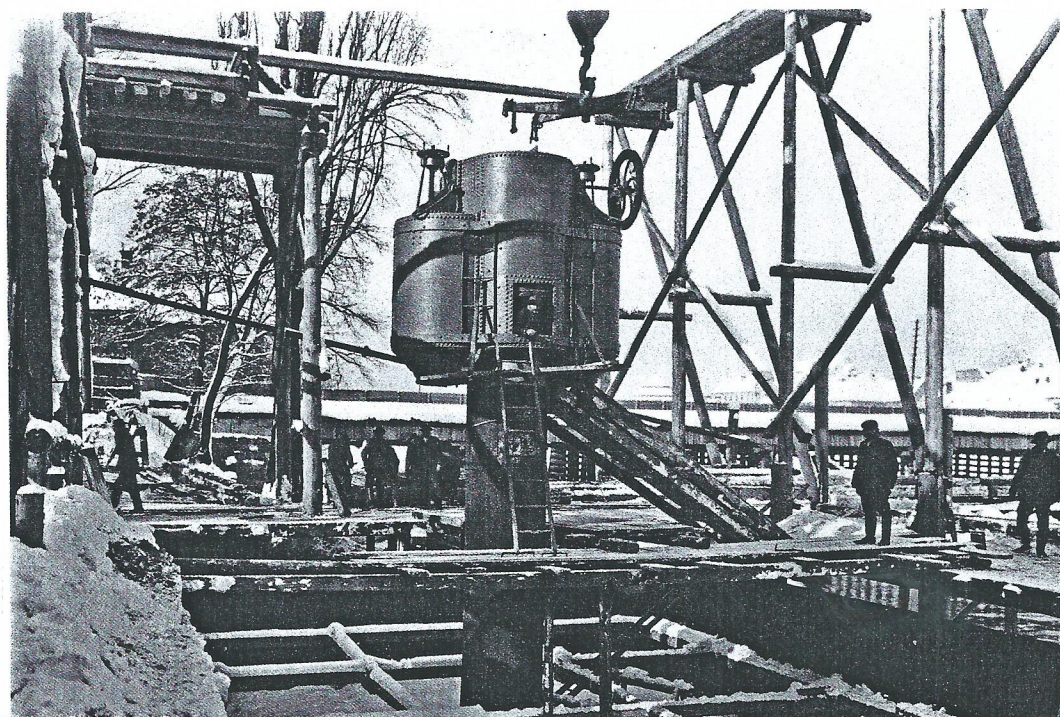
Gradnjo mostu sta prevzeli dve dunajski podjetji. To sta bili E. Gaertner, ki je zgradilo kamnito podlago in podjetje Waagner & Biro & Kurz za projektiranje in železne konstrukcije. Denar je prispevala država z kar več kot dva milijona kron, rušenje mesta pa je moralo plačati mesto, kar pa ni bilo poceni.

Preden so se lotili gradnje so leta 1907 izvedli preiskavo tal, kjer naj bi gradili. S tem so ugotovili, da so tla primerna šele na 11 metrih globine reke in da bodo morali najpomembnejše stebre postaviti tam.

Leta 1909 so končno začeli s gradbenimi deli. Raztezal se je 274 metrov v dolžino, 122 metrov je zavzel čez reko, približno 90 metrov je zavzel viadukt na levem bregu in 62 metrov del čez strmejšo desno brežino reke Drave. Razdalja med obema ograjama je znašala 12 metrov. Železne konstrukcije so bile težke 970 ton. Most je bil visok 20,5 metra, kar je 13 metrov višje od lesenega mostu. Da bi premostili 8 metrov višinske razlike med Glavnim trgom in Magdalenskim poljem, so morali vozišče zasnovati tako, da se je od severa proti jugu dvigalo za 2,5%. Decembra istega leta so pričeli graditi temelje. Na desnem bregu so zgradili tri viadukte, za katerimi je nastal Trg revolucije. Pnevmatiski temelji so bili končani leta 1910. Viadukti desnega brega so bili končani polet, na levem bregu pa jeseni leta 1912. V kasnejših letih so uredili mestno vodovodno in plinsko napeljavo čez most. Sprva so tudi načrtovali, da bi čez most lahko peljal tramvaj, vendar so to idejo opustili. Gradnjo je zavleklo tudi to, da so pozabili na mariborski vodovod.



Slika 2: Zidanje obokov in postavljanje železnih lokov, april 1912  
(Lešnik, Sabina, 2013, Stoletni mariborski glavni most, Pokrajinski arhiv Maribor, str. 35)



Slika 3: Priprave za pnevmatsko temeljenje desnega obrežnega stebra, 1910  
(Lešnik, Sabina, 2013, Stoletni mariborski glavni most, Pokrajinski arhiv Maribor, str. 9)

### 2.3.1 UPORABLJENI MATERIALI IN VZDRŽLJIVOST

Pri gradnji so uporabljali kar veliko različnih materialov. Najpomembnejši so bili beton, kamen in železo.

Iz betona so zgradili vse temelje, podlago za vozišče, oboke viaduktov in jedro stebrov ter pločnike. Za izvedbo celotnega zidovja je bilo porabljenih skoraj 300 vagonov cementa.

Iz kamna (predvsem granit) je bila narejena zunanja prevleka obokov in stebrov. Uporabljen je bil tudi za robove pločnikov in za stopnic, ki so vodile v smeri Lenta. Iz tako imenovanega umetnega kamna je bila narejena ograja ob viaduktih.

Iz železa pa je bila zgrajena celotna nosilna konstrukcija mostu in kesonov. Za vse skupaj so porabili 1095 ton železa.

Med 26. majem in 2. junijem leta 1912 so izvajali preizkuse vzdržljivosti, ki so pokazali dobre rezultate. Posamezne odprtine in celoten most so obremenili z gramozom (460 kg na kvadratni meter vozne površine). Da pa bi to potrdili so čez most zapeljali 18.000 kilogramov težak parni cestni valjar in 12.000 kilogramov težko tovorno vozilo. Dovoljena skupna obremenitev mostu je bila 690.000 kg, kar je enako množici približno 10.000 ljudi. To naj bi zadoščalo tudi zahtevam za prihodnost.



