

Danilo Burnač

MARIBORSKA KOMUNALA OD SREDINE 19. STOLETJA DO ZAČETKA DRUGE SVETOVNE VOJNE

Beseda komunala izvira iz besede 'komun', po latinsko *skupen*, in je tudi prvotno ime za skupnost svobodnih občanov. Vsi svobodni meščani so namreč tvorili skupščino meščanov, ki je bila glavni organ mestne avtonomije, dokler niso v 14. stoletju stopile na njeno mesto ožje, bogatejše skupine meščanov oziroma mestnega plemstva v obliki še danes znanega mestnega sveta. Iz besede komuna oziroma občina, srenja, skupnost izvira tudi prva Pariška komuna, ki je bila vlada pariških delavskih množic.¹ Komunalna dejavnost pa je dejavnost posebnega družbenega pomena s področja materialnih storitev, ki zagotavlja nemoteno življenje in delo občanov v nekem naselju.² Komunalno dejavnost so poznali že stari Egipčani, Grki in Rimljani. Njeno delo je oskrba naselij z vodo, odpadnimi in padavinskimi vodami, vzdrževanje čistoče, urejanje cest, parkov, zelenic, parkirišč, poti, pokopališč, javne razsvetljave. Skrb mesta za urejanje naprav v splošni uporabi meščanov Maribora sega vse v 16. stoletje. Prvi zapisi o vzdrževanju mesta ob Dravi in mestne komunalne infrastrukture pa izvirajo šele iz sredine 18. stoletja.

V času naraščanja prometa v dvajsetih letih 19. stoletja ima vedno pomembnejšo vlogo tudi gradbena oblast, katere najpomembnejša naloga v mariborskem okrožju je bila vzdrževanje Dunajske in Tržaške komercialne ceste ter nekoliko manj pomembne ceste skozi Dravski gozd na Koroško. Gradbenemu oblastvu so bili podrejeni še cestarji v Mariboru, Selnici ob Dravi in Radljah ob Dravi. V sredini tridesetih let 19. stoletja so začeli

¹ Stanko Bunc: Slovar tujk. Maribor 1981, str. 232.

² Ljubo Bavcon et al. (ur.): Pravo. Ljubljana 1987, str. 114.

mesto modernizirati. Porušili so Graška in Koroška mestna vrata, zasuli mestni jarek in zgradili vozne poti v predmestja. Hkrati z regulacijo ulic so Orožnovo, Poštno, Koroško, Slovensko in Dravsko ulico tlakovali ter uredili ob njih pločnike. V letih 1805 in 1806 je pred vhomom v kresijo zagorela prva javna svetilka. Po letu 1823 pa so po nalogu gubernija v Mariboru uvedli javno razsvetljavo. Tako so meščanom ob večerih svetile 4 velike, 17 srednjih in 62 malih oljnih latern. Že v začetku petdesetih let 19. stoletja je bil ustanovljen mestni gradbeni urad, katerega naloga je bila tudi skrb za komunalno ureditev mesta: kanalizacija, čiščenje, tlakovanje ulic in tako naprej. Leta 1857 je mestna občina odkupila nekdanje vojaško skladišče, zgrajeno v letih 1841 in 1842 na današnji Strmi ulici 8, in ga namenila za skladišče gradiva, naprav ter orodja, ki ga je mestni gradbeni urad potreboval za komunalno dejavnost v mestu.³ Seveda pa je bilo mesto takrat še daleč od tega, kar danes razumemo kot komunalna urejenost. Vodovoda ni bilo in vodo so ljudje zajemali v javnih vodnjakih. Tudi kanalizacije še ni bilo. Na sredini ulice je bil skopan cestni jarek, po katerem je tekel potoček, v katerega so se stekale odplake iz hiš in vsa nesnaga iz gospodarskih poslopij, na primer tudi gnojnica, ki je iz gnojišča sredi gospodarskega poslopja ob starem župnišču nedaleč od vhoda v cerkev na današnjem Slomškovem trgu tekla v jarek v Župnijski ulici, danes Orožnovi ulici.⁴

