

Mladi za napredek Maribora 2018

35. srečanje

Raziskovalna naloga

DRAVSKI MOSTOVI POVEZUJEJO IN PRIPOVEDUJEJO

Raziskovalno področje: ZGODOVINA

PROSTOR ZA NALEPKO

Avtor: KATARINA RIBIČ, JAŠ ŠTAJNMEC

Mentor: RADO ŠUMER

Šola: OŠ MAKSA DURJAVE MARIBOR

Maribor, februar 2018

Mladi za napredek Maribora 2018

35. srečanje

Raziskovalna naloga

**DRAVSKI MOSTOVI POVEZUJEJO IN
PRIPOVEDUJEJO**

Raziskovalno področje: ZGODOVINA

PROSTOR ZA NALEPKO

Maribor, februar 2018

KAZALO

Vsebina

1. UVOD:.....	10
1.1 Opredelitev problema – raziskovalno vprašanje.....	11
1.2. Metode dela	12
2. TEORETIČNI DEL	13
2.1. Mostovi v Dravogradu.....	14
2.1.1. Železniški most.....	15
2.1.2. Stari most	17
2.1.3. Novi most	19
2.2. Mostovi od Dravograda do Maribora.....	21
2.2.1. Trbonjski most.....	22
2.2.2. Vuzeniški most	24
2.2.3. Most v Vuhredu	26
2.2.4. Most v Podvelki.....	29
2.2.5. Lovrenški most (Most na Ruti).....	31
2.2.6. Ruški most.....	34
2.2.7. Most na Mariborski otok.....	37
2.3. Mariborski mostovi	41
2.3.1. Koroški most	44
2.3.2. Studenška brv	48
2.3.3. Stari most, Glavni most.....	52
2.3.4. Titov most	58
2.3.5. Železniški most.....	62
2.3.6. Dvoetažni - Meljski most.....	67
2.3.7. Malečniški most.....	72
2.3.8. Slomškov most	75
2.3.9. Dupleški most.....	79

2.4. Mostovi na Ptujju	83
2.4.1. Most za pešce in kolesarje.....	85
2.4.2. Stari most	88
2.4.3. Železniški most.....	93
2.4.4. Puhov most.....	96
2.5. Mostova od Ptuja do Hrvaške meje	100
2.5.1. Borlski most	100
2.5.2. Ormoški most	106
2.6. Elektrarne na Dravi kot mostovi	109
3. DRUŽBENA ODGOVORNOST	115
4. SKLEP	115
5. UPORABLJENA LITERATURA.....	120
5.1. Knjige	120
5.2. Časopisni članki	121
5.3. Internetni viri	126

KAZALO SLIK

Slika 1: Maketa mariborskega Starega mostu (Vir: lasten arhiv)	11
Slika 2: Raziskovalca v Pokrajinskem arhivu Maribor (Vir: lasten arhiv).....	12
Slika 3: Izrezek iz Večera (Vir: Večer, 15. julij 1977, str. 9)	14
Slika 4: Dravograjski mostovi (Vir: https://www.google.si)	14
Slika 5: Dravograd 1910 (Vir: https://www.kolekcionar.net)	15
Slika 6: Razpadajoči železniški most (Vir: http://www.vlaki.info/forum/viewtopi)	16
Slika 7: Most 1959 (Vir: https://www.facebook.com/koroskanekoc).....	17
Slika 8: Stari most ob novem, okoli leta 2000 (Vir: https://www.pravljicna-vas.si/o-vasi).....	18
Slika 9: Otvoritev mostu 2015 (Vir: http://www.delo.si/novice).....	19
Slika 10: Izrezek iz Večera (Vir: Večer, 13. januar 1971, str. 4).....	19

Slika 11: Zadnja dela na mostu (Vir: Večer, 14. junij 1972, str. 7)	20
Slika 12: Otvoritev mostu (Vir: Večer, 3. oktober 1972, str. 7)	20
Slika 13: Novi most (Vir: https://www.koroskenovice.si/mesto/dravograd)	21
Slika 14: (Vir: Večer, 29. junij 1971, str. 2)	22
Slika 15: Gradnja mostu (Vir: Viharnik, avgust, sept. 1989, str. 20).....	23
Slika 16: Trbonjski most podnevi in ponoči (Vir: http://www.panoramio.com).....	24
Slika 17: Brod in most v Vuzenici (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika).....	24
Slika 18: Opis nesreče v Vuzenici (Vir : Častnik Slovenec, 1937).....	25
Slika 19: Porušen most (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika).....	25
Slika 20: Stari most (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika).....	26
Slika 21: Novi most (Vir: file:///E:/Vuzenica)	26
Slika 22: Vuhred z mostom pred obnovo (Vir: http://www.vuhred.net/mostovi-cez-dravo)...26	
Slika 23: Kovinski most, ki ga je zgradila občina Marenberg leta 1904 (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)	27
Slika 24: Razstreljen most 1941 (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)	28
Slika 25: Leseni most, ki so ga zgradili Nemci (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)	28
Slika 26: Vuhred 1957 v času zaključevanja izgradnje novega mostu čez reko Dravo (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)	28
Slika 27: Brez pomoči potapljačev podvodnega betoniranja rečnih stebrov ni mogoče izvesti. (Vir: Tadej Regent (Delo)).....	28
Slika 28: Podvelški ločni most 1911 (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)	29
Slika 29: Gradnja mostu (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika).....	30
Slika 30: Viseči in novi most (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)	30
Slika 31: Podvelka z novim mostom 1960 (Vir: https://upload.wikimedia.org)	30
Slika 32: Hitlov brod na razglednici Lovrenca na Pohorju (Vir: zasebna zbirka Pavle Žurman Majcen)	31
Slika 33: Razstreljevanje falske pečine ob gradnji ceste v Lovrenc na Pohorju (Vir: zasebna zbirka Pavle Žurman Majcen).....	31
Slika 34: Začetek gradnje (Vir: zbirka Ožbeja Vresnik)	33
Slika 35: Izrezek o delu (Vir: Večer, 16. marec 1970, str. 7)	33
Slika 36: Otvoritev mostu (Vir: https://commons.wikimedia.org/wiki).....	34
Slika 37: Zapis iz marca 1963	35
Slika 38: Slovesnost ob otvoritvi mostu – zapis (Vir: Večer)	35
Slika 39: Ruški most danes (Vir: http://www.lokalec.si/novice).....	36

Slika 40: Leseni most in otok (Vir: Stanka in Božidar Damjan 1995).....	37
Slika 41 : Porušen leseni most na otok (Vir: Pokrajinski arhiv Maribor)	38
Slika 42: Otvoritev mostu na Mariborski otok (Vir: Pokrajinski arhiv Maribor)	40
Slika 43: Most na Otok (Vir: https://www.google.si/search)	40
Slika 44: Maribor 1678 (Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Maribor#/media/File:Vischer) ...	41
Slika 45: (Vir: http://www.razglednice.eu/contents/sl/d23_05.html iz leta 1918).....	42
Slika 46: Maribor danes (Vir: https://travelslovenia.org/maribor-pictures)	42
Slika 47: Načrt mostov do leta 2012 (Vir: http://www.mladina.si)	43
Slika 48: Model rešitve prometa v Mariboru iz 1969 (Vir: Večer, 12. avgust 1972, str. 6).....	44
Slika 49: Izrezek naslova v Večer o gradnji mostu (Vir: Večer, 26. junij 1993, str. 1)	45
Slika 50: Gradnja mostu (Vir: http://www.mladina.si/46404/slovenska-prestolnica)	45
Slika 51: Koroški most (Vir: https://www.google.si/search)	47
Slika 52: Dirke ne Koroškem mostu (Vir: http://www.matejgrudnik.si/novica/rally).....	47
Slika 53: Prvi studenški, dravski most – brv (Vir: http://www.plinarna-maribor.si).....	48
Slika 54: Izrezek ali zapisnik (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)	49
Slika 55: Podrta Studenška brv (Vir: Večer, 11. februar 1992, str. 21)	49
Slika 56: Studenška brv od 1885 do 1946 (Vir: Mičo Tesić, str. 1).....	50
Slika 57: Studenška brv od 1948 do 2007 (Vir: Mičo Tesić, str. 2).....	50
Slika 58: Studenška brv- pogled proti Studencem in Lentu (Vir: http://www.maribor.si)	51
Slika 59: Leseni most, razglednica iz 1908 in 1912 (Vir: https://mariborinfo.com)	52
Slika 60: Načrt mostu (Vir: https://issuu.com/arhivmaribor)	53
Slika 61: Gradnja mostu (Vir: https://issuu.com/arhivmaribor)	54
Slika 62: Slike iz otvoritve (Vir: https://issuu.com/arhivmaribor).....	55
Slika 63: Porušen most 1941 (Vir: http://www.maribor-graz.eu).....	55
Slika 64: Hitler s skupino oficirjev na Starem mostu (Vir: https://www.google.si/)	56
Slika 65: Glavni most danes (Vir: https://www.google.si/search?q=glavni+most).....	58
Slika 66: Naslov v Večer leta 1959 (Vir: Večer, julij 1959, str. 3).....	58
Slika 67: Načrt umestitve mostu in magistrale na desnem bregu Drave (Vir: Gradbeni vestnik, 2011, str. 71)	59
Slika 68: Načrt Titovega mostu (Vir: Gradbeni vestnik, 2011, str. 71)	59
Slika 69: Gradnja mostu 1963 (Vir: http://www.rtv slo.si/kultura/razstave/kako-so-v-mariboru-gradili-most/).....	60
Slika 70: Otvoritev Novega mostu (Vir: Večer, 28. november 1963, str. 7).....	61
Slika 71: Titov most danes (Vir: https://maribor-pohorje.si).....	61

Slika 72: Četvorka na Titovem mostu (Vir: https://www.google.si/search).....	62
Slika 73: Zapis o gradnji Železnice Dunaj – Trst (Vir: http://ukmdomblog.blogspot.si)	62
Slika 74: Železniški most 1847 (Vir: zasebna zbirka Primoža Premzla)	63
Slika 75: Gradnja novega mostu (Vir: http://www.sistory.si)	64
Slika 76: Skica mostu (Vir: Gradbeni vestnik, letnik 60, marec 2011, str. 69)	65
Slika 77: Podrti most (Vir: https://www.google.si).....	65
Slika 78: Obnavljanje mostu (Vir: Večer, 19. november 1994, str. 10).....	66
Slika 79: Železniški most danes (Vir: https://tosidos.si/projects/dravski-most).....	67
Slika 80: Zapis v Večeru (Vir: Večer, 10. januar 1956, str. 2)	68
Slika 81: Most čez Dravo v Melju 1959 (Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Meljski_most)....	68
Slika 82: Dela na Meljskem mostu (Vir: Večer, 1. julij 1978, str. 6)	69
Slika 83: Načrt dvoetažnega mostu (Vir: Gradbeni vestnik, letnik 60, marec 2011, str. 71) ..	70
Slika 84: Pripravljalna dela julija 1980 (Vir: Večer, 6 junij, 1980)	71
Slika 85: Most danes (Vir: http://mapio.net/pic/p-22125730).....	72
Slika 86: Objava otvoritve in vabilo (Vir: Večer, 21. december 1978, str. 5).....	73
Slika 87: Malečniški most iz meljskega hriba (Vir: https://mojalbum.com)	73
Slika 88: Zaprtje mostu (Vir: Večer, 24. julij 2014, str. 19).....	74
Slika 89: Cesta pod Meljskim hribom za galerijo (Vir: https://www.dnevnik.si)	75
Slika 90: Gradnja mostu (Vir: Večer, 24. avgust 2006, str. 20).....	76
Slika 91: Skoraj končan most (Vir: http://www.zveza-dgits.si/gradbeni-vestnik).....	76
Slika 92: Odprtje odseka avtoceste Pesnica–Slivnica (Vir: http://www.rtv slo.si).....	77
Slika 93: Nov Slomškov most (Vir: https://www.google.si)	77
Slika 94: Panoramska slika Mariborske vzhodne obvoznice z mostom (Vir: http://www.panoramio.com)	78
Slika 95: Gradnja mostu (Vir: Foto Japelj).....	79
Slika 96: Otvoritev mostu (Vir: neznani avtor).....	80
Slika 97: Članek v Vestniku (Vir : Vestnik, 15. avgust 1949).....	80
Slika 98: Zborovanje v Dupleku (Vir: Večer, 9. januar 1971)	81
Slika 99: Položitev temeljnega kamna (Vir: Večer, 14. september 1972).....	82
Slika 100: Vabilo na otvoritev (M. Simonič Steiner, Zbornik, str. 261-262)	82
Slika 101: Dupleški (Lackov) Most (Vir: https://www.google.si).....	83
Slika 102: Ptuj (Vir: http://mesto-ptuj.blogspot.si/2010/05/staro-mesto-ptuj.html)	84
Slika 103: Mostovi na Ptuj (Vir: https://www.google.si/search)	85
Slika 104: Skica mostu (Vir: http://213.250.55.106/VECER2000_XP/1997/01/23).....	85

Slika 105: Gradnja mostu (Vir: https://www.kamra.si/digitalne-zbirke)	86
Slika 106 (Vir: https://www.kamra.si/digitalne-zbirke)	87
Slika 107: Slika mostu konec leta 2017 (Vir: http://ris2016.vecer.com)	87
Slika 108: Most za pešce (Vir: http://www.ponting.si/sl/objekti/mostovi)	88
Slika 109: Nov lesen most 1959 (Vir: https://www.kamra)	88
Slika 110: Pripravljala dela za gradnjo mostu (Vir: https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/most-iz-prednapetega-betona-1959.html)	89
Slika 111: Zaključna dela na Novem (Starem) mostu (Vir: https://www.kamra.si)	90
Slika 112: Otvoritev novega mostu (Vir: https://www.kamra.si)	91
Slika 113: Sanacija mostu (Vir: https://www.tednik.si/gospodarstvo)	92
Slika 114: Stari most pred sanacijo (Vir: https://www.vecer.com/stari-ptujski-most)	92
Slika 115: Prvi železniški most na Ptujju leta 1860 (Vir: https://www.kamra.si)	93
Slika 116: Porušen most (Vir: www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/zelezniski-most-1860)...94	
Slika 117: Obnova mostu (Vir: https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/zelezniski-most-1860).....95	
Slika 118: Most danes (Vir: https://www.google.si)	95
Slika 119: Skica Puhovega mostu (Vir: Zbornik, str. 86).....96	
Slika 120: Maketa nagrajenega mostu (Vir: Večer, 29. september 2005, str. 18)	96
Slika 121: Gradnja mostu (Vir: Večer, 21. januar 2006, str. 18)	97
Slika 122: Gradnja mostu 2007 (Vir: https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/puhov-most-2007.html).....97	
Slika 123: Preverjanje nosilnosti (Vir: Večer, 14. maj 2007, str. 10)	98
Slika 124: Otvoritev mostu (Vir: https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/puhov-most-2007.html).....98	
Slika 125: Otvoritev na Puhovih motorjih (Vir: https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/puhov-most-2007.html).....99	
Slika 126: Puhov most danes (Vir: http://www.izs.si/dobra-praksa)	100
Slika 127: Stari most okoli leta 1965 (Vir: https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/borlski-most)	101
Slika 128: Pešačenje čez most (Vir: Večer, 18. januar 1962).....102	
Slika 129: Otvoritev mostu 1978 (Vir: https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/borlski-most.html)	103
Slika 130: Bomba med gradnjo mostu (Vir: Večer, 23. september 1978, str. 24).....104	
Slika 131: Ograja na mostu (Vir: https://www.tednik.si)	104

Slika 132: Borlski most (Vir: http://www.hribi.net)	105
Slika 133: Razglednica iz Ormoža, kjer je viden most čez Dravo leta 1901 (Vir: https://www.kamra.).....	106
Slika 134: Leseni most (Vir: zasebna zbirka Z. Kresnik).....	106
Slika 135: Izrezek (Vir: Večer, 10. okt., 1963).....	107
Slika 136: Promet na zaprtem mostu (Vir: Večer, 21. april 1966, str. 4)	108
Slika 137: Brod, ki nadomešča pogoreli most (Vir: Večer, junij 1966, str. 3)	108
Slika 138: Otvoritev mostu (Vir: Večer, 29. april 1968, str. 6)	108
Slika 139: Barikade na mostu (Vir: http://www.ormoz.zvvs.si/a_zgodovina15.htm)	109
Slika 140: Razgovor na DEM in video soba (Vir: lastna zbirka)	110
Slika 141: Risba dravskih elektrarn (Vir: Zbirka DEM)	110
Slika 142: Kanalski HE Zlatoličje in Formin (Vir: http://www.dem.si/sl-si/Elektrarne).....	111
Slika 143: HE Dravograd (Vir: http://www.dem.si)	111
Slika 144: HE Vuzenica (Vir: http://www.dem.si)	111
Slika 145: HE Vuhred (Vir: http://www.dem.si)	112
Slika 146:HE Ožbalt (Vir: http://www.dem.si)	112
Slika 147: HE Fala nekoč (Vir: Zbirka Pavle Žurman Majcen)	113
Slika 148: Fala danes (Vir: https://www.google.si/search)	113
Slika 149: HE Mariborski otok (Vir: http://www.dem.si)	114
Slika 150: Jez Markovci (Vir: https://www.google.si/search?q=jez+markovci).....	114

POVZETEK

Reka Drava je v svojih 133 kilometrih poti po Sloveniji močno zaznamovala slovensko krajino. Ni znana le po številnih vodnih elektrarnah, temveč tudi po številnih mostovih, ki povezujejo kraje in ljudi. In prav o teh mostovih, ki povezujejo, ločujejo in pripovedujejo, govori naša raziskovalna naloga. Raziskovali smo mostove, ki danes služijo svojemu namenu in to le tiste, ki se bočijo čez naravno strugo Drave. Veliko jih je tudi čez dva umetno zgrajena kanala, vendar niso predmet naše raziskave. Podatke o nekaterih mostovih smo morali iskati celo na občinskih upravah in pri graditeljih mostov, saj jih na spletu ni veliko. Poskušali smo ugotoviti, kako je bil možen prehod čez reko Dravo pred njihovo izgradnjo. Ugotovili smo, da tudi večina elektrarn služi pretoku ljudi in prometa in jih lahko prav tako umeščamo med

mostove. Namen naloge je ugotoviti, kdaj in zakaj so bili mostovi, elektrarne zgrajeni, kaj povezujejo in kaj nam pripovedujejo.

ABSTRACT

The river Drava has a powerful impact on the Slovenian landscape along its 133 kilometers. It is not only known for its numerous hydroelectric power plants, but also for the many bridges that connect places and people along the river's bank. This research paper talks about these bridges that connect, divide and narrate. We researched the bridges that connect the banks along the natural stream of the river. Several also connect the two artificial channels, but those are not the subject of this research paper. We had to find some of the information at the community administration and even at the builders of the bridges, because there is not a lot of information available online. We tried to find out how people crossed the river before the bridges were built. We found out that a lot of the hydro electric plants are also utilized as a way for people and traffic to cross the river, so they can be considered as some kind of bridges as well. The goal of this paper was to establish when and why were the bridges and the hydroelectric power plants built, what they connect and what story do they have to tell.

ZAHVALA

Za sodelovanje pri raziskovalni nalogi se iskreno zahvaljujemo mnogim posameznikom, ki so pripomogli k pridobivanju podatkov o mostovih na reki Dravi, saj je o nekaterih mostovih podatkov izredno malo. Naj omenimo samo najzaslužnejše. Zbiratelj zgodovinskega gradiva o dravski dolini Mirko Kogelnik,¹ nekdanji župan občine Ruše Vili Rezman s svojima knjigama, Ožbej Vresnik s časopisnimi članki, Pavla Žuman Majcen,² Božidar Damjan, ki nam je podaril svoji knjigi o Mariborskem otoku, Pokrajinski arhiv Maribor, Dravske elektrarne in mnogi posamezniki iz različnih občin, ki imajo podatke o mostovih v njihovih občinah. Seveda gre zahvala tudi neumornemu mentorju, ki naju je strokovno usmerjal in vzpodbujal, ter ravnateljici šole, ki nam je omogočila delo.

¹ Dovolil je uporabo svoje zbirke slik in zapisov.

² Na našo prošnjo nam je posredovala svoje podatke o mostovih in pesem o lovrenškem mostu.

1. UVOD:

Mostovi so bili od nekdanje vznemirljive točke prehoda od nam znanega k tistemu neznanemu. Z njimi povežemo dva, dotlej nepovezana, prostora. Mostovi so generator socialnih stikov, so prostor, ki je vedno izjemen. Izjemni so zaradi graditeljev, ki vanje vtisnejo svoj umetniški pečat.

Poznamo kamnite mostove, poznamo tudi lesene, železne, betonske, celo pontonske, ki so jih uporabljali že Perzijci v starem veku (prehod pri Helespontu).³ Govorimo tudi o mostovih med ljudmi, državami in celo narodi.⁴ Nam najbližji in najbolj poznani pa so mostovi na potokih in rekah, ki povezujejo ljudi na različnih bregovih, pa kraje in mesta in si danes brez njih sploh ne moremo predstavljati življenja. Pa še nedolgo v preteklosti ni bilo tako, še posebej ne na reki in ob reki Dravi, o kateri je Dragan Potočnik v knjigi o Mariborskem otoku⁵ zapisal:

»Dravska gladina, prepojena z vlažnim zrakom, napolnjenim z vonjem pohorskih gozdov in pašnikov Kozjaka, vmes ples sončnih žarkov in nekje v daljavi oglašanje ujede.

Tišino komaj slišno prebuja valovanje spominov nekoč bistre Drave. Spomin na življenja polno reko, njeno zeleno gladino, divje vrtince, na bele žene in divje može, ki so jih častili pogumni splavarji, na številne splave in šajke, na ljubezni med splavarji in hčerami povodnih mož ... Drava, čas in življenje pa so tekli dalje. Marsikaj se je spremenilo. Človek je z močjo razuma ukrotil divjo reko.... Šum valov, ki butajo ob skalo je tišji, nič več ni vrtincev nekoč srebrne Drave, ne povodnih mož, ne splavarje, nič več ni mlinskih kamnov, ne skrivne ljubezni.«

Dodali bi, da tudi ni več brodnikov, ki so jih nadomestili mostovi, elektrarne pa so reko umirile, ugrabile. Kar osem se jih bohota na reki Dravi, od tega dve na njenih kanalih. Tudi elektrarne so mostovi in zato se bomo o njih razpisali v nadaljevanju. Mostov, čez strugo reke Drave, všteti elektrarne, ki omogočajo prehod, je 30, kar je pomenilo res veliko dela. Sem nismo šteli mostov čez kanala na Dravskem polju, ki po našem razmišljanju nimajo veliko povedati, pa čeprav povezujejo ljudi na obeh straneh kanala, a imajo kratko preteklost.

³ Grško-perzijske vojne.

⁴ V prenesenem smislu.

⁵ Stanka in Božidar Damjan »Mariborski otok«, str. 6.

1.1 Opredelitev problema – raziskovalno vprašanje

V Dravogradu razpada železniški most, ki je nekoč povezoval slovensko ozemlje z Avstrijo. Zakaj? V Vuhredu že mesece obnavljajo most čez Dravo, katerega obnovo so planirali že pred desetimi leti, a je zaradi luknje na vuzeniškem mostu ta dobil prednost. Beremo o zastojih na Ptujju zaradi obnove starega mostu. V Staršah se je ponovno začela razprava o gradnji mostu preko reke Drave.⁶ Mentor te raziskovalne se mora do službe peljati čez dva mostova na Dravi. Maribor krasi reka Drava z mogočnimi mostovi čeznjo. Na mariborski Fakulteti za gradbeništvo že osmo leto zapored poteka tekmovanje v gradnji mostov iz špagetov.



Slika 1: Maketa mariborskega Starega mostu (Vir: lasten arhiv)

Naši učenci so preteklo leto v okviru projekta »Maribor« napravili odlično maketo Starega mostu.⁷ Mostovi hočeš nočeš zaznamujejo naše življenje in vse zgoraj našteto nas je vzpodbudilo, da se lotimo te obširne in zelo zahtevne raziskovalne naloge ter raziščemo vzroke za gradnjo mostov ter zgodbe, povezane z njimi. To je raziskovalno vprašanje! Radovednost nas je gnala in radovednost je gibalo raziskovanja.

⁶ Razprava traja že leta. Želja je povezati Starše z desnim bregom Drave.

⁷ Točne dimenzije v zmanjšanem merilu.

1.2. Metode dela

Kar se metode dela tiče, je treba priznati, da so se načrtane metode ob pričetku raziskovanja sesule. Predvidevali smo, da bomo našli veliko podatkov o mostovih na spletu in v strokovni literaturi v knjižnicah, pa razen o mariborskih in ptujskih mostovih, praktično ni bilo ničesar. Tako smo začeli iskati podatke po občinskih upravah. Nekateri tam zaposleni so se odzvali, čeprav niso posredovali konkretnih podatkov, z izgovori, da dokumentacije ni, da so se ljudje in župani menjali. Nekateri so nas napotili k ljudem, ki naj bi iskane podatke imeli. Tako smo prišli do nekaj podatkov. Te posameznike smo omenili v zahvali.

Ker je bilo podatkov še vedno premalo, smo se obrnili na Pokrajinski arhiv Maribor, ki hrani kar nekaj podatkov o skicah⁸ in konstrukcijah mostov, nič pa o sami gradnji ali pa zanimivih zgodbah, ki so se pletle okoli mostov.



Slika 2: Raziskovalca v Pokrajinskem arhivu Maribor (Vir: lasten arhiv)

Tudi Domoznanstveni oddelek Univerzitetne knjižnice smo obiskali in dobili nekaj literature iz razstave o mariborskih mostovih. Pregledali smo celoten arhiv časopisov Večer, Večernik, Slovenski gospodar in nekaj številčk Gradbenega vestnika. Obiskali smo sedež Dravskih elektrarn (DEM),⁹ kjer smo dobili nekaj pomembnih podatkov o elektrarnah in mostovih. Najtežje je bilo pridobiti podatke o mostu na Mariborski otok, zato smo kontaktirali avtorja knjige o Mariborskem otoku in se z njim pogovarjali. Dobili smo veliko informacij o otoku in kopaljšču, o mostu pa malo. Ko smo zbrali vse možne informacije iz različnih virov, smo jih uredili po mostovih v smeri od Dravograda do Ormoža in se lotili analize informacij in sklepanja.

⁸ Skice so zanimive, a tako velike, da jih ni mogoče prekopirati in uporabiti.

⁹ Dravske elektrarne Maribor. V nadaljevanju DEM.

1.3. Hipoteze

Zastavili smo si naslednje hipoteze, ki smo jih skozi raziskovalno nalogo skušali preveriti (potrditi ali ovreči):

1. Mostovi so marsikje in za marsikoga okno v svet.
2. Poleg povezovalne so imeli dravski mostovi včasih tudi združevalno funkcijo.
3. V večini primerov so mostovi čez Dravo zgrajeni tam, kjer so nekoč čez njo vozili brodi.
4. Nekateri dravski mostovi so pravi arhitekturni dosežki.
5. Pred izgradnjo elektrarn je divja Drava odnesla prenekateri most.
6. Zaradi gradnje elektrarn se je nehal prevoz s splavi in šajkami po Dravi.
7. Nekatero dravske elektrarne še vedno služijo kot mostovi čez reko.
8. Med drugo svetovno vojno so imeli dravski mostovi pomembno vlogo.
9. Dravski mostovi imajo močan vpliv na razvoj gospodarstva in turizma.

2. TEORETIČNI DEL

Reka Drava izvira blizu avstrijske meja na Toblaškem polju v Italiji. Blizu Dravograda se začne njena pot po Sloveniji, kjer po 133 km pri Ormožu zapusti Slovenijo¹⁰ in se na Hrvaškem pri Osjeku izlije v reko Donavo. Zanimivo je, da smo ob raziskovanju naleteli na različne podatke o dolžini reke Drave v Sloveniji (od 133 do 145 km). Na svoji poti po Sloveniji povezuje predalpski in panonski svet ter je bila nekoč med Pohorjem in Kozjakom zelo deroča in polna vrtincev, na dravskem polju pa se je umirila in začela razlivati. Reko Dravo so zaradi hidroelektrarne Zlatoličje in Formin usmerili v dva kanala, na katerih je kar nekaj mostov, ki pa se jih v raziskovalni nalogi nismo obravnavali, raziskali pa smo vse o mostovih, ki se bohotijo čez »staro« strugo reke Drave. Začeli smo s tistimi v Dravogradu.

¹⁰ Podatek iz Enciklopedije Slovenije.

2.1. Mostovi v Dravogradu



Slika 3: Izrezek iz Večera (Vir: Večer, 15. julij 1977, str. 9)



Slika 4: Dravograjski mostovi (Vir: <https://www.google.si>)

Dravograd (Traberch)¹¹ se prvič omenja leta 1185, kot trg z dvema dvorcema, mostom, brodom in mitnico. Sklepa se, da je reka most večkrat odnesla, zato ga je nadomeščal brod,¹² ki se ga vidi na upodobitvi Dravograda iz 17. in 18. stoletja, mostu pa se ne vidi. Leta 1839 je nov leseni most blagoslovil Anton Martin Slomšek, ki je takrat služboval v Vuzenici.

¹¹ Nemško ime za Dravograd.

¹² Prevozno sredstvo za prevoz potnikov in blaga čez reke.



Slika 5: Dravograd 1910 (Vir: <https://www.kolekcionar.net>)

2.1.1. Železniški most

Z razvojem parne lokomotive se je začela gradnja železnic tudi na slovenskem ozemlju. Med leti 1858 in 1863 je bila zgrajena tako imenovana »Koroška železnica med Mariborom in Celovcem, leta 1879 pa med Dravogradom in Wolsbergom (današnja Avstrija). Takrat je bil zgrajen tudi železniški most čez Dravo. Ko so železnico povezali še z Velenjem, je postal Dravograd pomembno železniško križišče. Med drugo svetovno vojno je most doletela zanimiva usoda, kar je razbrati iz naslednjega članka: »6. aprila leta 1941 je nacistična Nemčija s svojimi zavezniki napadla Jugoslavijo. Proti Dravogradu so pričeli nemški vojaki prodirati 7. aprila, zato je že pred tem jugoslovanska vojska porušila vse mostove na Dravi in Meži. 9. aprila se je preko 100 branilcev – orožnikov, graničarjev in rezervistov – zaradi nemške premoči, velikega števila mrtvih (ubitih je bilo 23 branilcev) in ranjenih ter pomanjkanja streliva, moralo umakniti iz bunkerjev na desni strani Drave in Meže na pobočja Pohorja. S tem so bili končani boji za Dravograd.

Nemci so most v letu 1942 obnovili. Most je bil ponovno uničen 5. aprila 1945, ko so ga bombardirali zavezniki. Še danes, 71 let po tem, je v istem stanju. Pri tem je zanimivo, da je

prvi opornik mosta ojačan¹³ z jeklom. Nemci naj bi iz mostov pobrali vse deske, namenjene hoji, zato naj bi bomba padla v Dravo in eksplodirala tam. S tem je poškodovala samo opornik, most pa je obstal.» (<https://www.facebook.com/koroskanekoc/posts>)

V šestdesetih letih prejšnjega stoletja se je spremenila miselnost o pomembnosti železniškega prometa in se je tovor preusmerjal na ceste. To je botrovalo, da se je v letu 1966 ukinila proga proti Avstriji in most je bil prepuščen zobu časa.

O rešitvi tega mostu je bilo veliko idej. 1977 so občinski možje razmišljali, da bi železniški most postal koristen, ko bodo zgradili dravograjsko obvoznico, saj bi služil za prevoz materiala. Do sedaj je ostalo le pri idejah in most ostaja ter propada, kar je razvidno iz naslednje slike:



Slika 6: Razpadajoči železniški most (Vir: <http://www.vlaki.info/forum/viewtopi>)

¹³ Dodatno utrjen.

2.1.2. Stari most

Na mestu, kjer je nekoč stal most, je leta 1839 dal trdnejšega zgraditi grof Kometter.¹⁴ Pa tudi tega je reka večkrat poškodovala in odnesla, a so ga vedno obnovili. Ob napadu na Jugoslavijo leta 1941 je bil tudi ta most zminiran, a so ga Nemci takoj obnovili. Po vojni so most dogradili, temeljite obnove pa je bil deležen leta 1952.

»Leta 1952 so lesene stebre zabetonirali z armiranobetonskimi temeljnimi čolni ter stebri. Čez stebre so izdelali novo jekleno konstrukcijo, ki so jo sem pripeljali z drugih mostov. Voziščna površina je bila izdelana iz lesa: prečnih tramov in plohov. Te so v času uporabe menjavali in vozišče nato asfaltirali. Most je imel tudi pešpot. Takšen je dočakal leto 1972, ko je bil ob njem dograjen modernejši cestni most.« (<https://www.dravograd.si/>)



Slika 7: Most 1959 (Vir: <https://www.facebook.com/koroskanekoc>)

¹⁴ Zadnji lastnik dvorca Bukovje, ki ga je 1870 prezidal v historičnem stilu in je tako dvorec postal pomemben spomenik historične grajske Arhitekture pri nas. Danes je v njem sedež Javnega zavoda Dravid Dravograd.



Slika 8: Stari most ob novem, okoli leta 2000 (Vir: <https://www.pravljicna-vas.si/o-vasi>)

Ko je bil ob njem zgrajen nov most, je stari začel propadati in je postal sramota mestu. Porajale so se mnoge ideje, kako ga oživiti. Leta 2010 se je vendarle začelo premikati in se je na pobudo občine izdelal projekt, da bi most povezal bregove Drave za kolesarje in pešce. Poleg občine sta projekt sofinancirala Republika Slovenija in Evropski sklad za regionalni razvoj. Obnova se je začela oktobra 2014 in končala septembra 2015. Na most je bila nameščena lesena ograja, ki simbolno posnema prvo.

»Most je dolg 139,6 metrov, ima devet polj v razponu od 10,8 do 16,8 metrov na osmih vmesnih podpornih stebrih in dveh obrežnih opornikih. Stebri so visoki 5,0 metrov nad vodno gladino. Širina vozišča je 5,0 metrov: ob straneh sta pešpoti, med njima poteka dvosmerna kolesarska pot. Za prijetno druženje in počitek so na obeh bregovih nameščene mize s klopmi. Na desnem bregu Drave se nahajajo interaktivna informacijska točka z zaslonom na dotik in brezžičnim spletnim dostopom, pitnik¹⁵ ter kot zanimivost še prvi transformator iz leta 1903.«
(<https://www.dravograd.si/>)

»Novi« stari most je odprl Tone Partljič, nekoč učitelj v Dravogradu, in hudomušno pripomnil: *»Če boste zgradili še enega, boste imeli večje tromostovje kot Ljubljana.«* Most danes res služi svojemu namenu. Na njem se dogajajo razne prireditve in sejmi.

¹⁵ Naprava za pitje vode.



