



## MALE OBJAVE št. 9

•

*urednik:*

Drago Oman

•

*avtorji besedil:*

### **MALI SIMPOZIJ 2019**

#### **Promet in prevozna sredstva**

Lorena Horvat, Enis Čurkić, *OŠ Draga Kobala Maribor*  
Maja Kajbič, Patricija Gole, *OŠ Duplek*  
Alina Barbarič, Zara Šauperl, Alina Bratovčak, *OŠ Duplek*  
Nuša Ačko, Neli Lunežnik, *OŠ Fram*  
Julija Bevc, Maruša Bosiljevac, Ajda Cizl, *OŠ Franceta Prešerna Maribor*  
Nuša Ačko, Neli Lunežnik, Ana Angel, Nika Šerdoner, *OŠ Hajdina*  
Nika Sitar, Manca Matjašič, Laura Jambrovič, Ria Ana Hotko, *OŠ Hajdina*  
Anemari Graber, Gabriela Driggs Donatien, *OŠ Kungota*  
Laura Sinič, *OŠ Leona Štuklja Maribor*  
Kornelija Babič, *OŠ Starše*  
Doroteja Dominko, Zala Hadjar, *OŠ Tabor I Maribor*  
Kaja Truntič, Lija Zemljič, *OŠ Tabor I Maribor*  
Vitja Kit, Maks Pučko, *OŠ Tabor I Maribor*

•

### **MALI SIMPOZIJ 2020**

#### **Stare obrti**

Anej Ozimič, *OŠ Draga Kobala Maribor*  
Amaja Krašna, Nives Polanec, Tomaž Pernek, *OŠ Duplek*  
Neža Lonec, Lana Kos, Sara Bizjak, *OŠ Duplek*  
Maša Belas, Tinkara Škrinjar, *OŠ Fram*  
Julija Bevc, Maruša Bosiljevac, Ajda Cizl, Tina Zavec Stojanović, *OŠ Franceta Prešerna Maribor*  
Vanja Vrabl, Ana Marija Kancler, Janja Murko, *OŠ Hajdina*  
Nika Šardoner, Teja Horvat, Ana Angel, Pia Gojkovič Premužič, *OŠ Hajdina*  
Manca Sitar, Iva Ogrizek, Julija Mohorič, *OŠ Hajdina*  
Danaja Klampfer, Ajda Mihajlovič, Neli Papec, Urška Šerbinek, *OŠ Kungota*  
Klara Brezner, Ian Mokrici, Matija Ornik, Blaž Pihler, *OŠ Starše*  
Eva Lukman Ducman, Maša Pleteršek, *OŠ Starše*

## KAZALO

•  
*Drago Oman: Spremna beseda 4*

•  
*avtorji besedil:*

### **MALI SIMPOZIJ 2019** **Promet in prevozna sredstva**

- Ana Angel, Nika Šerdoner: **Jantarska pot 6**  
Anemari Graber, Gabriela Driggs Donatien: **Prometne drobtinice iz občine Kungota 8**  
Nuša Ačko, Neli Lunežnik: **Pomen železnice na Slovenskem 10**  
Maja Kajbič, Patricija Gole: **Od lesenega do betonskega 12**  
Nika Sitar, Manca Matjašič, Laura Jambrovič, Ria Ana Hotko: **Janez Puh, človek, izumitelj, industrialec 14**  
Alina Barbarič, Zara Šauperl, Alina Bratovčak: **Janez Puh – pionir kolesarske industrije 16**  
Kornelija Babič: **Brodarstvo 18**  
Julija Bevc, Maruša Bosiljevac, Ajda Cizl: **S hlaponom od Dunaja do Trsta 20**  
Lorena Horvat, Enis Čurkić: **Tudi v Mariboru so videli cepelina in bili priča 22**  
**prvi civilni letalski nesreči na Slovenskem**  
Doroteja Dominko, Zala Hadjar: **Na sprehod 25**  
Kaja Truntič, Lija Zemljič: **Od kolesa do avtomobila 28**  
Laura Sinič: **Kočija 31**  
Vitja Kit, Maks Pučko: **Avtomobili moje družine 33**

•  
**MALI SIMPOZIJ 2020**  
**Stare obrti**

- Maša Belas, Tinkara Škrinjar: **Mlinarstvo na Framskem 36**  
Danaja Klampfer, Ajda Mihajlovič, Neli Papec, Urška Šerbinek: **Papirnat rože 38**  
Anej Ozimič: **Mizarske delavnice 41**  
Klara Brezner, Ian Mokrici, Matija Ornik, Blaž Pihler: **Kovaštvo 43**  
Julija Bevc, Maruša Bosiljevac, Ajda Cizl, Tina Zavec Stojanović: **Skrivnosti mizarstva in rezbarstva 45**  
Amaja Krašna, Nives Polanec, Tomaž Pernek: **Mizarska dediščina mojstra Milana Iršiča 48**  
Neža Lonec, Lana Kos, Sara Bizjak: **Obrt ima zlata tla 50**  
Vanja Vrabl, Ana Marija Kancler, Janja Murko: **Špeharstvo 52**  
Nika Šardoner, Teja Horvat, Ana Angel, Pia Gojkovič Premužič: **Sodarstvo 54**  
Manca Sitar, Iva Ogrizek, Julija Mohorič Pletarstvo 56  
Eva Lukman Ducman, Maša Pleteršek: **Mlini v Zlatoličju 57**