V šestdesetih letih 19. stoletja se začne povečati državna uprava v Mariboru za urade z delokrogom za več političnih okrajev. Tako razširjeno območje je imel tudi gradbeni okraj Maribor. Tudi občinski svet je zaradi preobilice dela sklenil, da se naj delo razdeli po sektorjih. Nastalo je pet odsekov, med njimi tudi III. odsek za gradbene zadeve in tehnična dela za olepšavo mesta, razsvetljavo, požarno in sanitarno policijo.⁵

Že leta 1869 je bila v Mariboru ustanovljena plinarna, ki pa je šele leta 1915 postala last mestne občine. Istega leta je mesto sklenilo pogodbo o osvetljevanju mesta s plinsko razsvetljavo. V ta namen so položili cevi za plinsko napeljavo s 120 svetilkami in mesto je zagotovilo zemljišče za izgradnjo stavb za plinarno v Melju. Osvetljevanje s plinom se je začelo leta 1871; prve plinske luči so zagorele v okolici plinarne in glavnega kolodvora. Kmalu pa se je izkazalo, da mesto potrebuje še več svetilk. Zato so leta 1872

³ Antoša Leskovec: Razvoj gospodarstva v Mariboru 1752–1941. V: Maribor skozi stoletja I (ur. Jože Curk, Bruno Hartman in Jože Koropec) (dalje Antoša Leskovec: Razvoj). Maribor 1991, str. 313–349.

⁴ Verzeichnis der Gassen, Strassen und Plätze im Gebiete der Stadt Marburg. V: Marburger Kurzweile Kalender, 1894.

⁵ Antoša Leskovec: Zgodovina uprave v Mariboru 1752–1941. V: Maribor skozi stoletja I (ur. Jože Curk, Bruno Hartman in Jože Koropec). Maribor 1991, str. 229–311.

sklenili, da število svetilnih mest oziroma svetilk na obstoječem omrežju povečajo na 202 in uredijo še 25 novih mest zunaj omrežja. Leta 1888 so z javno plinsko razsvetljavo razsvetlili Kolodvorsko, Maistrovo, Razlagovo, Partizansko in Svetozarevsko ulico ter današnji Trg Borisa Kidriča. Leta 1899 so plinske svetilke zamenjali z novimi plinskimi žarnicami. Dve leti pozneje so tudi v starem delu mesta, na delu Partizanske ceste, Slovenske, Gosposke, Dravske, Jurčičeve, Poštne in Ulice 10. oktobra, na Glavnem, Slomškovem in Grajskem trgu ter na Koroški cesti petrolejke zamenjali s plinsko razsvetljavo. Leta 1902 je plinsko razsvetljavo dobilo tudi magdalensko predmestje.⁶

V drugi polovici 19. stoletja so ljudje začeli množično skrbeti za osebno higieno. V osemdesetih letih navedenega stoletja so v Nemčiji javno diskutirali o kopališčih. Izhajajoč iz puritanskih kopalnih ciz, s katerimi so bili kopalci odpeljani v vodo in ostali popolnoma skriti pred pogledi, se je s kopalnim šotorom razvilo prvo kopališče. Najprej ločena moško in žensko kopališče se ob prelomu stoletja združita v eno kopališče, v katerem pa ostanejo bazeni ločeni po spolu. Sem spadajo tudi kavarne in restavracije, ki prejšnjo, umivanju namenjeno kopel spremenijo v veselo doživetje. Okrašene, razsvetljene kopalne dvorane ne kažejo več vzgojne, funkcionalni higieni namenjene vrednosti ljudskih kopalnic s prhami.