Slika 9: Otvoritev mostu 2015 (Vir: <http://www.delo.si/novice>)

2.1.3. Novi most



Slika 10: Izrezek iz Večera (Vir: Večer, 13. januar 1971, str. 4)

Tako je bil v Večeru objavljen članek, ki je napovedoval graditev novega betonskega mostu čez Dravo, ki bi povezoval dravograjsko mestno jedro z desnim bregom Drave in povezovalo do mislinjske in mežiške doline. Stari most ni več zmožal naraščajočega prometa, saj se je v obeh omenjenih dolinah močno razmahnila industrija. Investicija je bila predvidena v višini cca. 12 milijonov din, otvoritev pa se je planirala za občinski praznik. Most je iz prednapetega

betona, dolg 216 m in je eden najdaljših do sedaj zgrajenih mostov na Dravi. Ima 3% vzpon. Zanimivo je, da je most na eni strani širši kot na drugi. Gradil ga je Gradis iz Prevalj.

Ob gradnji je bilo pozimi veliko težav zaradi obvoza na stari most, ki je bil zelo strm in so tovornjaki večkrat drseli proti Dravi in blokirali promet. Pri gradnji so si pomagali s pontonskim splavom, ki je privabljal zanimanje mimooidočih.



Pred kratkim so imeli na gradbišču novega mostu čez Dravo v Dravogradu majhno slavlje. Postavili so namreč še zadnji nosilec, s čimer so opravili najtežji del dela. Sedaj bodo pričeli z betoniranjem plošče, nato pa se bodo dela že nagubila v končno fazo, saj bodo most, ki bo veljal nekaj več kot 10 milijonov dinarjev, predali prometu 15. septembra.

(Foto: D. Modrinjak)

Slika 11: Zadnja dela na mostu (Vir: Večer, 14. junij 1972, str. 7)

Most je bil relativno hitro zgrajen in ob njegovi otvoritvi 3. oktobra 1972 se je zbrala množica več kot tisoč ljudi. Zgradili so ga v dogovorjenem roku (18 mesecev), stal pa je 11.500.000 dinarjev, kar je celo nekaj manj od planiranega. Novinarju Večera se je zdelo pomembno omeniti, da traku ob otvoritvi ni prerezal kateri od pomembnih prisotnih političnih funkcionarjev, temveč najzaslužnejši delavec pri gradnji mostu, tesar Stanko Demšar iz Vuzenice.



V nedeljo dopoldan se je v Dravogradu uresničila dolgoletna želja Koročevim iz vseh treh del: Dravske, Mišinske in Mežiške. V tem kraju so namreč predali prometu nov most čez Dravo, ki je bil res že nujno potreben, saj je stari pomenil že pravo ozko grlo ne le za Dravograd, siveč za ves ta del naše republike. Ob otvoritvi mostu je nastalo tudi teh nekaj posnetkov.

Na prvem levo lahko vidimo, da je vrvico na mostu tokrat prerezal najzaslužnejši delavec pri gradnji mostu tesar Stanko Demšar iz Vuzenice. Ko je bila vrvica prerezana, je peck mostu krenil sprovod krajanov z ravnsko godbo na pihalu na čelu. Kot nam kaže zadnja slika desno, se krajani še dolgo niso mogli ločiti od svojega novega betonskega lepoteča, na katerega so stivali res zelo dolgo čakati.

(Foto: T. Ivč)

Slika 12: Otvoritev mostu (Vir: Večer, 3. oktober 1972, str. 7)

Most danes:



Slika 13: Novi most (Vir: <https://www.koroskenovice.si/mesto/dravograd>)

2.2. Mostovi od Dravograda do Maribora

Drava je med Dravogradom in Mariborom močno zarezala med Pohorje in Kozjak. Tu je bila najbolj deroča in najgloblja. Preden so jo zajezili z elektrarnami, je bila njena globina med 10 do 12 m, kjer je bila najožja. Sedaj je njena globina pred elektrarno Ožbalt kar 23 m. Zgraditi takrat mostove je bilo resnično zahtevno delo, zato so zaselke na obeh bregovih povezovali s čolni ali z brodovi. Na nekaterih mestih je ob reki komajda prostora za cesto, ki teče po njeni levi strani in železnico na njeni desni. Nekateri kraji na Pohorju praktično niso imeli povezave s Kozjakom, enako je veljalo obratno in zato so z razvojem prometa, industrije in šolstva mostovi postali nuja.

Med Dravogradom in Mariborom je v zadnjih letih zraslo kar **7** mostov, od tega je most na Mariborski otok izjema, saj Drave ne preči v celoti ampak le do otoka.

Pa pojdimo po vrsti.

2.2.1. Trbonjski most

Vas Trbonje pod Pohorjem je bila do izgradnje mostu praktično odrezana od avtobusnih povezav med Dravogradom, Radljami ob Dravi in Mariborom, kamor so ljudje hodili v službe. Če so hoteli čez Dravo, so morali pešačiti 5 km do mostu v Vuzenici ali pa 7 km do dravograjskega mostu. Druga varianta je bil še leta 1971 prevoz s čolnom preko Drave, ki je po izjavi čolnarja vozil vsak dan, vso leto, od osme ure zjutraj pa do devete zvečer za en dinar¹⁶ po osebi



Slika 14: (Vir: Večer, 29. junij 1971, str. 2)

Same priprave za most, predvsem glasna razmišljanja, pobude, tudi primerna lobiranja¹⁷ so se pričele okoli leta 1984. Trbonje so bile takrat dejansko težje dostopne oziroma z zelo slabo prometno povezavo tako do občinskega centra kot tudi regionalnega centra (bolnišnica, srednješolski centri itd.) in ob naravnih nesrečah, kot so bila neurja, snežni meteži ipd., dejansko pogosto odrezane od sveta. Kot rešitev opisanega problema sta bili predstavljeni dve rešitvi, in sicer obnova stare ceste Dravograd–Trbonje ob desnem bregu reke Drave ali graditev mosta. Prevladal je interes lokalne skupnosti za izgradnjo mostu. Zanimive so bile

¹⁶ Jugoslovanska valuta

¹⁷ Iskanje podpore pri posameznikih ali ustanovah, ki imajo vpliv.

izjave in "obljube" posameznih Trbonjčanov, da bodo, če bo izgrajen most, z njega skočili v vodo, ali pa, da bodo šli po kolenih preko mostu na drugo stran. Nobena od teh obljub menda ni bila izpolnjena, ob tem pa je bilo veliko tudi pesimistov, ki v uresničitev dolgoletne želje niso verjeli. Za sofinanciranje, seveda v minimalnem deležu, je v Trbonjah uspel tudi referendum za samoprispevek, katerega so plačevali Trbonjčani. Po izdelavi projekta sta bila za izvajalca izbrana takratni Nigrad in Gradis. Kot zanimivost velja omeniti, da je to drugi monolitno grajen most, prvi je v Radečah, drugi, kot smo zapisali v Trbonjah, tretji je bil na Trojanah, kjer izgradnja menda v prvo ni uspela oziroma so ga morali porušiti.

Gradnja Trbonskega mosta se je začela nekje v maju 1989 na Trbonski strani. S te strani so betonirali in potiskali most proti nasprotnemu bregu reke Drave.



Slika 15: Gradnja mostu (Vir: Viharnik, avgust, sept. 1989, str. 20)

Po 217 metrih so dosegli breg nekje pozno v jeseni. Promet še ni stekel, vendar so ga domačini kljub temu uporabljali. Do otvoritve 27. maja 1990 so bila vsa dela končana in je bil most predan namenu. Na transparentu čez most je bilo zapisano: »DOBRODOŠLI, DRAVA JE PREMAGANA IN SREČNA NAM BODI POT.«

Kot zanimivost: gradnja mostu je terjala eno smrtno žrtev. Delavci so imeli eno kozo, ki so jo krmili in menda tudi pomolzli za kakšen kozarec mleka. Pasla se je okoli železniške postaje v Trbonjah oziroma v bližini gradbišča, vendar jo je še pred koncem gradnje povozil vlak.



Slika 16: Trbojski most podnevi in ponoči (Vir: <http://www.panoramio.com>)

2.2.2. Vuzeniški most

Kraj Vuzenica se prvič omenja že leta 1238. Od 16. stoletja dalje se v kraju močno razvije gradnja splavov in šajk za prevoz lesa iz pohorskih gozdov do Vojvodine¹⁸.

Iz knjige Vuzenica, znamenitosti in zanimivosti smo našli podatek, da je bil prvi leseni most v Vuzenico zgrajen leta 1862.

Zanimiva slika prikazuje brod in v ozadju stari leseni most



Slika 17: Brod in most v Vuzenici (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)

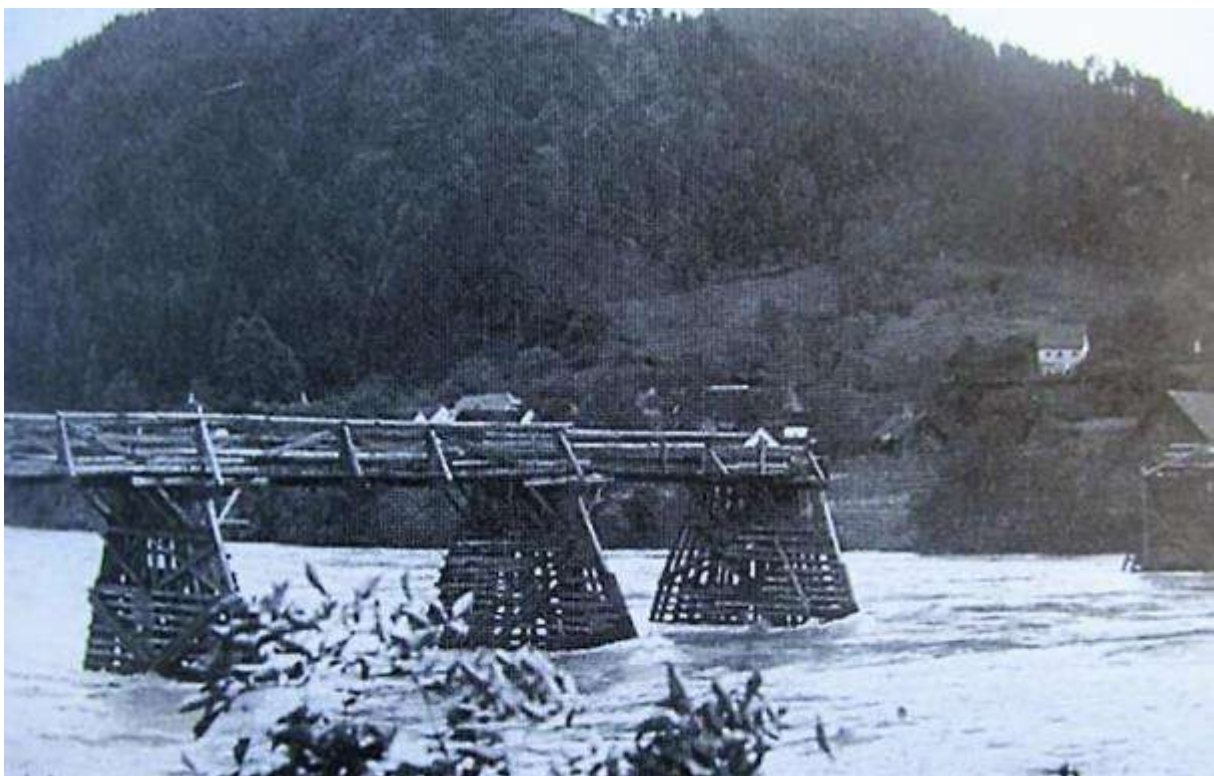
¹⁸ Danes pokrajina v Srbiji.

Leta 1937 se je zgodila nesreča, ki jo opisuje časopis Slovenec:



Slika 18: Opis nesreče v Vuzenici (Vir : Častnik Slovenec, 1937)

Posledice:



Slika 19: Porušen most (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)

Ob prodiranju okupatorja v začetku vojne so domačini most zažgali, a so ga Nemci takoj obnovili in usposobili za promet, tako je ostalo do leta 1954. Z razvojem Vuzenice in začetkom gradnje hidroelektrarne je most postal nevaren za prevoz težkih tovorov, zato so ga celo zaprli za promet. Delno so ga popravili, nato pa so dela zopet zamrla. Postal je nevaren celo za prehod ljudi. Največji problem je bil prevoz izdelkov iz tovarne na Muti, ki je vezana

na železnico na desni strani Drave in nastajala je velika gospodarska škoda. V zimskem času je celo otrok iz mostu padel v reko in Vuzeničani so celo skoraj ostali brez kruha, ker peka niso spustili čez most. Sled vsega so se vendarle lotili gradnje novega mostu. Iz občine Vuzenica smo dobili podatek, da je bil nov most zgrajen leta 1956, kar pa ne drži, saj smo ob zelo skopih podatkih izbrskali članek v Večeru iz 27. aprila leta 1957, ki govori, da je mariborska uprava za ceste zaprla cesto do Vuzenice zaradi gradnje mostu. Nikjer nismo našli točnega datuma otvoritve, nam pa je ob pomoči Mirka Kogelnika uspelo ugotoviti, da so nov železobetonski most odprli pomladi leta 1958. Celotna dolžina mostu je znašala 128,50 m, širina pa 6,50 m, od tega 5 m za promet, ostalo pa za pločnika za pešce. Most so nosili štirje enakomerno razporejeni nosilci. Kljub kvalitetni izvedbi pa so bila v letih 2007/2008 potrebna obnovitvena dela, ki so potekala ob delni zapori mostu, tako da je promet vseeno tekkel in ne tako kot v Vuhredu, kot bomo videli v nadaljevanju. Most v Vuzenici je po sanaciji, ki je stala 1,5 milijona evrov širši za 3,5 metra. Je sodoben most s potjo za pešce in kolesarsko stezo, ki naj bi povezovala celo koroško regijo. Zanimiv pa je napačno postavljen znak za pešce (na sliki iz leta 2008).



Slika 20: Stari most (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)

Slika 21: Novi most (Vir: file:///E:/Vuzenica)

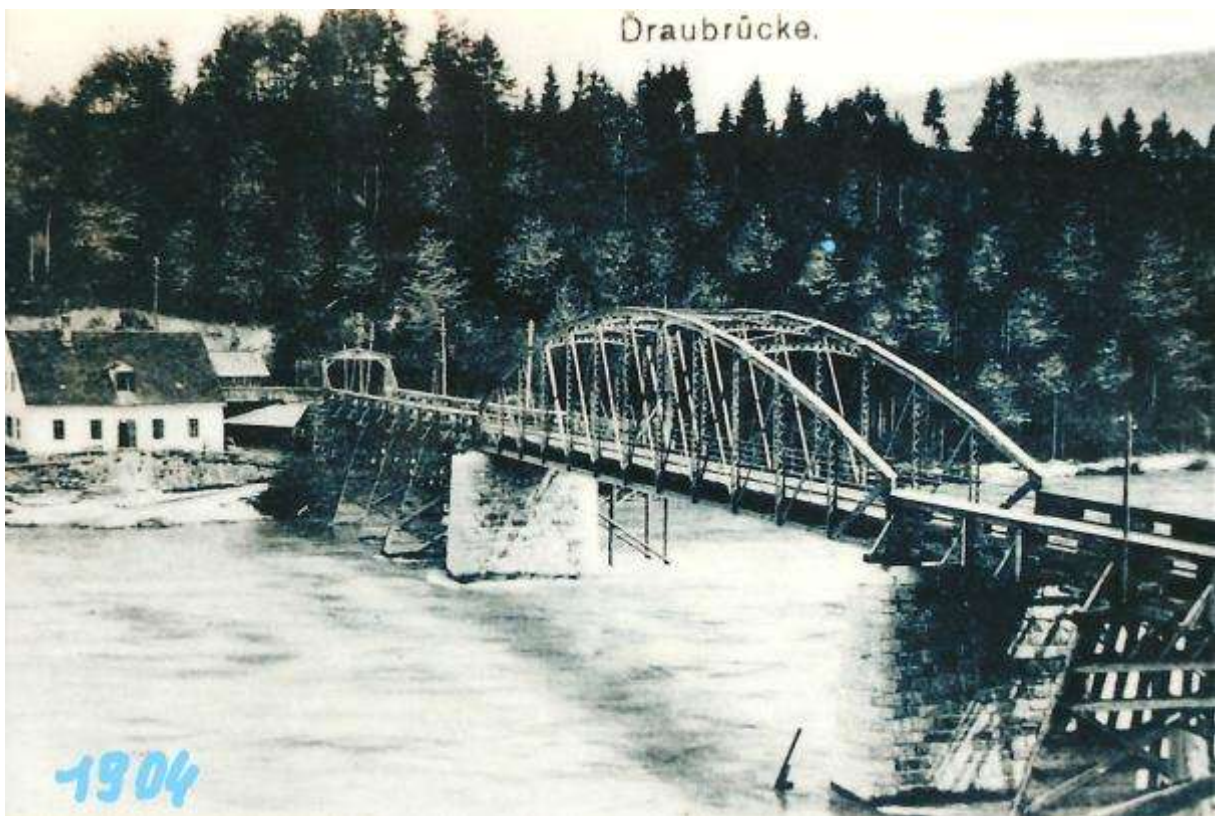
2.2.3. Most v Vuhredu



Slika 22: Vuhred z mostom pred obnovo (Vir: <http://www.vuhred.net/mostovi-cez-dravo>)

Prvi pisni dokumenti, ki omenjajo Vuhred in so bili do sedaj najdeni ter raziskani, so datirani z datumom 9. junij 1407. Že naslednje leto 18. marca 1408 pa je Vuhred že omenjen kot vas. v 19. stoletju je bil Vuhred od sveta odmaknjena vas, ki ni imela povezave z ostalim svetom, razen po Dravi s splavi in šajkami. Šele s Koroško železnico so dobili povezavo z Mariborom in ostalimi koroškimi kraji.

Že v času gradnje Koroške železnice so v Vuhredu zgradili tudi prvi most čez Dravo, ki je bil približno 500 metrov višje od sedanjega in lesen. Ta most je že naslednje leto odnesla voda, zato so tri leta pozneje zgradili nov most. Najprej so zgradili dva iz kamna sezidana stebra in nanj namestili kovinsko konstrukcijo. Na vsako stran obrežja po so namestili še nekaj lesenih stebrov.



Slika 23: Kovinski most, ki ga je zgradila občina Marenberg leta 1904 (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)

»Na levem bregu se še danes vidi majhna kapelica, ki je bila nekoč nad mostom. Čez most in mimo gostilne ni mogel nihče brez srednjeveške mitnine¹⁹. Ob mostu je bila znana Kogalova gostilna, ki je bila pozneje porušena, ker bi drugače prišla pod vodo, ko je bila Drava

¹⁹ V SSKJ: Nekdanja pristojbina za trgovsko blago, ki se pobira pri mitnicah.

zajezena z izgradnjo hidro elektrarne Vuhred. Kovinski most čez Dravo so razstrelili vojaki ob napadu nemške vojske na Jugoslavijo leta 1941. Pozneje so Nemci zgradili nov lesen most, ki je služil svojemu namenu do izgradnje HE Vuhred. Takrat pa so zgradili nov – sedanji most.» (<http://www.vuhred.net/ovuhredu>)



Slika 24: Razstreljen most 1941 (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)

Slika 25: Leseni most, ki so ga zgradili Nemci (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)

Nemški most so ob polnitvi jezusa za elektrarno razstavili in ga potegnili iz Drave, zgradili pa so novega. Dela je vodil inženir gozdarstva Gustav Helbl s Šentvida. Nosilca mostu sta bila samo dva, v posameznih poljih različna, v daljših dveh poljih pa so bili nameščeni še štirje zunanji prednapeti kabli. Seveda ni noben most neskončno trajen in tako je Drava najedla tudi tega, tako da se je njegova obnova začela novembra 2016 in naj bi trajala do poletja 2018. Stala bo 3,4 milijona evrov. Osebna vozila do največje dovoljene skupne mase 3,5 tone bodo v času zapore v Vuhredu lahko za prečkanje Drave uporabljala tudi prehod prek hidroelektrarne Vuhred vsak dan od 4. do 23. ure, za tovorna vozila pa je prehod čez elektrarno prepovedan. To seveda potrjuje našo hipotezo, da so tudi elektrarne mostovi, ki povezujejo.



Slika 26: Vuhred 1957 v času zaključevanja izgradnje novega mostu čez reko Dravo (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)

Slika 27: Brez pomoči potapljačev podvodnega betoniranja rečnih stebrov ni mogoče izvesti. (Vir: Tadej Regent (Delo))

Ob zahtevnih obnovitvenih delih je najbolj atraktivno podvodno betoniranje nosilcev mostu. Po obnovi bo most precej širši. Na vsaki strani vozišča bosta tudi pločnik in kolesarska steza. Domačini, ki že nestrpno 20 let čakajo otvoritev, pravijo, da bo to najlepši in najtrdnjši most na Dravi.

2.2.4. Most v Podvelki

Podvelčani so bili dolga leta kmetje in drvarji. V glavnem so živeli na svoji desni strani Drave, ki jo je od leta 1863 povezovala Koroška železnica. Na levi breg so redko prihajali. Tja jih je do 1914 prevažal brod. Kasneje se je moral brod umakniti jeklenemu mostu, ki je bil zelo lep, pa tudi zelo drag. Odprli so ga 15. novembra 1911. Ni bil zgrajen na območju današnjega, temveč nižje v bližini železniške postaje.



Slika 28: Podvelški ločni most 1911 (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)

Tako kot mnogi mostovi na Dravi je bil leta 1941 tudi ta porušen, da ne bi služil okupatorju, vendar so Nemci še istega leta postavili nov leseni viseči most. Sedanji betonski most je bil zgrajen leta 1960 (po podatkih občine pa 1962, kar je zmotno), leži višje od starega mostu in povezuje cesto proti Lehnu in Ribnici na Pohorju. Most so betonirali s pomočjo žičnice, ki je bila napeljana čez Dravo, kar prikazuje spodnja slika. Odprli so ga 8. septembra 1960. Most

je projektiralo in gradilo podjetje Tehnogradnje, gradbena dela pa je vodil inž. Franc Runovc. Gradnja je stala 55 milijonov dinarjev. Del je prispevala hidroelektrarna Ožbalt (35 milijonov), ostalo pa okraj Maribor in občina Radlje. Cestišče je široko 5 m s pešpotmi ob straneh, dolg pa je bil 120 m. Grajen je bil po zelo napredni tehnologiji iz prednapete konstrukcije, podobno kot ptujski most. Stari leseni podvelški most (na sliki v ozadju) je s tem odslužil in so ga že v naslednjih dneh začeli rušiti, ker bi z zaježitvijo elektrarne Ožbalt vodna gladina Drave tako narasla, da bi ga poplavilo. Nov most so morali v letih 1994/1995 temeljito sanirati, saj je nastala nevarnost zrušitve. Po sanaciji je bilo ugotovljeno: *»Že v fazi končanja del (oktober 1995), ko je bila izvedena obremenilna preizkušnja na računski moment, je bilo opaženo, da je konstrukcija dovolj toga in se je elastično odzivala na obremenitev, kar kaže, da je bil poseg optimalen za celotno konstrukcijo ali rečeno v izrazoslovju prof. Lapajnet, dipl. inž. gr., rešitev mora biti vedno "ajnfah in fajn," preprosta in enostavna.«* (Gradbeni vestnik, str. 240)



Slika 29: Gradnja mostu (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)

Slika 30: Viseči in novi most (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)

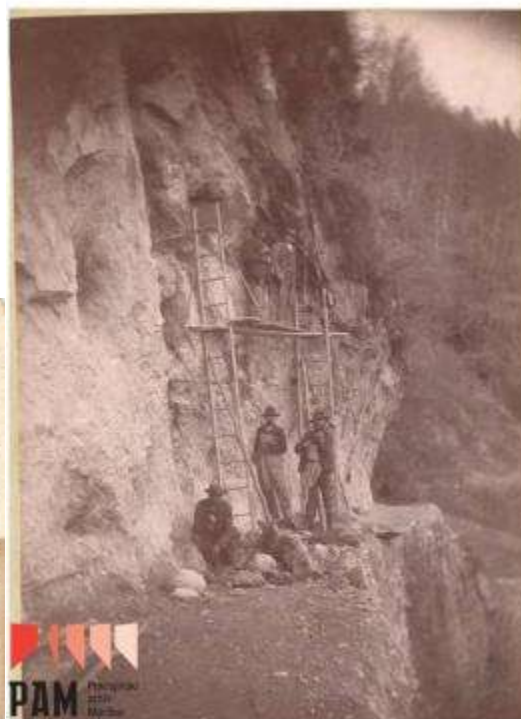


Slika 31: Podvelka z novim mostom 1960 (Vir: <https://upload.wikimedia.org>)

2.2.5. Lovrenški most (Most na Rutí)

Kraj Lovrenc na Pohorju leži v osrčju Pohorja in ima več kot 900-letno zgodovino. V Wikipediji najdemo zapis: »V Lovrencu se je poleg kmetijstva (83 mlinov) uveljavilo še fužinarstvo (za tri fužine²⁰ so posekali vse bukove gozdove – zato je danes Pohorje pretežno iglasto; iz ene izmed fužin je nastala Tovarna kos in srpov), lesarstvo (108 žag), splavarstvo (splavarji so svojemu zavetniku sv. Miklavžu leta 1754 v trgu postavili znamenje), steklarstvo (17 glažut).« (https://sl.wikipedia.org/wiki/Lovrenc_na_Pohorju)

Problem Lovrenca je bila njegova zaprtost, saj je bil še ob izgradnji koroške železnice vezan na desni breg Drave. Do Ruš in Maribora je vodila ozka in strma cesta preko hriba Jodl, ki je bila v zimskem času večkrat neprevozna, tako da je bil Lovrenc odrezan od sveta. Preko Drave je sicer vozil brod. Problem se je pojavil pozimi, ko je Drava zaledenela, ali ob večjem deževju, ko je na tem kraju reka zelo narasla in drla. To problematiko potrjuje tekst iz Slovenskega gospodarja in spodnja slika.



Slika 32: Hitlov brod na razglednici Lovrenca na Pohorju (Vir: zasebna zbirka Pavle Žurman Majcen)

Slika 33: Razstreljevanje falske pečine ob gradnji ceste v Lovrenc na Pohorju (Vir: zasebna zbirka Pavle Žurman Majcen)

²⁰ SSKJ: Nekdaj topilnica železa, navadno s predelovalnico.

»Veliko pečino pri Fali ob Dravi razstreljujejo. Na desnem bregu Drave dosedaj ni bilo od Sv. Lovrenca na Pohorju, D. M. v Puščavi in Fale prav nobene zvezne ceste z Rušami in Mariborom. Ves promet se je mogel vršiti samo preko broda pri Sv. Lovrencu in Fali na levi breg in proti Mariboru. Velika zapreka je bila znana strma pečina pri falski graščini nad Dravo in globoki prepad med pečino in falsko graščino. V imenu prebivalstva pohorske kotline pri Sv. Lovrencu in Puščavi je g. Josip Petrun, šolski upravitelj²¹ pri Sv. Lovrencu kot član okrajnega cestnega odbora mariborskega tako dolgo deloval na to, da je okrajni cestni odbor s pomočjo banske uprave²² začel graditi novo cestno zvezo med Falo in Rušami. Najprvo²³ se je zgradil velik moderen železobetonski most čez nevarno brezno med graščino in pečino. Samo ta most je stal nad 200.000 din ter je lepa moderna zgradba. Sedaj pa že skoro leto dni podjetje ing. Ferluga razstreljuje veliko pečino nad Dravo in železniškim predorom. To delo je zvezano z izrednimi težavami in nevarnostmi. Pod pečino teče železnica skozi predor. Od pečine do dravske struge je velikansko brezno, globoko 50 metrov. Delo napreduje tako, da bo ta važna cestna zveza letos upostavljena. Okrajni cestni odbor bo nato s pomočjo banske uprave in zanimancev²⁴ gradil cesto dalje proti Rušam in je upati, da bo v par letih sposobna tudi za avtomobilski promet naravnost iz Maribora preko Ruš na Sv. Lovrenc na Pohorju.« (Slovenski gospodar, 22. 5. 1940)

Most je bil torej nujnost in dolgoletna želja Lovrenčanov se je začela uresničevati v 70. letih prejšnjega stoletja. Dogovor so dosegli mariborski župan Mirko Žlender in lovrenški odbor za gradnjo, ki ga je vodil ing. Hrabro Pernat. Sklenjeno je bilo, da se bo most zgradil pri Ruti. To je bila varianta C, ki je predvidevala priključek mostu na sedanjo cesto proti Lovrencu in tako ne bo potrebno graditi mostu preko Radoljne²⁵. Za gradnjo mostu in priključka je bilo predvidenih 2.696 milijonov dinarjev. Polovico omenjene vsote so zbrali Lovrenčani s krajevnim samopriskom. Zanimivo je, da so del denarja za most (730.000 din) prispevale Dravske elektrarne, ki jih je kot naslednike neke švicarske firme, ki je bila lastnik falske elektrarne leta 1927 vezala klavzula, da bo falska elektrarna prispevala denar, če se bo gradil most pri Ruti.

²¹ Danes bi to pomenilo ravnatelj.

²² Lovrenc je spadal v Dravsko banovino.

²³ Najprej.

²⁴ Zanimancev.

²⁵ Rečica, ki izvira pod Roglo in teče skozi Lovrenc na Pohorju in se pri Ruti izliva v Dravo.

Za gradnjo sta bili zadolženi podjetje Tehnogradnje in Geotehnika iz Zagreba. Metalna je bila zadolžena za železno konstrukcijo. To naj bi bil most iz železa in betona in prvi tak v dravski dolini. Predvidena je bila otvoritev v letu 1970, a se je zavleklo. Junija 1970 je delo na mostu od Tehnogradnje prevzel Gradis. Zaradi dodatnih del, pomanjkanja gradbenega železa in posebnega cementa so se dela zavlekla.



Slika 34: Začetek gradnje (Vir: zbirka Ožbeja Vresnik)

Slika 35: Izrezek o delu (Vir: Večer, 16. marec 1970, str. 7)

110 m dolg most so odprli v nedeljo 5. septembra 1971. Na otvoritvi se je zbralo okoli 1500 ljudi iz Lovrenca in okolice. Seveda niso manjkali pomembni gostje iz političnega življenja. Puščavski župnik Jože Tovšak²⁶ je za to priložnost celo napisal pesem, ki je bila zapeta ob otvoritvi.

PESEM O LOVRENŠKEM MOSTU NA RUTI ČEZ DRAVO

*Z Rute ob Radoljni, mimo Puščave,
cesta v Šentlovrenc v planino hiti.
Ko dogradili smo most preko Drave,
z leve in desne zdaj vabi ljudi.*

*Pohorje kliče in vabi Puščava,
tu se naužije oko in srce,
tiho svetišče, planinska narava,
tu se oddahnejo dobri ljudje.*

*Potnika vabi Šentlovrenc v planino,
sredi gozdov se srce pomladi,*

²⁶ Že pokojni dolgoletni kaplan in župnik v Lovrencu na Pohorju, pred upokojitvijo pa župnik župnije Puščava, kjer stoji znana Marijina romarska cerkev.

*žičnica pelje pozimi v strmino,
ptiček turistu prijazno žgoli.*

*Tekla bo Drava in Radoljna teče,
druži vodovje planin in dolin.
Novi most pozimi rodovom naj reče:
Bratje so nam ga zgradili v spomin!*

*Odpev: Gradimo mostove, združimo bregove,
naj bratska ljubezen nas druži,
vse žrtve, naponi, kar brat bratu stori,
napredku, razvoju naj služi.*

Jože Tovšak (pesem je bila zapeta ob otvoritvi mostu čez Dravo na Ruti leta 1971)

Končno otvoritev mostu:

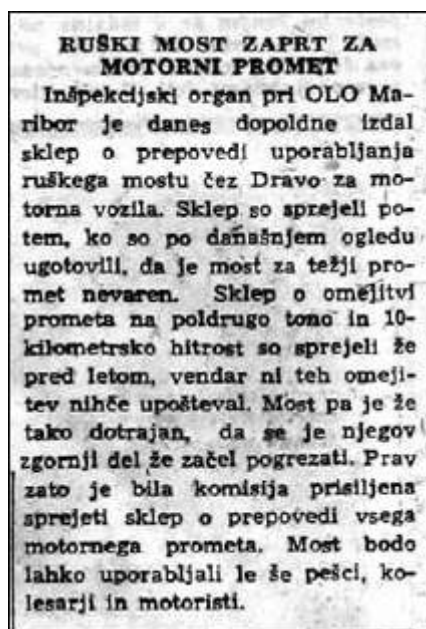


Slika 36: Otvoritev mostu (Vir: <https://commons.wikimedia.org/wiki>)

2.2.6. Ruški most

Ruše so bile v 20. stoletju pomembno industrijsko središče, saj je imelo zelo močno industrijsko dejavnost. Predvsem je izstopala Tovarna dušika, ki je poleg Rušanov zaposlovala tudi delavce iz širše okolice, predvsem iz Lovrenca na Pohorju, Selnice ob Dravi,

pa tudi iz okolice Maribora, kar dokazuje tudi podatek, da je avtobusno podjetje iz Maribora takoj po otvoritvi mostu uvedlo novo linijo iz Maribora preko Selnice v Ruše. Predvsem povezava s Selnico ob Dravi je zahtevala moderen most čez Dravo. O samem mostu skoraj ni podatkov, tako da se ne ve, ali je na mestu sedanjega mostu bil v preteklosti kakšen most ali brod. Brod je omenjen v strokovnem delu Andreja Hozjana: »Reka Drava in njeni signifikantni kraji na jožefinski vojaški izmeri za ozemlje republike Slovenije« iz leta 2007. Verjetno pa je bil na mestu sedanjega mostu nek drugi most, saj smo v Večeru iz leta 1962 zasledili, da naj bi se po petletnem perspektivnem načrtu okraja Maribor v prihodnjem letu gradil nov most med Rušami in Selnico in da bodo za most obdržali stare betonirane opornike, ko pa so potapljači podjetja Tehnogradnje to preverjali, so ugotovili, da so dotrajani in bo potrebno postaviti nove.



Slika 37: Zapis iz marca 1963²⁷

Ob otvoritvi mostu čez Dravo med Rušami in Selnico ob Dravi smo v Večeru prebrali:



Slika 38: Slovesnost ob otvoritvi mostu – zapis (Vir: Večer)²⁸

²⁷ Zapis smo izbrskali v časopisu, kjer ni mogoče razbrati za kateri časopis gre. Verjetno je Večer. (Op. pisca.)