Slika 4: Granitni bloki na desnem bregu, 1910 (Lešnik, Sabina, 2013, Stoletni mariborski glavni most, Pokrajinski arhiv Maribor, str. 30)

### 2.3.2 LJUDJE IN PODJETJA, KI SO SODELOVALA PRI GRADNJI

Že pri sami gradnji je bilo prisotnih veliko ljudi. Zraven delavcev so sodelovala tudi razna podjetja in inženirji.

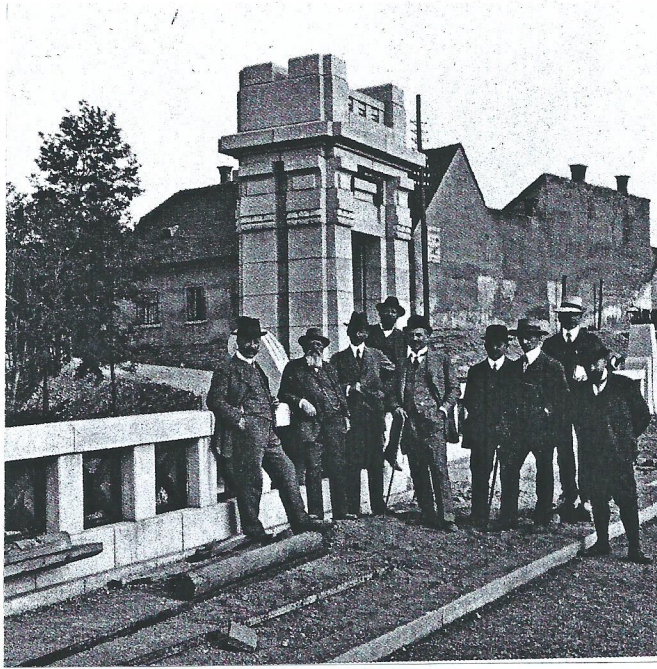
Seznam oseb, ki so sodelovali pri gradnji:

- Anton Hochsinger - višji inženir, vodja lokalnih gradenj
- Alfred Tschira - inženir
- Rudolf Faesch - višji inženir in družabnik podjetja E. Gaertner
- Karl Jaburek - inženir, iz vodstva gradenj podjetja E. Gaertner
- Hans Liebl - višji inženir, iz delniške družbe R. Ph. Waagner, L. & J. Biro & A. Kurz
- Emanuel Jansky - višji inženir, iz podjetja Griedl

Seznam podjetij in obrtnikov, ki so sodelovala pri gradnji:

- Špedicijsko podjetje A. Malyjevi nasledniki A. Dolamitsch iz Maribora (dovoz kamnov, železa in drugega materiala)
- Franz Grein in Johann Franz iz Gradca (kamnoseška dela)
- Schrabetz & Co. z Dunaja (lesene preklade)
- Johann Lentsch iz Branzolla na Tirolskem (tlakovanje)
- Adolf Prath iz Gradca (tlakovanje)
- Josef Schell iz Maribora (tlakovanje)
- B. Buchwald z Dunaja (dela iz bron)
- O. M. Meissl z Dunaja (pleskarska dela)
- B. J. Wolf iz Gradca (ključavničarska dela)
- C. Pickel iz Maribora (asfaltiranje)
- Tovarni iz Trbovelj in Ernovža (dobava cementa)

*(Lešnik, Sabina, 2013, Stoletni mariborski glavni most, Pokrajinski arhiv Maribor, str. 39)*



Slika 5: Komisija za pregled obremenitve mostu, 1913 (Lešnik, Sabina, 2013, Stoletni mariborski glavni most, Pokrajinski arhiv Maribor, str. 38)

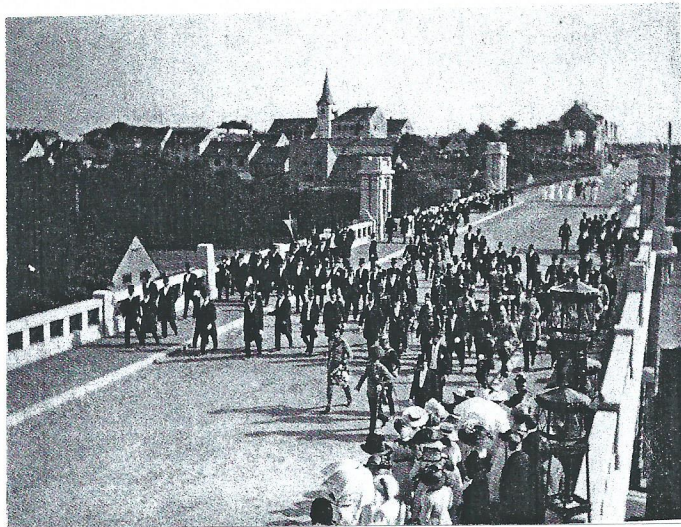
### 3. SLAVNOSTNA OTVORITEV

Slovesna otvoritev mostu je bila v soboto popoldne, 23. avgusta 1913. Nekaj dni pred tem so v nemškem časopisu Marburger Zeitung pozvali Nemce naj s okraševanjem hiš in z udeležitvijo pokažejo nemški značaj mesta in okolice. Tudi Slovenci so v svojem časopisu pozvali, da morajo poskrbeti, da se pokaže resnični značaj mesta, torej slovenski, in ne lažni. Pozvali so tudi k veliki udeležitvi in, da se ne smejo pustiti Nemcem. (*Slovenski gospodar, Slovenci, pozor, 14.8.1913, str. 2*)