## SPREMNA BESEDA

Drago OMAN \*

---

V letu 2019 smo sedemnajsti Mali simpoziji vsebinsko navezali na nov stalno razstavo Pokrajinskega muzeja Maribor Portret meščanstva. Osnovnošolce in njihove mentorje smo povabili, da pripravijo referate v katerih bodo predstavili dediščino, ki se navezuje promet in prevozna sredstva. Promet in z njimi povezana prevozna sredstva se pojavijo že v prazgodovinskem obdobju. Več ali manj je njihov razvoj tekkel vzporedno z razvojem trgovine in vojskovanja. Človeku ni bilo dovolj le prevažanje po kopnem in vodi, pred dobrim stoletjem je posegel celo v zrak. Iznajdba železniškega prometa v 19. stoletju je omogočila doseganje do tedaj neslutnih hitrosti. Prevozna sredstva so ljudje kaj kmalu uporabili za zabavo in šport – omenimo tekmovalna s konjskimi vpregami že v antičnih časih ali tekmovalj z vozili po kopnem, vodi in zraku v novejših obdobjih. V Mariboru je bila kolesarska dirka organizirana že v 19. stoletju, že leta 1846 je v Mariboru pripeljal prvi vlak, v Mariboru smo v 20. stoletju imeli celo tovarno avtomobilov... Razvoju prometnih sredstev je sledilo gradbeništvo z gradnjo cest, mostov, železniških prog, letališč, tunelov itd. Vendar vse to še ni bilo dovolj. V 20. stoletju je človek z vesoljskimi plovili začel premagovati nepredstavljive razdalje.

V letu 2020 smo Mali simpozij tematsko povezali z novo stalno razstavo Pokrajinskega muzeja Maribor Prostor lepega, ki ob razstavljenem pohištvu med drugim seznanja tudi z načini in postopki izdelave pohištva. Osnovnošolcem smo predlagali naj bo predmet tokratnega raziskovanja obrtna in rokodelska dejavnost v njihovem lokalnem okolju nekoč. V času pred industrijsko proizvodnjo so zalagali prebivalce s potrebnimi izdelki in storitvami obrtniki in rokodelci. Obrtniki, povezani v cehovska združenja, so se morali celo v zasebnem življenju podrežati pravilom teh združenj. Nekatere obrti so izvajali samo na podeželju, spet druge samo v mestih, nekatere pa so bile prisotne v obeh okoljih. Precej starih obrti je že skoraj pozabljenih (kovaštvo, sodarstvo, kolarstvo, mlinarstvo, usnjarstvo), nekatera rokodelska znanja so tako rekoč izumrla ali pa se izvajajo zelo redko (piskrovezi, krovcji slamnatih streh ali tistih z lesenimi skodlami, popravljalci dežnikov idr.). Ali v okolju kjer živimo, še najdemo njihove sledi?

Posebej nas veseli, da smo uspeli izvesti Mali simpozij tudi leta 2020, ko je naše življenje močno omejevala nevarnost širjenja koronavirusa.

V 9. številki Malih objav predstavljamo referate, s katerimi so učenci sodelovali na Malih simpozijih v letih 2019 in 2020. V besedila pri redakciji nismo posegali vsebinsko, opravljenih je bilo le nekaj najnujnejših korektur. Predvsem smo poenotili navajanje uporabljenih virov in literature. Učenci so referate predstavili na obeh simpozijih z računalniško podporo – torej so uporabili tudi slikovno gradivo.

Hvala učenkam in učencem za sodelovanje, še posebej mentoricam in mentorjem, brez katerih projekta ne bi mogli uspešni izvesti ter sodelavcem pri izpeljavi lanskega in letošnjega simpozija.

*Maribor, oktober 2020*

\* Drago Oman, *muzejski svetovalec, Pokrajinski muzej Maribor.*

# **MALI SIMPOZIJ 2019**

## **Promet in prevozna sredstva**

**Pokrajinski muzej Maribor**  
**15. oktober 2019**

# JANTARSKA POT

Ana ANGEL, Nika ŠERDONER \*

---

Jantarska pot je najstarejša in najkrajša evropska trgovska povezava med Baltikom in Sredozemljem, po kateri so je od pozne bronaste dobe do 5. stoletja trgovali z jantarjem. Jantar proti jugu ni prihajal po eni sami poti, še manj je bila to ves čas cesta. Poti, po katerih se je vršila ta trgovina, je bilo več in niso bile stalne. Krajši ali daljši odseki so bili zdaj bolj, drugič manj pomembni. Trgovci so jih izbirali glede na trenutne vremenske, carinske in politične razmere.

Pot se je začela na nahajališčih jantarja ob ustju Visle na vzhodnem Baltiku, verjetno v Kaupi (Mohovoe, Ruska federacija) in Trusi (Družno, Poljska). Od tam je potekala preko Toruńa, Kalisza, Wrocława (Poljska), Moravskih vrat (Češka republika), Devína (Slovaška), Carnuntuma (Peronell, Avstrija), Savarie (Sombotel, Madžarska), Petovije (Ptuj), Celeje (Celje), Emone (Ljubljana) in Nauporta (Vrhnika) ter se končala v Akvileji (Oglej, Italija).

Prvi zanesljivi podatki o jantarski poti so iz bronaste dobe. Po Herodotu so jantar nabirali Hiperborejci na Baltiku. Od njih so ga prevzemali Skiti, ki so ga prenašali do severnega Jadrana. Od tam so z njim trgovali proti jugu po Apeninskem polotoku in proti vzhodu v Grčijo. Po Diodorju so jantar do Venetov in Etruščanov prinašali Germani, ti pa naprej do Grkov.