Ob slovesni otvoritvi 8. decembra 1967 so se ob slavnostnem govorniku in občinskih veljakih predstavili še šolski pevski zbor iz Selnice in godba na pihala iz Tovarne dušika Ruše. Kompletna dela na mostu so stala 305 milijonov din. Denar za most so prispevali Občina Maribor, nekdanji Cestni sklad, Tovarna dušika Ruše, Jeklo Ruše, G.G. Ruše, Cestno podjetje Maribor itd. Gradbena dela je prevzelo podjetje Tehnogradnje, ki se je že v preteklosti uveljavilo z gradnjo mostov na Dravi in drugod. V času gradnje, ki je trajala 14 mesecev, so porabili 1300 kubičnih metrov betona, 113.000 kg armature in 11.000 kg jeklene žice.

Še nekaj statistike. *»Most je dolg 131 m, širok pa 8,70 cm. Širina cestišča je 6 m, ostalo sta stezi za pešce. Število nosilcev v enem polju: trije na razdalji 2,60 m. Ker so izbrane razpetine večje od dolžine nosilca, je manjkajoči del premoščen z obojestransko armirano-betonsko konzolo ojačeno z vuto nad vsakim rečnim opornikom.«* (Zbornik: *Preteklost za prihodnost 1948–2008, str. 100*)



Slika 39: Ruški most danes (Vir: <http://www.lokalec.si/novice>)

Kljub kvalitetni gradnji je bilo na RTV Ljubljana 5. januarja 2012 objavljeno:

»Prebivalci Ruš se vsak dan vozijo preko krepko dotrajanega mostu čez Dravo. 45 let star most, ki je bil sicer dvakrat deležen obnove, je razpokan in ob rahli nepazljivosti voznika lahko tudi zelo nevaren, pa se Direkciji za ceste zdi zadovoljiv. Rekonstrukcije zato še ne načrtujejo tako kmalu oz. bodo prve dokumente začeli pripravljati šele čez 3 leta.«

²⁸ Ni bilo mogoče ugotoviti datuma. Sklepamo, da je bilo v decembru 1967.

Po zanesljivih informacijah naj bi se obnovitvena dela pričela leta 2019 (op. piscev).

2.2.7. Most na Mariborski otok

Čeprav most na Mariborski otok ne ustreza najbolj kriterijem, ki smo si jih zastavili v raziskovalni, ko raziskujemo mostove, ki povezujejo dravske bregove, smo ga vseeno umestili v nalogo. Most namreč povezuje levi breg Drave z otokom na Dravi in preči približno polovico reke.



Slika 40: Leseni most in otok (Vir: Stanka in Božidar Damjan 1995)

O Mariborskem otoku pravi Franjo Baš²⁹, da nikoli ni bil zanimiv za poselitev, so pa posamezniki na njem pridobivali steljo in les. Služil je tudi ljudskim proslavam in shodom Prvič je most na Mariborski otok omenjen leta 1862. »5. junija 1862 je bilo na mariborskem otoku (Felberjevem otoku) predvideno veliko slavje ob bikoštnem ponedeljku³⁰. Popoldne, na dan slavja, so pevci, telovadci, gostje in domačini odšli proti otoku. Prihajajoče je presenetil posebej za to priliko zgrajen most, ves okrašen s trakovi in pozdravnimi napisii«. (Stanka in Božidar Damjan 1995, str. 39)

²⁹ Pionirsko je povezoval geografijo, zgodovino, etnologijo in arheologijo v celovitih analizah gospodarskih dejavnosti in kulturnih pojavov. Je soustvarjatelj arhivske, muzejske in konservatorske dejavnosti na Slovenskem pred in po drugi svetovni vojni. (<http://www.slovenska-biografija.si/oseba/sbi1017180/>).

³⁰ Krščanski praznik Marije, Matere Cerkve.

Iz leta 1891 obstaja podatek, da je do otoka vodil pontonski most, drugače pa je na otok vozil čoln, pritrjen na jeklenico. Mariborski otok je leta 1927 mestna občina Maribor kupila za 350.000 dinarjev in v načrtih za kopališče tudi predvidela gradnjo lesenega mostu do otoka in ga tudi zgradila. Leta 1933 pa se je zgodila tragedija. Drava je močno narastla in porušila leseni most, ki vodi na Mariborski otok.



Slika 41 : Porušen leseni most na otok (Vir: Pokrajinski arhiv Maribor)

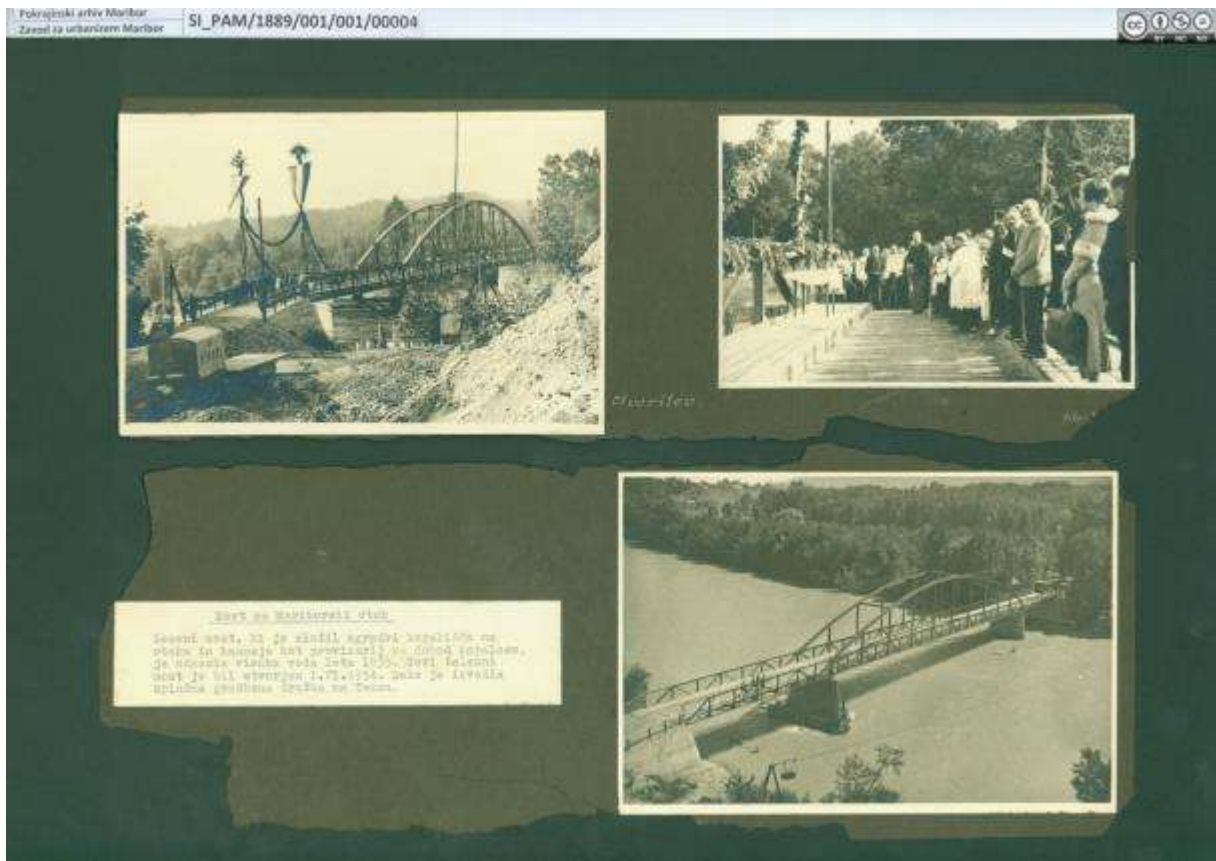
Tako je bil dostop onemogočen, Mariborska mestna uprava pa je pristopila k projektu izgradnje novega, masivnejšega, železnega mosta, katerega so pričeli graditi leto kasneje. Med samo gradnjo novega mostu, so delavci naleteli na gadje gnezdo, v njem je bivalo 230 gadov. Ob tem sta nastali legendi, ki pravita, *da nekaj časa niso našli delavcev, ker so se ti bali kač. Legenda pravi, da so v Dravo vrgli tri zlatnike, da bi potolažili kačjo kraljico. Druga legenda pa pravi, da preden so zgradili most, je limbuška graščakinja na vsak način hotela kačjo kronico in je obljubila tistemu, ki ji jo prinese, roko. Mnogi mladi fantje so umrli zaradi vodnih vrtnicev.* (https://sl.wikipedia.org/wiki/Mariborski_otok)

Gradnja je bila zaključena pred pričetkom kopalne sezone in ta most stoji še danes. Dnevnik Jutro je 16. 6. 1934 objavil članek o tem novem mostu in je edini te vrste, zato menimo, da ga je treba v celoti zapisati:

»Te dni je bil izročen svojemu namenu novi železni most na Mariborski otok, ki ga je morala zgraditi mestna občina mariborska, ker je starega, lesenega in provizoričnega odnesla lani v jeseni deroča Drava. Nov železni most je lepo delo tehnike. Železna konstrukcija premosti Dravo v treh razponih. Sistem konstrukcije tvori predalčasti, takozvani Gerberjev nosilec, ki je ojačen po srednji odprtini z lokom. Ta sistem je dandanes zelo priljubljen, ker nam nudi mimo nizke lastne teže tudi prijetno sliko, ki se kar najlepše sklada s slikovito okolico Mariborskega otoka. Višina glavnega nosilca je določena tako, da tvori gornji rob nosilca ob enem gornji rob ograje, tako, da je na ta način tudi v srednji odprtini omogočen prost razgled. Železna konstrukcija srednje večje odprtine je zakovičena, konstrukcija stranskih odprtin pa je električno zavarjena.

Most je širok 5 metrov in je razdeljen v 2,40 m široko vozišče in dva stranska hodnika za pešce. Voziščna plošča je lesena. Betonske opornike, od katerih ob levi obali še eden ni zgrajen in počiva provizorično gornji železni ustroj mostu na močnih pilotih, je zgradila tvrdka inž. Šlajmer in Jelenc, železno konstrukcijo pa je izdelala Splošna stavbena družba na Teznem. Težka železna konstrukcija znaša okrog 85 ton. Pri železnih delih je bilo skozi 45 dni zaposlenih po 25 delavcev, ki so skupno delali 8594 ur. Dobava in montaža železne konstrukcije je stala 591.933 Din. (Jutro 16. 6. 1934, letnik 15, številka 136)

Slike spodaj prikazujejo slavnostno otvoritev današnjega mostu na otok 1. 6. 1934 in današnji most.



Slika 42: Otvoritev mostu na Mariborski otok (Vir: Pokrajinski arhiv Maribor)



Slika 43: Most na Otok (Vir: <https://www.google.si/search>)

Ob tej sliki naj povemo, da smo v knjigi Srečka Niedorferja »Moja mala mestna rapsodija³¹« zasledili, da je nek »znani« Mariborčan s kolesom prevozil ta železni lok na mostu. Neverjeten podvig, bi dejali.

³¹ SSKJ: Literarno delo, ki na široko, oblikovno svobodno izraža zanos, navdušenje.

2.3. Mariborski mostovi

Da je bil Maribor že od nekdaj povezan z reko Dravo, ni potrebno posebej izpostavljati. Že nemško poimenovanje v 19. stoletju (*Marburg an der Drau*) nazorno kaže na to. Staro mestno jedro je sicer nastalo ne levem bregu Drave, vendar je prvi most po določenih virih povezoval levi in desni breg že v obdobju Rimljanov na naših tleh. V 13. stoletju se je Maribor začel razvijati. Dobil je obzidje s stolpi in z jarkom in s trojimi vrati. Razmahnilo so se trgovina, obrt in vinogradništvo, saj je imel Maribor monopol nad podravsko vinsko trgovino s Koroško. Most čez Dravo je omenjen tudi v času turških vpadov – v 16. stol., ko Turkom Mariborčani niso dovolili prehoda. Spodnja risba iz 1689 pa je verjetno eden prvih nazornih dokumentov o obstoju mostu čez Dravo.



Slika 44: Maribor 1678 (Vir: <https://sl.wikipedia.org/wiki/Maribor#/media/File:Vischer>)

Drugo obdobje razcveta mesta se je zgodilo izgradnjo železnice Dunaj–Trst, leta 1857. To pomeni gradnjo železniškega mostu čez Dravo in industrijski vzpon desnega brega Maribora s postavitvijo železniških delavnic. Posledica je bila nujna večja povezanost obeh delov Maribora, kar je pomenilo izgradnjo novih in novih mostov. Tako vidimo na spodnji razglednici iz leta 1918 že 4 mostove.



Slika 45: (Vir: http://www.razglednice.eu/contents/sl/d23_05.html iz leta 1918)

Danes je v Mariboru 7 mostov, kar trenutno zadostuje potrebam razvoja Maribora. Glede na tok reke Drave se vrstijo v naslednjem zaporedju: Koroški most, Studenska brv, Glavni ali stari most, Titov most, Železniški most, Dvoetažni most in Malečniški most.



Slika 46: Maribor danes (Vir: <https://travelslovenia.org/maribor-pictures>)



Slika 47: Načrt mostov do leta 2012 (Vir: <http://www.mladina.si>)

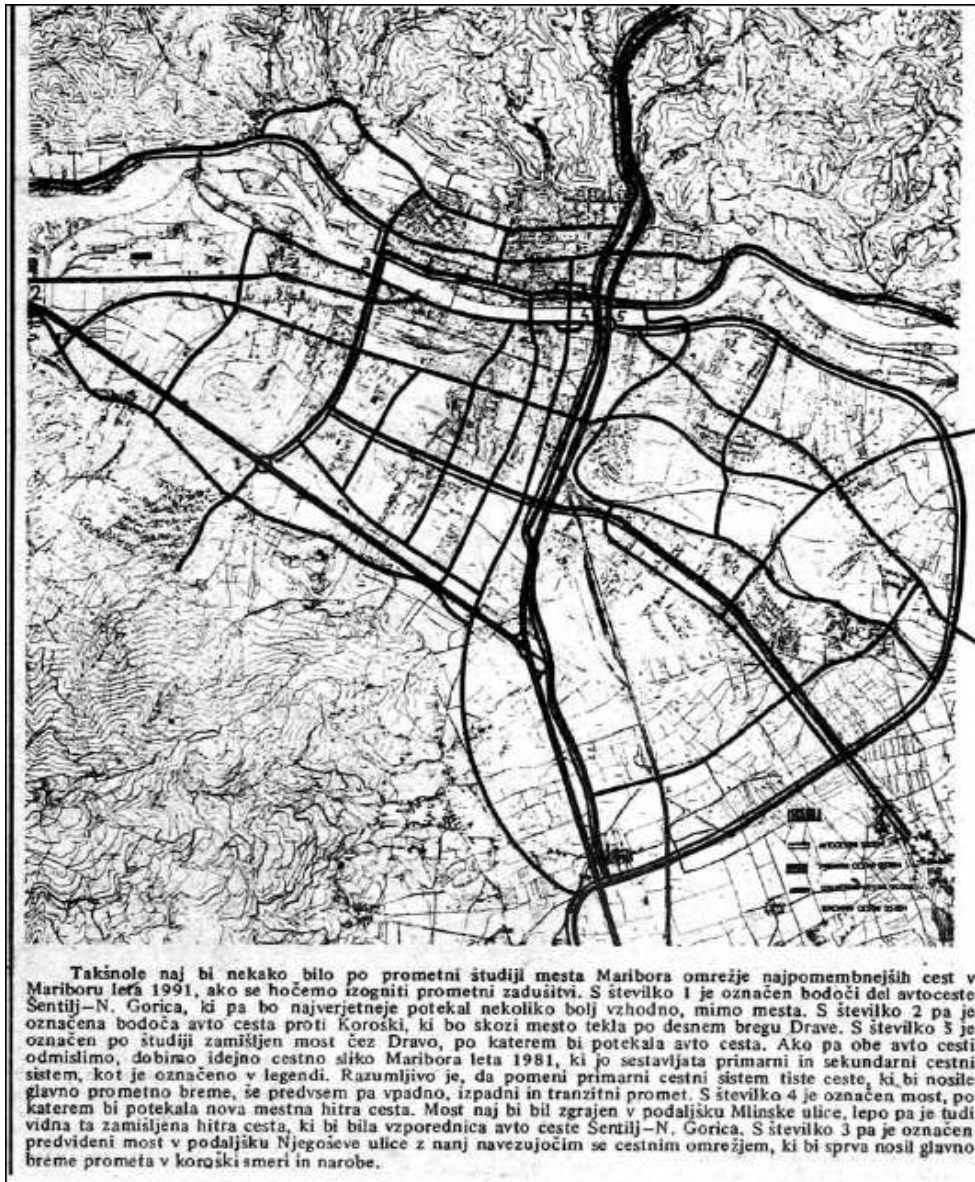
Slika prikazuje načrt novih povezav čez reko, ki naj bi jih Mariborčani zgradili do razglasitve Maribora kot kulturne prestolnice Evrope. Velikopotezni in seveda nerealni načrti so predvidevali še novo Umetnostno galerijo na desnem bregu Drave, pa plavajoče kopališče na Dravi itd.

MARIBORSKI MOSTOVI: Klavdija KIA Zbičajni

*Nad strehami starih hiš,
tam, kjer se boči spravljlivo
nebo z milino ljubega Lenta,
v nedrih svežega jutra,
ko tako rade lebdijo misli,
ki jih povezujejo besede,
da so kot bregovi ob reki,
povezani z mostovi,
takrat na prste rok preštevam ...
Železniški most.
Dravski »Stari« most.
Titov most.
Malečniški most.
Dvoetažni most.
Koroški most.
Studenška brv.
Slomškov most.
Most na Mariborski otok ...
In zdi se, kakor da pajek tke
le na videz krhko pajčevino,
ki povezuje ljudi za trajne vezi.*

2.3.1. Koroški most

Leta 1972 zasledimo, da so v Mariboru že leta 1969 pripravili zanimiv prometni model, ki je predvideval rešitev prometne zagate v mestu med leti 1981 in 1991. Načrtovani so bili novi mostovi, med ostalimi tudi Koroški most pod št. 3 na objavljenem izseku iz Večera leta 1972.



Slika 48: Model rešitve prometa v Mariboru iz 1969 (Vir: Večer, 12. avgust 1972, str. 6)

Do realizacije, izgradnje slednjega je trajalo celih 27 let. Na natečaju za projektno rešitev so bili nagrajani trije projekti. Zmagovalni je predvideval most z enim jeklenim ločnim nosilcem, ki z enim razponom premošča Dravo, izbran pa je bil drugo nagrajeni projekt, kajti zanj je najugodnejšo ponudbo oddalo podjetje Gradis Nizke gradnje iz Maribora. Projekt pa je pripravilo projektantsko podjetje Ponting d.o.o. Gradnja je bila predvidena med leti 1994 do 1996. Ta objekt je bil ena največjih investicij tistega časa za občino Maribor in to ne samo

finančno, temveč tudi izvedbeno. Kljub temu da je usoda mostu vseskozi visela v zraku zaradi vprašanja, kdo bo koliko finančno prispeval – kolikšen delež država in kolikšen delež občina, je tedanji zunanji minister Lojze Peterle v soboto 26. junija 1993 položil temeljni kamen za gradnjo Koroškega mostu. Zanimivo je, da je časopis Večer večjo pozornost posvetil odprtju festivala Lent, ki ga je istega dne odprl Peterle.



Slika 49: Izrezek naslova v Večeru o gradnji mostu (Vir: Večer, 26. junij 1993, str. 1)

Predvideno je bilo, da bo most zgrajen v dveh delih. Most bo asimetrična greda, zgrajena po sistemu prostokonzolne³² gradnje, ki jo bodo podpirali štirje stebri, od katerih bosta dva v reki. Dogovor je bil, da se še pred gradnjo mostu opravi rekonstrukcija Koroške ceste med Turnerjevo cesto in Pedagoško fakulteto. Gradnja mostu je potekala brez večjih težav.



Slika 50: Gradnja mostu (Vir: <http://www.mladina.si/46404/slovenska-prestolnica>)

³² Odseki mostu se betonirajo sukcesivno s stebra (glave stebra) s pomočjo para vozičkov za prostokonzolno gradnjo, ki nosi opaž, armiranje in sveži beton. Ponavadi se to izvaja skoraj simetrično v obe smeri. Odseki betoniranja so praviloma dolgi med 3 in 5 metri. (<https://www.doka.com/si/projects/bridges/mostovi>)

Večje težave so bile s priključki na most in z dokončanjem zahodne obvoznice, kjer naj bi prišlo do rušitve več hiš in doma Partizana. Prišlo je celo do protestov in zapore hitre ceste skozi mesto. Most je postal tudi nekaj posebnega zaradi gradnje razglednega stolpa ob mostu na levem bregu Drave, ki presega višino mosta za 15 metrov. Aprila 1996 so planirali, da bo most spojen že v naslednjem mesecu, dokončan pa do konca septembra. Pred otvoritvijo je moral biti izveden še tehnični pregled nosilnosti mostu. To so izvedli 15. oktobra. Na most so zapeljali tovornjaki s skupno maso 400 ton, kar naj bi bila obremenitev, ki se ne bo nikoli preseгла. Most je vzdržal in tako je bilo vse pripravljeno za otvoritev. Opravljena je bila celo simulacija prometne obremenitve, ki je predvidevala, da bo most prepeljalo dnevno cca. 16 tisoč vozil.

V soboto 19. oktobra 1996 je bil pomemben dan za Mariborčane in prebivalce dravske doline, saj je mariborski župan dr. Alojz Križman odprl sodoben nov Koroški most z začasnimi priključki.

»Priprave na gradnjo mosta so stekle leta 1992, ko je takratna mariborska občina sprejela lokacijski načrt. Gradnja je trajala dve leti in pol in 17. oktobra je bil tehnični pregled, izdano pa je bilo začasno uporabno dovoljenje. Koroški most ima najdaljši razpon izmed vseh mostov v državi (dolg je 247 metrov), širok je 11,7 metra, z dvema ločenima polovicama meri 5688 kvadratnih metrov, vanj pa je bilo vgrajenih 5688 kubičnih metrov betona. Most je 70-odstotno financiral Maribor, država pa je prispevala 30 odstotkov vrednosti; moralo bi biti prav obratno. Vrednost mosta skupaj s priključki (torej vrednost tega, kar so odprli v soboto) je 2.4 milijarde tolarjev, za dograditev celotne mariborske zahodne obvoznice do Tržaške ceste pa bi potrebovali 5.1 milijarde tolarjev.« (Večer, 21. oktobra 1996, str. 2)



Slika 51: Koroški most (Vir: <https://www.google.si/search>)

Naj omenimo še dve zanimivosti, povezani s Koroškim mostom.

Kmalu po odprtju mostu je anonimnež poklical na operativno komunikacijski center UNZ Maribor, da je na mostu nastavljena bomba. Klic je še enkrat ponovil in most so takoj zaprli za ves promet. Ob pregledu mostu kriminalisti niso našli nič sumljivega in so most odprli. Našli pa so klicalca in sicer 15 letnega dijaka, zoper katerega so ustrezno ukrepali

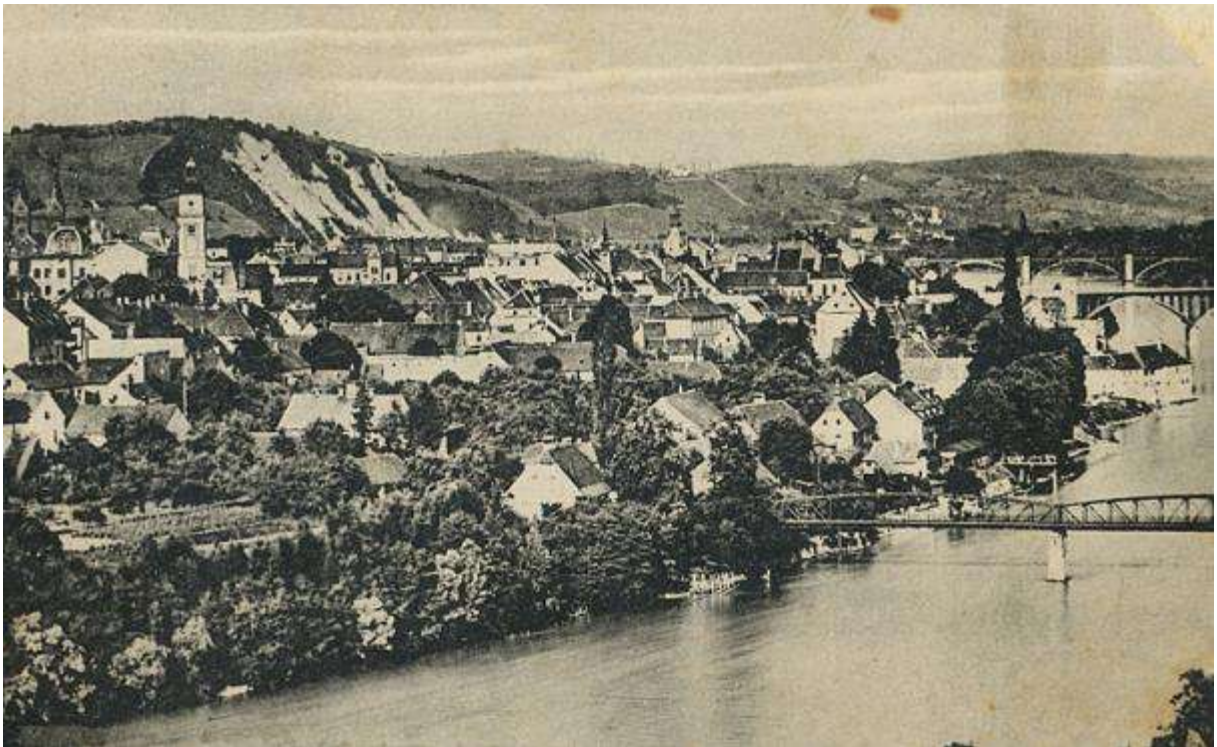
Druga zanimivost je povezana z avtomobilizmom. Ljubitelji relija so ugotovili, da je most primeren za avtomobilske dirke in kljub nasprotovanju nekaterih Mariborčanov izvedli kar nekaj zanimivih dirk, ki so bile vedno dobro obiskane in promocijski dogodek v Mariboru, kar dokazuje tudi spodnja slika.



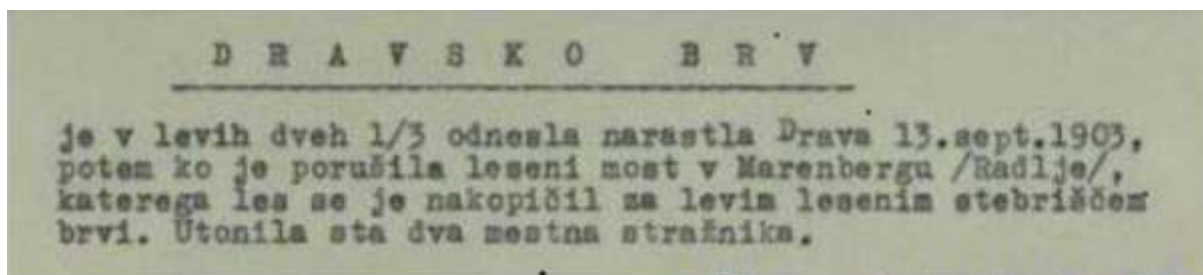
Slika 52: Dirke na Koroškem mostu (Vir: <http://www.matejgrudnik.si/novica/rally>)

2.3.2. Studenška brv

Studenška brv je tretji najstarejši in najmanjši most čez Dravo v Mariboru. Tako kot danes je bila že od nekdaj namenjen pešcem in kolesarjem. Povezuje Studence na desnem bregu (po njih tudi ime) in Lent na desnem bregu. Zgradili so jo leta 1885, ko so po prihodu železnice v Maribor ob koroškem kolodvoru zgradili obrat delavnic Južne železnice in železniško kolonijo na Studencih. Delavnice so zaposlovale okoli 1200 delavcev in brv bi omogočila lažji in hitrejši prehod delavcev v in iz mestnega jedra. V začetku so jo imenovali Dravska brv, današnje ime pa je dobila ob preimenovanju mariborskih ulic in mostov leta 1992. Brv je stala na dveh lesenih stebriščih v Dravi, povezovali pa so jo trije železni loki, kar je delno vidno na sliki. Zaradi varčevanja občine konstrukcija ni bila najprimernejša, kar se je kmalu pokazalo, ko je narasla Drava porušila leseni most v Vuhredu, njegovi deli pa so se zagostili ob nosilce Dravske brvi, ki se je zaradi pritiska zrušila. Ob tem sta utonila dva mestna stražnika, ki sta branila prehod ljudi preko brvi zaradi narasle vode.



Slika 53: Prvi studenški, dravski most – brv (Vir: <http://www.plinarna-maribor.si>)



Slika 54: Izrezek ali zapisnik (Vir: zasebna zbirka Mirka Kogelnika)



Podrta studenška brv (1903. l)

Slika 55: Podrta Studenška brv (Vir: Večer, 11. februar 1992, str. 21)

Že leta 1904 so zaradi pomembnosti zgradili novo, ki je imela betonirane nosilce, loki pa so ostali enaki, le dodatno ojačani. Štirideset let je brv služila svojemu namenu, kljub temu da je bila dotrajana. V Večerniku so leta 1929 zapisali, da Dravska brv »boleha«, saj hlodi trohnijo tako, da se noge že vdirajo, žebliji in vijaki pa so odpovedali. Menijo, da bo potrebna kakšna nesreča, da se bodo odgovorni zmigali. Zapisali so, da je most pomemben, saj ga dnevno prečka najmanj tisoč ljudi.

Ob umiku jugoslovanske vojske pred Nemci v drugi svetovni vojni, so jugoslovanski vojski 7. aprila 1941 (en dan po napadu) brv razstrelili, vendar so uničili le del brvi, tako da so jo Nemci hitro usposobili. Tudi Nemci so jo hoteli ob svojem odhodu porušiti, a so jo okoliški prebivalci rešili: s pogumno akcijo so prerezali žico do razstreliva.

Kljub rešitvi brvi ni bilo usojeno dolgo življenje. Ob gradnji elektrarne Mariborski otok je reka spremenila tok in ob narasli vodi se je zgodila katastrofa. Drava je odnesla del otoka z drevjem vred. To drevje se je zagostilo pri stebrih, voda pa je zrušila leseno konstrukcijo in ta gmota je kasneje porušila še meljski leseni most in ga odnesla. To se je zgodilo julija 1946.



Slika 1 • Studenška brv od 1885 do 1946



Slika 2 • Studenška brv od 1948 do 2007

Slika 56: Studenška brv od 1885 do 1946 (Vir: Mičo Tesić, str. 1)

Slika 57: Studenška brv od 1948 do 2007 (Vir: Mičo Tesić, str. 2)

Obnova brvi se je pričela takoj, vendar so jo odprli šele septembra 1948. Brv je dobila popolno novo podobo (slika desno). Nosilci so bili ravni in ne lokasti. Brv je bila širša, cestišče pa asfaltirano. Temu primerni so bili tudi visoki stroški, ki so znašali 6 milijonov dinarjev. Dela so opravila Železarna Jesenice, Metalna iz Maribora ter Komunalna uprava Maribora. Leta 2004 so začeli ob pridobitvi panoramske ladjice razmišljati, da bi ladjica plula do Mariborskega otoka, za kar pa bi bila potrebna rekonstrukcija Studenške brvi. Tedanji župan Boris Sovič je ob tej priliki izjavil: *»Seveda bo treba še marsikaj postoriti, da bo plovba po naši reki čim prijetnejša. Prva taka poteza je nedvomno obnovitev Studenške brvi. Razpis glede tega je že v izvedbi in zbirajo se najustreznejše inženirske rešitve za njeno obnovo. Brv bo predvidoma tudi nekoliko višja in bolj odmaknjena od Drave kot doslej, kar pomeni, da bo na ladjo mogoče pritrčiti še zastavo.«* (<https://ris2016-vecer-com>)

Strokovna komisija je oktobra 2004 med šestimi prispelimi elaborati obnove nagradila z prvim mestom projekt, ki je delo avtorjev: Viktorja Markelja, Roka Mlakarja, Dušana Rožiča, (konstrukcija), Bogdana Reichenberga, Mihe Miliča, Gregorja Reichenberga,, Saša Reka, (arhitektura), Roberta Gostinčarja, (ureditev okolja), Daniela Čeliga (3D računalniška obdelava), Janeza Roša (izdelava makete). Nagrajenci so bili iz projektne skupina konstruktorjev iz družbe Ponting Maribor in arhitektov iz ateljeja Reichenberg arhitektura iz Maribora. Podjetje Ponting je pozneje prevzelo tudi izdelavo projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja PGD in projekt tudi v celoti izvedlo. Obnova naj bi stala 250 milijonov tolarjev³³, ki naj bi jih večinsko prispevale Dravske elektrarne Maribor. Leta 2006 se občina in DEM še nista dogovorile in dela so stala. Leta 2007 se je le premaknilo. Delavci Pomgrada so začeli z deli in most zaprli.

³³ Uradna denarna enota v Sloveniji od 8. okt 1991 do 1. jan. 2007, ko je bil uveden evro.

Delavci so najprej popravili opornike in stebre. Nova konstrukcija je iz jeklenih cevi, pohodno površino v dolžini 126 metrov so prekrili z deskami iz zelo odpornega tropskega lesa, kovinska ograja pa ima leseni ročaj iz sibirskega macesna, nanjo pa so tudi namestili razsvetljavo. Poleg tega so pred mostom na Lentu tlakovali ploščad in deloma uredili še iztek mostu na desnem obrežju, kjer manjša ploščad prehaja v asfaltirano potko ob Dravi. Most čez Dravo je dolg 136 m, širok je od 3,2 do 5,8 m, ima dva podporna stebra in celotno površino 550 m². Jeklena konstrukcija tehta 93.000 kg, gradnja je trajala celo leto 2007. Investicija je znašala 1,2 milijona evrov. Decembra 2007 je bil most pripravljen za tehnični pregled, ki bi zagotovil uporabno dovoljenje. Pešci so ga že koristili. Studenško brv je 22. januarja 2008 odprl mariborski župan Franc Kangler.