Proti 2. uri popoldne se je že pričela zbirati množica na mariborskem Glavnem trgu, pri južnem kolodvoru in po ulicah. Tudi nadvojvoda Friderik se je v cesarjevem imenu udeležil otvoritve. Za pozdrav vojvode so se zbrali na peronu: cesarski namestnik grof Clary, deželni glavar grof Attems, ministerijalna tajnika Haberkalt in Zotter, podmaršal Kraus-Elislago, namestniški svetnik okrajni glavar pl. Weiss, mariborski župan dr. Sehmiderer in podžupan Wastian. V zadnjem trenutku so prepovedali izobešanje slovenskih zastav, kar je Slovence užalilo in ogorčilo, vendar sta vsaj

župana okoliških občin Pišek in Lorber pozdravila nadvojvodo v slovenskem jeziku. Tudi kadar so ga začeli pozdravljati prebivalci so slovenski klici (živijo) popolnoma preglasili nemške pozdrave. Nadvojvoda se je nato odpeljal do Glavnega trga, kjer so imeli govore. Most so imenovali za most Franca Jožefa. Most je bil tudi blagoslovljen. Blagoslovil ga je škof Mihael Napotnik, ki je pred cerkvenim obredom imel tudi nagovor. Nato se je nadvojvoda podal čez most in se še isti dan vrnil v Gradec. *(Straža, Otvoritev novega dravskega mostu, 27.8.1913, str. 2,3)*

Kot je bilo že omenjeno so v zadnjem hipu prepovedali izobešanje slovenskim zastav zato, ker so hoteli, da vsi vidijo komu mesto pripada. Obešali so lahko le avstrijske zastave in poleg njih tudi frankfurterce. Vendar se je na Narodnem domu kljub temu pojavila slovenska zastava, kar pa ni bilo niti malo všeč Nemcem, ki bi gotovo raje videli, da se poruši most. Tja so takoj poslali stražo, ki naj bi poskrbela, da zastava izgine, vendar je skupaj s slovensko izginila tudi avstrijska.



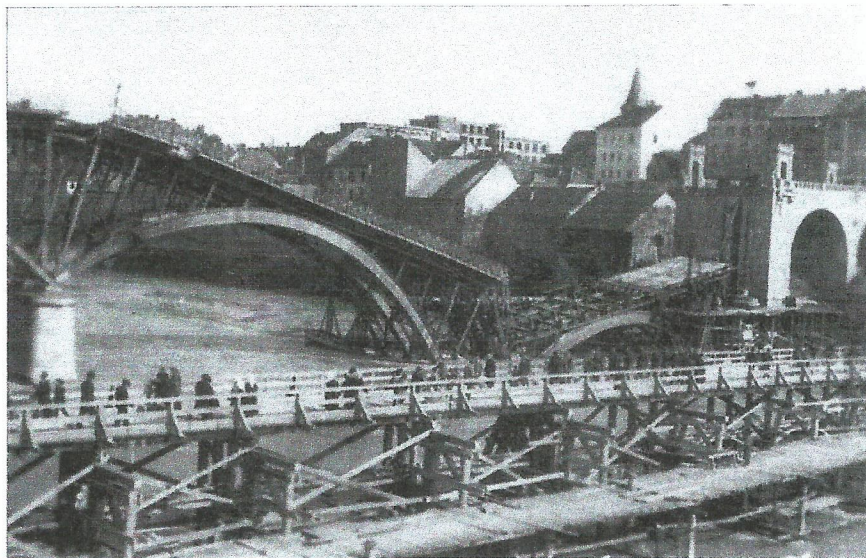
Slika 6: Slavnostna otvoritev mostu, 23.8.1913 (Lešnik, Sabina,2013, Stoletni mariborski glavni most, Pokrajinski arhiv Maribor, str. 42)

#### 4. DOGODKI POVEZANI Z MOSTOM

##### 4.1 PORUŠEN MOST IN PRIHOD HITLERJA

Jugoslovanska vojska je porušila vse mostove v Mariboru, izjema pa ni bil Glavni most, ki se je prelomil. Porušili so ga nekje v popoldanskih urah 7. aprila 1941. Stari most je bil najbolj poškodovan. Ker je zato most bil povsem neprehoden so zgradili zasilni oz. pontonski most iz lesa. Seveda pa so most kasneje popravili vendar so pri tem odstranili razne arhitektonske okraske. Na srečo pa je mostu tudi prizaneslo zavezniško bombardiranje Maribora ob koncu druge svetovne vojne.

Adolf Hitler, ki je že 26. aprila obiskal Maribor, zraven oficirjev, stopil na most ter se sprehodil vse do prelomljene konstrukcije, ki je bila nekje na polovici in se zrušila približno 20 metrov globoko do Drave. Tam je osebno naročil naj se most popravi čim hitreje. (*Tone Partljič, DELO, sobota, 5.10.2013, str. 19*)



Slika 7: V ozadju porušen Glavni most, v ospredju pontonski most, 1941  
([http://static.genspot.com/files/images/bonist/bonist\\_27112008039104\\_640.jpg](http://static.genspot.com/files/images/bonist/bonist_27112008039104_640.jpg),  
9.2.2014)

## 4.2 BARVANJE MOSTU

Most je po njegovi gradnji doživel veliko sprememb. Ena od tem je njegovo prebarvanje. Pleskali so ga leta 1919 in ponovno spet leta 1925 zaradi rje. Marsikateremu prebivalcu ni bilo všeč, da nikjer niso opozorili mimoidočih na svežo naneseno barvo. Za svarilo na svežo barvo so poskrbeli kar Mariborčani in sicer tako, da so ob sveže prebarvanih držajih mostu razpeli vrv okrašeno s papirčki, vendar so ga kasneje uničili. (*Straža, Prebarvanje velikega državnega mosta v Mariboru 5.5.1924, str. 4*) Leta 1987 pa so delavci iz podjetja Tekol, barvali konstrukcijo. Prebarvanje so skoraj prekinili zaradi močnega vetra. (*Večer, Veter pobarval trojico, 30.10.1987, str. 9*)