Po jantarski poti se je trgovalo od poznega 7. stoletja pr. n. št. do 5. stoletja n. št.. Največji promet je bil v 2. stoletju, tudi zaradi rimske vojaške ceste med Carnuntumom na Donavi in Akvilejo. Starodavno trgovsko pot so prekinile rimsko-ilirske vojne in preseljevanje ljudstev.

Obstajale so tudi stranske veje jantarske poti. Ena od njih je po dolini Dnepra vodila proti Črnemu morju, druga po dolini Rone v južno Francijo. Z jantarjem so trgovali tudi po morju, predvsem Grki in Feničani.

Čez Slovenijo je že v prazgodovini potekala jantarna pot (Gdansk–Oglej), ki je povezovala Baltik s Sredozemljem. Jantar je bil dovolj pomemben, da so trgovsko pot poimenovali po njem. Uporabljali so ga za izdelovanje nakita, pripravki iz njega pa imajo tudi zdravilne lastnosti.

Del jantarne poti, ki je obale Baltika povezovala s Sredozemskim morjem, je v prazgodovini potekal tudi preko Dolenjske, zato se je v Novem mestu, tedanjem evropskem središču s knežjim sedežem, ohranila množica jantarnih izdelkov. Steklarstvo in železarstvo sta bili tisti gospodarski dejavnosti, ki sta omogočali razcvet dolenjskega prostora v 1. tisočletju pr. n. št. Izdelovali so ogrlice iz raznobarnih bogato okrašenih, na Dolenjskem izdelanih steklenih jagod, dopolnjenih z oranžnordečimi okrašenimi jantarnimi jagodami. Arheologi vsako leto izkopljejo nove dokaze o tem, kako pomembno vlogo je imelo območje Novega mesta že v prazgodovini. V tistih časih je bil nakit iz jantarja statusni simbol, ki so si ga le najuglednejši pomembneži uspeli zagotoviti preko jantarne poti. Bogate zbirke v Dolenjskem muzeju pričajo o tem, da so bili naši predniki še kako pomembni in ugledni.

Največja in najpomembnejša nahajališča jantarja – okamnele smole iglavcev – ležijo na območju Baltika, kjer ga nabirajo in pridobivajo že več tisočletij. Poleg okrasne funkcije je jantar v zavesti ljudi od prazgodovine pa vse do danes prisoten še s svojimi magičnimi, varovalnimi in zdravilnimi lastnostmi.

Jantar je fosilizirana drevesna smola, nastala v pradavnini, ko so drevesa zaradi vročine začela izločati velike količine smole, ki so jo prekrili sedimenti. Temperatura in veliki pritiski so povzročili kemijsko reakcijo (polimerizacijo), iz smole je najprej nastal kopal, mladi jantar z značilno svetlo citrinsko barvo. Najstarejši je star več kot 200 milijonov let, bolj pogost je iz obdobja pred 150 milijoni let. Najbolj znan je baltski jantar, največja najdišča – kar 90 odstotkov vseh svetovnih zalog – pa so na ruskem polotoku Kaliningrad. Vrste jantarja iz različnih predelov sveta se razlikujejo po vrsti dreves, ki so izcejale smolo. Sončni kamen, kot so ga poimenovali stari Grki, je rumene, črne, zelene, bele, rdeče in modre barve v kar 250 odtenkih. V prosojnem jantarju so dobro vidne rastline, pajki, muhe, cvetje in drugo, tudi za znanost pomembni mikroorganizmi. Najstarejši fosil pajka, ujetega v jantar, je star od 125 do 135 milijonov let, najstarejša pajkova mreža pa približno 140 milijonov let. Največji kos prosojnega jantarja tehta 15 kilogramov in je star okoli 50 milijonov let, našli pa so ga v Mjanmaru. Najpogostejša sta rumenkast in rjavkast, najredkejši pa je moder, ki je doma v Dominikanski republiki in ga nakopljejo le okoli 100 kilogramov na leto.

Nakit iz jantarja so našli že v grobovih iz mlajše kamene dobe, njegove zdravilne lastnosti pa so še posebno cenili v antiki. Danes jantarne ogrlice uporabljajo mamice – z njimi namreč omilijo težave malčkov, ki nastajajo pri rasti zob, spletna stran [lunin.net](http://lunin.net) pa navaja, da jantar pomaga pri težavah s pljuči, astmo, sluhom, uravnava delovanje ledvic in mehurja, spodbuja presnovo in delovanje ščitnice, blaži virusne infekcije in vnetja, povečuje življenjsko moč, krepi odločnost in spomin. V pribaltskih državah ga za pripravo zdravilnih napitkov namakajo v vodi ali alkoholu, uporabljajo ga tudi v kozmetiki. Trg je danes poln ponaredkov, ki jih izdelujejo iz stekla, celuloide, poliestra, fenilne smole; jantarju dodajajo plastiko ali drugo smolo. Prepoznavanje je izjemno težko. Kadar je cena nizka, gre najverjetneje za ponaredek. Predmet iz jantarja lahko podrgnemo po oblačilu, da ga segrejemo, in zadišati mora po smoli. V solni raztopini plava, ponaredki pa potonejo.