Nekaj zanimivosti o Studenški brvi:

Hitro po otvoritvi je londonska revija za mostove Bridge design and engineering družbo Ponting iz Maribora obvestila, da je Studenško brv uvrstila med kandidate za najboljši most za pešce na svetu. Tako je Studenška brv osvojila prvo nagrado na svetu v svoji kategoriji, kar je izjemno priznanje investitorjem, projektantu in izvajalcem. Upamo, da se Mariborčani zavedajo, kakšen biser imajo v svojem mestu



Slika 58: Studenška brv- pogled proti Studencem in Lentu (Vir: <http://www.maribor.si>)

Zanimiv je tudi pogovor, ki ga je opravil Večer z Mariborčanom Jožefom Repom, ki govori o Studenški brvi:

»Pisalo se je leto 1958. Denarja v tistih časih seveda ni bilo na pretek, zato so si "nadarjeni" fantje z desnega brega izmislili, kako nekaj malega zaslužiti. "Nerodno je bilo za fante z levega brega Drava, saj niso mogli kar tako prihajati na našo stran. Mi pa smo seveda mirno hodili k njim. Prepirali in tudi pretepali smo se. Posebno vlogo so imeli mostovi, posebno Stari most in Studenška brv. Fantje pa so lahko prihajali na našo stran na razne prireditve;

od plesa, cirkusa, letnega kina, če so kupili 'cigl'³⁴. To je bila nekakšna naša 'resna šala'. Če si kupil 'cigl', si lahko redno prihajal. Seveda ni bilo toliko 'ciglov', da bi z njimi lahko zgradili hišo, zato smo tri, štiri nosili sem in tja. Pri 'ciglanju' ni šlo za velike zneske, za pivo in cigarete pa se je le nabralo. Nismo določali 'cene' takšnega prehoda. Kolikor je kdo imel, toliko je dal. Vodili smo tudi evidenco, kdo je že plačal in kdo ne. Zaradi tega početja nas je večkrat preganjala policija," se muza naš nesojeni carinik Joe.« (Večer, 20. 4. 2004, str. 14)

Kot zanimivost naj omenimo še ključavnice na Studenški brvi, kar sicer ni pogruntavščina mariborskih zaljubljenecv, saj je to praksa v prenekaterih mestih. So pa junija na RTV objavili, da imajo zaljubljeni v Mariboru 14 dni časa, da ključavnice dvignejo na podjetju Nigrad, saj so jih odstranili zaradi varnosti mostu. Občina je morala zaradi tega že štirikrat zamenjati jeklene vrvi na brvi.

2.3.3. Stari most, Glavni most

Maribor je bilo vedno tesno povezan z Dravo in prvi most naj bi zgradili 1220. Povezoval je Lent (Pristan s Taborom). 1775 so most renovirali, vendar so ga še vedno ogrožale visoke vode in led pozimi. Most se je rahlo dvigal proti desnemu bregu in je imel na obeh bregovih obzidano mostišče. Dolg je bil 116,4 m in je lahko služil kot dvižni most. V 19. stoletju so že potekali dogovori o izgradnji novega mostu, toda prednost je dobila železnica, ki naj bi cestni tovor razbremenila. Z razvojem prometa so ulice, ki so vodile do mostu, postale prestrme in prenevarne in nujno je bilo postaviti novega, ki bi povezoval višje dele mesta, kar se je zgodilo leta 1913, ko sta skupaj kraljevala oba mostova (slika spodaj desno). Prvi most so po zadnjih podatkih porušili 1922.



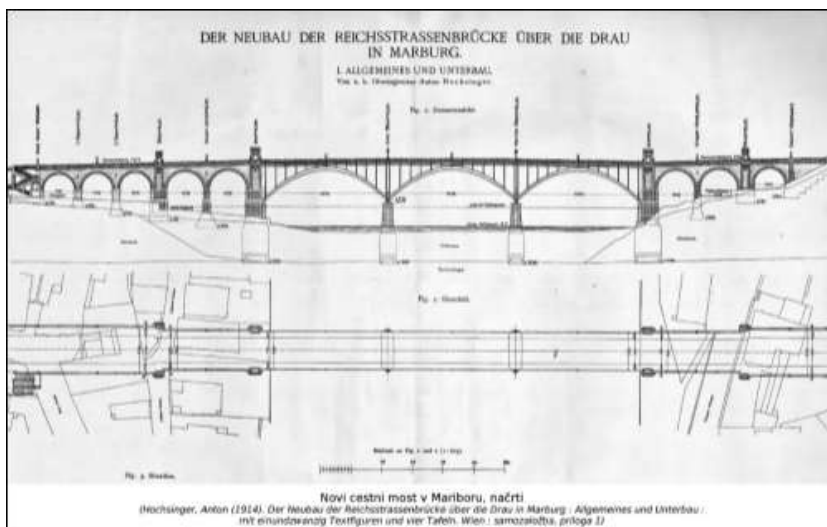
Slika 59: Leseni most, razglednica iz 1908 in 1912 (Vir: <https://mariborinfo.com>)

³⁴ Opeka v štajerskem žargonu.

Glede starega lesenega mostu smo izbrskali še eno zanimivost, in sicer da je jugoslovanski kraljevi dvor mariborskemu mizarju I. Šafariču naročil, da za prestolonaslednika kraljeviča Petra izdelata zibelko z narodnimi motivi iz lesa podrtega starega mostu.

Kot smo že omenili, se je v začetku 20. stoletja pokazala potreba po novem sodobnem mostu. Tudi dogodek, ko je leta 1903 Drava odnesla studenško brv in meljski most ter zelo ogrožala stari most, je bil opozorilo, da je potrebno zgraditi most, ki bo višji in širši in povezoval mesto z Magdalenskim predmestjem. Možne so bile štiri lokacije.

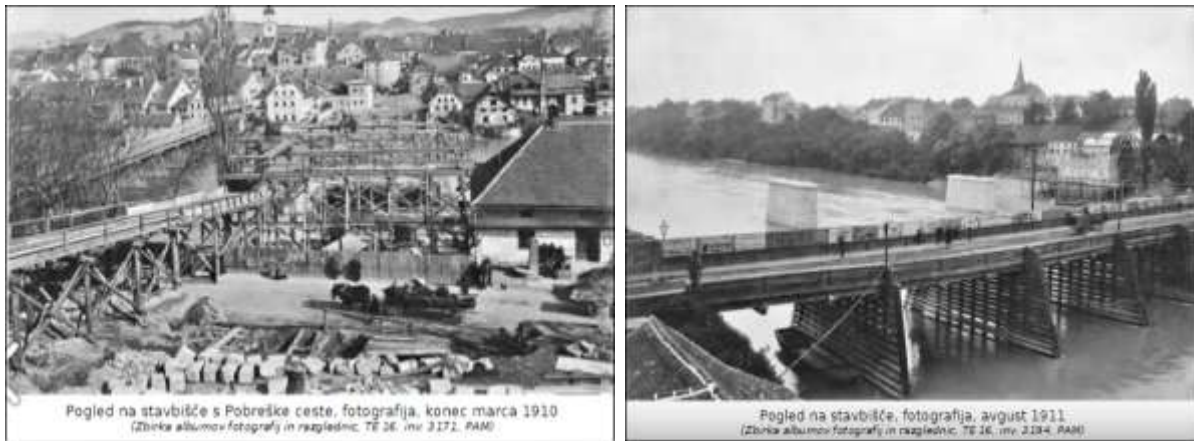
»Vse lokacije so imele svoje prednosti in pomanjkljivosti. Odločitev, da most ne bo stal v nadaljevanju takratne Kopališke ulice (Badgasse), je verjetno botrovalo dejstvo, da bi promet tako tekel mimo takrat že zgrajenega slovenskega Narodnega doma. Ta varianta bi omogočala dobro povezavo s takratno Tržaško cesto, bila bi stroškovno ugodna, porušiti bi bilo treba le nekaj hiš. Toda na koncu sta leta 1905 ostali dve možni varianti – ali naj most gradijo v osi vetrinjske ulice ali Gosposke ulice. Varianta v osi Vetrinjske ulice bi bila predvsem zaradi višinske razlike bolj ugodna. Toda 24. oktobra je mariborski mestni svet sklenil, da bo novi most stal v nadaljevanju Gosposke ulice.« (S. Lešnik, 2013, str. 15)



Slika 60: Načrt mostu (Vir: <https://issuu.com/arhivmaribor>)

Most sta gradili dunajski podjetji. Kamnito podlago je gradilo podjetje E. Gaertner, projektiranje železne konstrukcije pa Waagner and Biro and Kurz. Karakteristike mostu so bile naslednje: dolžina mostu je bila 274 metra, od tega je bila dolžina čez reko 122 m, ostalo pa sta viadukta, ki se zajedata v oba bregova. Širina most je bila 12 m, od tega 8 m za vozila in 2 metra na vsaki strani za pešce. Višina mostu je bila na sredini 20,5 m, most pa se

nekoliko dviguje proti desnemu bregu reke Drave. Most so zgradili iz betona, kamna in železa. Za gradnjo so porabili 289 vagonov cementa. Granit, s katerim so oblagali stebre in oboke, so dobili iz kamnoloma v Hudem kotu (pri Ribnici na Pohorju). Nosilna konstrukcija je bila iz železa in zanjo je bilo porabljenih 965 ton železa.



Slika 61: Gradnja mostu (Vir: <https://issuu.com/arhivmaribor>)

Pri preizkušanju nosilnosti je komisija ugotovila, da je nosilnost mostu odlična, saj sta čez most zapeljala 18 tonski parni cestni valjar in 12 tonski tovornjak. Stroške gradnje je v celoti pokrila država (AO) in so znašali približno 2,200.000 kron³⁵.

Svečana otvoritev se je odvijala v soboto, 23. avgusta 1913. Otvoritve se je udeležil zastopnik cesarja Franca Jožefa,³⁶ nadvojvoda Friderik.³⁷ V časopisu Straža so zapisali: »Z velikim zanimanjem in od nasprotnikov tudi s precejšnjo nervoznostjo pričakovana otvoritev novega dravskega mostu se je srečno završila v soboto. Zbralo se je ogromno občinstva iz mesta in dežele, vendar je cela prireditev razen nekaterih manjših spopadov potekala mirno. V zadnjem trenutku prepovedano izobešanje slovenskih zastav je Slovence sicer globoko užalilo in ogorčilo, toda ohranili smo mirno kri. Zabeležiti imamo vse eno lep vspeh, ker sta župana Pišek in Lorber pozdravila nadvojvodo pri dohodu v Maribor na mariborski postaji v slovenskem jeziku ...« (Straža, 25. avgust 1913)

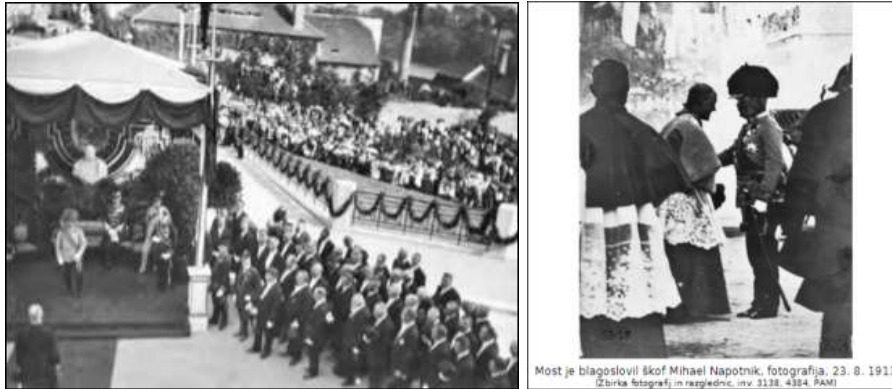
Most je blagoslovil škof Mihael Napotnik.³⁸ Ko je bil most blagoslovljen, je imel nadvojvoda kratek nagovor, želel je, da novi most prinese mestu blagoslov in napredek in s tem izročil most promet.

³⁵ Uradna valuta v času AO.

³⁶ Franc Jožef je bil avstrijski cesar in ogrski kralj, ki je vladal 68 let. Umrli je med 1. svetovno vojno leta 1916.

³⁷ Avstrijski plemič in maršal.

³⁸ Slovenski teolog, filozof, zgodovinar, pisatelj, knez in lavantinski škof (1850-1922).



Slika 62: Slike iz otvoritve (Vir: <https://issuu.com/arhivmaribor>)

V letih do druge svetovne vojne so na mostu opravili še nekatera dodatna dela, kot so električna razsvetljava (1925, 1936), pleskanje, vzdrževanje itd.

»V soboto je zažarel mariborski most prvič v svoji novi razsvetljavi. Cela vrsta novih kandelabrov³⁹ s trem svetilkami je nameščena na obeh straneh ograje, ojačena pa je svetloba tudi na prejšnjih svetilnih stebrih, tako da je sedaj most najintenzivneje in najlepše razsvetljen prostor v celem mestu. Posebno potnikom, ki prihajajo z nočnimi vlaki, se nudi sedaj pri prihodu v Maribor s pogledom na dravski most očarljiva slika.« (Slovenec, 8. december 1936, str. 6)

Prišla je vojna in umik Jugoslovanske vojske, ki je porušila vse mariborske mostove in tako ni bilo prizanešeno niti Glavnemu mostu. Tega je prelomilo in je bil od vseh mostov najbolj poškodovan.



Slika 63: Porušen most 1941 (Vir: <http://www.maribor-graz.eu>)

³⁹ Nosilni stebri za razsvetljavo.

»Prihod Nemcev v Maribor aprila 1941 je na primer naznanjal že bosonogi, od nemčurjev nahujskani mestni bebček, ki je sam sebe imenoval Pobreški prezident in je kar naprej meril širino mostu (12 metrov, dolžina pa 170) in odgovarjal, da meri zato, da bo videl, ali bo zadosti placa na mosti, ko bojo vsi vindišarji in čuši⁴⁰ bežžali prek njega v Ljubljano, ko bojo prišli Nemci s Hitlerom v Maribor«. (<http://www.delo.si>)

Hitler je res kmalu prišel v Maribor.



Slika 64: Hitler s skupino oficirjev na Starem mostu (Vir: <https://www.google.si/>)

Že 26. aprila se je med ostalim s skupino svojih oficirjev sprehodil po delu nepoškodovanega mostu in naročil, da ga hitro popravijo in usposobijo za promet. To se je tudi zgodilo, je pa zanimivo, kaj je ob prihodu zapisal Mariborski Večernik:

»Prebivalstvo je svojega osvoboditelja navdušeno sprejelo. Njegov voz, ki je prišel skozi Leitersberg je krenil najprej v Mühlgasse proti Drau-u, kjer si je Führer ogledal most, ki so ga Srbi na svojem umiku razstrelili. Od tam se je peljal proti državnemu mostu, ki je tudi postal žrtev vojne, kjer si je razen istega v dotičnem delu mesta ogledal tudi nekaj najstarejših stavbenih zanimivosti.« (Mariborski »večernik« Jutro, 3. maj, 1941, str. 3)

Ob mostu so Nemci najprej postavili pontonski most, nato pa glavni most popravili, so pa odstranili nekatere arhitektonske okraske, kar je velika škoda, saj je izgubil na lepoti. Ob

⁴⁰ Vindišar, čuš-avstrijski zaničevalni izraz za Slovence

koncu vojne so zavezniki Maribor bombardirali, a mostu niso zadeli. Po vojni most ni več ustrezal predpisom. Zanimiv je podatek, ki smo ga pridobili ob iskanju vzrokov za gradnjo Titovega mostu. Leta 1959 naj bi Glavni most v 24. urah prevozilo 4400 motornih vozil, 15 000 kolesarjev, 240 vprežnih voz in 20 000 pešcev. 1966 se je zaradi dotrajanosti ograje zgodila celo tragična nesreča, ko sta v Dravo padli mati in hčerka in to je botrovalo delni rekonstrukciji mostu v letu 1967. Do današnjih dni so most večkrat obnavljali. V osemdesetih so razširili pločnike za pešce in naredili novo železno ograjo. Ker se je promet oziroma obremenitev izredno povečala, so se temeljite sanacije lotili leta 1998, ko so most za nekaj časa celo zaprli. Obnovili so kovinsko konstrukcijo, vozišče, semaforizacijo, kolesarske steze in še ostala nujna dela. Most je bil zaprt še leta 2000, ko so bila izvedena še dela na obokih in vozišču. Most ima danes dva imena. Nekateri ga imenujejo Glavni most, nekateri Stari most, v preteklosti so mu rekli celo ležeči Eiffilov most itd. Most je še danes zelo obremenjen in glavna povezava za pešce med levim in desnim bregom Drave.

Kar se dogodkov na tem mostu tiče, bi lahko napisali novo obširno raziskovalno nalogo. Na mostu so se zgodile razne prometne nesreče v katerih so bile vključene kočije, kolesarji, avtomobili, pa tudi krave in voli. Na mostu so se srečevali znani in neznani ljudje, dogajali so se pretepani in celo kri je tekla. Most ima tudi svojo črno statistiko, saj je bil zaradi svoje višine primerno mesto za samomore obupancev. Iz nam dosegljivih virov smo jih zaznali sedem, bilo pa je tudi precej poskusov, ki pa so se srečno končali. Eden takih je bil opisan v Slovenskem gospodarju iz leta 1921: *»Iz nesrečne ljubezni je skočila z mariborskega starega dravskega mosta v Dravo minuli ponedeljek 21 let stara Erzika Paksi , ki je igralka pri zdaj v Mariboru se mudečem cirkusu. Vzrok, da si je hotela mladostna Erzika končati življenje v dravskih valovih, je nesrečna, neuslišana ljubezen. Seve, ko je dekle začutilo mokroto in nevarnost Drave, je začelo vpiti na pomoč. Dva moža sta skočila v vodo in se pognala za žrtvijo, da je otmeta. Res se jima je posrečilo, da sta jo izvlekla iz Drave sicer nezavestno, a še pri življenju. Mesto hladnemu grobu so izročili Erziko mariborski rešilni postaji, ki jo je spravila k polnemu življenju. Mogoče bo Erzikin samomorilski poizkus omehčal njenega ljubčka, da se bo odzval njeni ljubezni. Voda vsebuje zdravilna sredstva tudi za bolno srce!«* (Slovenski gospodar, 14. julij 1921, str. 5)



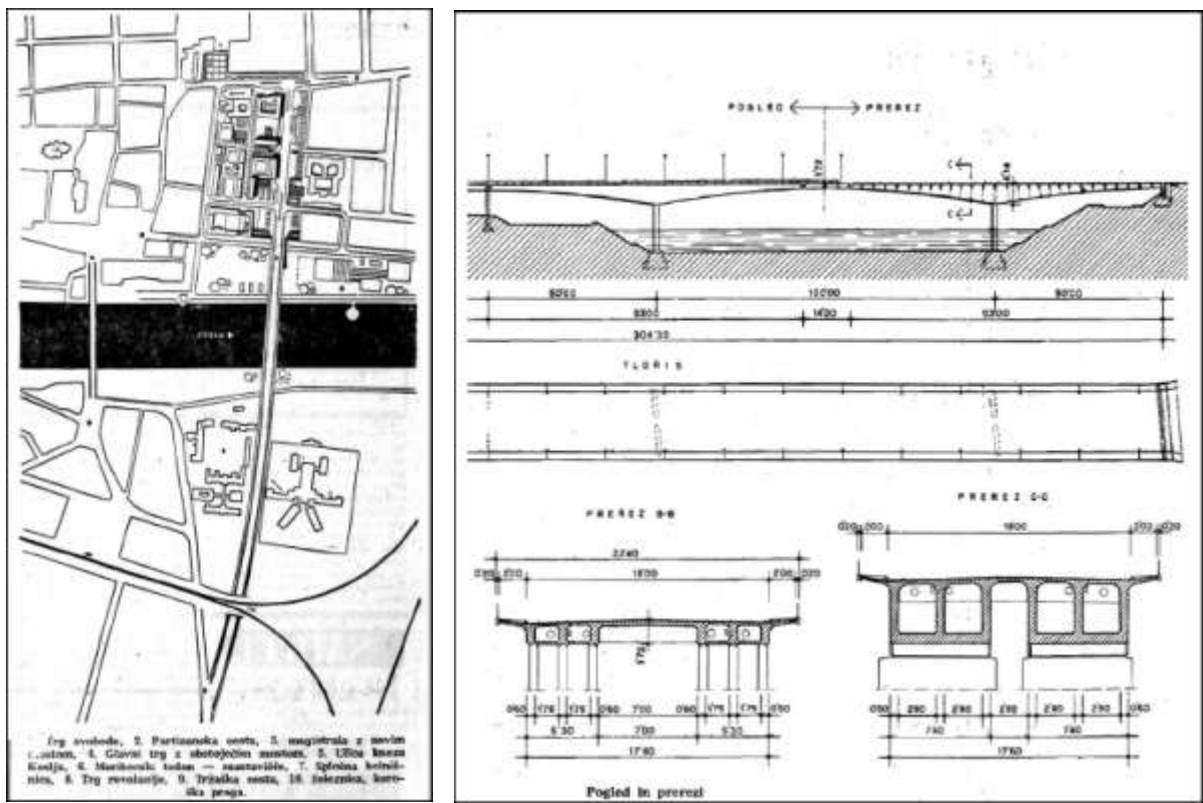
Slika 65: Glavni most danes (Vir: <https://www.google.si/search?q=glavni+most>)

2.3.4. Titov most

Kot smo že omenili, je po vojni Glavni most postal preobremenjen s prometom in nujno je bilo najti novo rešitev. Že 1959 so se začele priprave za projekt novega mostu, ki naj bi bil že peti most v Mariboru.



Slika 66: Naslov v Večeru leta 1959 (Vir: Večer, julij 1959, str. 3)



Slika 67: Načrt umestitve mostu in magistrale na desnem bregu Drave (Vir: Gradbeni vestnik, 2011, str. 71)

Slika 68: Načrt Titovega mostu (Vir: Gradbeni vestnik, 2011, str. 71)

Na mostu so predvidevali štiri pasove, in sicer dva za počasnejša vozila in dva za hitrejša (50 km/h). Širina naj bi bila 25 metrov, kar je za tisti čas veliko. Mnenja, iz česa naj bi bil most, so bila različna. Gibala so se od klasičnega betonskega, železnega ali celo iz prednapetega betona. Graditi bi naj začeli leta 1961 in gradnjo dokončali v dveh letih s cca. 730 milijoni dinarjev. Naj omenimo, da most v projektu še ni imel imena.

Na natečaju je zmagal projekt Tehnogradnje, ki je predlagala prednapeto rešitev. Ta je bila cenejša od ponudbe Metalne, ki je predlagala jekleno konstrukcijo. To pomeni, da se je most sočasno gradili iz obeh bregov Drave. Finance so zagotovili občina Maribor, Okraj in Republiško cestno podjetje, tako da težav pri gradnji naj ne bi bilo. Poleg mostu so bili potrebna tudi gradbena dela v okolici mostu. Most bo dolg 293 metrov (na koncu je bil dolg 304,30 m). Del mostu bo segal še po kopnem nad Mariborskim tednom in Kocljevo ulico. Most se bo za 1m dvigal proti desnemu nabrežju.

Most so začeli graditi 26. oktobra 1961. Gradilo ga je 80 ljudi. Julija 1962 je mariborski Večer objavil, da je novi most že »zlezel« iz Drave. Mariborčani so se šalili, da Tehnogradnja gradi most »po zraku«, saj je most »rastel« iz obeh bregov proti sredini Drave, kjer se je na koncu združil. Nosilec gradnje bo postala žičnica, ki jo bodo razpeli med obema gradbiščema

na levem in desnem bregu in z njo bodo prevažali ves gradbeni material za gradnjo. V most so vgradili 9.152 kubikov betona, 225 ton žice 464 ton betonskega železa. Dejanska širina je ob koncu znašala 22,40 m in bil je težak 23.489 ton. Razpetina med obema rečnima stebroma znaša 100 metrov, kar ga uvršča med 15.–20. mesto med tovrstnimi mostovi na svetu. Stroški so bili nekoliko višji od predvidenih – cca. 400 milijonov dinarjev.



Slika 69: Gradnja mostu 1963 (Vir: <http://www.rtv slo.si/kultura/razstave/kako-so-v-mariboru-gradili-most/>)

Čeprav je bila zima mrzla, so dela potekala po planu in predvidevalo se je, da bo v letu 1963 dokončan. Problem je bila poglobitev ulice Kneza Koclja in zagotovitev nadomestnih stanovanj, saj je projekt mostu zahteval rušitev veliko hiš. Marca 1963 je Mestni svet Maribora dal štabu za izgradnjo mostu naložil nalogo, da mora poskrbeti, da bo most za praznik 29. novembra izročen prometu. Most so dejansko svečano odprli 28. novembra 1963.



Slika 70: Otvoritev Novega mostu (Vir: Večer, 28. november 1963, str. 7)

Kljub dežju se je ob otvoritvi največjega gradbenega objekta po vojni zbrala množica ljudi in gostov. Trak je prerezal član republiškega Izvršnega sveta Vlado Kadunc in tako odprl veliko pridobitev mesta Maribora.

Takrat so ga imenovali Novi most, nekateri Taborski most. V igri je bilo ime Jadranski most, nekateri pa so se navduševali za ime Most bratstva in enotnosti. Ime Titov most je dobil precej pozneje – leta 1972. Sprejela ga je mariborska občinska skupščina na svoji seji 18. aprila 1972. Kar nekajkrat so prišle po osamosvojitvi Slovenije v javnost pobude, da se ime spremeni, a je zaenkrat ostalo pri imenu Titov most. V 642 dne je Tehnogradnja zgradila enega največjih mostov v Jugoslaviji, ki še danes velja za največji mestni most in je vpisan v register kulturne dediščine Slovenije.



Slika 71: Titov most danes (Vir: <https://maribor-pohorje.si>)

Titov most dvakrat na leto zaprejo, saj se na njem odvija Eko maraton in ples četvork.

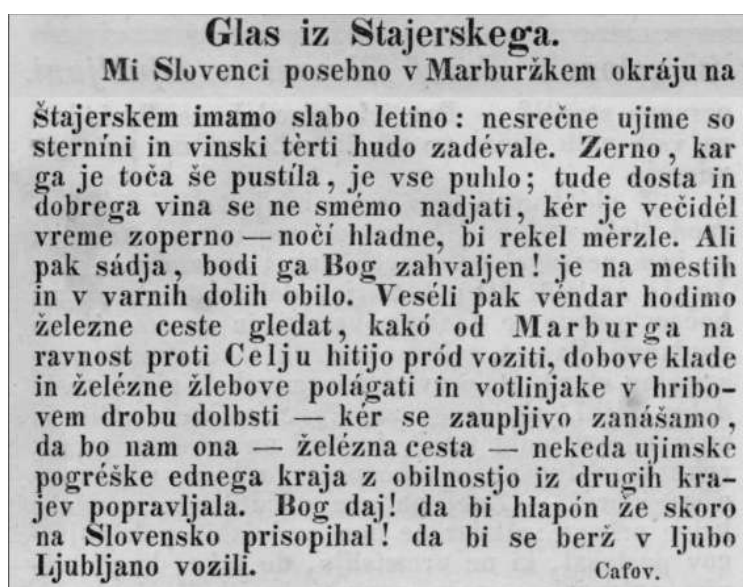


Slika 72: Četvorka na Titovem mostu (Vir: <https://www.google.si/search>)

Ples četvork izvajajo v času mature in je postal tradicionalen ples dijakov srednjih šol. Zapisan je celo v Guinnessovo knjigo rekordov. Zanimivo je, da nekateri strokovnjaki za statiko opozarjajo, da lahko zaradi plesa, ki povzroča vibracije na mostu, pride do resnih poškodb mostu.

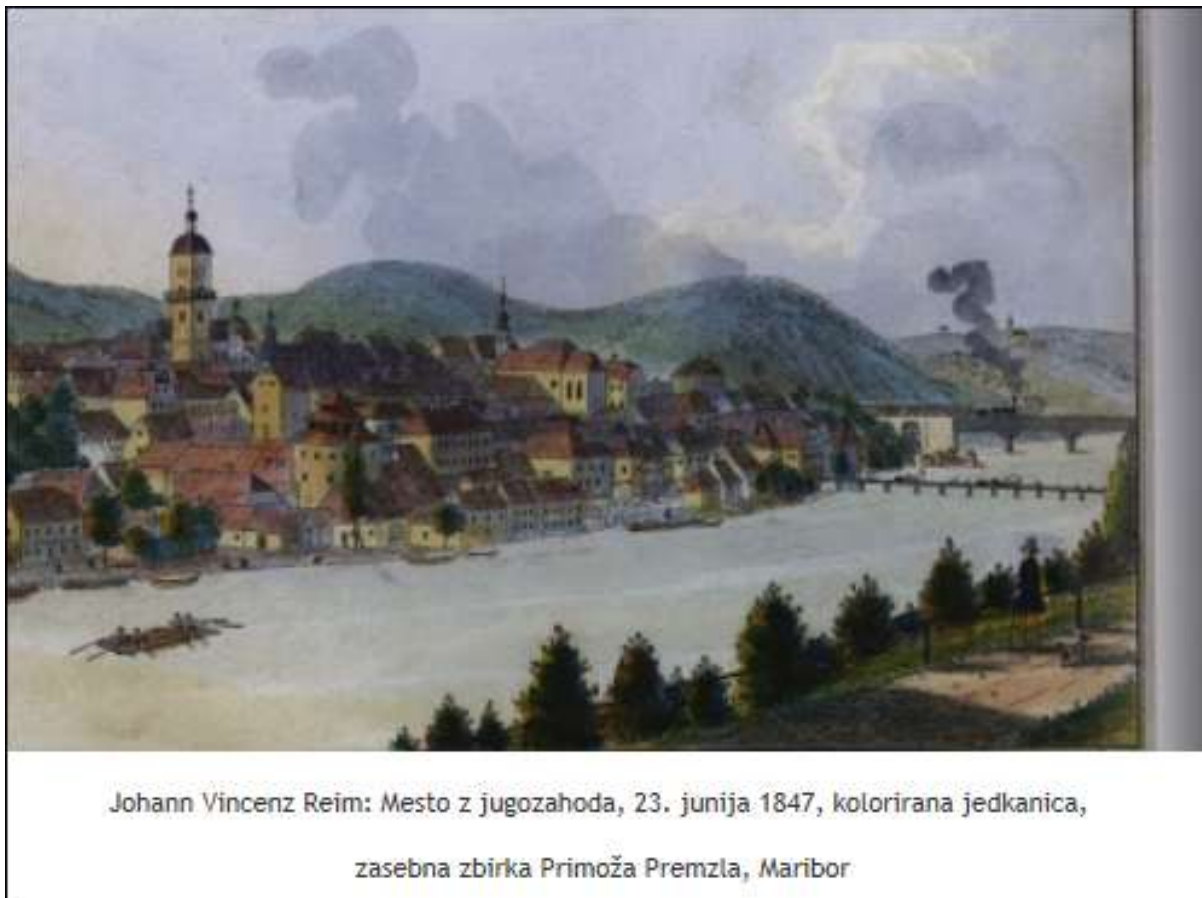
2.3.5. Železniški most

Tako se je začelo. Zapis je bil objavljen v Kmetijsko rokodelskih novicah 17. 9. 1845 na strani 151.



Slika 73: Zapis o gradnji železnice Dunaj – Trst (Vir: <http://ukmdomblog.blogspot.si>)

Železniški most je po nastanku drugi most v Mariboru, kar je lepo vidno iz spodnje slike.

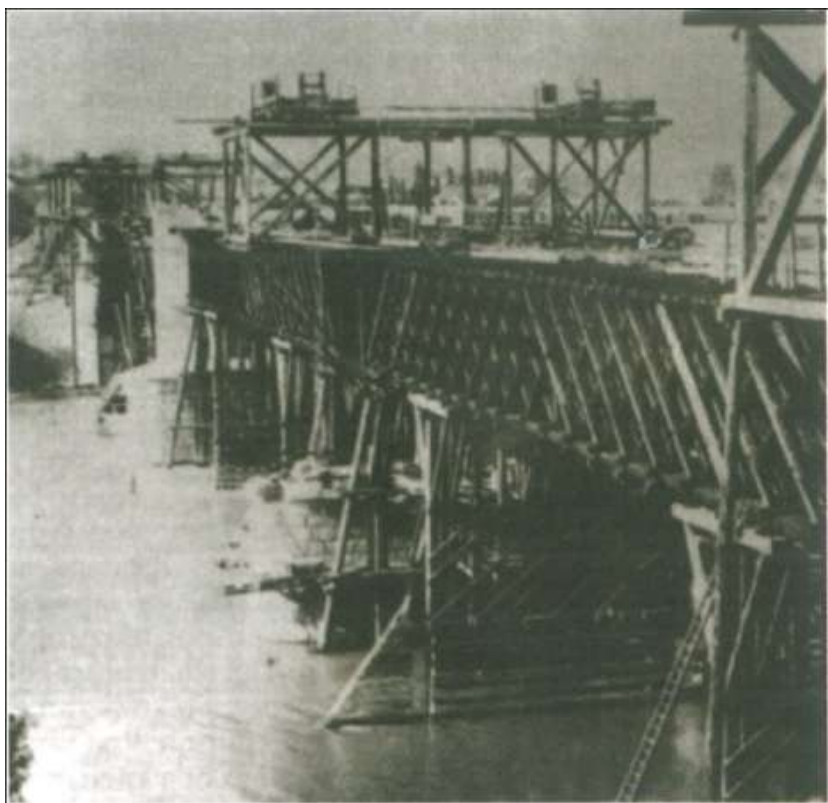


Slika 74: Železniški most 1847 (Vir: zasebna zbirka Primoža Premzla)

Zapis o gradnji smo pridobili iz zapisa v Večeru iz leta 1971:

»Ko so v letih 1843-46 gradili odsek Južne železnice od Gradca do Celja, so se morali graditelji spoprijemati za tiste čase z izredno zahtevnimi tehničnimi problemi. Eden teh problemov je bila tudi izgradnja železniškega mostu čez Dravo v Mariboru.

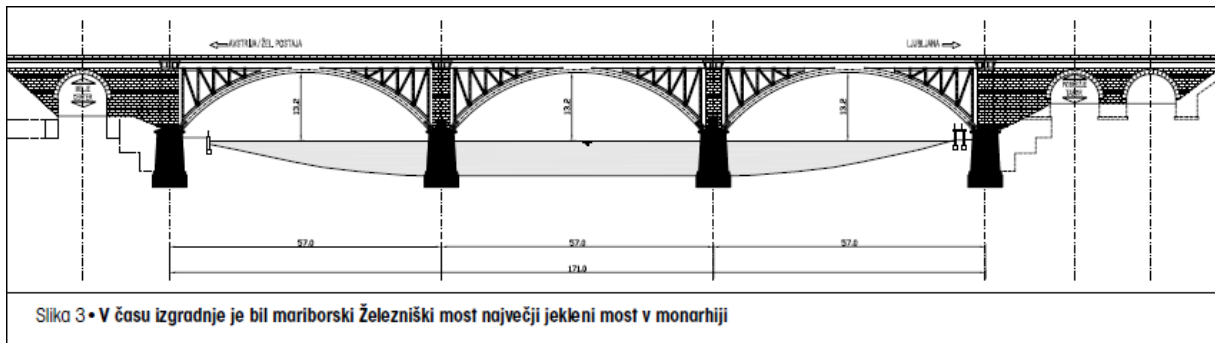
Načrt mostu, ki je bil zgrajen po ameriškem sistemu v lesno mrežasti konstrukciji, za katero so uporabili macesnov les s Koroške, je izdelal vodja gradnje železnice Dunaj–Trst inženir Karel von Ghega. Za tiste čase je bila ta konstrukcija izredna in dne 7. aprila 1846 je Karel von Ghega s tesnobo v srcu opazoval odstranitev opornikov. Veliki leseni most na dveh zidanih stebrih pa so uporabljali le do leta 1863. Takrat so ob gradnji koroške železnice zgradili nov železni most s tremi tiri, ki stoji še danes.« (Večer, 10. 4. 1971, str. 2)



Prvi železniški most čez Dravo v Mariboru je bil lesen – tipa »Howe«. Že leta 1866 ga je zamenjal nov, železen most. Slika je bila posneta med gradnjo, ko je novi most nastajal hkrati z demontažo starega.