Prva urejena mestna kopališča so nastala ob reki Dravi že v drugi polovici 19. stoletja. Nagel razvoj in industrializacija mesta na prelomu 19. in 20. stoletja sta za seboj potegnili izgradnjo nujne mestne infrastrukture, del katere so bila tudi kopališča. Leta 1887 so odprli malo pod studentsko brvjo na levem bregu reke prvo uradno občinsko kopališče v Dravi. Istočasno so zaprli in preselili vojaško kopališče ob železniškem mostu k vojašnici cesarja Franca Jožefa – kadetnici. Občinsko kopališče v Dravi je nato dobrih 30 let zadovoljevalo vsaj minimalne potrebe Mariborčanov po osvežitvi v vročih poletnih mesecih. Nagla rast industrije, predvsem tekstilne, ter zato prebivalstva in tudi življenjskega standarda v mestu je odprla tudi potrebo po izgradnji novega sodobnega mestnega kopališča. Kljub pomislekom in sporom okoli lokacije je mesto v tridesetih letih 20. stoletja dobilo eno najsodobnejših kopališč v srednji Evropi.⁷

Leta 1930 je Mariborski večernik Jutra objavil presenetljivo in hkrati razveseljivo novico o odprtju prvega kopališča na prostem v gorskem svetu

⁶ Mestna plinarna. V: Jutra, 30. 1. 1940, str. 5.

⁷ Mestno kopališče. V: Mariborski delavec, 4. 8. 1920, str. 2–3.

takratne Jugoslavije. Maribor je bil takrat cvetoče, naglo se razvijajoče mesto, ki je premoglo duha tudi za podvige evropskega merila, kar se je takrat med drugim kazalo tudi v izgradnji kopališč. *»Letošnji pasji dnevi že v pred poletnih mesecih so kot naročeni za kratek sprehod po mariborskih kopališčih, ki pa so danes na pragu Evrope vse prej kot evropska«.*⁸

Po letu 1850 je postajala oskrba s pitno vodo v mestu vse bolj kritična. Voda je bila v več kot 60 vodnjakih zaradi organskih sestavin in patoloških klic povsem neužitna. Prebivalstvo Maribora je do zgraditve vodovoda dobivalo vodo iz javnih in zasebnih vodnjakov. Vsaka stanovanjska hiša je na dvorišču ali vrtu imela svoj vodnjak. Jaški mnogih vodnjakov so bili zgrajeni le iz rahlo povezanih, prepustnih kamnov, bili so se na nečistih dvoriščih ali ob umazanih in prašnih cestah, celo v neposredni bližini greznic, gnojišč ali svinjskih staj, katerih gnijoče tekočine so brez težav prodirale v zemljo. Če je kanal, prav tako obložen le z rahlo povezanimi kamni, ki je odvajal umazano vodo hiš in ulic, tekel v zemljo ob vodnjaku, je bila tudi voda takega vodnjaka močno onesnažena, čeprav je lahko bila na pogled popolnoma jasna, sveža in dobrega okusa. Dunajski inženir Passini je leta 1888 mestni občini predložil svoj projekt mestnega vodovoda. Opravil je prva hidrološka raziskovanja na tistih mestnih območjih, kjer naj bi bila voda, primerna za vodovod. Inženir Passini je izdelal podrobno poročilo o geoloških, klimatskih in hidroloških razmerah ter na tej osnovi izdelal dve različici vodovoda. Vendar njegovega projekta mariborska občinska uprava ni odobrila. Nov projekt mestnega vodovoda je mariborska občina tako kot ljubljanska naročila pri dunajskem podjetju Rumpel & Waldek. To podjetje je leta 1896 začela hidrološke raziskave na območju Teznega, tam, kjer je danes vodarna mestnega vodovoda. Rezultati raziskav so bili tako ugodni, da je podjetje Rumpel & Waldek izdelalo projekt za mestni vodovod. Vodovod so odprli 1. julija 1902. Zmogljivost vodnjaka s črpalno postajo je bila 50 l/s, vodovodno omrežje s premerom cevi 80–200 mm je bilo dolgo 32 km. Letna zmogljivost je bila 3 milijone m³ vode, letna poraba 1,5 milijona m³. Župan Alexander Nagy je zaradi tako imenovane vodovodne afere odstopil s svojega položaja. Ugotovili so namreč, da so bila podjetju Rumpel & Waldek zaupana dela, ker je podkupilo vodjo mestnega gradbenega urada.⁹ Vode je nato primanjkovalo v letih 1906, 1917, 1921 in 1932, ko je bila izgrajena pomožna vodarna v Betnavskem gozdu.

⁸ Otvoritev kopališča pri Mariborski koči na Pohorju. V: Mariborski večernik Jutra, 10. 7. 1930, str. 1–2.