Jantar je bil všeč tudi Hitlerju. Iz Leningrada je dal odpeljati Jantarno sobo, zgrajeno leta 1701 za prvega pruskega kralja Friderika Viljema I. Po mnogih premestitvah in predelavah je soba, ki so jo odpeljali v Königsberg (današnji Kaliningrad), merila 55 kvadratnih metrov, zanjo pa so porabili kar šest ton jantarja. Pozneje so zavezniki bombardirali mesto in od takrat za to sobo ni več slišal nihče. Leta 1979 so v Rusiji začeli rekonstrukcijo Jantarne sobe, ki so jo slavnostno odprli leta 2003 v Katarinini palači v Puškinu blizu Sankt Peterburga.

#### VIRI IN LITERATURA:

##### Literatura:

-Lucijan VUGA, Jantarska pot. Odgrinjanje tančic iz naše daljne preteklosti, Bilje, 2000.

##### Spletne strani:

-<http://vfokusu.com/post/310038/norik-prva-slovenska-drzava> (pridobljeno 5.10.2019).

-[https://sl.wikipedia.org/wiki/Jantarska\\_pot](https://sl.wikipedia.org/wiki/Jantarska_pot) (pridobljeno 5.10.2019).

-[https://www.google.si/search?q=jantarjeva+pot&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi6gti0yvkAhVRuqQKHfyiBnMQ\\_AUIESgB&biw=1920&bih=985#imgrc=\\_fvWnVZhXugi7M:&spf=1570089134926](https://www.google.si/search?q=jantarjeva+pot&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi6gti0yvkAhVRuqQKHfyiBnMQ_AUIESgB&biw=1920&bih=985#imgrc=_fvWnVZhXugi7M:&spf=1570089134926) (pridobljeno 5. 10. 2019).

\* Ana Angel in Nika Šerdoner, *učenki 8. razreda OŠ Hajdina*, mentor: Iztok Milošič.

# PROMETNE DROBTINICE IZ OBČINE KUNGOTA

Anemari GRABER, Gabriela Druggs DONATIEN\*

Občina Kungota leži na skrajnem severozahodu Slovenskih goric. Na jugu meji z občino Maribor, na vzhodu s Pesnico in Šentiljem, na severu s sosednjo Avstrijo. Dolga stoletja je bilo to ozemlje usmerjeno v kmetijstvo. Še danes so Svečinske gorice znane po kvalitetnem grozdju, vinu in sadju, v zadnjih letih tudi turistični ponudbi v širšem evropskem prostoru. Kmetje so zmeraj pridelali dovolj hrane zase in za tuje posestnike, zato je bil promet izjemnega pomena.

Utrjene ceste so tod začeli graditi Rimljani v 1. stoletju. Skozi naše kraje je bila speljana cesta (iz Kamnice, čez Rošpoh) čez Morski jarek, Spodnjo in Zgornjo Kungoto, čez prelaz pod Plačkim vrhom in dalje proti Flavium Salvensum (Lipnice/Leibnitz). Za čas srednjega veka o živahni trgovini čez Svečinske gorice pišeta Jože Curk in Jože Koropec. Za čas 16. stoletja sta ohranjeni mitninski knjigi, ki dokazujeta obstoj mitninske postaje v Spodnji Kungoti. Zanimivi so zapisi o količinah in vrsti tovara: »1587: 1420 tovorov kamene soli iz skladišča v Ernovžu, 14 vozov gline s Podigraca ... 1595: 2249 tovorov in 1354 vozov«. V knjigi je omenjeno tudi: 52 pešcev, 213 jezdecov, žitarice za sedanjih 554 hl, 733 štartinov domačega vina in 4 štartine medu. V cerkveni kroniki župnije Sv. Andreja v Svečini župnik Alojz Bratuša navaja: »Pod Plačkim hribom so bili hlevi, kjer so se vozniki ustavljali in lahko dobili priprego, da so težek tovor prepeljali na vrh. Ker je bilo vzdrževanje konj za stalno pripravljenost v hlevu predrago, so za priprego poskrbeli okoliški kmetje, ki so imeli konje. Nekdo, ki je živel pod hribom ob cesti, je bil zadolžen, da z rogom priključimo pomoč. Na vrhu je bila gostilna, kjer so uspešno opravljeno delo zalili z domačim vinom.« Cesta čez Zgornjo Kungoto in čez prelaz pod Plačkim vrhom je izgubila pomen v mednarodni trgovini z izgradnjo južne železnice, ki je bila speljana iz Dunaja čez Šentilj in Maribor. Ceste so bile vse do druge polovice 20. stoletja makadamske ali blatni kolovozi, ki so jih občasno utrjevali s kamenjem iz bližnjih kamnolomov (Pruh, Žavcarjeva graba). Naše ceste so asfaltirali postopoma. Leta 1970 so asfaltirali cesto iz Spodnje Kungote do Zgornje Kungote, prav tako so leta 1970 asfaltirali cesto Zgornja Kungota–Jurij. Cesto v Svečino so asfaltirali leta 1972 in 1973, cesto na Plač šele leta 1976.