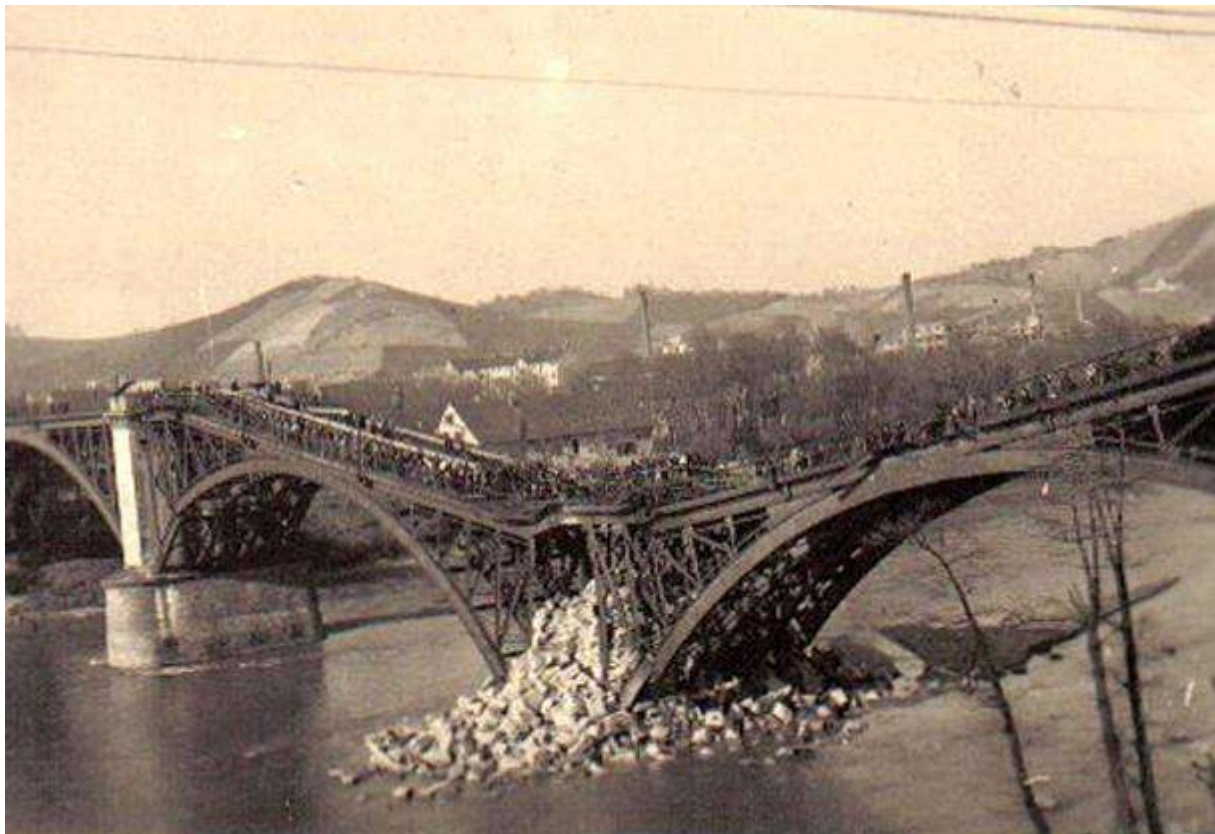
Slika 75: Gradnja novega mostu (Vir: <http://www.sistory.si>)

Gradnja prvega mostu se je začela junija 1844. Leseni most je bil ameriškega tipa Howe in je bilo zanj porabljeno 20.111 kubičnih metrov lesa. Prva lokomotiva je čezenj zapeljala 27. 4. 1846 z graditeljem v njej in iz smeri Celja Lokomotiva, lokomotiva se je imenovala Ocean. Most je bil dvotiren in ko se je zgradila Koroška železnica leta 1863, so morali dodati dodatni tretji tir. Ta je bil sestavljen iz treh železnih ločnih razponov po 57 metrov. Nosila sta ga dva obrežna in dva rečna opornika. Ker so bili varčni, so porabili le milijon goldinarjev od načrtovanih milijon in 260 tisoč goldinarjev. Most je bil od prvotnega višji za dobra dva metra. Na obeh straneh Drave sta bila pod mostom zgrajena podvoza, kjer sta tekli novi cesti. Februarja 1866 je prestal obremenilni preizkus. Marburger Zeitung je ob tej priliki zapisal: *»Veliki most, dostojen spomenik preminulemu projektatu, višjemu svetniku Etlzu, ponos vseh pri gradnji udeleženih inženirjev, prelepi okras našega mesta je sijajno prestal ta preizkus in bil 16. t.m. predan prometu.«*



Slika 76: Skica mostu (Vir: Gradbeni vestnik, letnik 60, marec 2011, str. 69)

Na začetku druge svetovne vojne je bil, kot vsi ostali, miniran in delno porušen. Nemci so ga toliko obnovili, da je bil uporaben.



Slika 77: Podrti most (Vir: <https://www.google.si>)

Pri zavezniškem bombardiranju Maribora v mesecih januarja in oktobra 1944 je bil most eden od glavnih ciljev. Ob štirih bombardiranjih sicer ni klonil, je pa bil precej poškodovan, tako da so ga mislili po vojni porušiti, ker niso vedeli, kako so poškodovani nosilci, a so ga leta 1945 za silo usposobili za promet. Obnovitvena dela so trajala vse do leta 1950. Zaradi

zahtevnega in požrtvovalnega dela so za Dan republike 1949 razglasili 14 udarnikov. Leta 1969 so se odločili, da bodo most prebarvali. Delo je opravilo 16 delavcev mariborskega Tekola, za barvanje so porabili 12 ton barve. Most so v celoti prebarvali sedemkrat. Avgusta 1994 so Slovenske železnice podpisale pogodbo o sanaciji mostu z Jeklotehno iz Maribora, ki naj bi dela opravila v sedmih mesecih. Ob rekonstrukciji je bil prevozen le en tir. Tire so popravili, kot tudi spodnjo konstrukcijo, ki je bila verjetno poškodovana še iz vojne. Vrednost del je znašala okoli 3 milijone mark.



Slika 78: Obnavljanje mostu (Vir: Večer, 19. november 1994, str. 10)

Večje popravilo je bila sanacija levega rečnega opornika, saj so geodetske meritve pokazale deformacijo. Po obnovi je lahko na mostu več vlakovnih kompozicij naenkrat, kar je bilo prej prenevarno. Sanacija, ki je po načrtih znašala okoli 1,4 milijonov evrov, se je zvišala na 2,2 milijona in dela, ki bi naj bila končana poleti, so se zavlekla do oktobra 2007, začela pa so se 2006. Sedaj bodo lahko vlaki vozili z 80 km na uro, prej pa le 40.

Zadnja večja sanacija pa se je začela leta 2012. Popravilo je bilo večje, kot so v začetku predvideli. Zamenjati je bilo namreč potrebno več kovinskih delov na konstrukciji, jo antikorozijsko zaščititi in prebarvati. Most je dobil modro barvo, sanacija pa je znašala 1,1 milijona evrov. Dela so potekala cela 3 leta. Veliko Mariborčanov ima pripombe glede barve mostu.

Mariborski železniški most je najstarejši in največji železniški most v Sloveniji in je zaščiten, kot spomenik lokalnega pomena, ter vpisan v register kulturne dediščine RS.



Slika 79: Železniški most danes (Vir: <https://tosidos.si/projects/dravski-most>)

2.3.6. Dvoetažni - Meljski most

Meljski most, ki je nekoč povezoval Melje in Pobrežje, je predhodnik Dvoetažnega mostu, zato mnogi še danes uporabljajo zanj različni imeni. Uradnega imena pa most nima.

Nekoč je v bližini današnjega dvoetažnega mostu vozil brod. Prvi most so na tem mestu zgradili Nemci med drugo svetovno vojno. Ob gradnji elektrarne Mariborski otok je reka spremenila tok in ob narasli vodi se je zgodila katastrofa. Drava je odnesla del otoka z drevjem vred. To drevje se je zagostilo pri stebrih, voda pa je zrušila leseno konstrukcijo in ta gmota je kasneje porušila še meljski leseni most in ga odnesla. To se je zgodilo julija 1946. 1949 so zgradili nov most.

O gradnji najdemo v Vestniku zanimivo zgodbo: Obrtnik Ogrin Florijan je bil zadolžen za prepleskanje Meljskega mostu in je v tem delu videl lahek zaslužek. Pri računu je navedel, da površina mosta znaša za cca. 2 tisoč kvadratnih metrov več kot v resnici in seveda prevaral državo. To pa še ni vse. Delo je opravil tako nekvalitetno, da je barva razpokala in je bila uničena. Namesto nagrade se je moral zagovarjati pred okrajnim sodiščem v Mariboru.

V Vestniku iz avgusta leta 1952 na strani 2 izvemo, da so se ljudje pritoževali nad dotrajanostjo Meljskega mostu, češ, da je čezenj nevarno hoditi. Obljubljeno je bilo, da bodo v jeseni ves most obnovili, nanj položili lesene kocke in jih zalili z bitumenom.⁴¹ Iz decembra istega leta pa izvemo, da je Mestni ljudski odbor namenil za Meljski most 2 milijona dinarjev.



Slika 80: Zapis v Večeru (Vir: Večer, 10. januar 1956, str. 2)

Slika 81: Most čez Dravo v Melju 1959 (Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Meljski_most)

V letu 1968 smo ugotovili, da se ljudje zopet pritožujejo nad stanjem na tem mostu, ki je bil res zelo obremenjen, saj je povezoval industrijski bazen v Melju s Pobrežjem in ga je dnevno prečkalo več tisoč ljudi. Ob dežju je bilo na mostu vode do gležnjev in avtomobili so škropili mimoidoče. Ženske so si lomile pete zaradi dotrajanih desk, iz katerih so štrleli žebelji itd. Most je bil res potreben popravila in zato so ga konec tega leta zaprli za tovorni promet. Storili so le najnujnejša popravila in ga leta 1978 zopet odprli za promet, in sicer tako, da je pol dneva tekel promet v eno smer, drugo polovico pa v drugo z omejitvijo hitrosti na 20 km na uro.

⁴¹ Je zmes naravnih ali industrijsko pridobljenih ogljikovih spojin in je osnova asfalta.

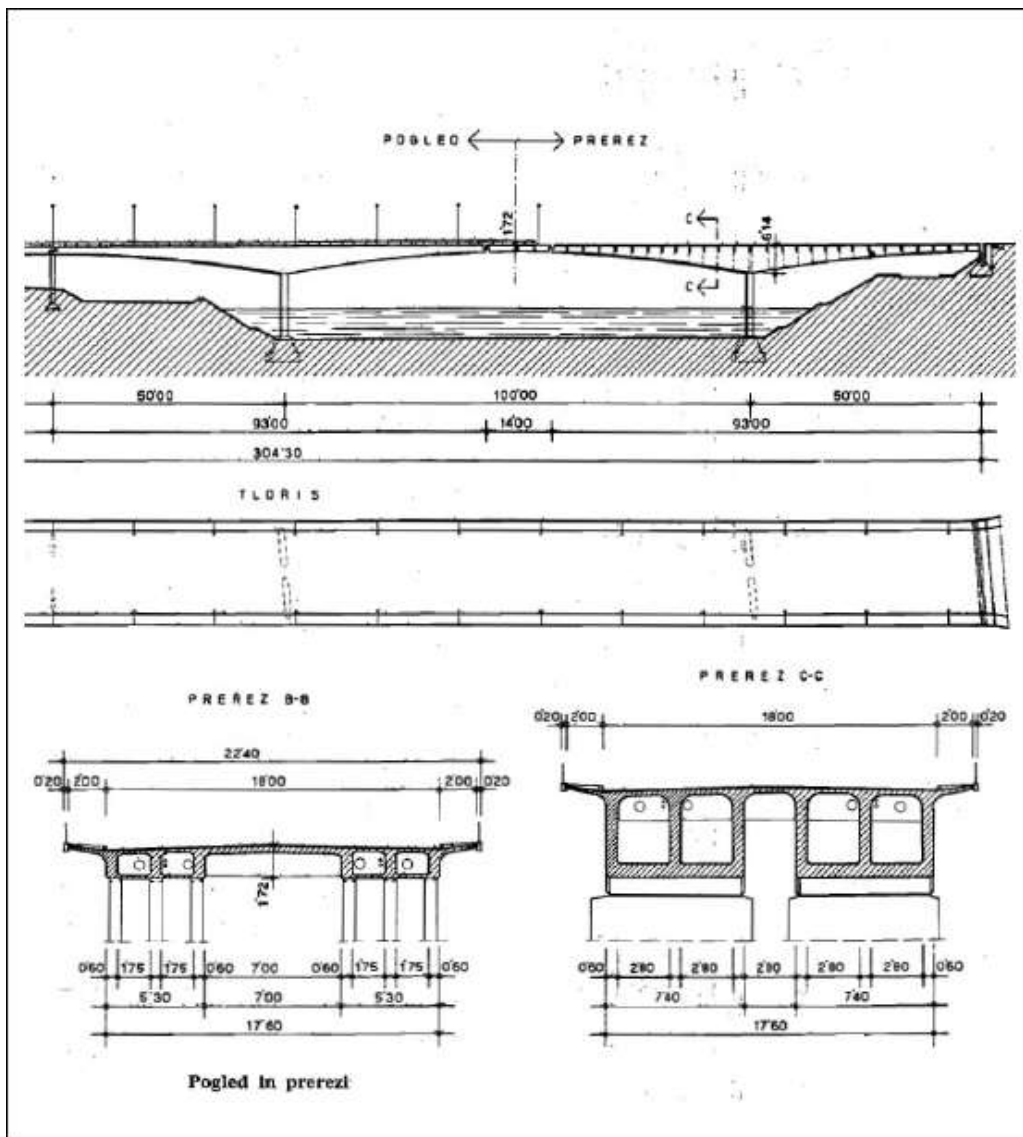


Slika 82: Dela na Meljskem mostu (Vir: Večer, 1. julij 1978, str. 6)

Rešitev za Melje in Pobrežje je bil novi most. Desetega aprila 1980 je bila v Mariboru podpisana pogodba o gradnji dvoetažnega mostu čez Dravo, ki bo nadomestil dotrajan Meljski most in zato se je med Mariborčani obdržalo tudi ime Meljski most za dvoetažni most. Investitorja sta bila Republiška skupnost za ceste in SIS za komunalo in ceste Maribor. Most naj bi gradil Gradis v sklopu druge etape hitre ceste skozi Maribor. V spodnji etaži naj bi povezoval Pobrežje z industrijskim bazenom v Brezju, zgornja etaža pa naj bi služila tranzitu skozi Maribor. Zadali so si zelo optimističen rok izgradnje – 25 mesecev, kar se seveda ni uresničilo.⁴²

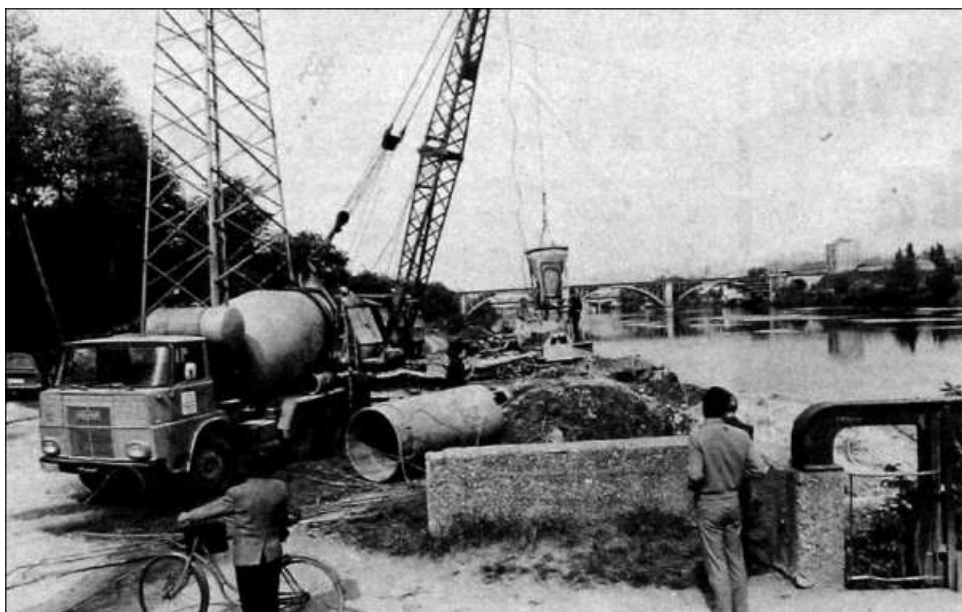
Po projektu naj bi most obsegal 12000 kvadratnih metrov, širok naj bi bil 20 m. Zgornje cestišče bo dolgo 320 m, spodnje pa 180 m. Predvidena cena je bila 259.306,656 dinarjev.

⁴² Roki izgradnje so bili vedno problematični, saj so se jih redko držali. Največji problem je bil pomanjkanje denarja.



Slika 83: Načrt dvoetažnega mostu (Vir: Gradbeni vestnik, letnik 60, marec 2011, str. 71)

Pripravljalna dela za gradnjo mostu so se začela julija 1980. Že istega leta je bila spremenjena časovnica izgradnje mostu na leto 1982. Eden od vzrokov naj bi bilo pomanjkanje denarja. Spodnjo etažo mostu so odprli leta 1982, nato pa so se začele resne težave predvsem pri financiranju hitre ceste proti Pesnici in dokončanja druge etaže. Druga etaža je bila predana v popolno uporabo šele po dokončanju tretje etape hitre ceste do Pesnice 1988. Zanimivo je, da smo prebrskali vse izvide časopisa Večer in nikjer ni objavljena otvoritev dvoetažnega mostu – niti spodnje, niti zgornje etaže. Enako je mrk na internetnih straneh. Le zakaj? Kot da bi se tega dogodka sramovali? Prav tako nismo našli podatkov o končni ceni dvoetažnega mostu.



Slika 84: Pripravljalna dela julija 1980 (Vir: Večer, 6 junij, 1980)

Še nekaj tehničnih podatkov o mostu: »Premostitveni objekt je skupaj s priključnim Kežerjevim viaduktom za zgornjo etažo celotne dolžine 341 m. Sestavljen je iz montažnih prednapetih betonskih nosilcev, ki sestavljajo kontinuirani branasto konstrukcijo s tipičnimi razponi po 37,5 m. Spodnja etaža širine 21,0 m je v prečnem prerezu sestavljena iz 8. nosilcev na rastru 2,5 m, zgornja etaža širine 22,3 m pa iz 10. nosilcev na rastru 2,15 m. Temeljenje je izvedeno kot globoko na pilotih premera 150 cm, oziroma v jeklenih srajčkah premera 136 cm, in sicer 2 krat po 4 kosov na vsak razpon.« (Preteklost za prihodnost 1948–2008, str. 79)*

Izvajalec je bil Gradis GP Nizke gradnje, odgovorni projektant pa V. Ačinski. V času od odprtja pa do danes so na mostu opravili nekaj popravkov. V letu 2014 je Nigrad saniral celotno vozišče spodnje etaže, tako da je bil most nekaj dni zaprt, v letu 2027 pa je Družba za avtoceste zamenjala jeklene ograje z betonskimi, ki naj bi bile varnejše. Cena: 800 evrov.



Slika 85: Most danes (Vir: <http://mapio.net/pic/p-22125730>)

2.3.7. Malečniški most

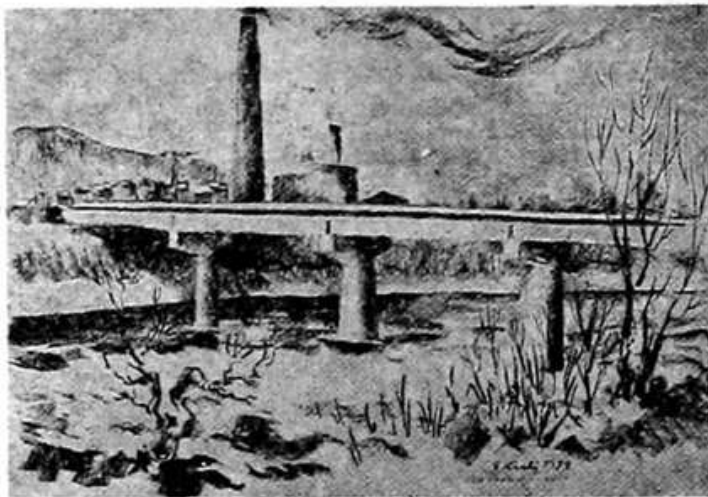
Če si nekoč hotel iz Malečnika v Maribor in obratno, si moral to storiti z brodom. »Malečniški brod je bil odprt splav, narejen na dveh plovilih, ki lahko le z velikim tveganjem sprejme 2 kmečka voza. Glede na vodne razmere se je mogoče prepeljati v 8 do 10 minutah.« (A. Hozjan, str. 190). Do leta 1976 je bila ta povezava možna po cesti pod Meljskim hribom, ki je bila zelo nevarna, saj se je pobočje hriba plazilo na cesto, dokler je ni tega leta dokončno zaprla velika skala, ki je padla nanjo. Že pred tem je bilo v igri več rešitev: od tunela skozi meljski hrib, ceste čez hrib, sanacije hriba in izgradnja mostu čez Dravo. Na koncu so se odločili za most. V letu 1977 so se lotili dela in pridobili vsa potrebna dovoljenja. Zastavili so si tudi rok izgradnje: do 30. junija prihodnjega leta. Dela naj bi izvajalo podjetje Gradis TOZD nizke gradnje. V jeseni 1978 so se spraševali, ali bo most odprt do dneva republike in obljubljeno je bilo, da bo, saj je manjkala samo še ograja in asfalt na vozišču. Vemo, da so ga odprli še istega leta, podatka, ali pa je bilo odprto na planiran dan, pa kljub intenzivnemu iskanju nismo našli. Je pa most nekaj posebnega, saj prečka tako kanal reke Drave, kot tudi njeno staro strugo.

V počastitev JLA: most

To soboto bo Malečnik dobil pričakovano povezavo z mestom – dopoldne bodo namreč slovesno odprli most čez Dravo. Druženopolitične organizacije krajevnih skupnosti Melja, Toneta Čufarja in Malečnika so skupaj pripravile otvoritev mostu, ki je posvečena dnevju JLA. Ob 10. uri se bodo gostje in domačini ter seveda občani Maribora najprej zbrali na meljski strani, odkoder bodo slovesno odkorakali čez novi most na pobleško stran. Po slovesnosti bo slavlje pri osnovni šoli Malečnik.

Zveza kulturnih organizacij Maribor in KUD France Marolt iz Malečnika pa vabijo tudi na otvoritev razstave likovnih del slikarjev mariborskih likovnih skupin, ki bo v soboto opoldne v osnovni šoli Malečnik.

(s)



Risba novega mostu v Malečniku

Slika 86: Objava otvoritve in vabilo (Vir: Večer, 21. december 1978, str. 5)



Slika 87: Malečniški most iz meljskega hriba (Vir: <https://mojalbum.com>)

Čez devet let je bil most v nevarnosti, saj je skozi presekan vodovod, ki je bil speljan skoz opornik mostu, voda začela le tega spodjedati in trdnost mostu je bila vprašljiva . Še dobro, da so to pravočasno odkrili, in vodovod popravili. Napako pa so odkrili zaradi enormne porabe vode v Mariboru. Ker se most dolgo ni vzdrževal, so krajan kar nekaj let opozarjali na dotrajanost. Julija 2014 so ga končno zaprli, sanacijo pa je prevzelo podjetje Nigrad.

Malečniški most do jutri zaprt



Zaradi prenove most ni prevozen. (Gregor Grosman)

Slika 88: Zaprtje mostu (Vir: Večer, 24. julij 2014, str. 19)

Most je bil ponovno pregledan leta 2016 in ugotovljeno je bilo, da je potreben celovite prenove. Most naj bi po prenovi, ki naj bi se začela v jeseni 2017, pridobil kolesarsko stezo, kot del kolesarske poti med Dravogradom in Hrvaško. Denar bi naj občina Maribor tudi imela. Na občini pojasnjujejo: »Načrt sanacije predvideva bistvene posege v profil in dopustno obremenitev. V kratkem bo opravljeno še zadnje dejanje detajlnega pregleda mostne konstrukcije, potapljaški pregled stebra v kanalu, s kasnejšo izdelavo poročila in izhodišč za dokončanje projektiranja rešitve.« in še »s pregledom ugotovljeno, da konstrukcija mostu hitro propada.« (<https://maribor24.si/lokalno/kako-varen-je-malecniski-most>)

Za krajanje Malečnika in okolice pa je bila velika pridobitev ponovno odprtje ceste pod Meljskim hribom leta 2012.



Slika 89: Cesta pod Meljskim hribom za galerijo (Vir: <https://www.dnevnik.si>)

2.3.8. Slomškov most

Tudi Slomškov most⁴³ se šteje med mariborske mostove, saj je del vzhodne mariborske obvoznice. Maribor bi naj tranzitni promet speljal na avtoceste, ki bi razbremenile mestno jedro in zgraditev te obvoznice je v skladu s tem načrtom. Eden najpomembnejših in gradbeno najzahtevnejših objektov je bil most čez kanal in strugo reke Drave v bližini Malečnika. O njem se je govorilo že leta 1996. Odgovorni projektant za odsek Slivnica–Pesnica, Boris Stergar iz Biroja za projektiranje in inženiring iz Maribora, je povedal, da je v izdelavi projektna naloga, in nadaljeval: *»Ne bi mogel reči, da Dars⁴⁴ terja najcenejšo varianto konstrukcije. Postavil je, kot osnovne pogoje, samo, da morata biti zgrajeni dve ločeni konstrukciji, takšen primer je Koroški most v Mariboru, vgrajenega mora biti čim več materiala domačih proizvajalcev, gradnja pa ne sme trajati več kot dve leti. Temu primerna mora biti tehnologija.«* (Večer 13. marec 1996, str. 11)

⁴³ Neuraden naziv za most na vzhodni mariborski obvoznici, ki preči kanal i reko Dravo. Imenovali so ga po velikem slovenskem narodnem buditelju in škofu lavantinske škofije Antonu Martinu Slomšku.

⁴⁴ DARS: Družba za avtoceste Republike Slovenije.

Most naj bi bil štiripasoven in najdaljši v Sloveniji. Zanimiva je bila zahteva Dravskih elektrarn, da v kanalu naj ne bi bilo podpornega stebra.

Našli smo celo uredbo lokacijskem načrtu za odsek avtoceste Slivnica–Pesnica 22/14, v kateri je o mostu zapisano:

»Most čez reko Dravo: je treba oblikovati tako, da premosti celoten prostor od odvodnega kanala HE Zlatoličje, reko Dravo in vmesni inundacijski⁴⁵ prostor. Objekt ne sme imeti podpor v strugi dovodnega kanala HE Zlatoličje in v matici struge reke Drave. Objekt mora biti v svojih konstrukcijskih elementih čim bolj vitek in transparenten. Posamezni elementi mostu morajo biti medsebojno usklajeni. Posebno pozornost je potrebno dati oblikovanju protihrupnih barier, ki morajo biti sestavni del objekta. Zagotoviti je potrebno oblikovalsko usklajenost elementov most – portal – vstop v pokriti vkop – prehod iz Slovenskih goric v Dravsko dolino in obratno. Vozniku na avtocesti je treba zagotoviti kvalitetno doživljanje Dravskega polja, Pohorja, Slovenskih goric. Konstrukcija je prosta konzolna gradnja s postopnim narivanjem. Projektant mora zagotoviti čim tanjšo konstrukcijo, razponi med posameznimi podporami morajo biti oblikovani z upoštevanjem ekonomičnosti gradnje.«
(<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED433>)



Slika 90: Gradnja mostu (Vir: Večer, 24. avgust 2006, str. 20)

Slika 91: Skoraj končan most (Vir: <http://www.zveza-dqits.si/gradbeni-vestnik>)

⁴⁵ Prostor, ki služi za dostop do vodotoka zaradi vzdrževalnih del .

Avtocestni odsek Pesnica–Slivnica⁴⁶, ter s tem seveda most je odprl prometni minister Patrik Vlačič 14. 8 2009 in s tem je bila avtocesta Šentilj–Koper zaključena. Zelo zanimiv pa je podatek, da je kilometer te ceste po podatkih 24ur.com stal neverjetnih 26.000 evrov.



Slika 92: Odprtje odseka avtoceste Pesnica–Slivnica (Vir: <http://www.rtvsllo.si>)



Slika 93: Nov Slomškov most (Vir: <https://www.google.si>)

Most je svojemu namenu začel služiti, ko so odprli del avtoceste 2009. Bil je končan že nekoliko prej in so ga uporabljali za transport materiala in vozil ob gradnji avtoceste. Karakteristike smo našli v zborniku društva inženirjev: »Premostitev obeh ovir⁴⁷ je izvedena pod kotom 60 stopinj z dvema ločenima vzporednima, tlorisno nekoliko zamaknjenima

⁴⁶ Ta odsek so gradili celih 11 let.

⁴⁷ Kanal in struga reke Drave

objektoma, s tako izbranimi razponi, da se s stebri ne posega v matico struge reke Drave oziroma v korito kanala. Dolžina celotnega objekta je $L_c=765$ m z dvema glavnima razponoma čez reko Dravo in kanalom $L=125,00$ m. Skupna širina objekta med obema krajnima robnima vencema, upoštevajoč vmesni prostor, znaša $B_c=28,60$ m. Obe glavni premostitvi po 125 m sta izvedeni s prostokonzolno gradnjo, drugi del mostu pa je zgrajen na odru... Temeljenje je kombinirano z vodnjaki premera 10 m, s piloti premera 150 cm in dolžine do 18 m. V odvisnosti od velikosti pripadajočega razpona je izvedenih od 4 do 12 pilotov na podporo.« (Zbornik društva gradbenih inženirjev in tehnikov, str. 83)

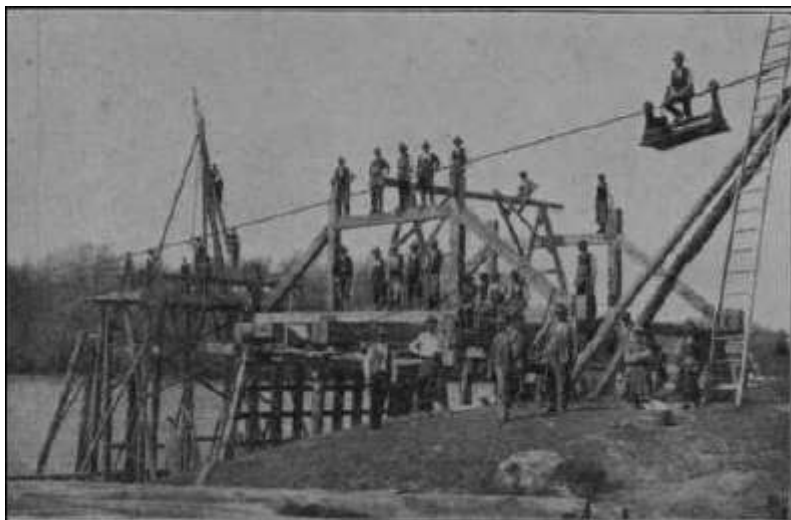
Izvajalec del na mostu je bil CPM, d. d., Maribor. Pomemben je tudi podatek, da je bil povprečen promet preko mostu v letu 2008: 48.160 vozil, od tega 5.654 težkih vozil nad 7,5 tone. To seveda kaže, kako so se razbremenili ostali mostovi v Mariboru. Je pa seveda most obremenil Malečnik. Tam se je oblikovala civilna iniciativa, ki je zahtevala merjenje hrupa in posledično protihrupne ograje, in zagrozila, da bo ob neupoštevanju zahtev zaprla avtocesto. Ker so bile zahteve upravičene, je DARS te ograje po dveh letih pritiskov postavil.



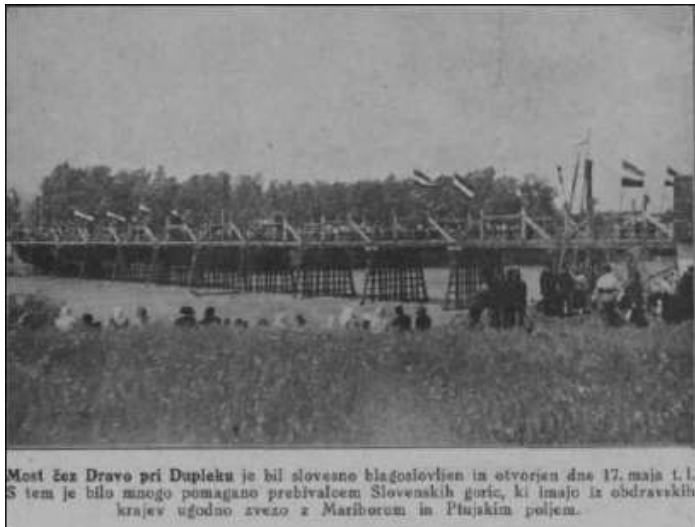
Slika 94: Panoramska slika Mariborske vzhodne obvoznice z mostom (Vir: <http://www.panoramio.com>)

2.3.9. Dupleški most

Dupleški most sicer ne štejemo med mariborske mostove, je pa življenjskega pomena glede povezave Dupleka in širše okolice z Mariborom. Če hočemo iz Maribora do Dupleka, moramo prečkati še most čez dravski kanal, ki pa ga ne bomo raziskovali, ker smo se odločili le za mostove čez strugo Drave. Ob raziskovanju zgodovine dupleškega mostu smo našli zanimive stare slike gradnje in otvoritve starega Dupleškega mostu in zapis neznanega avtorja, ki gradnjo opisuje: *»Uresničuje se stara želja prebivalcev na obeh straneh Drave med Ptujem in Mariborom. Okrajni cestni odbor mariborski je začel graditi preko Drave most pri Dupleku. – Že pred vojno je štajerski deželni gradbeni urad izdelal načrte za ta most, a do postavitve ni prišlo, ker prizadeti niso mogli zbrati sredstev, država pa ni hotela dati ničesar. – Po vojni se je o tem mostu ponovno razpravljalo, končno pa se je osnoval poseben pripravljalni odbor s predsednikom. Načrte je napravil inž. okrajnega cestnega odbora mariborskega Janez Umek, dela pa vodi inž. Tone Stergaršek (inž. Umek je pri vojaki). Okrajni cestni odbor mariborski je za kritje stroškov postavil v svoj proračun za leto 1930 vsoto 800.000 Din, 150.000 Din pa so zbrali prizadeti. Dela so se začela februarja letos in lepo napredujejo. – Most bo velikega gospodarskega pomena za Slovenske gorice in Dravsko polje ker tvori edini prehod čez Dravo med Mariborom in Ptujem.«*



Slika 95: Gradnja mostu (Vir: Foto Japelj)



Most čez Dravo pri Dupleku je bil slovesno blagoslovljen in odprt dne 17. maja t. l. S tem je bilo mnogo pomagano prebivalcem Slovenskih goric, ki imajo iz obdravskih krajev ugodno zvezo z Mariborom in Ptujskim poljem.