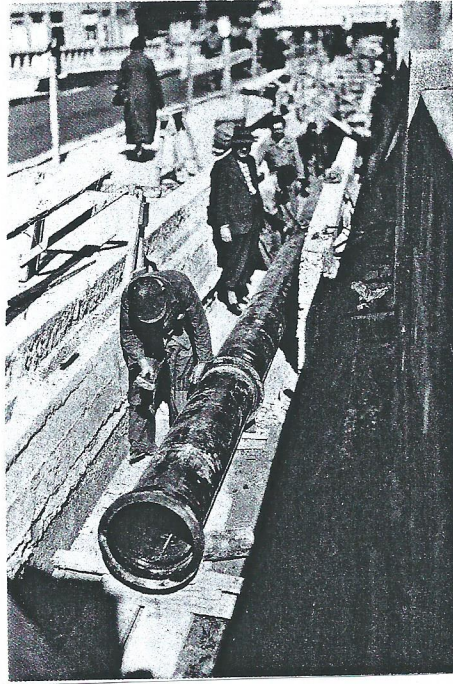
## 4.3 RAZSVETLJAVA

Na most so postavili tudi električne svetilke. Namestili so jih leta 1925. Novo razsvetljavo s kandelabri s tremi svetilkami, ki so bili nameščeni na obeh straneh ograje, je most dobil leta 1936 in sicer decembra na soboto. Ojačena je bila tudi svetloba na prejšnjih svetilnih stebrih. Velikokrat so tudi razbijali obločnice električnih svetilk, čeprav ni bilo nikoli jasno zakaj. Most je s tem postal najlepše razsvetljen prostor v celotnem mestu Maribor. (*Slovenec, Most v novi razsvetljavi, 8.12.1936, str. 6*)

Leta 1978 so montirali svetilke v obliki mlečnih buč, ki tvorijo zaključek stebra in se zlivajo v celoto nove mostne preobleke, električarji pa so polagali kable in urejali mostno razsvetljavo. (*Večer, Nove luči na mostu, 2.8.1978, str. 8*)

## 4.4 VODOVODNE CEVI

Nove vodovodne cevi so na mostu polagali leta 1938, saj je dopoldne, dne 27.9. počila glavna vodovodna cev. Voda se je razlila po mostu in naprej po Glavnem trgu. Pešci v tem času niso morali prečkati mostu, dokler niso popravili cevi. (*Mariborski večernik Jutra, Na mostu počila vodovodna cev, 28.9.1938, str. 4*)



Slika 8: Zamenjava vodovodnih cevi, 1938 (Lešnik, Sabina, 2013, Stoletni mariborski glavni most, Pokrajinski arhiv Maribor, str. 44)

#### 4.5 NEZGODE IN NESREČE

Na mostu se je skozi leta zgodilo veliko nesreč in nezgod. Veliko je bilo samomorov s skokom v Dravo čez ograj, katere so nekateri uspeli celo preživeti. Veliko je bilo tudi nezgod z avtomobili. To se je predvsem dogajalo zaradi slabo poskrbljene varnosti, saj so imeli denar samo za najnujnejše potrebe in ne za tako imenovane malenkosti.

Ena izmed večjih in tragičnih nesreč se je zgodila 12. februarja leta 1966. Žrtev nesreče je bila Marta Geč Štabuc (zaradi posledic umrla) in njena komaj osemmesečna hčerka Dominika. Obe sta padli v Dravo, ko jo je zbil avtomobil. Do padca po vsej verjetnosti ne bi prišlo, če bi bila ograja postavljena varno in po predpisih, saj so bili vijaki povsem zarjaveli in neuporabni. Na veliko začudenje so ukrepali hitro, saj so še istega leta pregledali ograjo. Ugotovili so, da je bila ograja prenizka in jo je potrebno zamenjati.

#### 4.6 IZBOLJŠAVE IN POPRAVILA

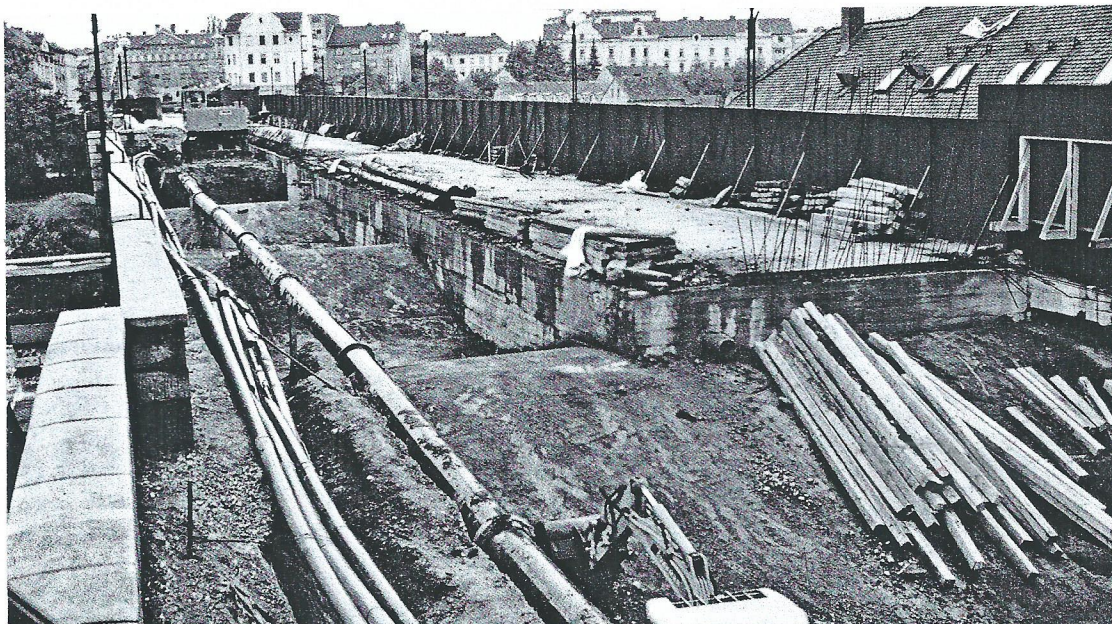
Most je dobil novo ograjo pri prenavljanju mostu. Novo ograjo so postavili na vzhodni strani in sicer so jo pripravili delavci iz Metalne. Ograja je bila grajena po obliki stare in sicer tiste, ki je bila na mostu, ko so ga zgradili. *(Večer, Vrnitev k staremu 11.7.1978, str. 8)*