Promet in prometna sredstva so bila že od nekdaj pomembna v kmetijstvu. Kmetje so uporabljali sredstva, ki jih vleče človek ali vprežna živina, po 2. svetovni vojni so se postopoma uveljavljali traktorji. Danes je kmetovanje brez traktorja nemogoče. Za prevoze manjšega tovara so uporabljali leseno samokolnico, gare, ki so bile namenjene že težjemu tovoru, in »trage« (lestev, na katero so po košnji naložili travo). Najpomembnejše prevozno sredstvo na kmetiji so bil različni vozovi: lojtrni voz, platonar, parizar, voz s kripo, voz za nakladanje listja, nizka kripa s prečko. Vsak voz je bil namenjen določenemu tovoru. Starejši ljudje pripovedujejo o vožnji sena s »holt parizari«. Tak voz je imel kolo široko 20 cm, prilagojen je bil za vožnje na vlažni zemlji. Kmetje so med seboj tekmovali, kdo bo naložil najlepši voz sena, ki je moral biti visoko naložen in lepo počesan z grabljami. Če je bil tovor pretežak, je lahko počilo oje ali se je zlomilo kolo ali je živina (voli ali konji) preveč silovito zavila v ovinek in se je voz obrnil. Platonar so uporabljali za prevoz nakošene trave ali sadja v zabojih. Voz s kripo so uporabljali za prevoz razsutega sadja, krompirja, repe, pese za živino. Jeseni, ko je listje odpadalo, so lojtrni voz povišali, spredaj in zadaj so dodali primerno oblikovane lesene vstavke, da listje ni polzelo skozi reže. Na voz so namestili tudi veje, ki so preprečevale, da se listje ne bi raztreslo. Listje so vozili tudi z vozom, na katerega so naložili kripo, spleteno iz vrbovega šibja (pantovca). Pozimi so kmetje za prevoze uporabljali sani, z njimi so vreče pšenice vozili v mlin in domov pripeljali moko.

Vsaka večja kmetija je imela lastno vprego, nekatere kmetije so imele tudi nadomestno vprego. Živina za vprego je morala biti mlada, sicer je bila neubogljiva in trmasta. Vprežne živali so včasih pretrpele marsikaj. Ni jim bilo prizaneseno niti v najhujši poletni vročini niti v dežju ali snegu. Če se je živina upirala ali pa obirala, je bila kaznovana z bičem. Pri prevozu so tudi otroci imeli pomembno vlogo. Ponavadi so jih zaposlili, da so pazili živino. Še posebej težko je bilo to v avgustu, ko je bilo poleg neznosne vročine še veliko mrčesa. Jože Graber je povedal: »Ko sem bil majhen, sem sredi avgustovske vročine moral paziti živino, medtem ko so moji starši in ostali delavci grabili seno. Ogromno muh, sršenov in obadov je obletavalo mene in živino. Odganjal sem mrčes, vendar sem zvečer prišel domov ves popikan.«

Furmani–vozniki z vozovi in različno vprežno živino so imeli do 2. svetovne vojne in še po njej pomembno vlogo. Kmetje, ki so imeli malo zemlje in manj glav živine, niso imeli lastnega prevoznega sredstva.

Pomembne prevoze so jim opravili sosodje ali poklicni furmani. Nekateri kmetje so se poleg kmetovanja ukvarjali s prevozništvom in zaslužili dodaten denar. Bilo je veliko medsebojne sosedske pomoči. Prevoze so morali dolžniki odslužiti z delom–dnino. Tako so si kmetje zagotovili potrebno delovno silo. V naših krajih so furmani prevažali predvsem vino, pa tudi sadje in druge kmetijske pridelke. Po 2. svetovni vojni so v Pesnico na odkup vozili še živali, vozili so tudi les in gradbene materiale za gradnjo in obnovo hiš ali gospodarskega poslopja. Danes te prevoze opravljajo prevozniki s tovornjaki. Vozove, konjsko in volovsko vprego so zamenjali traktorji. Živina si je oddahnila, človek si je olajšal prevoze in delo na zemlji. Med prvimi so traktor imeli pri Krenu v Svečini, Paskolu v Slatinskem dolu in Karnerju v Spodnji Kungoti.

Bogatejši kmetje so imeli prevozna sredstva tudi za osebne prevoze v mesto, k maši v cerkev, na romanja, na nedeljski obisk k sorodnikom, za poroke, birme, krste, pogrebe in za nujne prevoze k zdravniku. Za te prevoze so uporabljali zapravljivčke, manjše kočije odprtega tipa, le veliki posestniki so imeli kočije s streho. Rajmund Paskolo, kmetovalec iz Slatinskega dola, je leta 1991 navajal lastnike kočij s streho (grof Pahta na Kozjaku, Rajmund Paskolo v Slatinskem dolu, na Ogrizkovem v Spodnji Kungoti, grad v Svečini, Dobajevi na Ribaričevem v Juriju, Hlade – Šuško v Juriju); 8 posestnikov je imelo male kočije, 19 kmetov je imelo zapravljivčke.<sup>5</sup>

Kočije in zapravljivčke so po 2. svetovni vojni postopoma izrinili avtomobili. Danes ni pri hiši le enega avtomobila, zelo pogosto sta dva ali celo trije. Prvi avtomobil je v naše kraje pripeljal pred 100 leti. Leta 1919 se je z njim v Svečino pripeljala mednarodna komisija, ki je bila na terenskem ogledu v zvezi z določitvijo meje med Avstrijo in Kraljevino SHS. Naveden dogodek je bil obeležen 10. 9. 2019 na turistični kmetiji Elšnik v Slatini.) Člani mednarodne komisije so preveč okušali dobra svečinska vina, saj je voznik v Svečini zapeljal s ceste in se obrnil v Svečinski potok. Fotografije prometne nesreče so ohranjene v sodnem spisu, ki obravnava nesrečo.