Slavolok ob otvoritvi dupleskega mosta. Otvoritvi so prisotvovale velike množice ljudstva.

Slika 96: Otvoritev mostu (Vir: neznani avtor)

Očitno je Drava ta most leta 1946 poškodovala, če že ne odnesla. Iz zapisa v Vestniku iz leta 1949 namreč zasledimo, da so most tega leta dogradili. Ker je članek zanimiv in kaže sliko tega časa, ga v celoti objavljamo.

Dogradjen je most čez Dravo v Dupleku

Kolektiv »Cegrada« je dogradil drugo polovico mostu v 13.908 urah

V soboto popoldne je delovni kolektiv podjetja »Cegrada« proslavil svojo prvo večjo zmago. Dogradili so večji objekt: — Most čez Dravo pri Dupleku.

Ob priliki svečane predaje mostu v promet je tov. Maršal Srečko, poverjenik za lokalni promet pri OLO Maribor-okolica, spregovoril zbrani množici. Poudaril je važnost takih in podobnih gradenj v naši državi, ki so ogromnega pomena zlasti danes, v času, ko nam hočejo informirjenci s svojo klevetniško gonjo prikazati, da ne stopamo po poti izgradnje socializma. Razumljivo je, da ne hodimo po poti socializma, kakršnega nam hočejo oni vsiliti.

t. j. biti od njih odvisni. Ne glede na to stopamo trdno po načrtani poti do srečnejšega življenja, ki si ga bomo kljub vsem obrekovanjem zgradili z lastnimi rokami. Ponovno jamstvo in dokaz temu je most, ki ga danes predajamo prometu.

Izredno visoka Drava, ki je v letu 1946 porušila več mostov, tudi dupleskemu ni prizanesla. Za lokalni promet je bil to velik udarec. Zveza med desnim in levim bregom Drave je bila pretirana. Ves promet med temi kraji se je vršil preko Maribora, s čimer je bila pot daljša za 18 km. K popravilu mostu so takoj pristopili, tako da je le-ta v kratkem omogočil promet za pešce in lažja vozila. Obnovitvena dela na mostu pa so se počasi napredovala. Premostiti je bilo treba nešteto težav. Največ preglavic je povzročalo pomanjkanje primernega lesa. Da je delo napredovalo počasi, je razvidno iz tega, da so prvo polovico mostu gradili 18 mesecev.

S tridesetimi ljudmi je novo ustanovljeno podjetje »Cegrada« začelo z gradnjo druge polovice mostu. Čeprav brez praktičnih izkušenj je delo hitro napredovalo. Požrtvovalni delavci so v delo vložili vse svoje znanje in trud. Bili so med njimi, ki so delali po štirinajst ur dnevno. Posebno so se odlikovali pri izpolnjevanju vsakodnevnih nalog tovariši Vogrin Ferdo, tesarski predelavec, Grabušnik Vinko, Kepe Jože, Krapša Franc in Makovec Stanko. Plod njihovega dela ni izostal. Kljub pomankanju delovne sile so drugo polovico mostu dogradili v 13.908 urah. Zavest teh delavcev pa je še večja, če upoštevamo, da so most gradili brez nadzorstva visokokvalificiranega strokovnega osebja.

Most, ki je razen podpornikov popolnoma na novo izgrajen, je dolg 168 metrov in širok 6 metrov z nosilnostjo 10 ton. Z izgradnjo tega mostu je omogočen avtobusni promet preko Vurberga na Ptuj. Tudi največji kamioni bodo lahko nemoteno prevažali tovore preko mostu. Delavci podjetja Cegrada, ki so z izgradnjo tega mostu prestali svoj »ognjeni krst«, bodo v kratkem začeli z gradnjo mostu v Vuzealci.

pri Splitu

Slika 97: Članek v Vestniku (Vir: Vestnik, 15. avgust 1949)

Most ni dolgo vzdržal. To nam je potrdil naslednji dogodek. Januarja leta 1971 se je v Zg. Dupleku zbralo okoli tisoč ljudi iz Dupleka in okolice, ki so z vzkliki in s transparenti med drugim zahtevali gradnjo novega mostu, saj se je izvedelo, da bodo starega porušili in tako bi bili odrezani od Maribora. Sestavili so odprto pismo, ki je bilo poslano najvišjim občinskim in republiškim organom. Da je bil most resnično nujen, se je videlo iz dejstva, da težja vozila in avtobusi niso več vozili čezenj, tako da so morali potniki most prepešačiti in se na drugi strani vkrcati na nov avtobus. Problemi so bili večplastni. Zelo pereče je bilo ob poplavadh Drave, ki so bile pogoste, in gasilci iz Maribora niso mogli pravočasno v Duplek, ampak so morali preko Lenarta, kar je vzelo dragocen čas. Zbrani so povedali, da so za most pripravljeni zbirati tudi samoprispevek.



Kljub temu da je zima, se je pred kulturnim domom v Zg. Dupleku zbralo blizu 1000 občanov in soglasno podprlo odprto pismo, ki so ga poslali najvišjim republiškim dejavnikom. Foto: J. Dobinger

Slika 98: Zborovanje v Dupleku (Vir: Večer, 9. januar 1971)

V mesecu po zborovanju je skupščina občine Maribor sprejela sklep o investiranju v novi most. Sofinanciral naj bi tudi Cestni sklad SRS.⁴⁸ Predvideni stroški so znašali 4,620.000 din. (8. marca, julija že 9 milj.)⁴⁹ Čeprav je več podjetij dalo ponudbo za izgradnjo 148 m dolgega mostu, so za izvajalca izbrali podjetje Gradis, ki je imel z gradnjo mostov največ izkušenj. Zasedili pa smo, da so se leta 1972 začela pripravljalna dela za gradnjo novega mostu in predvidevalo se je, da bi bil most zgrajen že do 1. julija leta 1973. Slavnosten začetek z zasaditvijo prvih lopat (slika spodaj) sta opravila septembra 1972 župan občine Maribor Stojan Požar in predstavnik cestnega sklada Franc Rainer.

⁴⁸ Socialistična Republika Slovenije.

⁴⁹ To kaže na v večini primerov planiranje »čez prst«.



Slika 99: Položitev temeljnega kamna (Vir: Večer, 14. september 1972)

Podjetje Gradis je most zgradilo v predvidenem roku. Most s priključki vred je bil predan svojemu namenu 1. julija 1973, ko je Zveza borcev pripravila ob prazniku dneva borca slovesno proslavo ob otvoritvi, katere se je udeležilo okoli 5.000 ljudi iz Dupleka in okolice. Otvoritveni trak je prerezal župan občine Maribor ob prisotnosti pomembnih političnih delavcev tistega časa. Most so poimenovali Lackov most.⁵⁰



Slika 100: Vabilo na otvoritev (M. Simonič Steiner, Zbornik, str. 261-262)

⁵⁰ Ta sklep je sprejel Svet krajevne skupnosti Duplek 8. junija 1973. Vzrok za tako ime naj bi bila zveze med Lackovim odredom in pohorski partizani, ki naj bi v času druge svetovne vojne na slovenskem ozemlju vodila čez stari dupleški most.



Slika 101: Dupleški (Lackov) Most (Vir: <https://www.google.si>)

2.4. Mostovi na Ptuju

»Tudi Ptuj, mesto, ki se je razvilo na križišču pomembnih prometnih poti, ob enem lažjih prehodov čez reko Dravo, je že od antičnih časov naprej s svetom povezoval most čez reko Dravo. Služil je varnemu in zanesljivemu prečkanju reke, bil del obrambnega sistema mesta in kontrolna točka, ki je omogočala pregled nad gibanjem ljudi in tovora. Imel je pomembno vlogo v razvoju mestnega prometa in trgovine in bil idealen kraj za pobiranje mitnine ter carinjenje trgovske robe, v zvezi s tem pa tudi pomemben vir dohodka za prebivalce mesta in njegove gospodarje (<https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/drobci-iz-zivljenja-ptujskih-mostov.html>)

Andrej Hozjan je v delu Reka Drava in njeni signifikantni kraji na jožefinski vojaški izmeri za ozemlje republike Slovenije zapisal: *»Mesto Ptuj (Stadt Pettau; Stadt Pettau Windisch Obtuÿ) leži čisto ob Dravi, ki je tu široka 150 m in globoka 4 do 8 m, ima peščeno in kamnito dno in le do 1,3 m visoke bregove, čezenj je narejen lesen, 270 m dolg in 9 m širok most. Ptujski most je bil zaradi širše reke neprimerljivo daljši od mariborskega! Prav nenavadna je zarisana*

situacija rečnih bregov in mostišča: Pod Bregom, predmestjem Ptuja, teče že omenjena reka Drava, čez katere najbližji rokav se je moč prepeljati z vozovi tudi kjer ni mostu, če je Drava nizka. Izris namreč kaže, da je moč vode tako zelo izpodjedla nekdanji kompakten desni breg v prostoru pred osrednjim delom naseljenega obrežja z imenom Breg (Randorff) tik nasproti mestu, da se je ta neznano kdaj spremenil v otok, ki je tu tudi že prepolovljen na dva dela. Iz mesta je torej vse do sredine otoka segal trden most, od katerega sta na »trdno« kopno vodili kar dve poti ter se po prehodu omenjenega vodnega rokava v središču naselja Breg dokončno usmerili, gornja na sever in spodnja na jug. Levi breg je bil še zmeraj vklenjen v mestno obzidje z zelo lepo vidnimi renesančnimi utrjenimi vogali ter zaključki in ostankom širokega vodnega jarka, ki pa se je zaključevalo na južnem delu mesta in precej stran od samega brega: Mestno obzidje je slabo, večinoma podrto in zazidano s hišami, vrata so močno izdelana, na vzhodu gre ob mestu 20 m širok jarek, ki je obdelan v vrt in prerezan z majhnim, 4m širokim vodnim jarkom. Med obzidjem in obrežjem je označen pristaniški del - Die Lend, česar npr. na izrisu Maribora ni. Mesto je v celoti zidano, odlične zgradbe so grad in dva samostana.« (Andrej Hozjan, str. 202)



Slika 102: Ptuj (Vir: <http://mesto-ptuj.blogspot.si/2010/05/staro-mesto-ptuj.html>)

Kdaj je bil zagrajen prvi most med Hajdino na desnem bregu in Ptujem na levem bregu Drave, ne vemo, vemo pa, da je bil v času rimskega cesarja Hadrijana (117–138) zgrajen in popravljen most čez Dravo. Predvideva se, da je most po odhodu Rimljanov ostal vsaj do 6.

stoletja, ko so prišli Slovani. V srednjem veku je bilo kar nekaj prezidav, najbolj verodostojen pa je most iz leta 1681 (na zgornji sliki). Danes ima Ptuj štiri mostove. Če gledamo spodnjo sliko, se vrstijo od spredaj: Puhov most, Železniški most, Stari most in most za pešce in kolesarje. Mi jih bomo raziskovali v obratni smeri.



Slika 103: Mostovi na Ptuju (Vir: <https://www.google.si/search>)

2.4.1. Most za pešce in kolesarje



Slika 104: Skica mostu (Vir: http://213.250.55.106/VECER2000_XP/1997/01/23)

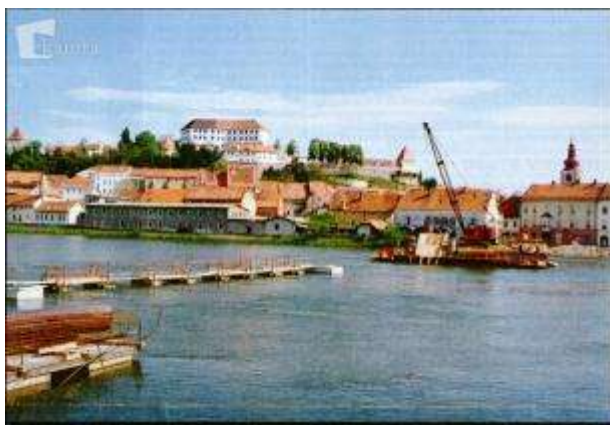
Eden od razlogov za gradnjo mostu za pešce je bila prometna obremenjenost starega mostu in pešci ter kolesarji so bili v nevarnosti ob prehodu. Januarja 1997 so podpisali pogodbo s podjetjem SCT o gradnji mostu. Predvidena cena je bila 150 milijonov tolarjev. Most so zgradili na mestu, kjer je nekoč stal leseni most,⁵¹ in tako povezali desni breg Drave z mestnim jedrom. Most je dolg 154 m, širok pa 6 m. Po mostu, ki je sicer namenjen pešcem in kolesarjem, je narejen tudi vozni pas, da lahko v nujnem primeru čezenj zapeljejo reševalna vozila in gasilci. Most preči Dravo v petih razponih. Zgrajen je bil v rekordnem času 6. mesecev.

»Most s sovprežno prekladno jekleno konstrukcijo in štirimi rečnimi podporami sta zasnovala inženir Marjan Pipenbacher iz mariborskega Inženirig biroja Ponting ter sodelujoči arhitekt Peter Gabrijelčič. Konstrukcijska osnova mostu je bila takrat novost na področju projektiranja in izvedbe premostitvenih objektov v Sloveniji. Gradnja mostu je potekala od marca do avgusta 1997. Glavni izvajalec del je bilo podjetje SCT Ljubljana, investitorja pa Mestna občina Ptuj in Sklad stavbnih zemljišč.« (<https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/most-za-pesce-1997.html>)



Slika 105: Gradnja mostu (Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke>)

⁵¹ Pred gradnjo so arheologi in potapljači našli ostanke lesenih pilotov, ki so ostali od starega mostu.



Slika 106 (Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke>)

Most so odprli 2. avgusta 1997. Otvoritev je bila res zanimiva, saj so se do novega mostu po Dravi pripeljali ljudje s čolni, z rancami⁵², s kanuji itd. To je bila velika turistična promocija Ptuja. Most je odprl ptujski župan, Zanimivo je, da je most za projektno izvedbo dobil Evropsko nagrado za jeklene konstrukcije. Od kar popravljajo stari most, služi ta most tudi za manjše avtobuse mestnega prometa, vse skupaj zelo uničuje pohodne plošče. Most postaja nevaren tudi za pešce in nujno bo potrebna sanacija.



Slika 107: Slika mostu konec leta 2017 (Vir: <http://ris2016.vecer.com>)

⁵² SSKJ: Dolg ploščat splavarski čoln.



Slika 108: Most za pešce (Vir: <http://www.ponting.si/sl/objekti/mostovi>)

2.4.2. Stari most

Po drugi svetovni vojni je nova oblast zgradila leta 1950 nov leseni most, ki pa je bil nevaren za promet. Leta 1957 so ga še delno popravili, a so ga morali kljub vsemu 1959 porušiti.



Slika 109: Nov leseni most 1959 (Vir: <https://www.kamra>)

»Prve študije in projekti za izgradnjo novega mostu so bili narejeni v začetku leta 1954. Program gradnje je bil sprejet junija 1957. Planerji, gospodarstveniki in ptujski občinski moške so se sporazumeli, da bo novi most postavljen med železniškim mostom in starim lesenim cestnim mostom, nižje od Dravskega stolpa (danes Miheličeva galerija). Natečaja za izdelavo idejnih projektov, ki ga je razpisala Uprava za ceste LRS, se je udeležilo pet projektantov iz Slovenije in pet izven nje. V ožji izbor so prišli trije projekti: prvi za izgradnjo mostu iz železobetona, drugi za most iz prednapetega betona in tretji za izgradnjo mostu iz jekla. Naknadno se je pojavilo še podjetje Tehnogradnje iz Vuzenice z inovativno rešitvijo prostokonzolne gradnje, ki do takrat pri nas še ni bila uporabljena. Na licitaciji vseh štirih ponudnikov je bil izbran projekt za most iz prednapetega betona s štirimi betonskimi podporniki. Izdelala sta ga inženirja Boris Pipan in Boltežar Hvastja iz podjetja Tehnogradnje. 21. junija 1957 sta Uprava za ceste LRS kot investitor in Tehnogradnje kot izvajalec podpisala pogodbo o delu.« (<https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/most-iz-prednapetega-betona-1959.html>)



Slika 110: Pripravljalna dela za gradnjo mostu (Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/most-iz-prednapetega-betona-1959.html>)

Pripravljalna dela so se začela že takoj po podpisu pogodbe. Čez Dravo so napeli jekleno žico, ki je držala brod, s katerim so premoščali reko in postavili velik žerjav. Gradbišče je zaživelo avgusta 1957. Dela je vodil ing. Franc Runovec. Glavna betonska dela so se zaključila januarja 1959, ko so kasneje še asfaltirali cestišče, postavili ograjo in razsvetljavo.



Slika 111: Zaključna dela na Novem (Starem) mostu (Vir: <https://www.kamra.si>)

»Za gradnjo mostu je bilo porabljenih 4.000 kubičnih metrov betona, 250 ton betonskega železa, od tega 80 ton kabelskih jeklenih žic dolžine 26 kilometrov. Gradnja mostu s tremi razponi preko rečne struge, od katerih je srednji najdaljši in meri 79 metrov, je bila opravljena s pomočjo premičnega odra ter z najsodobnejšo gradbeno mehanizacijo. Trajala je 19 mesecev, povprečno je bilo na mostu zaposlenih 65 delavcev. Poleg Tehnogradnje so pri gradnji sodelovala še podjetja: Slovenija ceste Ljubljana (asfaltiranje), Kovinar iz Maribora (ograja in kandelabri) ter Elektro Maribor, obrat Ptuj (razsvetljava).« (<https://www.kamra.si>)

Gradnja je bila prostokonzolna in to prva takšnega tipa v Jugoslaviji in velik gradbeni dosežek, saj je bil to tedaj šesti največji most iz prednapetega betona na svetu. Stroški gradnje so bili sorazmerno nizki in so znašali 120 milijonov dinarjev. Množica ljudi in politikov je kljub zimi prisostvovala otvoritvi mostu 22. februarja 1959 (na sliki). Most je odprl član izvršnega sveta LRS⁵³ Tone Bole. Most se je izognil starega mestnega jedra in tako razbremenil promet v samem jedru.

⁵³ Ljudska Republika Slovenija



Slika 112: Otvoritev novega mostu (Vir: <https://www.kamra.si>)

Ker se most ni redno in pravilno vzdrževal, je seveda dotrajal. Strokovnjak za mostove Ptujčan Aljoš Klobučar je v intervjuju za Večer med ostalim povedal, da vzdrževanja mostu praktično ni bilo. Nadaljeval je kritično, da vzdrževanje pomeni tudi čiščenje mostu: *»Čiščenje ograj po vsaki zimi, da se z njih spere sol, čistiti je treba tudi dilatacije in odvodnjavanje. Pri pluženju snega pa je nujno sneg v celoti odstraniti z objekta in tisti, ki plužijo, bi morali na diletacijah, ki so na vsakem koncu objekta, pri prehodu z nasipa na objekt, dvigniti plug. A tega ne počne nihče. To so stvari, ki ne terjajo dosti dela, so pa izjemnega pomena za trajnost objekta. Stari most je bil projektiran za 120 let, a tu je govor o nosilni konstrukciji. Življenjska doba opreme je 20 let, po tem času jo je treba zamenjati, obnoviti. Sem sodijo diletacije, ležišča, ograje, robniki, robni venci, javna razsvetljava, inštalacije in drugo. In hkrati popraviti mesta morebitnega zamakanja. Beton ima krasno lastnost, da je sčasoma vedno bolj trd. Razen če je izpostavljen zamakanju, vlagi. Če se to pravočasno ne popravi, je slabo.«* (<https://www.vecer.com/stari-ptujski-most-je-mestni-ponos-ne-nadloga>)



Slika 113: Sanacija mostu (Vir: <https://www.tednik.si/gospodarstvo>)

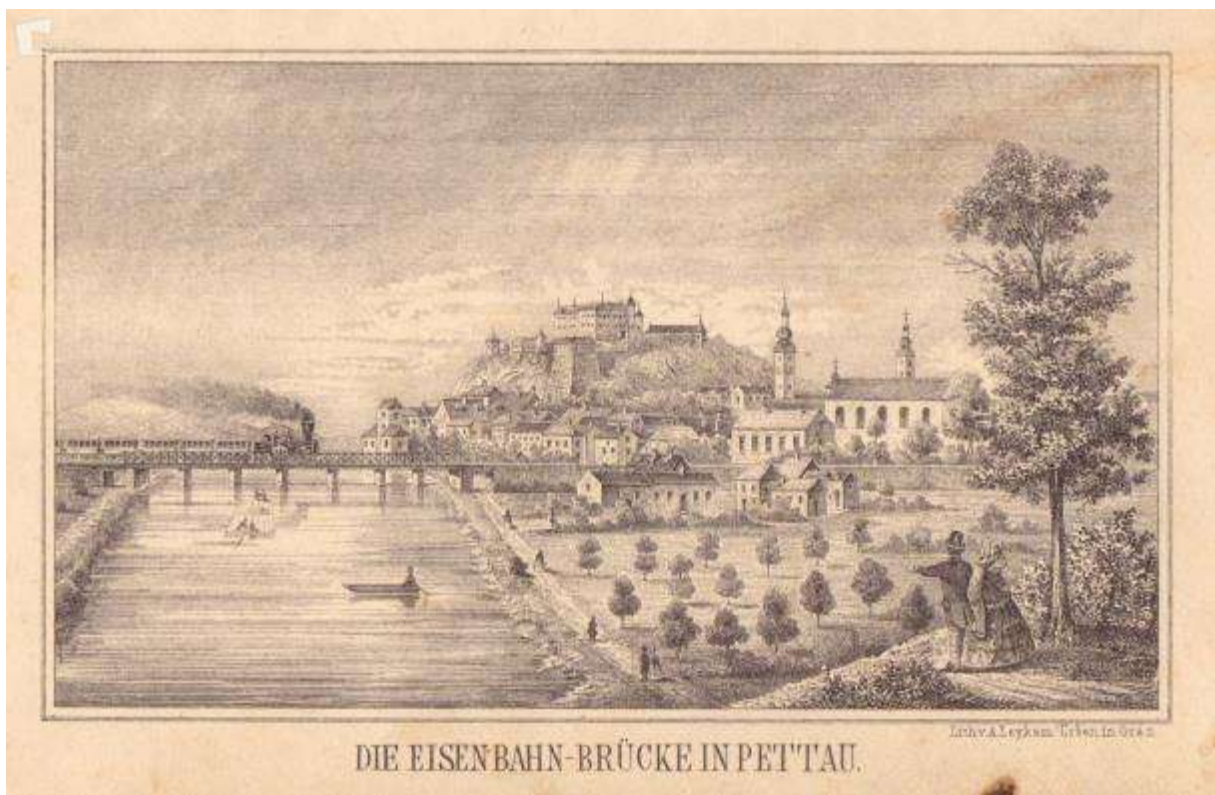
Most bo kompletno rekonstruiran, popravljeni bodo temelji, celotna konstrukcija mostu ter kompletno bodo prenovili vozišče. Zamenjali se bodo komunalni vodi, varnostna ograja in prometna signalizacija. Sanacijo opravlja podjetje Pomgrad. Dela so se začela spomladi 2017 in bodo po predvidevanjih trajala vsaj leto in pol.



Slika 114: Stari most pred sanacijo (Vir: <https://www.vecer.com/stari-ptujski-most>)

2.4.3. Železniški most

Parna lokomotiva je v 19. stoletju postala dejavnik, ki je omogočila železnici, da je postala najvažnejše transportno sredstvo, ki je osvojilo svet. Ker je pomen železniške povezave spoznala tudi AO, se je tudi na našem ozemlju začelo graditi železniško omrežje. Po dograditvi južne železnice se je 1860 zgradilo vzhodno krilo od Pragerskega, čez Ptuj, Ormož do Velike Kaniže in čez leto dni do Budimpešte. Gradnja proge do Kaniže se je začela 1857. Na Ptujju so morali zgraditi kar dva mosta, in sicer čez potok Studenčnico in reko Dravo, med njima pa 600 m dolg nasip. Dolžina mostu čez Studenčnico je znašala 158 m, čez Dravo pa 212 m.



Slika 115: Prvi železniški most na Ptujju leta 1860 (Vir: <https://www.kamra.si>)

Leta 1860 je na Ptuj pripeljal prvi vlak. Proga do Budimpešte, ki se je imenovala »Orient železniška proga«, so odprli 1. aprila 1961. Vožnja iz Ptuja do Maribora je trajala 1 uro in 15 min. O zasedenosti in pomembnosti te proge nam zgovorno govori podatek, ki smo ga zasledili na Kamra.si »V prvem letu obratovanja proge so po njej s Ptuja in na Ptuj prepeljali skoraj 25.000 potnikov, 684 glav živine ter 292.783 carinskih centov tovora. Vožnja s Ptuja do Maribora je trajala približno 1 uro in 15 minut.«

Prvo svetovno vojno je železniški most preživel nepoškodovan. Zanimivo pri tem mostu pa je, da ga jugoslovanska vojska ob odhodu ni razstrelila, kot večino mostov čez Dravo, ampak ga je razstrelila ob umiku nemška vojska, verjetno, da bi preprečila zasledovanje ruski Rdeči armadi.⁵⁴



Slika 116: Porušen most (Vir: www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/zelezniski-most-1860)

»Po končani vojni je napočil čas obnove porušenih objektov. Veliko truda je bilo vložena v usposobitev prometa na poškodovanih železniških progah, pri čemer so sodelovale partizanske inženirske enote. Takoj po osvoboditvi se je začela tudi obnova 95 km dolge proge Pragersko–Kotoriba. Hitrost obnove 33 porušenih objektov na tej progi je bila izjemnega pomena, saj je na meji z Madžarsko čakalo rusko žito za lačne prebivalce nove jugoslovanske države. Novi, 257 metrov dolgi leseni železniški most čez reko Dravo pri Ptujju je bil zgrajen do 28. julija 1945. Stal je 10 metrov proč od porušenega mostu. V pičlih 33 dneh in nočeh ga je zgradila Inženirska brigada 7. korpusa NOV s pomočjo obrtnikov in vojnih ujetnikov. Celotno progo Pragersko–Kotoriba je obnavljalo 5.200 mož, od tega 3.000 vojnih ujetnikov – od slednjih jih je bilo kar 2000 zaposleno pri obnovi ptujskega mostu.« (<https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/most-iz-prednapetega-betona-1959.html>)

⁵⁴ Vojska Sovjetske zveze od 1918 do 1946



Slika 117: Obnova mostu (Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/zelezniski-most-1860>)

Nov most je stal le nekaj metrov zahodneje od starega, ki pa je bil še vedno lesen, kar je pomenilo le počasno vožnjo preko mostu. Odprtje se je izvedlo 30. julija 1945. Ker je bil promet preko tega mostu zelo upočasnjen, je bila opravljena rekonstrukcija in most z kovinsko konstrukcijo je bil predan prometu 29. decembra 1951. Ta most stoji in se uporablja še danes.

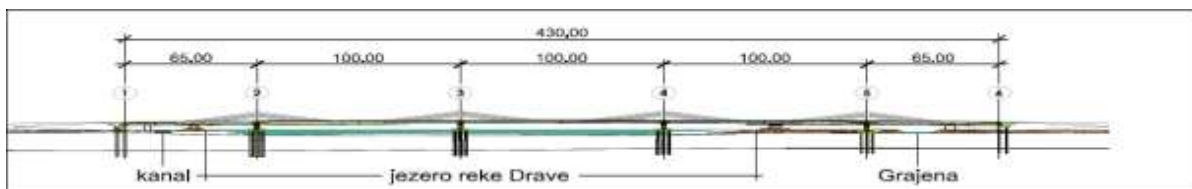


Slika 118: Most danes (Vir: <https://www.google.si>)

2.4.4. Puhov most

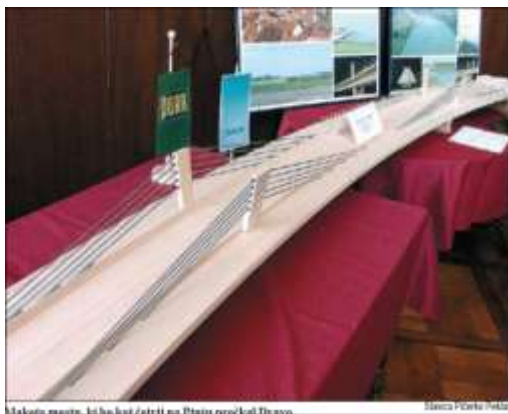
Janez Puh je bil eden pomembnejših slovenskih izumiteljev. Njegova življenjska pot se je začela 27. junija 1862 v Sakušaku v Slovenskih goricah. Znan je po izdelavi koles in motociklov, ki so po njem dobila ime. Lotil se je celo avtomobilov. Umrli je 19. julija 1914. Njegova tovarna v Gradcu pa je še naprej izdelovala kolesa, motocikle in avtomobile. Menimo, da se nov most v Ptujju upravičeno imenuje po tem pomembnem inženirju, izumitelju in poslovnežu.

Most prečka umetno akumulacijsko jezero, imenovano Ptujsko jezero. Je del južne ptujске obvoznice in je močno razbremenil samo mestno jedro, saj je po podatkih DARS-a nase prevzel cca. 25.000 motornih vozil dnevno.



Slika 119: Skica Puhovega mostu (Vir: Zbornik, str. 86)

Leta 2004 so na ptujski občini predvidevali, da naj bi se dela začela vsaj v začetku prihodnjega leta in končala v letu 2006. Dokumenti o prostorski umeščenosti so bili že potrjeni, so pa potekala intenzivna pogajanja o deležih sofinanciranja. Večino stroškov naj bi nosil DARS. Na natečaj za Puhov most je prišlo pet rešitev. Nagrajena je bila rešitev Pontinga iz Maribora, ki je predvideval 430 m dolg in 18 m širok most. Poleg dveh voznih trakov je predvideval še ločena pasova za pešce in kolesarje. Projekt so pripravili Marjan Pipenbaher, Peter Gabrijelčič in Viktor Markelj, ki so že imeli izkušnje s projekti mostov na Dravi. Idejne rešitve so bile na ogled v Miheličevi galeriji na Ptujju.



Slika 120: Maketa nagrajenega mostu (Vir: Večer, 29. september 2005, str. 18)

Glede financiranja je ptujski župan povedal naslednje: »Skupno naložbeni stroški znašajo za našo občino 946,094 milijona tolarjev. Celotni most preko reke Drave in ceste od Ormoške ceste do priključka na magistralno cesto Maribor–Macelj z vso pripadajočo infrastrukturo pa izvede Dars, kar pomeni, da nanj odpade 85,95 odstotka celotne naložbe, oziroma 6,568 milijarde tolarjev, manjši del stroškov, 117 milijonov pa odpade še na Elektro Maribor in Telekom – 9,7 milijona SIT,“ pojasnjuje ptujski župan dr. Štefan Čelan.« (Večer, 4. marec 2004, str. 15)

Končno je bila po vseh letih pričakovanj in prerekanj 26. septembra 2005 slovesno podpisana pogodba o gradnji mostu med Darsom in SCT-jem ter podizvajalcem podjetjem POOR iz Avstrije. Proti koncu leta so začeli graditi ta zahteven projekt, ki mora premostiti ptujsko akumulacijsko jezero. Trije nosilni stebri bodo stali v jezeru, četrti pa na desnem obrežju. Most bodo povezovala jeklene vrvi, ki bodo pomagale nositi konstrukcijo.



Slika 121: Gradnja mostu (Vir: Večer, 21. januar 2006, str. 18)

Slika 122: Gradnja mostu 2007 (Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/puhov-most-2007.html>)

Najtežje delo je bilo gradnja podpornih stebrov v Dravi. Sredinski podpornik je kar 140 m od brega. Na sredini jezera so postavili žerjav, ki je moral stati na temeljih v jezeru, in napravili so otočke za material, ki so ga rabili za podpornike. Do avgusta so dela intenzivno potekala, potem pa nekako zastala. Predstavniki Darsa so povedali, da je bil problem pri dokumentaciji o zagotavljanju kakovosti določenega materiala in zagotovili, da se bodo dela kmalu nadaljevala. Je pa ta prekinitev del vplivala na podaljšanje roka otvoritve, ki je bil po prvotnih načrtih predviden v januarju 2007. Na mostu je delalo dnevno do 70 delavcev, ki so zgradili do 20 m mostu na teden, seveda če je to dovoljevalo vreme.

2. 3. 2007 je bil simbolično spojen Puhov most čez Dravo. Do otvoritve v maju je bilo potrebno le še urediti vozne površine za promet in pešce. Pred otvoritvijo je bil še opravljen

preizkus obremenitve. Čez most je naenkrat skupaj zapeljalo osem skoraj 40 tonskih tovornjakov in tako potrdilo, da je most varen in pripravljen za otvoritev in uporabo.



Slika 123: Preverjanje nosilnosti (Vir: Večer, 14. maj 2007, str. 10)



Slika 124: Otvoritev mostu (Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/puhov-most-2007.html>)

Ob otvoritvi 18. maja 2007 so se zbrali mnogi gostje iz politične srenje. Most je odprl minister za promet mag. Janez Božič. Poleg njega so na levi še Ivan Zidar, direktor STC

Ljubljana, podjetja, ki je gradilo most, in dr. Štefan Čelan, ptujski župan. Med prvimi so most prevozili motoristi, člani društva Janeza Puha iz Juršincev. (slika spodaj)



Slika 125: Otvoritev na Puhovih motorjih (Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/puhov-most-2007.html>)

»Most je zasnovan kot prostokonzolna konstrukcija z dodatnimi poševnimi kabli, nameščenimi na četverico vzporedno postavljenih nizkih pilonov. Podporna konstrukcija mostu je sestavljena iz dveh opornikov in štirih vmesnih stebrov, od katerih so trije v jezeru, eden pa na suhem. Vse podpore so temeljene globoko na pilotih premera 150 cm in dolžine 30 cm. Na podporni konstrukciji stoji prekladna (voziščna) konstrukcija – armiranobetonska škatla konstrukcijske višine 2,7 metra in 9,2 metra širine. Na 430 metrov dolgem in 18,7 metra širokem mostu je dvopasovno vozišče širine 8,1 metra in od vozišča ločena pasova za kolesarje in pešce širine 3,1 metra. Vozišče je od pasov za pešce in kolesarje ločeno z betonsko varnostno ograjo, na zunanjem delu mostu je postavljena ograja iz nerjavnega jekla. Za gradnjo mostu je bilo porabljenih 9.488 kubičnih metrov betona, 1.300 ton armaturnega jekla, 189.900 kilogramov visokovrednega jekla za kable, 99.060 kilogramov visokovrednega jekla za zatege in 21.000 kilogramov nerjavnega jekla.« (<https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/puhov-most-2007.html>)

Vrednost mostu je znašala 38,7 milijona evrov.