⁹ Jasna Mlakar: Razvoj mariborskega vodovoda. V: Zgodovina za vse, 1998, št. 1, str. 5–20.

Zaradi hitrega razvoja industrije je moralo mesto skrbeti za ustrezne komunalne naprave in storitve, kot so kanalizacija, vodovod, plinifikacija, čiščenje ulic, cest in trgov, praznjenje in odvoz fekalij iz greznic, tlakovanje ter urejanje starih in novih cest. Leta 1884 je mestni svet sprejel odlok o rednem škropljenju mestnih ulic v pomladnih, poletnih in jesenskih mesecih. Leto pozneje so v mestu začeli graditi pokrito kanalizacijo jajčastega profila v betonu. Prva dva zbiralnika so zgradili v današnji Strossmayerjevi in Svetozarevski ulici. Kanalizacijska mreža se je v letu 1895 raztezala v dolžini 15 km. Pred prvo svetovno vojno je bila kanalizacija urejena le na levem bregu reke Drave, med obema vojnama pa so jo izgradili tudi na Taboru in v Melju, kjer je bila večina industrije. Pred letom 1918 je imelo v Mariboru 49 odstotkov vseh mestnih ulic zgrajeno kanalizacijo v skupni dolžini 24,7 km.

V sodelovanju s tremi farami, ki so imele zemljišča na Pobrežju, je bil že leta 1869 ustanovljen Mestni pogrebni zavod. Tako je nastalo osrednje mestno pokopališče, ki je nadomestilo pokopališča ob cerkvah v posameznih mestnih predelih. Pogrebni zavod je občina prevzela šele leta 1911. Zavod je opravljal vse pogrebne posle ter izdeloval v lastni delavnici krste in druge potrebščine. Njegovi delavci so opravljali tudi ekshumacijo, prevoz mrličev in upravljali mestno pokopališče na Pobrežju.

Hitro naraščanje avtomobilizma pa je že kmalu po vojni spodbudilo uvedbo prvih avtobusnih povezav Maribora z okolico v smeri Ptuja in Slatine Radenci. Leta 1926 je mariborska občina uvedla avtobusno progo Maribor–Celje. Kmalu nato so z mestom povezali zlasti tiste okoliške predele, ki niso bili ob železniških progah, predvsem kraje v Slovenskih goricah in na Dravskem polju. Mestno avtobusno podjetje je bilo ustanovljeno leta 1926. Že naslednje leto so uvedli tudi mestne proge.¹⁰ Mestno avtobusno podjetje je oskrbovalo promet v mestu in na podeželju. V sredini tridesetih let je imelo 20 avtobusov, ki so prevozili letno približno pol milijona kilometrov, 18 garaž, lastno delavnico in lastne bencinske črpalke.

Večina komunalnih dejavnosti je do konca prve svetovne vojne, torej do leta 1918, ostala v rokah mestnega gradbenega urada. Kmalu po koncu vojne so rešili vprašanje elektrifikacije mesta in leta 1920 so mesto namesto plinskih razsvetljevale električne svetilke.¹¹ Prav na elektrifikacijo mesta se

¹⁰ Prve vožnje avtobusov. V: Jutro, 29. 12. 1926, str. 5.

¹¹ Maribor je bil pred razsulom snažno mesto. V: Straža, 5. 1. 1920, str. 2.

je navezovala še predvojna zamisel o mestnem prometu s tramvajem.¹² Leta 1919 je prešla v posest občine plinarna, ki je proizvedla tudi do 1,5 milijona m³ plina. Vodovod je postal last občine leta 1914, klavnica s hladilnimi pripravami pa leta 1918. V občinski lasti je bilo tudi majhno električno podjetje v obratu mestne plinarne z motornim obratom na plin. Načrtovali pa so še izgradnjo cestne železnice oziroma tramvaja. Nameravali so zgraditi mrežo prog, ki bi povezala vsa večja podjetja v mestu z železnico tako, da bi tramvaj lahko pripeljal kar na dvorišča tovarn.¹³