Vedno bolj pa se je pojavljalo vprašanje ali je most še vedno dovolj varen za promet. Nato so leta 1986 ponovno ugotovili, da je most potreben popravila, eden od teh razlogov je tudi preobremenjenost. Velik problem je bila rja in večje napake pri opornikih. Most so v vsem njegovem času prenavljali dvakrat. Leta 1978 in leta 1979. Obnovitvena dela so pričeli aprila leta 1987. Obnavljali so ga tudi leta 1990 in sicer spomladi. Tukaj se je spet pojavilo vprašanje o preobremenitvi s prometom. Na dan je čez most peljalo 23.000 vozil, 800 avtobusov in se čez njega sprehodilo približno 40.000 pešcev. Strokovnjaki so za to, leta 1997, ugotovili, da je potrebna rekonstrukcija mostu, drugače pa bo potrebno za nekaj časa zapreti promet.

Promet je bil med obnovitvijo za nekaj časa zaprt, ponovno pa so ga odprli 11. avgusta 1998. Most je odprl župan mestne občine Maribor dr. Alojz Križman. Otvoritev so spremljali številni Mariborčani, ki so bili zadovoljni predvsem z ureditvijo kolesarske steze. Pri obnovitvi je bila temeljito očiščena in ponovno pobarvana jeklena konstrukcija, zamenjali so kanale in izlivnike za odvodnjo vozišča in pločnikov mostu. Promet po mostu je prvič stekel 23. Avgusta 1998. Denar je omogočil le najnujnejšo obnovo, saj jim je zmanjkalo denarja za rekonstrukcijo levega kamnitega opornika, vendar so to nadoknadili leta 2000. *(Večer, Takoj po otvoritvi kolona vozil: po 47 dneh ponovno odprt stari most v Mariboru, 22.8.1998, str. 12)*



Slika 9: Odstranjevanje granitnih kock na mostu, 24.7.1967 (Lešnik, Sabina,2013, Stoletni mariborski glavni most, Pokrajinski arhiv Maribor, str. 48)



Slika 10: Izkop mostu med sanacijo, 30.6.2000 (Lešnik, Sabina,2013, Stoletni mariborski glavni most, Pokrajinski arhiv Maribor, str. 50)

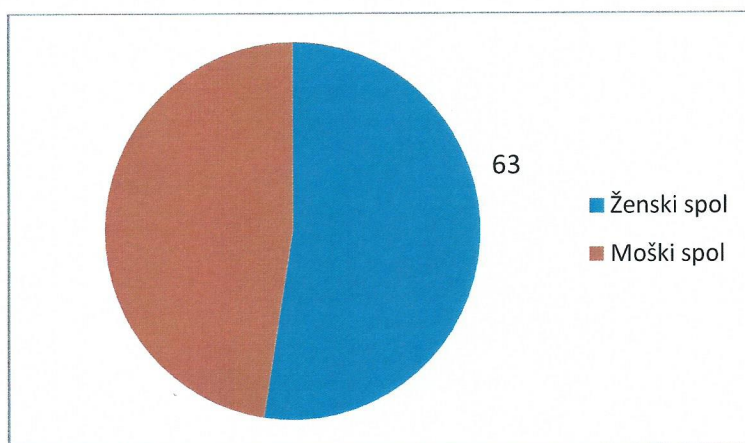
## 5. ANALIZA ANKETE

Namen ankete je bil ugotoviti koliko osnovnošolci poznajo Stari oz. Glavni most v Mariboru.

Raziskovanje je potekalo na matični šoli. Anketirani so bili učenci in učitelji. Vseh anketirancev pa je bilo 120. Vprašalnik oz. anketa se začne z nagovorom nato pa sledi 8 vprašanj.

### 1. Spol

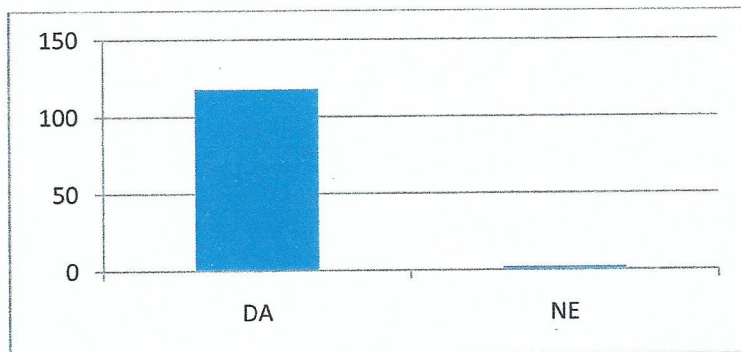
Graf št. 1: Spol anketirancev



Anketo je izpolnilo 63 žensk in 57 moških.