Slika 126: Puhov most danes (Vir: <http://www.izs.si/dobra-praksa>)

Kmalu po odprtju mostu se je zgodila podobna situacija kot na Koroškem mostu v Mariboru. Neznanec je policijo obvestil, da je na Puhovem mostu bomba. Most so seveda takoj zaprli za promet, ga temeljito preiskali in niso našli nobenega sumljivega predmeta. Osumili so 62. letnega domačina, da je opravil lažen klic in s tem sprožil alarm.

2.5. Mostova od Ptuja do Hrvaške meje

Od Ptuja do meje s Hrvaško se bočita čez Dravo še Borlski most in Ormoški most. Kot most se uporablja tudi jez pri Markovcih, ki pa ga bomo omenili pri naslednjem poglavju. Drava je na tem odseku polna otokov, sipin in mrtvic, je precej nizka, saj je večina vode speljana po dravskem kanalu. Nekaj časa teče po slovenskem, nato pa po hrvaškem ozemlju, ponekod pa je tudi mejna reka. Nekoč so na tem odseku vozili trije pomembni brodovi. To so bili brod pri Borlu, Zavrču in Ormožu.

2.5.1. Borlski most

Kot smo že omenili, je na tem mestu nekoč vozil brod, ki je lahko prevažal precej velike tovore. Problem je pa bil ob poplavih, ki so bile tukaj kar pogoste in takrat prevoz ni bil mogoč. Prav povezave preko Drave so zelo ovirale razvoj Borlskega gradu, ki se je trudil za razvoj turizma na tem območju. Most povezuje Spuhljo in Zavrč ter seveda širšo okolico.

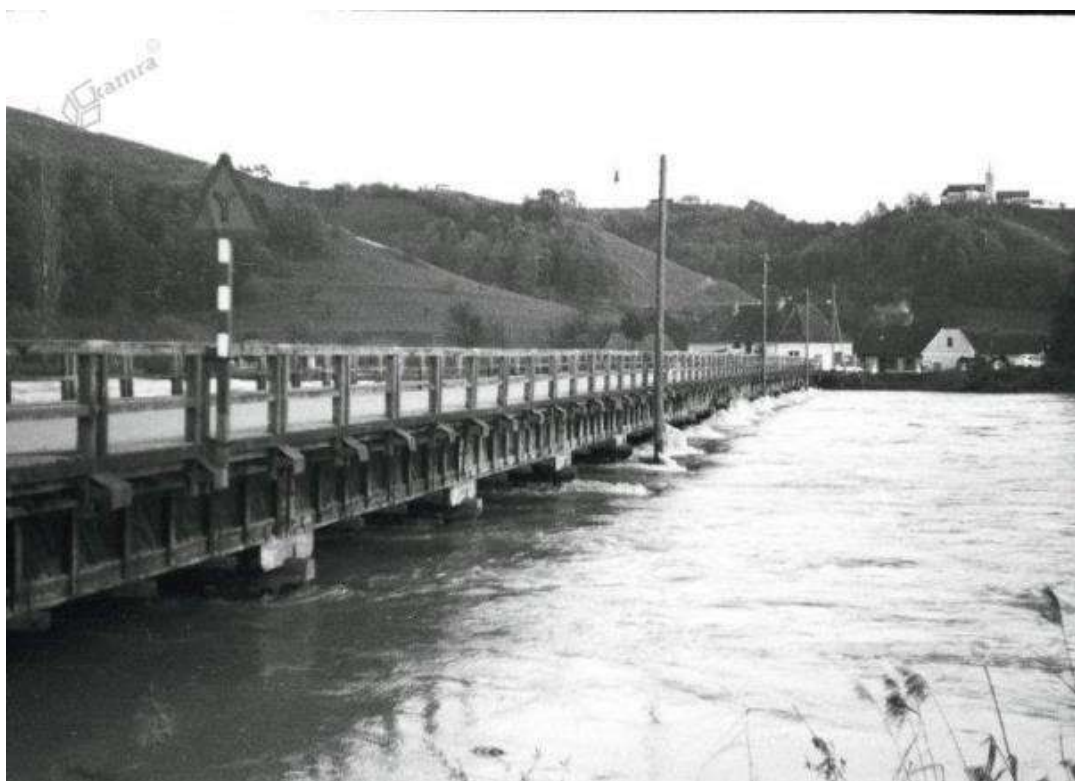
V Zborniku občine Gorišnica smo našli naslednje zanimive podatke o borlskem mostu:

- »Leta 1874 je občina želela postaviti most, vendar ni bilo sredstev. Marca 1875 so prišli inženirji, ki so pregledali nabrežje, kjer bi se dal narediti most. Maja 1875 so pričeli vojaki s Ptuja pri Borlu postavljati most. 8. decembra je bil dokončan most čez Dravo, ki je stal 40.000 goldinarjev⁵⁵. Julija 1877 je bil blagoslovljen, blagoslovil ga je završki dekan, navzočih je bilo sedem duhovnikov s Ptuja in veliko ljudi«

- »V novembru 1878 je povodenj ob Dravi naredila veliko škodo. Odnesele je završki brod in spodkopala borlski most, tako so bili na tej stani reke ločeni od Halož.«

- »Oktobra 1889 je bilo več nalivov, Drava je narasla in poplavila travnike in most. V Haloze je bilo mogoče priti le s čolnom.«

(<http://www.gorisnica.eu/dokumenti/Gorisnica%20Zbornik>)



Slika 127: Stari most okoli leta 1965 (Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/borlski-most>)

Spodnja slika kaže, kako so morali ljudje čez borlski most pešačiti, saj si avtobusni šoferji niso upali voziti čez most s potniki v avtobusu. Most je bil že dotrajan, a so ga zadnje poplave dodatno poškodovale. Potnikom nihče ni povedal, do kdaj bo to trajalo. To pa je bila tedaj glavna cesta Maribor Zagreb.

⁵⁵ Denarna enota stare Avstrije.



Slika 128: Pešačenje čez most (Vir: Večer, 18. januar 1962)

Iz napisanega lahko sklepamo, da je bil stari most ob poplavah večkrat poškodovan in je bilo nujno zgraditi betonskega. Odločili so se za prednapeti beton. Dela so se začela 1978. leta. Stari most so zaprli za promet, tako da lahko Dravo prečkajo le pešci. Promet je bil usmerjen na obvoznice, kjer je potovalni čas mnogo daljši in delavci so zamujali v službe.. Takrat je bilo predvideno, da bi starega popravili ob gradnji novega, a ga zaradi visoke vode niso mogli. Med gradnjo je ob poplavah deroča Drava stari most odnesla, zato so zgradili za pešce brod, ki pa tudi zaradi »muhaste« Drave večkrat ni vozil. Most so gradili delavci Ingrada, ki so večkrat delali tudi ponoči, v Večerju pa so oktobra 1978 zapisali: *»Zdaj torej ni več tako daleč dan, ko bo na borlski most povezani del Haloz znova bližji svetu in bo znova vzpostavljena pomembna prometna žila med sosednjima republikama Hrvatsko in Slovenijo.«*

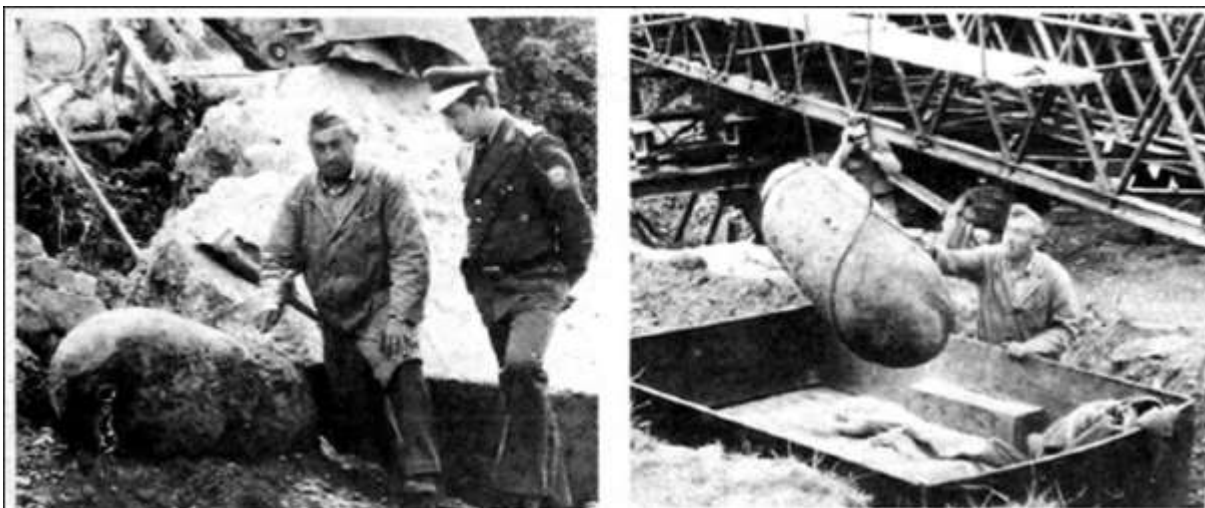
Most so dogradili še istega leta in so ga odprli dan pred dnevom republike 28. novembra 1978.



Slika 129: Otvoritev mostu 1978 (Vir: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/borlski-most.html>)

Ob gradnji novega mostu se je zgodil zanimiv, lahko pa tudi tragični dogodek, našli so namreč letalsko bombo iz druge svetovne vojne. Bomba je bila težka 500 kg. Buldožerist, ki jo je izkopal, je povedal: *»Bomba sem z delovno desko buldožerja kotalil z zemljo vred več kot deset metrov daleč vse dotlej, dokler me niso z glasnim vpitjem opozorili sodelavci, naj ustavim, sicer bom odletel v zrak.«* (Vir: Večer, 23. september 1978, str. 24)

Zgodba se je srečno končala, saj so bombo odpeljali v gramoznico v Kidričevem in jo uničili.



Alojz Korošec in dežurni miličnik iz Gorišnice ob izkopani bombi (na levi) in spust bombe na vozilo, s katerim so jo prepeljali v Kidričevo (na desni). (FOTO: J. S.)

Na gradbišču novega mostu pri Borlu

Našli letalsko bombo

Slika 130: Bomba med gradnjo mostu (Vir: Večer, 23. september 1978, str. 24)

Obnova mostu je bila predvidena že v letu 2011, nato 2013, a nikoli ni prišlo do prave sanacije. Sedaj pa most praktično razpada. Vozišče je razpokano, pločniki za pešce se luščijo, ograja je dotrajana in zaradi prometne nesreče, ki je poškodovala ograjo, so jo delno zamenjali, a je bilo delo zelo nestrokovno opravljeno, saj je sedaj drugačne barve in višja od stare, kar je vidno na spodnji sliki. Od kar so našli letalsko bombo, most ni bil popravljen. Večje popravilo je predvideno za leto 2019.



Slika 131: Ograja na mostu (Vir: <https://www.tednik.si>)

Most je eden redkih, ki nima razsvetljave. Župan Cirkulan Janez Jurgec je povedal, da je optimist, saj je projektna dokumentacija že izdelana in tudi finančni načrt je že izdelan. Sanacija naj bi zahtevala 1,5 milijona evrov. Župan upa, da bo most ob sanaciji samo delno zaprt, saj čezenj poteka močan tranzitni promet protu Zavrču.



Slika 132: Borlski most (Vir: <http://www.hribi.net>)

2.5.2. Ormoški most



Slika 133: Razglednica iz Ormoža, kjer je viden most čez Dravo leta 1901 (Vir: <https://www.kamra.>)



Slika 134: Leseni most (Vir: zasebna zbirka Z. Kresnik)

Leseni Ormoški most je bil zgrajen leta 1889. Tudi ta most je bil, kot večina dravskih, porušen s strani jugoslovanske vojske leta 1941, ko se je umikala pred Nemci. Nemci so ga hitro usposobili za promet, ob koncu vojne pa razstrelili. Po vojni so hitro zgradili novega in

ga že avgusta 1946 izročili prometu. Novi most je bil dolg 216 m in širok 6 m. Vestnik je ob otvoritvi zapisal, da je prvotni proračun za obnovo znašal 5 in pol milijona din, da pa se je izdalo samo 1,300.000 din. Ta velika razlika naj bi nastala zaradi požrtvovalnega in prostovoljnega dela hrvaškega ljudstva. Da ne bi Slovenci zaostajali, so darovali les ter sami zgradili most v Središču, ki prav tako povezuje Slovenijo in Hrvaško, kar je najlepši dokaz, kako si naši narodi medsebojno pomagajo pri obnovi domovine, je še zapisal Večernik. Ob otvoritvi so se zbrali z godbo in vzklikali za enotnost naših narodov in maršalu Titu in se sprehodili na hrvaško stran. Ormoški most namreč še danes povezuje Slovenijo in Hrvaško. Meja je nekje na sredini mostu.

Rečni oporniki so bili leseni, razen dveh betonskih. Razmik med oporniki je bil 12 m.

Leta 1962 je bil most že tako dotrajan, da se je avgusta oblikovala 23-članska hrvaško-slovenska komisija, ki si je ogledala most in sestavila zapisnik o stanju, ki naj bi bil osnova za investicijski načrt za gradnjo novega, ki naj bi bil ali železobetonski ali iz prednapetega betona. Kdaj ga bodo začeli graditi, se še niso dogovorili. Čez dva meseca pa že beremo:



Slika 135: Izrezek (Vir: Večer, 10. okt., 1963)

Slovenci bi naj sanirali most čez Muro v Murskem središču, Hrvati pa Ormoškega. Pri obeh je bil problem denar. Hrvati so želeli most popolnoma zapreti, a so bili prebivalci obeh strani proti, saj poteka med njimi živahna trgovinska menjava. Leta 1966 so se stvari začele premikati. Nastal je dogovor, da bosta most v Ormožu sofinancirali obe republiki, do izgradnje pa naj bi ljudi in vozila prevažal brod. Most je bil uradno še vedno zaprt, čeprav slika kaže živahen promet.



Slika 136: Promet na zaprtem mostu (Vir: Večer, 21. april 1966, str. 4)

Slika 137: Brod, ki nadomešča pogoreli most (Vir: Večer, junij 1966, str. 3)

8. maja 1966 se je zaradi narasle Drave podrl eden od lesenih podpornikov in posledično se je vdrla zgornja plošča. Na občini Ormož so se odločili, da bodo most delno minirali, pri tem pa je prišlo do požara in leseni most je v trenutku zgorel.

Za silo so promet uredili z brodom, ki pa je imel velike težave zaradi nihanja reke Drave. Zaradi varnosti je bil privezan na jekleno žico. Prevažal je lahko le ljudi. Sam prevoz čez reko je trajal cele pol ure. Z gradnjo novega mostu so začeli poleti 1967. Most je gradilo podjetje Tehnogradnje, ki je že imelo izkušnje z gradnjo mostov. Most je bil zgrajen in odprt 28. 4. 1968. Ob slovesni otvoritvi so na ograji na sredini mostu odkrili ploščo z imenom mostu – »Most bratstva in prijateljstva.« Po slovesnosti so si pomembni gosti privoščili kosilo in kozarček rujnega v ormoški vinski kleti.



Slika 138: Otvoritev mostu (Vir: Večer, 29. april 1968, str. 6)

Most je bil dolg 205,50 m in širok 8,52 m. Stal je na mestu, kjer je bil nekoč stari leseni podrti most. Financiral ga je Cestni sklad SRS.

Med vojno za samostojno Slovenijo je Ormoški most odigral pomembno vlogo. Na hrvaški strani mostu so ormoški teritorialci postavili tako kvalitetne ovire, da tanki JA niso mogli čeznje in je kolona obstala. Začela so se pogajanja med poveljnikom JA Popovom in komandirjem ormoške policije Fermetom. Pogajanja niso bila uspešna in JA je z dvema tankoma poskusila odstraniti barikade, a ni bilo uspeha. Prišlo je celo do spopada, a so se tanki čez nekaj časa umaknili in se odpravili proti Središču ob Dravi.



Slika 139: Barikade na mostu (Vir: http://www.ormoz.zvvs.si/a_zgodovina15.htm)

Iz novejših časov je zanimiva naslednja zgodba, ki smo jo izbrskali v Večeru:

"Sosedje, dobrodošli v EU," so z napisom nad mostom čez reko Dravo v Ormožu pozdravili Hrvate ob njihovem vstopu v skupnost evropskih držav. Več kot tisoč ljudi je včeraj prisostvovalo zgodovinskemu trenutku, ko sta ormoški župan Alojz Sok in predsednik državnega sveta Mitja Bervar na sredini mostu, na dosedanji meji med Slovenijo in Hrvaško, izrekla načelniku občine Cestica Mirku Korotaju in članici hrvaškega sabora z varaždinskega območja Nataliji Martinčević dobrodošlico v EU. (Večer, 30. 6. 2013, str. 1)

2.6. Elektrarne na Dravi kot mostovi

Ker iz prakse vemo, da čez nekatere elektrarne vozijo avtomobili, smo se najavili na sedežu Dravskih elektrarn Maribor, da bi izvedeli, katere elektrarne opravljajo poleg primarne dejavnosti proizvodnje električne energije še funkcijo mostov čez reko Dravo. Ta funkcija je bila nekoč, ko še ni bilo toliko mostov, zelo pomembna, pomembna pa je tudi danes, saj funkcionirajo nekatere elektrarne kot rezervni mostovi ali kot mostovi v sili, kar bomo razložili v sklepu naloge. Seveda pa je treba vedeti, da se lahko v primeru dodatne gradnje ali dovoza opreme za elektrarno samo usposobijo kot most, saj do vsake vozi dovozna cesta.

Sprejel nas je inženir Vojislav Vujanovič, ki nam je vse natančno razložil, dal risbo vseh elektrarn na Dravi in nas popeljal v video sobo, kjer nadzirajo dogajanje na vseh dravskih elektrarnah.



Slika 140: Razgovor na DEM in video soba (Vir: lastna zbirka)



Slika 141: Risba dravskih elektrarn (Vir: Zbirka DEM)

Na Dravi je osem hidroelektrarn, od tega jih je šest v strugi reke Drave, dve pa na umetno zgrajenih kanalih in to sta HE Zlatoličje in He Formin. To sta tudi najmlajši elektrarni.

Zlatoličje je bila zgrajena leta 1969, HE Formin pa 1978. To sta tako imenovani kanalski elektrarni, ki ne služita kot mostova za krajane na obeh bregovih kanala.



Slika 142: Kanalski HE Zlatoličje in Formin (Vir: <http://www.dem.si/sl-sj/Elektrarne>)

Če gremo sedaj po vrsti, kot smo opisovali mostove, je najzahodnejša HE Dravograd. Graditi so jo pričeli Nemci med drugo svetovno vojno leta 1941 in jo končali leta 1944 z dvema vgrajenima agregatoma. Gradili so predvsem vojni ujetniki iz Rusije, Francije in Anglije. Na gradbišču je bilo tudi do 1500 ljudi, zato je bila tako hitro zgrajena. Aprila 1945 so zavezniška letala elektrarno močno poškodovala. Po vojni se je pričela intenzivna obnova, tako da je bil že decembra istega leta usposobljen za obratovanje en agregat, februarja naslednjega leta pa drugi. Z zagonom še tretjega agregata v letu 1955 je bila gradnja elektrarne zaključena. Elektrarna ni v funkciji mostu, saj nima zalednih cest, ki bi peljale promet čez njo in se priključile na kakšno prometnico. (Slika spodaj levo.).



Slika 143: HE Dravograd (Vir: <http://www.dem.si>)

Slika 144: HE Vuzenica (Vir: <http://www.dem.si>)

Gradnja elektrarne v Vuzenici se je pričela jeseni 1947. Začelo jo je graditi 25 mož iz Gradisa, ki se je kasneje preimenoval v Tehnogradnjo. Ljubljanski Litostroj je zanjo izdelal prvo Kaplanovo turbino⁵⁶. Zaradi težav pri gradnji je elektrarna začela obratovati šele leta

⁵⁶ Je nadtlačna turbina, ki je primerna za velike pretoke in padce vode do 70 m. Zaradi nastavljivih lopatic ima zelo dober izkoristek zmogljivosti.

1957. Zanimivo je, da je pri gradnji življenje izgubilo 8 delavcev, ki imajo v parku pred elektrarno majhen spomenik . Elektrarna ni v funkciji mostu. (Slika desno zgoraj.)

Pričetek gradnje HE Vuhred sega v leto 1952. HE Vuhred je bila prva elektrarna v takratni Jugoslaviji, ki je bila projektirana in zgrajena na osnovi lastnih izkušenj ter opremljena izključno z domačo opremo. Kompletno je začela funkcionirati v letu 1958. Elektrarno se lahko uporablja kot most. Še posebej se je ta njena funkcija kot koristna pokazala prav v preteklem in letošnjem letu, ko popravljajo most v Vuhredu in so del prometa preusmerili čez elektrarno. Elektrarna je sedaj odprta od 4. do 23. ure. Prečkajo jo lahko vozila do mase 3,5 tone, za tovornjake pa je zaprta.



Slika 145: HE Vuhred (Vir: <http://www.dem.si>)

Slika 146: HE Ožbalt (Vir: <http://www.dem.si>)

Elektrarna Ožbalt je neke vrste dvojčica elektrarne Vuhred. Zgrajena je bila v letih 1957 do 1960 čeprav so se ideje porajale že v letih 1917. Stroški gradnje so znašali okoli 9,7 milijarde dinarjev. Kredit je Jugoslavija dobila v ZDA. Elektrarna ima funkcijo za prehod na poziv, ker prehod ni vedno odprt. Predvsem ga koristijo prebivalci desnega bregu Drave. (Slika zgoraj desno.)

HE Fala je prva elektrarna na Dravi z namenom, da bi z elektriko oskrbovali avstrijski Gradec in kasneje Maribor. Ker se je gradila med 1. svetovno vojno, se je gradilo počasi. Da bi pospešili gradnjo, so angažiral vojne ujetnike. Obratovati je začela že leta 1918. Delovati je začela s petimi agregati in je bila za takratne razmere čudež tehnike. Takoj v začetku druge svetovne vojne je želela umikajoča se jugoslovanska vojska elektrarno razstreliti. Po dogovoru s tehničnim obratovodjem so se odločili, da tega ne storijo, ampak da elektrarno le onesposobijo pred Nemci. Minirali so in uničili samo mostišče in cevovode ter kable v njem, a so Nemci vse popravili in jo usposobili za pogon. Nekoč je bila elektrarna pomemben most za prebivalce Fale na desnem bregu Drave. Cesta preko falske pečine je bila večkrat neprevozna in se je takrat koristila elektrarna kot povezav s cesto Dravograd–Maribor. Tudi

danes služi kot most kar precejšnemu številu prebivalcev na obeh bregovih Drave. Prevoz je možen do 23. ure.



Slika 147: HE Fala nekoč (Vir: Zbirka Pavle Žurman Majcen)



Slika 148: Fala danes (Vir: <https://www.google.si/search>)

HE Mariborski otok je pretočna elektrarna stebrnega tipa. Gradnja elektrarne je bila načrtovana že pred prvo svetovno vojno, graditi so jo začeli Nemci v letu 1942. Električno so predvsem potrebovali za predvideno izdelavo aluminija v današnjem Kidričevem, saj so načrtovali v Mariboru proizvodnjo letal. Tudi na tem gradbišču so delali vojni ujetniki. Nemci so hoteli proti koncu vojne ves tehnični material odpeljati, objekte pa razstreliti, a jim ni uspelo. Po vojni so se dela kljub težavam nadaljevala. Dela je prevzelo podjetje Gradis. Leta 1946 je ob poplavih odneslo tretjino otoka, jez pa je vzdržal. Prvi agregat so priključili leta 1948. Hidroelektrarna je bila takrat druga največja v Jugoslaviji. Ob njej danes stoji upravna zgradba Dravskih elektrarn in prehod čez elektrarno je dovoljen za zaposlene in najavljene goste.



Slika 149: HE Mariborski otok (Vir: <http://www.dem.si>)

Na koncu ne moremo mimo male HE Markovci. V bistvu je to jez, ki regulira pretok Drave za HE Formin in staro strugo Drave polni z zadostno količino vode, da je pomemben habitat⁵⁷ v in ob strugi Drave ohranjen. Jez funkcionira kot most in povezuje vasi na Dravskem polju. Je najbolj obremenjen od vseh elektrarn, saj ga tretiramo tudi kot elektrarno. Kako pomemben je jez kot most, je ravno pokazala sedanja situacija, ko se je zelo povečal promet čezenj zaradi obnove starega mostu na Ptuju. Krajanje Markovcev že dolgo zahtevajo zgraditev mostu poleg jez. Dravske elektrarne so se zavedle problema in ga prav ta trenutek rešujejo z obnovo vozne površine čez jez. »Dravske elektrarne Maribor so z 11. decembrom pričele z gradnjo nadomestnega cestišča preko jezcu Markovci. S tem dnem se je zaprlo prehod preko mostu čez dovodni kanal hidroelektrarne Formin za ves promet. Most bo zaprt do predvidoma konca januarja 2019. Dovoz oziroma promet do jezcu iz smeri Markovci proti Vidmu je preusmerjen čez naselje Nova vas pri Markovcih. Promet preko samega jezcu pa je od 11. decembra 2017 dalje urejen izmenično enosmerno s semaforji.« (<http://www.petv.tv/novice/splosno/dela-na-jezu-v-markovcih>)



Slika 150: Jez Markovci (Vir: <https://www.google.si/search?q=jez+markovci>)

⁵⁷ Je življenjski prostor za rastline in živali.

3. DRUŽBENA ODGOVORNOST

Ker smo se lotili raziskovanja mostov na Reki Dravi, smo se srečali z velikim pomanjkanjem zanesljivih informacij. To se je kazalo pri iskanju zapisov in informacij po občinah, v muzejih, pri posameznikih in seveda na internetu. Zaradi tega smo morali biti zelo družbeno odgovorni, da smo selekcionirali informacije, ki smo jih pridobivali, med seboj smo jih primerjali in tako, vsaj upamo, prišli do resničnih in transparentnih podatkov. Trudili smo se, da smo tematiko obravnavali celovito in da iz naloge veje neka zaključena celota. V nalogi smo upoštevali želje posameznikov, skupin in lastnikov, naj navedemo primer: tako graditeljev in upravljavcev mostov, kot tudi zainteresirane javnosti, ki te mostove uporablja. Družbeno odgovorno smo se obnašali tudi, ko smo osebno obiskali posameznike, ki imajo prave podatke o tematiki, ki smo jo obdelali v nalogi. Če navedemo samo obisk DEM, pisca knjige o Mariborskem otoku, bivšega ruškega župana in še nekatere, ki so navedeni v zahvali. Zavedamo se, da smo se lotili obsežne in zanimive problematike, in upamo, da bo našla pozitiven odziv pri bralcih in strokovni javnosti, ki se je zanimala za to raziskovalno nalogo.

4. SKLEP

Ko govorimo o mostovih na reki Dravi, ne moremo mimo tega, da ne bi omenili pokrajino, po kateri teče, saj je le-ta tudi pogojevala gradnjo mostov in elektrarn. V zgornjem delu toka po Sloveniji se Drava zareže v Dravsko dolino, kjer nastaneta trbonjska in brezenska soteska, kjer je ob reki prostora le za cesto in železnico. Vmes je Mučko–Radeljsko polje, proti Mariboru pa Ruško–Selniško polje. Od Maribora do hrvaške meje se razprostira Dravsko polje in del Haloz. V zgornjem delu je bila Drava nekoč zelo deroča, nižje od Maribora pa se je umirila in razširila. Prav zaradi tega je bilo potrebno tukaj zgraditi kanala, ki sta elektrarnam dovajala dovolj vode. Po reki se je nekoč odvijal živahen promet s splavi in šajkami, poleg tega pa je bilo na Dravi kar veliko mlinov in brodov, ki so služili namesto mostov. Danes tega ni. Vprašali smo se, kdo je za to kriv. Nekateri trdijo, da se je promet nehal zaradi gradnje elektrarn, kar pa po našem mnenju ne drži, saj bi lahko promet speljali ob elektrarnah, kot je bil to primer na Fali in menimo, da je za prekinitev prometa po Dravi kriva Koroška železnica, ki je prevzela funkcijo splavov in šajk, saj je bilo tovorjenje lažje, manj nevarno in prevoz hitrejši. S tem smo negirali **6. hipotezo** ki govori o tem, da je izgradnja elektrarn prekinila promet po Dravi. Res pa je, da so zaradi dviga gladine vode z izgradnjo elektrarn izginili mlini in

prenekateri brodi, Pa ne samo to. Umetna jezera, ki so nastala pred elektrarnami, so zalila prenekatero hišo in polja, tako da so se morali ljudje preseliti ob primerni odškodnini seveda. Tega je bilo veliko ob izgradnji elektrarn Vuzenica in Vuhred, kjer je bil zaradi ozke struge dvig vode velik in seveda ob ptujskem akumulacijskem jezeru. To nazorno prikaže pripovedovanje zbiratelja Mirka Kogelnika, ki je povedal, da sta Vuhred in njegova okolica doživela velike spremembe, ko so gradili elektrarno. Pred nastankom elektrarniškega jezua so na predvidenem poplavnem območju porušili vse objekte, ki bi prišli pod vodo. Porušili so Widmoserjevo gostilno, gospodarsko poslopje in žago, občinsko stavbo, kjer so bila tudi stanovanja, pa Mravljakovo in Glasovo hišo na desni strani Drave. Na levi se rušenju ni izognila gostilna Kogalovih itd. Za te družine so zgradili nadomestna stanovanja izven poplavnega območja. Zgrajene so bile štiri nadomestne hiše in trije bloki. To dvigovanje reke Drave za elektrarnami je seveda povzročilo, da je bilo v večini primerov poplavljen tudi sidrišče premnogih brodov, s katerimi so ljudje premoščali reko in odhajali na drugi breg po opravkih. Ker so bila mesta, kjer so vozili brodovi, najprimernejša za vkrcanje in izkrcanje potnikov, vpreg in celo avtomobilov in so do njih vodile poti ali ceste, so te pozicije graditelji mostov izkoristili tako, da so na teh mestih ali v bližini zgradili mostove. Zanimivo je, da so se graditelji oz lastniki elektrarn zavedali, kaj so storili ob nastanku akumulacijskih jezer z brodovi in so vsaj v enem znanem primeru kot odškodnino sofinancirali gradnjo mostu. To se je zgodilo pri Lovrenškem mostu pri Ruti, ko so del denarja za most (730.000 din) prispevale Dravske elektrarne, ki jih je kot naslednike neke švicarske firme, ki je bila lastnik falske elektrarne leta 1927 vezala klavzula, da bo falska elektrarna prispevala denar, če se bo gradil most pri Ruti. Tudi ostali mostovi na Dravi, razen mostov v mestih Mariboru in Ptuju, so zgradili na mestih nekdanjih brodov ali pa vsaj v bližini, kar potrjuje **hipotezo št. 3**. Da so mostovi okno v svet, kar smo si zastavili v 1. tezi, mogoče najbolj priča ravno prej omenjen most na Ruti oz. Lovrenški most. Lovrenc na Pohorju leži v osrčju Pohorja in je bil nekoč poznan kot naravno zdravilišče zaradi čistega zraka in čudovite okolice Turisti iz bivše Jugoslavije* so za tiste čase kar množično prihajali v znan penzion Bittner in hotel Jelen. Prav vsi pa so imeli težave s povezavo do Lovrenca, ki je bila še posebej v zimskem času problematična, kot smo že opisali. Ker je tudi zaradi tega začel turizem propadati in s tem tudi oba omenjena objekta, so si Lovrenčani še kako želeli novega mostu, ki bi bil resnično »okno« v svet in bi naj Lovrencu prinesel nov zagon predvsem v turističnem smislu. Povedati je namreč treba, da iz Maribora do Rogle vodi najkrajša pot skozi Lovrenc na Pohorju. Ko so Lovrenčani dobili to okno v svet, so

pričakovali turistični razcvet, a zgodilo se je ravno obrtno. Bittner so zaprli, hotel Jelen pa podrli. Zakaj tako, bi lahko raziskali v novi raziskovalni nalogi. Bomo pa predstavili še en primer okna v svet. To je vsekakor izgradnja južne železnice in s tem mariborskega železniškega mostu in s tem povezano še dveh železniških mostov na Dravi: v Dravogradu in na Ptuju ter Studenške brvi v Mariboru. Že France Prešeren je v pesmi »Od železne ceste« zapisal: »Bliža se železna cesta, nje se, ljubca! veselim; iz Ljubljane v druga mesta, kakor ptiček poletim.« Da, mostovi so lahko okna v svet in tudi **1. hipoteza** je pravilno zastavljena.

Prvi mostovi na Dravi so nastali v/ali ob večjih naseljih, kot so v našem primeru Ptuj, Maribor in Dravograd. Ti mostovi so povezovali naselja z zaledjem, od koder so praviloma dobivali hrano za prebivalce in se kot naselje, mesto razvijali tudi s pomočjo mitnine ali mostnine, ki so jo v preteklosti pobirali. Ti mostovi so bili vsi leseni in na lesenih temeljih, kar je predstavljalo težavo ob narasli Dravi, ki je stebre spodjedala in v kar nekaj primerih mostove tudi odnesla. Takšne primere beležimo pri mostovih v Vuzenici, Vuhredu, na Mariborskem otoku, Studenški brvi, Meljskem mostu, na Ptuju in borlskem mostu. Ob eni od takih nesreč sta bili celo dve smrtni žrtvi. To nam potrjuje **5. hipotezo**.

Da bi bili mostovi trdnejši, so začeli stebre betonirati. v 8. stoletju, točneje 1779, so zgradili prvi litoželezni most na svetu na reki Severn v Angliji, ki stoji še danes.

Proizvodnja jekla v drugi polovici 19. stoletje je omogočila gradnjo jeklenih mostov, ki so jih gradili tudi pri nas, na primer železniški v Mariboru.

Vzporedno s tem se razvija tudi gradnja mostov z betonom, armiranim betonom ter kasneje z prednapetem betonom, seveda šele po letu 1844, ko Issac Jonson v Angliji vpelje prvo proizvodnjo cementa. Na Dravi imamo oz. smo imeli praktično vse vrste mostov, kar se gradnje tiče. Le kamnitega ne zasledimo, kar pa je pričakovano, saj je bilo v okolici veliko lesa, ki je bil poceni gradbeni material. Naj opomnimo, da je danes les ponovno zanimiv material za mostove, sicer ne za nosilne konstrukcije, pač pa z njim »oblačijo« in oplešujejo sodobne mostove in brvi*. Seveda je glavna naloga graditelja mostov, da je most kvalitetno zgrajen in da ima dolgo življenjsko dobo, konstruktorji pa ob tem želijo mostovom vdahnuti še nekaj svoje duše – umetniško žilico, tako da sodobni mostovi postajajo prava umetniška dela, kar se nam zdi prav, saj so del kulturne dediščine. Tudi z mostovi na Dravi ni nič drugače. Seveda ne moremo mimo starejših mostov, ki so danes občudovanja vredni, in si želimo, da s posegi ob sanacijah ne bi uničili njihovega videza. Tukaj naj omenimo škodo, ki so jo

napravili Nemci pri obnovi mariborskega Starega mostu, ko niso vgradili starih okrasnih stebrov, saj je bil ta most eden najlepših v AO monarhiji. So pa nekateri mostovi pravi biseri, ki so tudi svetovno znani in so dobitniki prestižnih mednarodnih nagrad. Omeniti moramo Studensko brv, Dravograjski novi most, Puhov most itd. To pomeni, da je tudi **4. hipoteza** potrjena.