Leta 1886 so na priporočilo zdravstvenega sveta sprejeli vrsto ukrepov za izboljšanje higiene pri oskrbi z vodo iz javnih in zasebnih vodnjakov, praznjenju greznic in odvajanju odpadnih voda. Tako je vsak nov izkop vodnjaka nadzirala zdravstveno-policijska komisija. Novost je bilo gradbeno dovoljenje, ki so ga morali novograditelji dobiti od mestnega sveta. Vodnjaki so morali biti vsaj osem metrov oddaljeni od greznic, gnojnih jam in varnostnih jam, tri metre v globino obloženi z neprepustnimi materiali in na površju so morala biti tla v premeru dveh metrov tlakovana z neprepustnimi materiali tako, da je voda odteka stran od jaška vodnjaka. Občasno je bilo treba vodnjake temeljito očistiti. Fekalije so lahko zbirali le v greznicah ali fekalnih sodih, v katerih so jih tudi odvažali. Deževnico, odpadno vodo in odplake so morali speljati v kanale in v Dravo. Novost je bila tudi predpisana gradnja cestnih kanalov, ki so morali biti le iz betona in z zajetjem najmanj 1 : 100; le manjši hišni kanali so lahko imeli kamnite cevi. Vse greznice so morali graditi po enovitem načrtu, obstoječe pa so morali do leta 1891 temu prilagoditi. Greznice so čistili v skladu z redom o čiščenju z dne 15. marca 1882, red 1430, čl. 3 in 4, in sicer tako pogosto, kot je bilo treba oziroma vsaj enkrat v pol leta; za čiščenje so uporabljali že preizkušene in takrat uveljavljene pnevmatične naprave. Tik ob hišah v mestu je bilo prepovedano gnojenje zemljišča z vsebino iz greznice; dovoljeno pa je bilo gnojenje z vsebino iz greznic zunaj mesta, in sicer v oddaljenosti 200 korakov od stanovanjskih hiš in 25 korakov od javnih prometnih poti, in to v času med 10. uro zvečer in 4. uro zjutraj. Izpraznjene fekalne sode so morali najpozneje do 10. ure dopoldne zakopati v zemljo na polju, vsebino greznic, ki je niso uporabili kot gnojilo, pa so morali izprazniti v reko Dravo na mestu, ki ga je določil mestni svet. Do konca dvajsetih let 20. stoletja so fekalije zlivali v Dravo pod Meljskim hribom. Izjeme od novih pravil je

¹² Električna železnica v Mariboru. V: Jutro, 31. 12. 1921, str. 3.

¹³ Seja občinskega sveta – tramvaj. V: Slovenec, 15. 7. 1924, str. 3.

lahko dovolil le mestni svet na podlagi temeljite preiskave. Vse kršitelje, ki jih je bilo, kot se vedno dogaja, kar nekaj, so kazensko preganjali.

K skrbi za čistočo mesta je spadalo tudi pometanje javnih površin v mestu in mestni gradbeni urad je imel za ta namen zaposlenih več cestnih pometačev. Leta 1909 je mestni svet sklenil, da se mestne ulice, ceste in trgi pometajo – počistijo dvakrat na teden, in sicer vsako sredo in soboto, če je bil ta dan praznik, pa dan prej. V pomoč pri čiščenju ulic so bili škropilni vozovi. Pred prvo svetovno vojno jih je mesto premoglo le šest, in še ti so bili pogosto potrebni popravila, kar je opravljala tovarna vozov Franca Perglerja.¹⁴

Leta 1896 so mestne oblasti na podlagi predpisa v deželnem zakonu o vzdrževanju cest dale asfaltirati nekatere pločnike v mestu na račun lastnikov hiš. Asfaltirali oziroma utrdili so pločnike ob Meljski cesti, Kejžarjevi ulici, Partizanski cesti, Cankarjevi ulici, Maistrovi ulici, Razlagovi ulici, Ulici heroja Tomšiča, Strmi ulici, Ulici kneza Koclja, Industrijski ulici, Dravski ulici, Tržaški cesti in Loški ulici.