Kungoški gostilničar in trgovec, Franc Senekovič, je leta 1924 kupil avtobus tip FIAT in zagotovil avtobusni prevoz med Zgornjo Kungoto in Mariborom. Rudolf Smonig je leta 1926 v Svečini kupil avtobus znamke FORD, s katerim se je lahko dnevno na relaciji Svečina–Maribor peljalo 16 potnikov, in kasneje OPEL, ki je vozil 22 potnikov. Senekovič in Smonig sta tekmovala, kdo bo prepeljal več potnikov.<sup>5</sup>

Prevozi in promet so skozi čas pridobivali na pomenu. Prometna sredstva, hitrost in mobilnost oblikujejo naš vsakdanjik. Danes je hitreje, lažje in udobneje.

## VIRI IN LITERATURA

### Pisni viri:

- Pokrajinski arhiv Maribor, Okrožno sodišče Maribor 1898-1941, škatla 76.
- Cerkevna kronika župnije Sv. Andrej v Svečini, zapiski farnega župnika Alojza Bratuša.

### Ustni viri:

- Jože GRABER, Kozjak nad Pesnico, 2019.
- Rajmund PASKOLO, Slatinski dol, 1991.
- Marija SMONIG, Svečina, 1991.

### Literatura:

- Stanko PAHIČ, Spremni tekst razstave Rimska cesta v Sov. Bistrici, Pokrajinski muzej v Mariboru, 1987.
- Jože KOROPEC, Svečinski svet do 1600, v: *Časopis za zgodovino in narodopisje* 59, 1988, Maribor, str. 75 – 92.
- Svečina skozi stoletja do danes, izdaja KS Svečina Dravska tiskarna Maribor, 1988, str. 79, 80, 81.
- Promet skozi Zg. Kungoto, raziskovalna naloga zgodovinskega krožka, OŠ Kungota, 1991.

\* Anemari Graber in Gabriela Druggs Donatien, *učenki 8. a in 7. a razreda OŠ Kungota, mentorica: Mari Karnet*

## POMEN ŽELEZNICE NA SLOVENSKEM

Nuša AČKO, Neli LUNEŽNIK \*

---

*Bliža se železna cesta,  
nje se, ljub'ca, veselim;  
iz Ljubljane v druga mesta  
kakor ptiček poletim.*

*Ak je blizo tista cesta,  
moraš vzeti me, ljubček moj!  
da pogledat tuja mesta  
bom peljala se s teboj.*

*Sam se po železni cesti  
vozil bom od nas do nas;  
drugo ljub'co v vsakem mesti  
imel bom za kratek čas.*

*Ceste tebi ne zapiram,  
ne na Dunaj, v Gradec, v Trst;  
ti pa mene pusti z miram,  
pet 'mam boljših na vsak prst.*

*(France Prešeren)*

Minilo je več kot 170 let odkar nas je dosegla železnica. Odprta je bila proga Gradec–Celje, etapa v gradnji južne državne železnice med Dunajem in 577 km oddaljenim Trstom. Nujnosti izboljšanja komunikacije med mestoma so se zavedali, odkar je cesar Karel VI., oče Marije Terezije, izbral Trst za glavno пристanišče monarhije. Prve železniške proge (tudi progo do Celja) s parnimi lokomotivami so v Avstriji sicer zgradili pod vladno cesaričinoga pravnuka, cesarja Ferdinanda. Bodoči cesar Franc Jožef, ki ga nekateri zmotno navajajo kot častnega gosta ob odprtju, je imel takrat šele 16 let in »le« rang nadvojvode. Pa tudi cesarja Ferdinanda ni bilo na odprtje, saj se je bal nemirov – bidermajersko obdobje se je iztekalo in marčna revolucija, ki je pretresla Dunaj dve leti pozneje, je že kot nevihtni oblak lebdela na obzorju.

Na dobrih 132 kilometrov dolgi etapi je bilo treba premagati kar nekaj naravnih ovir. Z dolgim viaduktom so prečili dolino Pesnice in prevrtali Počehovski predor. Progo je projektiral inženir in arhitekt Karl Ghega, ki je potem projektiral in nadziral gradnjo proge vse do Trsta.

Graditelji so se lotili etape od Gradca do Celja hkrati, saj so se zavedali, da bo Počehovski predor najzahtevnejši objekt na tej trasi. Začeli so 1. septembra 1843 in končali 2. junija 1846. Za transport materialov so uporabljali že zgrajene dele proge. Lokomotive so naročili iz Amerike, ker so bile angleške tovarne preobremenjene. Časniki poročajo, da so najprej pet in nato še sedem Norrisovih lokomotiv pripeljali razstavljenih z ladjami v Trst, nato jih z vozovi peljali v Celje in jih tam sestavili. Že 7. aprila 1846 je Ghega izvedel poizkusno vožnjo od Celja do Maribora in nazaj.

Nenavadno veliko težo je imela uradna preizkusna vožnja 18. maja, ko je bila proga »posvečena javnosti«. Udeležile so se je pomembne politične osebnosti. Naslednjega dne sta si baron Kubeck in grof Wickenburg ogledala tudi dela na progi od Celja do Zidanega Mosta.

Na otvoritveni vožnji 2. junija je bil najvišji udeleženec po rangi Hermenedild Francesconi, »beneški Avstrijec«, generalni direktor Avstrijskih državnih železnic. Slavnostni vlak sta iz Gradca pripeljali Haswellovi lokomotivi. Mešani potniški vlak, kot je bil uradno klasificiran, je sestavljalo 13 štiriosnih vagonov in en dvoosni.

Takoj po dograditvi železnice do Celja je bil njen najvidnejši potnik Anton Martin Slomšek, dotlej celjski opat, ki se je z vlakom odpravil v Maribor. Moral je v Salzburg, da ga je kardinal posvetil za lavantinskega škofa.