Druga svetovna vojna je pomenila veliko spremembo v življenju Slovencev, pa tudi v »življenju« mostov. Jugoslovanska vojska je ob umiku pred prodirajočo nemško vojsko menila, da bo s poružitvijo mostov nemško armado, če že ne zaustavila, pa vsaj upočasnila. Zminirali so in vsaj delno porušili skoraj vse mostove na reki Dravi. Na žalost to Nemcev ni zaustavilo, saj so mostove v zelo kratkem času obnovili in jih začeli uporabljati tako za prehod vojske kot tudi za civilne namene, saj so nameravali v tem delu Slovenije ostati in zgraditi normalno infrastrukturo za prebivalstvo in funkcioniranje gospodarstva. Kako pomembna je bila vloga mostov (**8. hipoteza**) v času vojne, kaže tudi bombardiranje pomembnih mostov čez Dravo v Mariboru, na Ptuju, v Dravogradu in drugod, da bi tudi tako preprečili organiziran odhod nemške vojske. Pa ne samo to. Tudi Nemci so hoteli za sabo porušiti mostove, da jih ne bi zasledovala partizanska vojska. Z nekaterimi prav atraktivnimi akcijami, ki pa so po naše nekoliko dvomljive, je uspelo posameznikom to preprečiti. S tem smo kar nehote potrdili našo **2. hipotezo**, ki pravi, da so imeli Dravski mostovi tudi razdruževalno funkcijo, saj so hoteli prekiniti povezavo z zaledjem. Podoben primer najdemo tudi ob blokadi Ormoškega mostu, ko so teritorialci Slovenije na mostu čez Dravo preprečili JA prehod na slovensko ozemlje. Bolj za šalo kot zares, lahko omenimo tudi plačevanje »prepustnice« za fante iz levega brega Maribora za prehod na Studenski brvi na desni breg, kar smo že opisali. Ne smemo niti pozabiti primera pri gradnji oziroma določitvi lokacije za izgradnjo starega mostu, ko je prišlo zaradi mostu do konflikta med mariborskimi Nemci in Slovenci. Da, mostovi lahko tudi razdružujejo.

Za konec še nekaj besed o elektrarnah kot mostovih. Že v raziskovanju smo ugotovili, da imajo dravske elektrarne poleg svoje osnovne dejavnosti še pomembno vlogo pri premoščanju Drave kot mostovi. Polovica od osmih, če pa prištejemo še malo HE Markovci, torej večina od njih opravlja to funkcijo. Ta funkcija ni bila pomembna samo v preteklosti, ampak je pomembna tudi sedaj, še posebej, če se v bližini zapre ali sanira kakšen most. Takrat elektrarne prevzamejo aktivno vlogo mostov za promet, ki ga usmerijo čeznje. To se kaže v zadnjem času še posebej na elektrarni v Vuhredu in na jezu v Markovcu. Pri tem naj omenimo, da imajo vse elektrarne elektronsko nadzorovane ograje, ki jih lahko iz nadzorne

sobe v centrali upravne zgradbe pri HE Mariborski otok v trenutku zaprejo, če bi se na prehodu elektrarne zgodilo kaj nepredvidenega. Torej lahko z zagotovostjo zatrdimo, da **7. hipoteza** drži, saj nekatere hidroelektrarne služijo kot mostovi čez Dravo.

Ugotovimo torej lahko, da smo večino hipotez pravilno zastavili in da smo zgrešili le pri hipotezi št. 6.

Čisto za konec naj omenimo, da je bilo raziskovanje izredno zanimivo, a tudi zelo zahtevno. Kot smo že na začetku raziskovalne omenili, je bil problem s pridobivanjem podatkov, kljub temu se je skozi iskanje in kontaktiranje posameznikov in institucij začelo nabirati gradivo in pojavljalo se je vse več podatkov. Vse smo skrbno beležili in shranjevali ter jih vnašali v nalogo. Tako je nastala ta obsežna raziskovalna naloga, ki nam je vzela ure in ure dela in še dobro je, da smo začeli delati takoj v začetku šolskega leta, saj je drugače verjetno ne bi pravočasno končali. Z mentorjem se pogovarjamo (dogovarjamo), da bi ta naloga s še določenimi podatki, ki jih v njej nismo navedli, prerasla v knjigo, saj kaj podobnega v knjižnem fondu knjižnic, ki smo ga tudi pregledali, nismo zasledili. Kaj pa menite vi?

5. UPORABLJENA LITERATURA

5.1. Knjige

Damjan, S. B.: Mariborski otok, Kamnica: Samozaložba, 1995

Damjan, S. B.: Mariborski otok, Kamnica: Samozaložba, 2010

Dravske elektrarne Maribor: 60 let, Maribor: Ostroga, 2011

Enciklopedija Slovenije, Ljubljana: Mladinska knjiga, 1987

Gradbeni vestnik, februar 1963, št. 2

Hozjan, A.: Reka Drava in njeni signifikantni kraji...Zagreb-Samobor 2007, Str. 190-205

Kac, D.:Mariborski železniški most 1846-1866-2016, Maribor: Univerzitetna knjižnica Maribor, 2016

Mariborske zgodbe, Maribor: Založba Kapital, 1997

Novak, G.: Zgodovina dravskih hidroelektrarn med Dravogradom in Mariborom, magistrska naloga, Maribor 2016

Puff, R. G.: Maribor: njegova okolica, prebivalci in zgodovina, Maribor: Založba Obzorja, 1999

Radovanović, S.: Gorišnica skozi čas, Ostroga, 2013

Radovanović, S.: Drava, Maribor: Ostroga, 2011

Radovanović, S.: Fala 90 let, Maribor: Kapital, 2008

Rezman, V.:Ruše (občina –mesto ob vodi), Ruše: Lira, društvo za razvoj, 2013

Slovenski mostovi 2. del, Ljubljana: Zaklad, 2002

Zbornik ob 60 obletnici delovanja Društva inženirjev in tehnikov Maribor, Maribor, 2008

Železna cesta skozi naše kraje, raziskovalna naloga, Celje 2013

5.2. Časopisni članki

- Baš, F.: Mariborski otok, Kronika, str. 231
- B.D.: Vožnja čez Dravo stane dinar, Večer, 1971, str. 2
- B.V.: Pripravljalna dela, Večer, 1980, str. 7
- B.Z.: Pol leta kasneje, Večer, 1980, str. 8
- B.Z.: Bo nesreča zaradi malomarnosti, Večer, 1972, str. 7
- Bezjak, B.: Načrte za prenovu mostu prekrižal denar, Večer, 2006, str. 20
- Cundrič, J.: Usodni ukaz o iztrebljanju, Večer, 1971, str. 9
- Cundrič, J.: Do mostu so bila cela leta hoda, Večer, 1971, str. 4
- Cundrič, J.: Velik korak za Lovrenčane, Večer, 1969, str. 4
- Cundrič, J.: Kladio in grabež »tepeta« Dravo, Večer, 1976, str. 7
- Celin, M.: Na dravskem mostu bodo kraljevali pešci in kolesarji, Delo, 2015
- Čibron Kodrin, A.: Včasih so tod živeli splavarji, Naša krajevna skupnost, 2016, str. 22
- D.K.: Slovesnost na Dravi, Večer, 1967, str. 4
- Detela, J.: Mostovi na Koroškem: Muke s popravili, Večer, 2017, str.
- F.F.: Doma in na tujem, Večer, 1966, str. 6
- G.J.: Odprt Meljski most, Večer, 1978, str. 6
- G.J.: Usposobiti meljski most, Večer, 1978, str. 8
- G.J.: Zgrajen bo v 25. mesecih, Večer??*
- G.J.: Malečniški most do dneva republike?, Večer, 1978, str. 6
- Golob, Ž.: Zakaj uro pozneje? Večer, 1981, str. 8
- Grosman, G.: Mostovi Maribora, Večer, 2015, str. 0
- Ivič, T.: Veliki lepotec je zgrajen, Večer, 1972, str. 2
- Jurač, F.: Še letos čez trbonjski most, Viharnik, str. 20
- Jurač, F.: Srečni in ponosni, Večer, 1990, str. 10
- J.C.: Nihče točno ne ve, Večer, 1971, str. 5
- J.C.: Most za Lovrenčane, Večer, 1968, str. 4
- Kaloh, D.: Joe, zadnji dravski romantik, Večer, 2004, str. 14
- Kajzer, R.: Kako po novem, Večer, 1992, str. 8
- Kereži, U.: Vsi mariborski mostovi, Večer, 2009, str. 18

Klipšteter, T.: Po sedmih letih gradnje bo Maribor Večer, 2009, str. 8

Kodrič, B.: Lovrenčani 67 milijonov za most, Večer, 1968, str. 8

Kolar, S.: Most po načrtu, obvoznica pa... Večer, 1995, str. 9

Kores Jacks, D.: Vzhodna obvoznica počasi in po delih, Večer, 2006, str. 20

Krbavčič, A.: Studenška brv, Večer, 2008, str. 21

Letonja, J.: Na mostu se bosta vlaka spet lahko srečala, Večer, 2007, str. 19

Lukman Žunec, D.: Vztrajajo pri mostu čez Dravo, Večer, 2010, str. 23

Lukman Žunec, D.: Dars nekaj čez 6,5 milijarde, občina manj, kot milijardo, Večer, 2004, str. 15

M.M.: Sklad za most pri Rutji, Večer, 1966, str. 4

M.M.: Meljska prometna operacija, Večer, 1966, str. 3

M.M.: Začetek gradnje mostu v Dravogradu, Večer, 1971, str. 4

M. M.: Štab za gradnjo mostu, Večer, 1963, str. 4

Markelj, V.: Dravski mostovi, Gradbeni vestnik, 2011 str. 68-77

Meršnik, M.: Lovrenc odpira turistična vrata, Večer, 1968, str. 4

Meršnik, M.: Lovrenc na Pohorju, Večer, 1971, str. 9

Milošič, F.: Na Ptujju raste most z razponom pol kilometra, Večer, 2005, str. 7

Milošič, F.: Most, Večer, 2007, str. 6

Mišič, A.: Vitka in zahtevna konstrukcija, Večer, 1995, str. 8

Mišič, A.: Podpora temu, kar si Mariborčani želijo, Večer, 1996, str. 11

Mišič, A.: Začasno le dvopasovna magistrala, Večer, 1996, str. 11

Mišič, A.: Pipenbaher ni padel v Dravo, Večer, 1996, str. 11

Mišič, A.: Odprtje ob 11. uri na Studencih, Večer, 1996, str. 11

Mišič, A.: Most z največjim razponom v državi, Večer, 1996, str. 2

Mišič, A.: Most čez Dravo pri Mariboru že gradijo, Večer, 2005, str. 16

Mišič, A.: Najdaljši most v naši državi, Večer, 1996, str. 11

Modrinjak, D.: Malo sem, malo tja, Večer, *

M.Pn.: Še letos pogodba za malečniški most, Večer, 1977, str. 6

Neznan avtor.: Most odprt le »neuradno«, Večer, 1966, str. 4

Neznan avtor.: Hrvaško-slovenska komisija za ormoški most se je sestala, Večer, 1962, str. 3

Neznan avtor.: Ali bodo ormoški most popolnoma zaprli?, Večer, 1963, str. 2

Neznan avtor: Most v Ormožu je izročen prometu, Vestnik, 1946,

Neznan avtor: Pobreški most, Večer, 1968, str. 4

Neznan avtor: Novi železni most na Mariborski otok, Jutro 1934, letnik 15, št. 136

Neznan avtor: Brod za silo nadomestil ormoški most, Večer, 1966, str. 3

Neznan avtor: Lovrenc dobil svoje »okno v svet«, Večer, 1971, str. 2

Neznan avtor: Dvoetažni most spet odprt, Večer, 2014, str. 14

Neznan avtor: Prijeli anonimnega klicalca o podtaknjeni bombi, Večer, 1996, str. 13

Neznan avtor: Zdaj je že »cesta« čez Dravo, Večer, 1971, str. 4

Neznan avtor: Meljski most zaprt, Večer, *

Neznan avtor: Dravograjsko »petmostovje«, Večer, 1977, str.9

Neznan avtor: Letos začetek gradnje dupleškega mostu, Večer, 1972, str. 2

Neznan avtor: Most v Dravogradu do 15. septembra, Večer, 1972, str. 7

Neznan avtor: Rešitev gospodarskih vprašanj in upravno-teritorialna razdelitev... Vestnik, 1946

Neznan avtor: Mariborski otok nekoč in danes, Maribor 24. si, 2017

Neznan avtor: Ni bistvenih pomanjkljivosti, Večer, 1985, str. 14

Neznan avtor: V počastitev JLA: Most, Večer 1978, str. 5

Neznan avtor: Temelji na rečnem dnu, Večer, 1971, str. 4

Neznan avtor: Dotrajan most zaprl pot 220 milijonom, Večer, 1962, str. 4

Neznan avtor: Most na dve izmeni, Večer, 1978, str. 1

Neznan avtor: Malečniški most že stoji, Večer, 1987, str. 7

Neznan avtor: Malečniški most bo do jutri zaprt, Večer, 2014, str. 19

Neznani avtor: Tovarne dajejo mestu, Večer, 1952, str. 2

Neznan avtor: Pešpot in meljski most, Večer, 1956, str. 2

Neznan avtor: Mariborska promenada, Večer, 1952, str. 2

Neznan avtor: Začetna dela za most, Večer, 1971, str. 2

Neznan avtor: Uprava glede rokov novega mostu le stežka lovi roke, Večer, 2001, str. 15

Neznan avtor: Most čez Dravo zaprt do septembra, Štajerski tednik, 2018

Neznan avtor: Most za pešce in kolesarje bo stal 160 milijonov tolarjev, Večer, 1997, str. 13

Neznan avtor: Pričetek gradnje Puhovega mostu jeseni 2005, Večer, 2004, str. 4,

Neznan avtor: Postavljali ga bodo slovenski in avstrijski gradbinci, Večer, 2005, str. 18

Neznan avtor: Studenška brv, Večer, 1956, str. 2

Neznan avtor: Ali bo most letos dograjen? Večer, 1963, str. 2

Neznan avtor: Novi most so slavnostno odprli, Večer, 1963, str. 4

Neznan avtor: Novi mariborski most, Večer, 1963, str. 3

Neznan avtor: Kakšen bo novi mariborski most?, Večer, 1959, str. 3

N.Š.: Most v Dupleku do 1. julija 1972, Večer, 1972, str. 2

N.Š.: Pisana paleta zahtev občanov, Večer, 1971, str. 2

N.Š.: V četrtek čez stari most, Večer*

N.Š.: Barvanje železniškega mostu, Večer, 1969, str. 4

O.J.: Meljski most zaprt za ves promet, 1968, str. 3

O.K.: Danes začetek, Večer, 1978, str. 6

O.K.: Takšen bo novi most, Večer, 1976, str. 8

O.K.: Prva načrtovalska lopata, Večer, 1975, str. 6

O.K.: 10. julija odprt meljski most, Večer, 1978, str. 6

O.K.: Stari most do 30. 9.? Večer, 1978, str. 8

O.K.: Popravili bodo meljski most, Večer, 1978, str. 8

O.T.:Predlog za gradnjo mostu v Dravogradu, Večer, 1968, str. 4

O,Z .: Ruše, Večer, 1967, str. 4

Ogrinc, Z.: Nov most potrebujejo, Večer, 1957, str. 2

Petek, m.: Prek mosta že letos?, Večer, 1989, str. 10

Petrovič, M.:Drava ga je odnesla, Novice za člane Društva za oživitev grada Borl, 2012, str. 6-8

Pičerko Peklar, S.: Puhov most čez Dravo, Večer, 2007, str. 1

Pičerko Peklar, S.: Razsvetljena (ne)varnost, Večer, 2008, str. 25

Pičerko Peklar, S.: Ob letu začetek gradnje mostu, Večer, 2002, str. 15

Pičerko Peklar, S.: Začetek gradnje v naslednjem letu, Večer, 2004, str 16

Pičerko Peklar, S.: Osem milijard tolarjev vredna investicija, Večer, 2005, str. 17

Pičerko Peklar, S.: Zdaj najtežje delo-globoko temeljenje, Večer, 2006, str. 18

Pičerko Peklar, S.: Most bo trden, vare in stabilen, pravijo pri Darsu, Večer, 2006, str. 23

Pičerko Peklar, S.: Na teden zgradijo do 20 metrov Puhovega mosta, Večer, 2007, str. 25

Pičerko Peklar, S.: Puhov most že povezuje levi in desni breg Drave, Večer, 2007, str. 23

Pičerko Peklar, S.: V petek odprtje Puhovega mostu na Ptuju, Večer, 2007, str. 10

Pičerko Peklar, S.: Puhov most naj povezuje in vodi v prihodnost, Večer, 2007, str. 17

Pičerko Peklar, S.: Bombe na Puhovem mostu ni bilo, Večer, 2007, str. 11

P.S.: Bombe na Puhovem mostu ni bilo, Večer, 2007, str. 11

P.S.: Modernizirali bomo več cest, Večer, 1962, str. 4

Podbrežnik, S.: Na vrsti sta zakoličenje in odkup zemljišč, Večer, 2004, str. 15

Polegek Selišnik, I.: Mariboru lep most, Večer, 1992, str. 16

Postružnik, B.: Zapore in obvozi, Večer, 1981, str. 7

Postružnik, B.: Gradnja ne sme zamreti, Večer, 1983, str. 7

Postružnik, B.: Most še ta mesec, Večer, 1980, str. 3

Radovanovič, S.: Od srednjega veka do danes, Večer, 1992, str. 21

Rakuša, J.: Kako je zgorel ormoški most, Večer, 2005, str. 18

Rubin, M.: Čez Dravo zdaj po tropskem lesu, Večer, 2008, str. 6

Rubin, M.: Studenška brv bo lepša in trdnejša, Večer, 2006, str. 6

S.Š.: Tri studenške brvi, Večer, 1986, str. 8

Selan, I.: 450 tisoč evrov za Malečniški most, Večer, 2017, str. 9

Selan, I.: Dvoetažni most dobiva varnejšo ograjo, Večer, 2017, str. 0

Selan, I.: Problematičen le Malečniški most, Večer, 2017, str. 10

Slodnjak, J.: Haloze spet odrezane, Večer*

Slodnjak, J.: Našli letalsko bombo, Večer, 1978, str. 24

Slodnjak, J.: Sejem stare obrti, razstava cvetja, Večer, 1997, str. 14

Šalamon, B.: Obnova 130-letnega starca, Večer, 1994, str. 6

Škofič, D.: Novi most se širi, Večer, 1962, str. 4

T.J.: V Dravogradu začeli graditi most, Večer, 1971, str. 4

Toplak, G.: Krajan Malečnika grozijo z zaprtjem avtoceste, Večer, 2009, str. 20

Toplak, G.: Zaprtja avtoceste še vedno ne izključujejo, Večer, 2009, str. 19

Toplak, G.: Sanacija železniškega mostu se je zavlekla, Večer, 2007, str. 19

Waltl, K.: Drava spet premagana, Večer 1990, str. 3

Zavrnik, B.: Skrajni čas za temeljito prometno reformo, Večer, 1972, str. 6

Opomba: Članke v Večer, smo pridobili v arhivu na spletnih straneh Mariborske knjižnice

5.3. Internetni viri

- Spletna stran: Mostovi čez Dravo, https://sl.wikipedia.org/wiki/Kategorija:Mostovi_%C4%8Dez_Dravo. Pridobljeno: 25. 9. 2017
- Spletna stran: Seznam mostov čez Dravo v Sloveniji, https://sl.wikipedia.org/wiki/Kategorija:Mostovi_%C4%8Dez_Dravo, . Pridobljeno: 27. 9. 2017
- Spletna stran: Most, <https://sl.wikipedia.org/wiki/Most>. Pridobljeno: Pridobljeno: 27. 9. 2017
- Spletna stran: Občina Dravograd, <https://www.dravograd.si/o-obcini/infotocka/mostovi-v-dravogradu>. Pridobljeno: Pridobljeno: 27. 9. 2017
- Spletna stran: Dravograjski most: <https://www.dravograd.si>. Pridobljeno: 4. 10. 2017
- Spletna stran: Opuščeni mostovi v Dravogradu, <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?t=5056>. Pridobljeno: 4. 10. 2017
- Spletna stran: V Dravogradu odprli prenovljen most čez Dravo, <http://www.vtvstudio.com/v-dravogradu-odprli-prenovljen-most-cez-dravo/>. Pridobljeno: 4. 10. 2017
- Spletna stran: V Dravogradu odpirajo obnovljen stari most čez Dravo, <https://www.sta.si/2181854/v-dravogradu-odpirajo-obnovljen-stari-most-cez-dravo>. Pridobljeno: 4. 10. 2017 Pridobljeno: 4. 10. 2017
- Spletna stran: Tiri in čas, <http://www.sistory.si/publikacije/prenos/>. Pridobljeno: 4. 10. 2017
- Spletna stran: Stari most v Dravogradu dobiva novo podobo, <https://www.google.si>. Pridobljeno: 4. 10. 2017
- Spletna stran: Dravograd-Koroska-Slovenia, <http://www.hotel-dravograd.com/3d-model-dravograda/>. Pridobljeno: 11. 10. 2017
- Spletna stran: Most je lep, <http://vuzenica.blog.siol.net/2008/11/24/most-je-lep/>. Pridobljeno: 4. 10. 2017
- Spletna stran: Občina Vuzenica, <http://www.vuzenica.si/>. Pridobljeno: 4. 10. 2017
- Spletna stran: Vuzeniški most bo do poletja širši, https://nepremicnine.si21.com/Novice_iz_sveta_nepremicnin/Vuzeniski_most. Pridobljeno: 4. 10. 2017
- Spletna stran: Vuhred skozi čas, <http://www.vuhred.net/ovuhredu>. Pridobljeno: 4. 10. 2017
- Spletna stran: Dela v Vuhredu so v polnem teku, <https://www.pomgrad.si/aktualno/dela-v-vuhredu-so-v-polnem-teku/>. Pridobljeno: 18. 10. 2017
- Spletna stran: Do vrtca in šole dve leti po obvozu, <http://www.delo.si/novice/slovenija/do-vrtca-in-sole-dve-leti-po-obvozu.html>. Pridobljeno: 4. 10. 2017
- Spletna stran: Most čez Dravo v Podvelki, <http://www.zveza-dgits.si/most-cez-dravo-v-podvelki-projekt-in-sanacija>. Pridobljeno: 4. 10. 2017
- Spletna stran: Podvelka z novim mostom 1960, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Podvelka_z_novim_mostom_1960_\(2\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Podvelka_z_novim_mostom_1960_(2).jpg). Pridobljeno: 4. 10. 2017

Spletna stran: Občina Podvelka, <http://www.podvelka.si/post/76795>. Pridobljeno: 4. 10. 2017

Spletna stran: Lovrenška klepetalnica, <http://klepetalnica.lovrenc.net/viewtopic.php?id=6362>. Pridobljeno: 8. 11. 2017

Spletna stran: Foto: Mariborski otok nekoč in danes, <https://maribor24.si/lokalno/foto-mariborski-otok-nekoc-danes/>. Pridobljeno: 8. 11. 2017

Spletna stran: Plinarna Maribor, <http://www.plinarna-maribor.si/140let.cp2?pag>. Pridobljeno: 8. 11. 2017

Spletna stran: Maribor7 Zgodovina mariborskih mostov, <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1136945>. Pridobljeno: 8. 11. 2017

Spletna stran: Mariborski mostovi, <https://www.locutio.si/avtorji.php?ID=809&clanek=2028>. Pridobljeno: 8.11. 2017

Spletna stran: Koroški most, Maribor, http://www.wikiwand.com/sl/Koro%C5%A1ki_most,_Maribor. Pridobljeno: 8.11. 2017

Spletna stran: Odprli Koroški most v Mariboru, <https://www.sta.si/238405/odprli-koroski-most-v-mariboru>. Pridobljeno: 8.11. 2017

Spletna stran: Koroški most ima 20. let, <http://www.publishwall.si/casopisvecer/post/239800/koroski-most-ima-20-let>. Pridobljeno: 15.11. 2017

Spletna stran: Inženir leta 2007, http://www.drustvo-dgitmb.si/04_08.htm. Pridobljeno: 15.11. 2017

Spletna stran: Koroški most, <http://www.ponting.si/sl/objekti/mostovi-in-viadukti/koroski-most>. Pridobljeno: 15.11. 2017

Spletna stran: Studenška brv prejela nagrado .. <https://www.sta.si/1301654/studenska-brv-prejela-nagrada-na-konferenci-footbridge>. Pridobljeno: 15.11. 2017

Spletna stran: Z mariborskega mostu bodo odstranili ključavnice zaljubljenec, <https://siol.net/trendi/potovanja/z-mariborskega-mostu-bodo-odstranili-kljucavnice-zaljubljenec-107619>. Pridobljeno: 15.11. 2017

Spletna stran: Glavni most, Maribor, https://sl.wikipedia.org/wiki/Glavni_most,_Maribor. Pridobljeno: 22. 11. 2017

Spletna stran: Most na Dravi (stari): Vodoravni Eifflov stolp, <http://www.delo.si/zgodbe/sobotnapriloga/most-na-dravi-stari-vodoravni-eifflov-stolp.html>. Pridobljeno: 22. 11. 2017

Spletna stran: Zgodovina in življenje mariborskega Starega mostu, <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/zgodovina-in-zivljenje-mariborskega-starega-mostu.html>. Pridobljeno: 22. 11. 2017

Spletna stran: Stoletni mariborski most, https://issuu.com/arhivmaribor/docs/mariborski_most_100_let_za_web. Pridobljeno: 22. 11. 2017

Spletna stran: Kako so v Mariboru gradili most, <http://www.rtv slo.si/kultura/razstave/kako-so-v-mariboru-gradili-most/157451>. Pridobljeno: 22. 11. 2017

Spletna stran: Zgodba o glavni mariborski veduti, brez katere fotografije o Mariboru ni moč najti, <https://med.over.net/forum5/viewtopic.php?t=11017724>. Pridobljeno: 22. 11. 2017

Spletna stran: Stare fotografije mesta Maribor, https://zmaga.com/forum_topic.php?id=19531&pg=1. Pridobljeno: 22. 11. 2017

Spletna stran: Stari most (nekdanji Državni most),
<http://www.mariborart.si/spomenik/-/article-display/stari-most-nekdanji-drzavni-most->
Pridobljeno: 29. 11. 2017

.Spletna stran: Kako so v Mariboru gradili most,
<http://www.rtv slo.si/kultura/razstave/kako-so-v-mariboru-gradili-most/157451>.
Pridobljeno: 29. 11. 2017

Spletna stran: Gredni sistemi: Titov most v Mariboru,
<http://193.2.142.10/index.php?id=147&L=1stemi-titov-most-v-mariboru/>.
Pridobljeno: 29. 11. 2017

Spletna stran: Pokrajinski arhiv Maribor, <http://193.2.142.10/index.php?id=147&L=1>.
Pridobljeno: 29. 11. 2017

Spletna stran: Titov most Maribor,
https://www.prostor.cf/kraj/sl/Titov_most%2C_Maribor. Pridobljeno: 29. 11. 2017

Spletna stran: Drive in Maribor, <https://blog.studiokristof.com/2016/10/19/drive-in-maribo/>. Pridobljeno: 29. 11. 2017

Spletna stran: mariborski železniški most 1846-1866-2016,
<http://www.ukm.um.si/mariborski-elezni-ki-most-1846-1866-2016> Pridobljeno: 29. 11. 2017.

Spletna stran: Kljub prepovedi, številni čez mariborski železniški most,
<https://www.sta.si/2420599/kljub-prepovedi-stevilni-cez-mariborski-zelezniski-most>.
Pridobljeno: 29. 11. 2017

Spletna stran: Maribor in železnica nekdanj, <http://www.vlaki.info/forum/>. Pridobljeno: 29. 11. 2017

Spletna stran: Železniški most je najstarejši most čez...
<https://www.facebook.com/arhiv.maribor/videos/1168672093212284/>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: AKZ most čez Dravo, Maribor, <https://tosidos.si/projekt>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Pred 170 leti je v Maribor pripeljal prvi potniški vlak,
<http://www.publishwall.si/casopisvecer/post/205037/pred-170-leti-v-maribor-pripeljal-prvi-potniski-vlakcts/>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Meljski most (stari), [https://sl.wikipedia.org/wiki/Meljski_most_\(stari\)](https://sl.wikipedia.org/wiki/Meljski_most_(stari)).
Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Dvoetažni most,
https://sl.wikipedia.org/wiki/Dvoeta%C5%BEni_most,_Maribor. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Mariborski mostovi,
<http://www.sraka.com/prireditev1.aspx?oznaka=181049>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Dvoetažni most čez Dravo,
<http://www.gradis.si/index.php/mostovi/118-dvoetazni-most-cez-dravo>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Maribor – mesto burne preteklosti, <http://www.google.si>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Kako varen je Malečniški most, <https://maribor24.si/lokalno/kako-varen-je-malecniski-most/>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Malečniški most, https://sl.wikipedia.org/wiki/Male%C4%8Dni%C5%A1ki_most. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Malečniški most, <https://mojalbum.com/biba312/lepa-nasa/malecniski-most/6487054>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Obnova malečniškega mostu načrtovana še letos, <http://www.rsg.si/?p=25265>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Malečniški most do jutri zaprt, <https://www.preberi.si/content/view/9298902-Malecniski-most-do-jutri-zaprt.html>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Cesta pod Meljskim hribom po 35 letih znova prevozna, <https://www.rtvsllo.si/lokalne-novice/cesta-pod-meljskim-hribom-po-35-letih-znova-prevozna/293282>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Slomškov most čez reko Dravo in kanal, <http://www.zveza-dgits.si/slomskov-most-cez-reko-dravo-in-kanal-he-zlatolicje>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Zgodovina pgd dvorjane http://www.gasilcidvorjane.com/pgd/index.php?option=com_content&view=article&id=4&Itemid=5. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Most čez Dravo pri Dupleku, <https://www.dlib.si/stream/URN:NBN:SI:DOC-LBNJE450/1ae4c523-6b1a.../PDF>.

Spletna stran: Staro mesto Ptuj, <http://mesto-ptuj.blogspot.si/2010/05/staro-mesto-ptuj.html>. Pridobljeno: 6. 12. 2017

Spletna stran: Za intervencijska vozila na Ptuj bo odprt tudi most za pešce, <https://www.rtvsllo.si/lokalne-novice/za-intervencijska-vozila-na-ptuju-bo-odprt-tudi-most-za-pesce/423097>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Most za pešce v Ptuj, <http://www.ponting.si/sl/objekti/mostovi-za-pesce/most-za-pesce-na-ptuju>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Most za pešce (1997-), <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/most-za-pesce-1997.html>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Na Ptuj bodo zgradili most za pešce in kolesarje, <https://www.sta.si/256580/na-ptuju-bodo-zgradili-most-za-pesce-in-kolesarje>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Most za pešce in kolesarje prek reke Drave na Ptuj, <http://www.worldcat.org/title/most-za-pesce-in-kolesarje-prek-reke-drave-na-ptuju/oclc/441748837>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Most iz prednapetega betona 81959-), <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/most-iz-prednapetega-betona-1959.html>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Rekonstrukcija mostu čez Dravo na Ptuj, <https://www.pomgrad.si/aktualno/rekonstrukcija-mostu-cez-dravo-na-ptuju/>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Železniški most čez Dravo v Ptuj, <https://www.kamra.si/mm-elementi/item/zelezniski-most-na-ptuju-2.html>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Železniški most čez Dravo na Ptuj, <http://www.imk.si/zelezniski-most-cez-dravo-na-ptuju/>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Obnovljeni železniški most čez Dravo na Ptuj, <http://www.zveza-dgits.si/obnovljeni-zelezniski-most-cez-dravo-na-ptuju>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Železna cesta skozi Ptuj, <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?t=3578&start=45>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Mostovi Ptuja, <https://www.sta.si/310768/mostovi-ptuja>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: rekonstrukcija, elektrifikacija..., http://www.mzi.gov.si/si/eu_sredstva/programsko_obdobje_2007_2013. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Puhov most, https://sl.wikipedia.org/wiki/Puhov_most. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Puhov most na Ptuj, <http://www.izs.si/dobra-praksa/primeri-dobre-prakse/inzenirski-objekti/puhov-most-na-ptuju/>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Puhov most, <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/puhov-most-2007.html>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Novi most za mirnejši Ptuj, <http://www.24ur.com/novice/slovenija/nov-most-za-mirnejši-ptuj.html>. Pridobljeno: 13. 12. 2017

Spletna stran: Borlski most, <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/borlski-most.html>. Pridobljeno: 20. 12. 2017

Spletna stran: Borlski most, <https://www.preberi.si/content/view/16547797-Borlski-most-Ograja-je-namenjena-pescem-zato-lahko-ostane-prezrta-od-rje.html>. Pridobljeno: 20. 12. 2017

Spletna stran: Bračičeva pot, <http://www.hribi.net/slika.asp?razmerekomentar=89089>. Pridobljeno: 20. 12. 2017

Spletna stran: Splošna predstavitev Občine Cirkulane, <http://www.cirkulane.si/about>. Pridobljeno: 20. 12. 2017

Spletna stran: Zveza veteranov vojne za Slovenijo, http://www.ormoz.zvvs.si/a_zgodovina15.htm. Pridobljeno: 20. 12. 2017

Spletna stran: Ormož slotic, http://www.slotic.si/assets/datoteke/tic_ormoz/ormoz.pdf. Pridobljeno: 20. 12. 2017

Spletna stran: Dravske elektrarne Maribor, <http://www.dem.si/sl-si/>. Pridobljeno: 10. 1. 2018

Spletna stran: Hidroelektrarna Vuzenica, https://sl.wikipedia.org/wiki/Hidroelektrarna_Vuzenica. Pridobljeno: 10. 1. 2018

Spletna stran: Čez jez v Markovcih tudi avtobusi in tovornjaki, <https://www.radio-ptuj.si/novice/regijske-novice/1434-cez-jez-v-markovcih-tudi-avtobusi-in-tovornjaki>. Pridobljeno: 10. 1. 2018