Glavne naloge na prelomu 19. v 20. stoletje so bile ureditev, razširitev in posodobitev mreže ulic ter cest v mestu. Zgledno urejenemu mestnemu predelu s širokimi pravokotno sekajočimi in komunalno urejenimi ulicami severno od Partizanske ceste do Piramide, ki je bil zgrajen pod vodstvom župana Nagy konec 19. stoletja, na žalost ni sledil desni breg reke Drave. Vsaj regulacija in prehodi čez železniško progo so ostali vse do danes glavna ovira za razvoj sodobnega prometa. Če so že zanemarili načrtovanje poteka novih cest in ulic, pa so začeli vsaj komunalno urejati ulice in utrjevati cestišča z makadamom ali s tlakovanjem. Do leta 1918 je bilo v Mariboru tlakovanih približno 10 tisoč m² ulic, in sicer današnja Partizanska cesta, takrat poimenovana Aleksandrova cesta, Gosposka ulica in del Glavnega trga. Vsa cestišča v Mariboru so bila pred prvo svetovno vojno dolga 51,359 km ali drugače: mesto ob Dravi je imelo takrat 357 tisoč m² javne cestne površine. Od tega je bilo 19 tisoč m² cest tlakovanih, makadamskih je bilo 284 tisoč m² ulic, 54 tisoč m² poti je bilo neurejenih.

Po končani prvi svetovni vojni leta 1918 je javna gradbena dejavnost v Mariboru praktično zastala in ponovno oživela šele po letu 1923, ko jo je odločno podprla mestna občina Maribor. Posebnega pomena sta bila v tem času regulacija in tlakovanje ene najpomembnejših mestnih vpadnic,

¹⁴ Komunala Maribora. V: Straža, 7. 10. 1910, str. 4.

Aleksandrove ceste (danes Partizanske ceste) od gradu do kolodvora, do meje s Koškami pa je bil položen novi tlak. Maribor je imel leta 1937 že 58 km ulic s skupno površino 404 tisoč m², od katerih jih je bilo 59 tisoč m² tlakovanih, 325 tisoč m² z makadamskim voziščem, 20 tisoč m² je bilo neurejenih. Nove in stare ceste pa so predvsem zaradi izredno povečanega tovornega prometa zahtevale pogostejše in bolj kakovostno vzdrževanje. Dotedanje ročno delo pri popravilih cest, škropljenje ulic z vozovi s konjsko vprego ter le občasno pometanje in čiščenje ulic ni bilo več dovolj. Zato je mestna občina predvsem za vzdrževanje makadamskih cestišč pred drugo svetovno vojno nabavila dve cisterni za sodobno škropljenje ulic ter parni cestni valjar, traktorje, drobilec gramoza ter stroj za pripravo asfalta za hitro in poceni izgradnjo ter ureditev novih in vzdrževanje starih cestišč in pločnikov.

Sodobna gradnja cest in zavest o popolni komunalni ureditvi mesta sta uskladili delovanje mestnih javnih služb. Tako se je sočasno z modernizacijo starih in gradnjo novih ulic ter cest začela širiti tudi sodobna mestna kanalizacija, ki je bila do leta 1937 zgrajena že na 73 odstotkov vseh ulic oziroma v dolžini 42 km. Vse nove ulice, nastale po letu 1918 v koroškem in magdalenskem predmestju, so bile priključene na mestno kanalizacijo, za kar je bilo treba zgraditi velike zbiralne kanale. Med dosežki pri kanalizaciji mesta je še posebno izstopala kanalizacija Počehovskega potoka skozi Melje v dolžini 890 m.¹⁵

Do konca prve svetovne vojne so mesto osvetljevale plinske svetilke. Električno podjetje Maribor je začelo obratovati leta 1919. Podjetje ni imelo svoje električne centrale, električno energijo je dobivalo iz falske elektrarne z napetostjo 10.000 voltov, jo usmerjalo v podjetje na lastnih napravah in transformiralo na uporabno napetost 380 oziroma 220 voltov. V začetku oktobra 1920 je Maribor prvič dobil električno javno razsvetljavo; meščani so prižiganje spremljali od svetilke do svetilke. Najprej so razsvetlili glavne ulice. Največ zaslug za to sta imela ravnatelj mestne elektrarne, inženir Gostiša, in vodja telefonskega gradbenega oddelka, višji uradnik Bračko, ki je moral za ta namen preurediti vse telefonsko omrežje. Novembra 1924 je bil opravljen komisijski ogled napeljave električnega omrežja v mestu. Mestno električno podjetje je električno omrežje gradilo med vojno in neposredno po njej, v letih 1917 do 1922, zato so marsikdaj morali upo-