## 2. Ali poznate Stari most v Mariboru ?

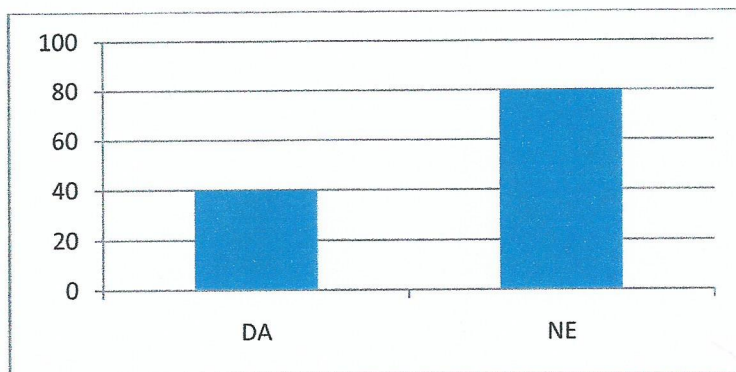
Graf št. 2: Poznanje mostu



Na vprašanje ali poznate Stari most v Mariboru je večina odgovorila z odgovorom DA, to je 118 učencev oz. učiteljev. 2 pa sta izbrala odgovor NE. Iz vprašanja je razvidno, da most pozna večina osnovnošolcev.

## 3. Ali ga poznate še pod katerim drugim imenom?

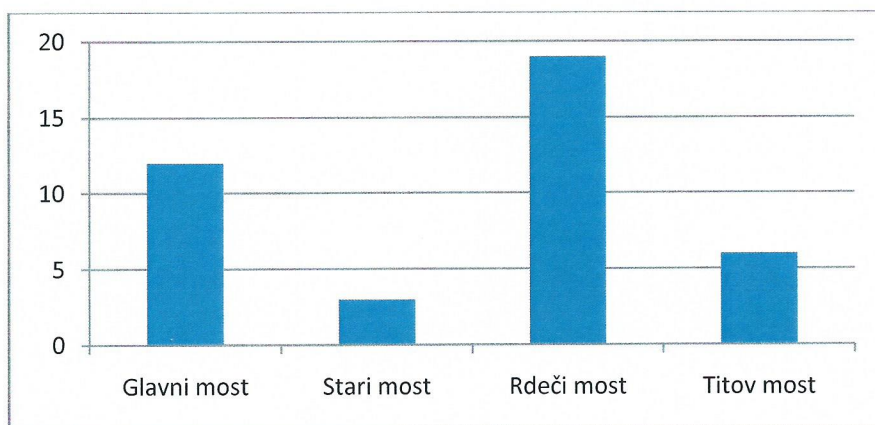
Graf št. 3: Poznanje drugih imen za most



Večina anketirancev ne pozna drugega imena za Stari most. Na zastavljeno vprašanje je z DA odgovorilo 40 oseb, za odgovor NE pa se je odločilo 80 učencev oz. učiteljev.

4. Če ste na zgornje vprašanje odgovorili z DA, napišite pod katerim imenom?

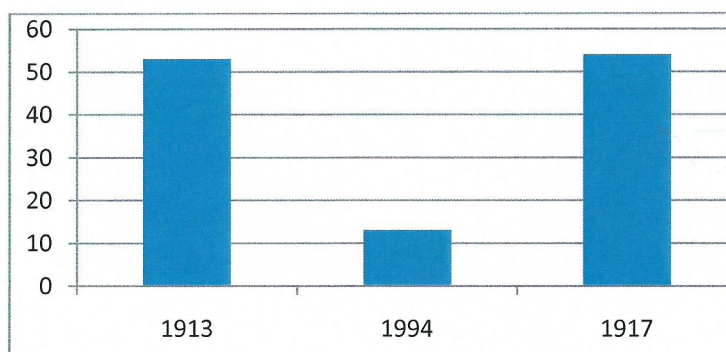
Graf št. 4: Druga imena za most



Anketiranci, ki so na prejšnje vprašanje odgovorili z DA, so napisali še druga imena za most. Večina jih je napisala, da ga pozna pod imenom Rdeči most (19 anketirancev). Nato so še napisali imena Glavni most (12 anketirancev), Stari most (3 anketiranci) in Titov most (6 anketirancev). Titov most ne spada pod imena za Stari most, saj je to povsem drugi most, ki tudi poteka čez reko Dravo.

5. Katerega leta je bil zgrajen?

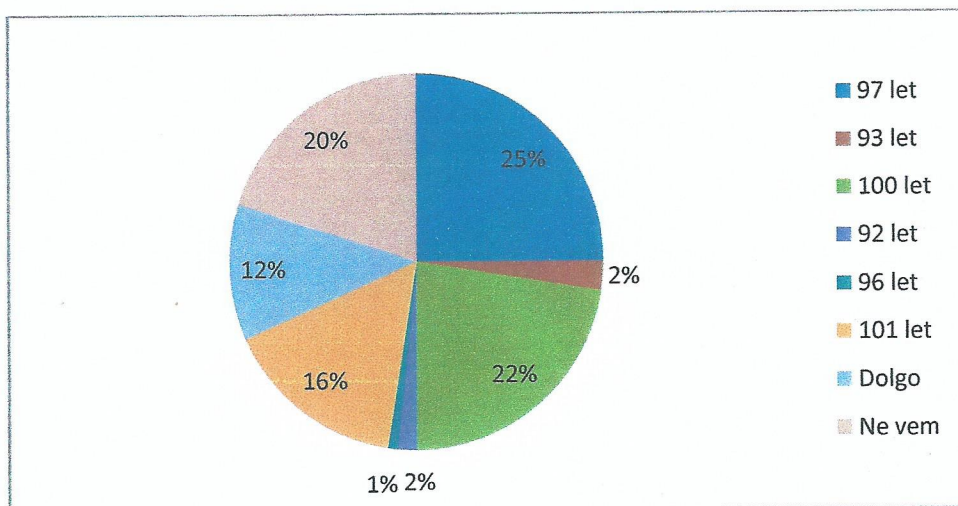
Graf št. 5: Letnice izgraditve mostu



Na vprašanje katerega leta je bil zgrajen so bili na voljo trije odgovori in sicer: 1913, 1994 in 1917. Večina so obkrožili, da je bil zgrajen leta 1917 (54 anketirancev) in letnico 1913 (53 anketirancev). Obkrožali so tudi odgovor z letnico 1994 (13 anketirancev). Pravilni odgovor je bil leta 1913. Iz grafa je razvidno, da jih skoraj večina ne ve, pravihnega odgovora.