Pripomniti pa je treba, da je med Celjem in Dunajem še zijala vrzel, preko katere so morali s kočijami in vozovi. To je bil Semmering, alpski hrbet, ki ga je zmogel Karl Ghega železniško ukrotiti šele leta 1854.

Sama proga do Celja ne bi imela večjega pomena, če ne bi bila vpeta v širši kontekst, torej v železniško omrežje, danes znano kot Južna železnica. Eno leto po dograditvi proge do Trsta je bila namreč Južna državna železnica privatizirana, saj je država zašla v hudo finančno stisko in si ni znala drugače pomagati. S sedeža v Parizu je bila ustanovljena družba z mednarodnim kapitalom, ki je imela poleg proge Dunaj–Trst v lasti tudi vse železnice v severni Italiji (takratna Avstrija). Njeno ime se je sčasoma izkristaliziralo v Družba Južne železnice oziroma Južna železnica. To ime smemo pogojno uporabljati vse do njenega nastanka leta 1858. Družba se je vedla kot monopolist in je želela obvladovati čim več ozemlja. V svoji lasti je imela tudi prečno zvezo Budimpešta–Pragersko–Maribor–Celovec–Fortezza. Videla je, da je Maribor sredi njenega omrežja, zato je tam leta 1863 ustanovila svojo glavno delavnico, ki pa je zelo napredovala. Sicer ni izdelovala novih lokomotiv, pač pa vse pomembne dele zanje, tudi nadomestne kotle. Za primerjavo: na svojem vrhuncu je Južna železnica imela 3133 kilometrov prog, danes pa imajo Slovenske železnice 1228.

Kaj nam je torej pomenila Južna železnica, ki se je tako zelo razširila v globino ozemlja?

Prinesla je življenje. Sicer je bila glavna smer zgrajena predvsem z namenom, da poveže prestolnico z najpomembnejšim pristaniščem monarhije, vendar je neizogibno prinesla s seboj gospodarski razcvet v vse kraje, ki se jih je dotaknila. Železnica je tudi spodbudno vplivala na prebujajočo se industrijo, predvsem na železarno v Štorah, pa na premogovnike v Hrastniku, Trbovljah in Zagorju, ki so šele z železnico lahko preživeli.

#### VIRI IN LITERATURA

##### Literatura:

- Ivan MOHORIČ, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, Ljubljana, 1968.
- Barbara GAVEZ VOLČJAK, *Pred 170 leti se je zares začelo, Večer*, Maribor, 2016.

\* Nuša Ačko in Neli Lunežnik, *učenki 9. razreda OŠ Fram, mentorica: Tanja Ajd Kramp*

# OD LESENEGA DO BETONSKEGA

Maša KAJBIČ, Patricija GOLE \*

---

Mostovi in cestne povezave so bile vedno zelo pomembne za gospodarski razvoj neke pokrajine. Za prebivalce Dupleka je gradnja mostu preko reke Drave imela velik pomen za razvitost kraja in njihovo življenje, saj je bila pot v Maribor zelo otežena in dolga.

## Leseni most

Prebivalci Dupleka in zaledja so si že dolgo želeli dograditi dupleški most, s katerim bi območje Dupleka in tudi širše obdravske pokrajine bile pomembno prometno povezane. Končno se je uresničila ta želja, kajti Okrajni mariborski cestni odbor je začel graditi mostu preko Drave pri Dupleku. Že pred 1. svetovno vojno je štajerski deželni gradbeni urad izdelal načrte za ta most, a do postavitve ni prišlo, ker prizadeti po vojni niso mogli zbrati sredstev, država pa tudi ni hotela prispevati. Po vojni so o tem mostu ponovno razpravljali. Osnovali so poseben pripravljalni odbor s predsednikom Josipom Kostanjškom, trgovcem pri Sv. Martinu pri Vurberku. Okrajni mariborski zastopnik dr. A. Veble in zastopnik cestnega odbora gospod Franjo Žebot sta stvar privedla do izvršitve. Načrte je izdelal inženir Okrajnega cestnega mariborskega odbora Janez Umek, dela pa je vodil inž. Tone Strgaršek, saj je inž. Umek služil v vojski. Okrajni cestni mariborski odbor je za kritje stroškov postavil v svoj proračun za leto 1930 vsoto 800.000 DIN, 150.000 DIN pa so zbrali krajanje. Dela so se začela februarja 1930 in so lepo napredovala..

Most čez Dravo pri Dupleku je bil slovesno blagoslovljen in odprt 17. maja 1931. Odprtje mosta je bilo dragoceno za mnoge prebivalce Slovenskih goric; omogočil je ugodno zvezo obdravskih krajev z Mariborom in Ptujskim poljem. Otvoritvi je prisostvovala velika množica ljudi. Slovesnosti sta se udeležila tudi župana mestnih občin Maribor in Ptuj. Most je bil velikega gospodarskega pomena za Slovenske gorice in Dravsko polje, ker je tvoril edini prehod čez Dravo med Mariborom in Ptujem.