¹⁵ Mariborska komunalna politika. V: Jutro, 6. 1. 1923, str. 2.

rabljati nekakovosten material. Električno energijo je dobavljala elektrarna Fala po daljnovodu Fala–Rače. Za Maribor se je odcepil daljnovod pri današnji kadetnici. Decembra 1922 so mestno omrežje razširili z novimi transformatorskimi postajami. Takrat je bilo v mestu 20 transformatorskih postaj s pripadajočimi vodi visoke napetosti in razvodnim omrežjem nizke napetosti. Leta 1935 je Mestno električno podjetje imelo 72 transformatorjev s priključno vrednostjo 11.360 kV. Transformatorji so bili nameščeni v 55 transformatorskih postajah. Visokonapetostne napeljave za napetost 10.000 so bile dolge 34,58 km, dolžina nizkonapetostnega omrežja za napetost 380 oziroma 220 voltov pa je bila 121,88 km. Tega leta so imeli 11.630 odjemalcev. Podjetje je elektrificiralo skoraj ves predvojni Maribor ter primestne predele na Studencih, Radvanju, Teznem, Pobrežju, Krčevini, Košakah, Kamnici, Rošpohu in Brestrnici. Nizke cene električnega toka so omogočile razvoj industrije, posebno tekstilne, ki je zaposlovala več tisoč ljudi. Leta 1925 je bila poraba električnega toka 5 milijonov kWh, leta 1930 10 milijonov kWh in leta 1935 že 20 milijonov kWh. Leta 1937 je bil Maribor z okolico po porabi električne energije na prvem mestu v Kraljevini Jugoslaviji. Mestno električno podjetje je dobavilo mestu v letu dni do 12 milijonov kilovatnih ur ali 300 kWh na prebivalca. Tako je bil Maribor leta 1933 po potrošnji električne energije daleč pred vsemi na prvem mestu v Jugoslaviji, pred Zagrebom, kjer je bila poraba 150 kWh na prebivalca, in Ljubljano s porabo le 100 kWh na prebivalca. Podjetje je vzdrževalo 165 km dolgo energetska omrežje.¹⁶

Naraščanju števila mestnih podjetij je sledila tudi vedno večja finančna izguba. Svetovna kriza in posledično izgube so grozile z ukinjanjem ali omejitvijo komunalne dejavnosti v mestu. Leta 1930 so mestna podjetja pridelala kar za 2,2 milijona takratnih dinarjev izgube. Večino izgube sta prispevala avtobusni promet v višini 2 milijonov dinarjev in plinarna v višini 200 tisoč dinarjev. Druga podjetja, Mestno električno podjetje, Mestni vodovod in Mestni pogrebni zavod, so poslovala z minimalnim dobičkom. Med mestna podjetja je spadal še mestni gradbeni urad, ki pa je bil del mestne uprave in je bil zato neposredno vezan na sredstva mestnega proračuna. Premoženjska uprava je skrbela za 235 mestnih hiš in 147 hišic delavske kolonije, v katerih je sredi tridesetih let stanovalo 594 strank. Leta 1931 je imel Maribor 33.100 prebivalcev.

¹⁶ Antoša Leskovec: Razvoj, str. 361–410.

Premoženjska uprava je upravljala tudi mestna posestva in druga mestna zemljišča, ki so merila kar 65 hektarjev.