## 6. Kako dolgo že povezuje levi in desni breg reke Drave?

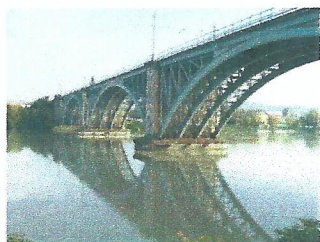
Graf št. 6: Povezava bregov s mostom preko Drave



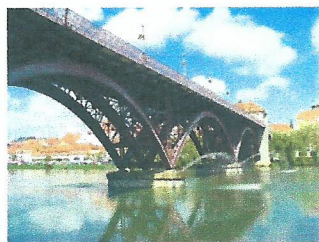
Pri tem vprašanju so anketiranci lahko odgovorili samostojno. Pravilen odgovor je bil 100 let, kar pa jih je vedelo le 22% vseh, ki so izpolnili vprašalnik. Najbližje pravilnemu odgovoru je bilo 101 let (16%). Temu so sledili še odgovori 97 let (25%), 96 let (12%), 93 let (2%) in 92 let (2%). Prisotni pa so bili tudi odgovori kot so ne vem (20%) in odgovori kot dolgo ali zelo dolgo (12%).

7. Katera od spodaj prikazanih slik predstavlja Stari most?

a)



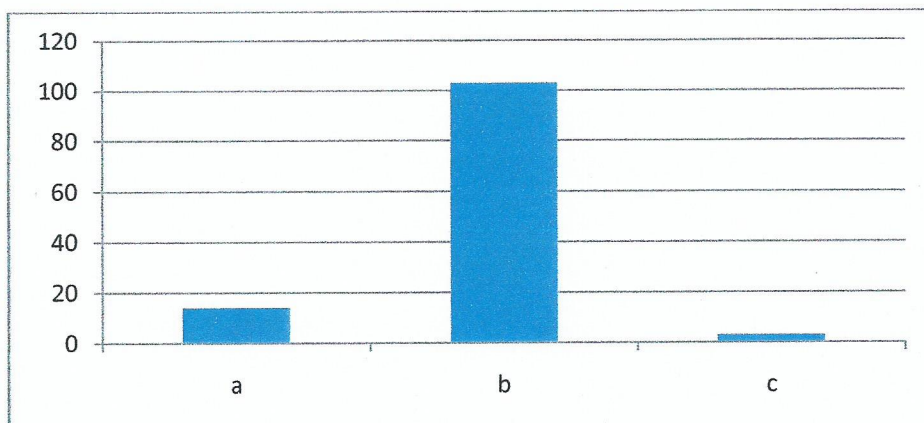
b)



c)



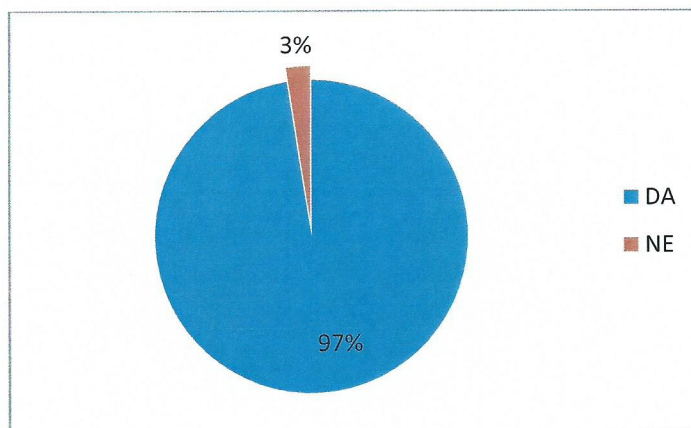
Graf št. 7: Prepoznavnost mostu po izgledu



Za odgovor so morali izbrati eno od treh slik, ki prikazujejo mostove, kateri vodijo čez reko Dravo v Mariboru. Pravilni odgovor je slika pod številko b, katero je obkrožilo največ anketirancev in sicer 103. Nekateri so obkrožili črko a (14 anketirancev) in črko c (3 anketiranci). Po izgledu most prepozna večina osnovnošolcev oz. učiteljev.

8. Se vam zdi Stari most pomemben za razvoj Maribora?

Graf št. 8: Pomembnost mostu



Na prvi del vprašanja je večina odgovorila, da se jim zdi most pomemben. Odgovor DA je napisalo 117 anketirancev, odgovor NE pa 3 anketiranci. Zraven so morali utemeljiti svojo odločitev. Večina jih je napisala, da je most pomemben zato, ker povezuje levi in desni breg, povezuje ljudi med seboj. Med njimi so bili tudi odgovori, da je pomemben zato, ker ga lahko prečkamo in, če ga ne bi bilo, bi bila pot v mesto daljša.

## 6. REZULTATI

1. Stari oz. Glavni most v Mariboru je imel in še ima velik pomen.

Mojo prvo navedeno hipotezo lahko potrdim v celoti. Že od nekdanj je imel velik pomen. Zgradili so ga za promet, saj prejšnji leseni most ni bil dovolj dobro zgrajen za ta namen. Most so seveda uporabljali tudi prebivalci, čeprav jih je bilo na začetku strah zaradi višine. Nato je delno izgubil svoj pomen in ga čez čas spet pridobil. Ko je bil porušen, so zgradili novega, ker je bila prometna povezava med levim in desnim bregom nujna. Čeprav imamo danes veliko mostov čez reko Dravo, je ta nekaj posebnega, ker ima bogato zgodovino. Danes je pomemben predvsem zaradi kulturne podobe mesta Maribor, saj je ena najbolj znanih znamenitostih mesta.

2. Skozi čas se je njegov pomen spreminjal.

Svojo drugo hipotezo bom zavrgla. Mostu se pomen ni spreminjal, ker je bil vedno namenjen prometu in prebivalcem za prečkanje čez reko Dravo.