Posamezna podjetja so v okviru gradbenega urada ali s koncesijami delovala v Mariboru že pred prvo svetovno vojno. Vedno večje zahteve nagle rastočega mesta pod Pohorjem so postopoma prisilile mestno oblast, da je začela prevzemati vse za mesto pomembne komunalne in splošne storitvene dejavnosti pod svoje okrilje. V delokrog mariborskih mestnih podjetij so takrat spadali Mestna klavnica, Mestna plinarna, Mestno električno podjetje, od 1914. leta Mestno kopališče, kopališče na Mariborskem otoku od leta 1930, Mestni pogrebni zavod, Mestni vodovod, Mestno avtobusno podjetje in Premoženjska uprava. Decembra 1932 so na novo organizirali gospodarski del uprave mestne občine. To je bil začetek enotnega podjetja »*Mestna podjetja Maribor*«. Da bi vsem podjetjem omogočili nemoteno poslovanje, so sklenili, da bodo spremembe delovanja izvedli postopoma. Mestna občina je združila v enotno podjetje naslednja podjetja: klavnico, avtobusni promet, vodovod, plinarno, elektropodjetje, gradbeno upravo, prometno pisarno, prodajalne MP, mestno kopališče Mariborski otok, pogrebni zavod in pokopališče. Vsa podjetja so bila od takrat podrejena centralni upravi mestnih podjetij. Od 1. januarja 1933 so tekoče posle posameznih podjetij še naprej vodili dotedanji upravniki, le odobranje večjih nabav, poravnava računov ipd. je prešlo na novo ravnateljstvo mestnih podjetij Maribor. Plačevanje računov mestnih podjetij je prevzela mestna blagajna. Medtem so postopoma izvedli tudi inventuro in ocenili nepremičnine novega mestnega podjetja. Mariborska občina je prva v takratni Kraljevini Jugoslaviji združila svoja komunalna podjetja v enoten obrat pod skupnim komercialnim in poslovnim vodstvom. V tujini so bila združena komunalna podjetja takrat nekaj običajnega. Zgled Mariboru so bila pri reorganizaciji mestnih podjetij mestna podjetja dunajske občine. Z združitvijo vseh komunalnih podjetij pod enotnim komercialnim vodstvom so iz mestnih obratov ustanovili samostojno, upravno, organizacijsko, gospodarsko, finančno in premoženjsko enoto. S tem so želeli doseči racionalnejše poslovanje in izboljšati finančni rezultat komunalnega gospodarstva. Za eksperiment mestne občine je vladalo veliko zanimanje ne samo v Mariboru, temveč tudi v mnogih mestnih upravah po takratni Jugoslaviji. Že prva bilanca skupnih mestnih podjetij je dokazala, da je bila

zamisel v glavnem posrečena.¹⁷ Združitev toliko podjetij pod eno streho je bila za tiste čase ogromen podvig in nič čudnega ni, da so bila združena mestna podjetja dokončno ustanovljena šele maja 1934. Takrat je bil končan prenos gospodarskih poslov mestne občine na »Mestna podjetja Maribor«. Za dokončno ureditev razmer za delovanje združenih podjetij je leta 1937 mestni svet sprejel »Službeni red za ureditev službenih razmer med mariborsko mestno občino in delavci, ki so pri njej stalno zaposleni«.¹⁸

Pred drugo veliko vojno so v letu 1937 iz gradbenega materiala, ki je ostal pri rušitvi starih carinskih skladišč ob Einspielerjevi ulici, zgradili nova skladišča in remize za skladiščenje gradbenega materiala ter spravljajne vozov za mestni gradbeni urad v Strmi ulici.¹⁹ Največje nazadovanje je povzročila seveda štiriletna druga svetovna vojna, ki je temeljito zavrla razvoj mestne komunalne dejavnosti. Ob zavezniškem bombardiranju v letih 1944 in 1945 sta utrpela mesto in z njim komunalna infrastruktura veliko materialno škodo. Takrat je bilo porušenega kar 47 odstotkov stavbnega fonda in temu ustrezno število komunalnih naprav.²⁰

¹⁷ Mariborski občinski svet – poslovanje mestnih podjetij. V: Jutro, 21. 8. 1931, str. 2.

¹⁸ Gospodarstvo Maribora (mestna podjetja). V: Slovenec, 6. 8. 1939, str. 9–10.

¹⁹ Antoša Leskovec: Razvoj, str. 361–390.

²⁰ Ermin Kržičnik: Gospodarski razvoj Maribora. Maribor 1956, str. 20–25.