3. Gradnja mostu je imela tako pozitivne kot negativne posledice za Maribor

Mojo tretjo in zadnjo hipotezo bom potrdila. Gradnja mostu je imela precej pozitivnih stvari, kot so lažje prečkanje Drave in povezovanje med ljudmi, ter lažji prehod čez reko. Imela pa je tudi ogromno negativnih posledic. Že za sam prostor, saj so za njegovo gradnjo morali porušiti hiše, kar pa ni bilo poceni, pa še prebivalci so izgubo domov težko sprejeli. Ko je bil že zgrajen, so ga morali velikokrat obnavljati (barvanje, razsvetljava, ponovna graditev ob njegovem porušenju, vodovodne cevi...). Problem pa je bil denar, ki ga je mestu zmeraj primanjkovalo. Na mostu in okrog njega, pa so se dogajale in se še dogajajo različne nesreče – tudi s smrtnimi žrtvami.

## 7. ZAKLJUČEK

Raziskovalna naloga mi je bila izziv, ker sem se s takšnim načinom raziskovanja srečala prvič. Naučila sem se osnov raziskovanja in spoznala bogato zgodovino Starega mostu, ki me je očarala.

V raziskovalni nalogi sem nekatere hipoteze potrdila eno pa ovrgla. Predvsem pa sem ugotovila kako zelo močno je most vplival na mesto in prav tako na njene prebivalce. Velikokrat je bil v središču pozornosti, zaradi njega so se zgodili nekateri manjši spori, potekale prireditve in slovesnosti...

Tako kot pravi Ivo Andrič, slavni Nobelov nagrajenec o simboliki mostu : " Nič od vsega, kar človek v življenjskem slogu postavlja in gradi, ni v mojih očeh boljše in vrednejše kot mostovi. Pomembnejši so kot hiše, svetlejši kot božji hrami, ker so bolj splošno uporabni, last vsakogar, do vsakogar enaki, koristni, vedno postavljeni smiselno, na kraju, kjer se križa največ človeških potreb, trdnejši so kot druge gradnje in ne služijo ničemur, kar je skrito in zlo." (*GEA, letnik 21, avgust 2011, Zgodovina mostov*)

## 8. PRILOGE

### ANKETA – Stari most

Pozdravljeni,

sem učenka 8. Razreda osnovne šole. V šolskem letu 2013/2014 sem se odločila, da napišem raziskovalno nalogo o Starem mostu v Mariboru.

Prosila bi vas, da izpolnite naslednjo anketo. Z vašimi odgovori boste pripomogli, da bo raziskovalna naloga učinkovitejša.

Hvala za sodelovanje.

Starost: \_\_\_\_\_

1. Spol:

- a) Ženska
- b) Moški

2. Ali poznate Stari most v Mariboru?

- a) DA
- b) NE

3. Ali ga poznate še pod katerim drugim imenom?

- a) DA
- b) NE

4. Če ste na zgornje vprašanje odgovorili z DA, napišite pod katerim imenom?

---

5. Katerega leta je bil zgrajen?

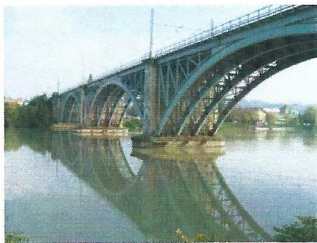
- a) 1913      b) 1994      c) 1917

6. Kako dolgo že povezuje levi in desni breg reke Drave?

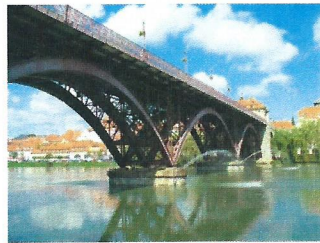
---

7. Katera od spodaj prikazanih slik predstavlja Stari most?

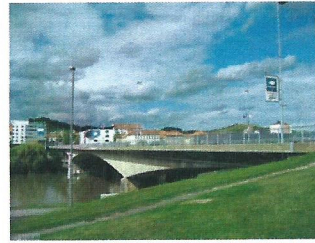
a)



b)



c)



8. Se vam zdi Stari most pomemben za razvoj Maribora? (odgovor utemelji)

---

---

Hvala za vaš čas, ki ste ga namenili.

Lep dan!

## 9. LITERATURA IN VIRI

Literatura :

Lešnik, Sabina, 2013, Stoletni mariborski glavni most, Pokrajinski arhiv Maribor

Večer, Takoj po otvoritvi kolona vozil: po 47 dneh ponovno odprt stari most v Mariboru, 22.8.1998, str. 12

Slovenski gospodar, Slovenci, pozor, 14.8.1913, str. 2

Straža, Otvoritev novega dravskega mostu, 27.8.1913, str. 2,3

Straža, Prebarvanje velikega državnega mosta v Mariboru, 5.5.1924, str. 4

Slovenec, Most v novi razsvetljavi, 8.12.1936, str. 6

Večer, Vrnitev k staremu , 11.7.1978, str. 8

Večer, Nove luči na mostu , 2.8.1978, str. 8

Večer, Veter pobarval trojico, 30.10.1987, str. 9

T. Partljič, Most na Dravi, Vodoravni Eifflov stolp, DELO, 5.10.2013

Mariborski večernik Jutra, Na mostu počila vodovodna cev, 28.9.1938, str. 4

Viri:

Mariborski mostovi, Raziskovalna naloga, Mladi za napredek Maribora, 2012

<http://novice.najdi.si/predogled/novica/8bc9f1d3ce3d46071d81ef10c6467143/Planet-Siol-Net/Kultura/Sto-let-mariborskega-starega-mostu>, 9.2.2014

<http://www.7dni.com/v1/default.asp?kaj=2&id=5947164>, 9.2.2014

<http://www.delo.si/druzba/kult/sto-let-starega-mostu.html>, 9.2.2014