Danes se šestinosemdesetletna Romana Koser iz Spodnjega Dupleka spominja, da je kot 13 letna deklica potovala v Maribor na tržnico preko lesenega mostu. Potovanje v Maribor je bilo zelo naporno, saj so ljudje, preden je bila vzpostavljena avtobusna povezava, v Maribor hodili peš. Reka Drava je bila pogosto zelo visoka in njen tok je s seboj prinašal cela drevesa. Ta so včasih del mostu odtrgala, zato so splavarji dežurali na mostu in drevesa odbijali. Ko pa je drevo odtrgalo del mostu, so splavarji peljali ljudi čez Dravo z ranco ali brodom. Z brodom so prevažali vozove, živino, ljudi in poljedelske pridelke. Splavarji ranc niso imeli vedno pripetih in ljudje so izstopili nižje kot po navadi, kar jim je vzelo veliko časa. Promet se je sčasoma povečal. Večina ljudi si ni mogla privoščiti avtomobilov, potovali so z avtobusi. Z leti pa je most bil že tako dotrajan, da ni mogel prenesti večje teže. Voznik je avtobus zato ustavil pred mostom in ljudje so ga morali prečkati peš. Šele nato je avtobus zapeljal počasi čez most, spet pobral potnike in odpeljal v Maribor.

Marija Breznik iz Zgornjega Dupleka je pripovedovala o svojih spominih na most. Najbolj se spominja miniranja lesenega mostu iz leta 1941. Most takrat ni bil čisto uničen, lahko so ga še prečkali. V tem času, ko so umikajoči se jugoslovanski vojaki razstrelili most, so se z vozovi vozili naokoli čez Malečnik in Melje. Po 2. svetovni vojni so leta 1946 leseni most temeljito obnovili. Drava je večkrat odtrgala del mostu, tako da si lahko šel čez most samo peš. Kasneje se je Marija Breznik zaposlila v mariborski Svili. Na delo se je vozila s kolesom. Ker so ceste bile makadamske, je bila vožnja zelo zahtevna in težka. Pozimi ceste niso bile splužene, zato so ljudje težje prišli v Maribor. Potem, ko so začeli graditi betonski most, so gradbeniki, da bi lahko ljudje prečkali Dravo, z debelimi deskami uredili začasni prehod čez njo. Varnostniki pa so dežurali in pazili, da ljudje ne bi padali v vodo in se utopili.

## Gradnja betonskega mostu

Vse pa se je spremenilo, ko smo dobili betonski most. Potovanje je bilo dosti lažje in hitrejše. Bitka za betonski most preko Drave v Dupleku se je pričela z odprtim pismom krajanov Skupščini občine Maribor. Leta in leta so krajanje prosili za izgradnjo betonskega mostu, saj je bil leseni dotrajan in trhel ter več let zaprt za tovorni

promet. Stroški popravil in vzdrževanje lesenega mostu so bili zelo visoki. Tovorni promet je moral potekati preko Lenarta (Hrastovec) ali Ptuja, kar je bila daljša in dražja pot. Največja bojazen pa je bila, da se bo most podrl ob prečkanju ljudi. Ti so morali prestopiti iz avtobusa na eni strani Drave v avtobuse, ki so jih čakali na drugi strani. Potniki so bili večkrat prisiljeni dolgo čakati na avtobus, ker vozni redi med avtobusi z obeh bregov Drave niso bili usklajeni. Skupščina občine Maribor je končno 16. 2. 1971 sprejela Sklep o gradnji mostu. Gradnja se je pričela oktobra 1972. Podjetje Gradis je most dogradilo v postavljenem roku in 1. 7. 1973 je bil most predan svojemu namenu. Most je dolg 142 m, širok 7 m, pločnika pa široka po 1 m. Gradbeni odbor je imel težave z nekaterimi lastniki zemljišč na obeh straneh Drave, saj niso hoteli prepustiti del svojih zemljišč. Stroški vseh objektov za gradnjo mostu so znašali preko 8 milijonov dinarjev.

#### Otvoritev mostu

Odbor za proslavo ob Dnevu borca in otvoritev mostu Duplek je 1. julija 1973 pripravil veličastno proslavo ob Dnevu borca, ki je bila ob novem mostu. Zgornji Duplek je bil ob tem velikem prazniku krajanov okrašen kot še nikoli. Na proslavo in otvoritev je prišlo več tisoč ljudi. Proslava se je pričela ob 10. uri. Otvoritveni trak je prerezal Stojan Požar, predsednik Skupščine občine Maribor. Govornika sta bila Ivan Lovrenčič in republiški poslanec Avgust Majerič. Ker je prav čez Duplek in njegov stari most med vojno vodila zveza med Lackovim odredom in pohorskimi partizani, se je krajevna skupnost odločila most poimenovati po narodnem heroju Jožetu Lacku. Most je dobil ime Lackov most.

Stari leseni most iz leta 1931 je služil dobrih deset let, drugi leseni most, iz leta 1946 pa je služil skoraj trideset let. Novi betonski most ima za Duplek, Koreno, Grajeno in Voličino zelo velik pomen za gospodarstvo in turizem, največjega pa za delavce, ki jim ni treba čez most peš. Duplek je z mostom postal odprt tako urbanistično kot turistično.

#### VIRI IN LITERATURA

##### Pisni viri:

- Pokrajinski arhiv Maribor: Fond Cestno podjetje Maribor, AŠ 224 Most preko Drave v Dupleku-tehnična dokumentacija; projekt št. 8211/042, 1960.

##### Ustni viri:

- Romana KOSER, 86 let, Spodnji Duplek, pridobitev vira 19. 9. 2019.  
- Marija BREZNIK, 83 let, Zgornji Duplek, pridobitev vira 2. 10. 2019.

##### Literatura:

- Slovenski gospodar, letnik 64, številka 19, 1. 5. 1930.  
- Slovenski gospodar, letnik 65, številka 23, 1. 6. 1931.  
- Nikola ŠOŠTARIČ, Lackov most v Dupleku, Večer, 2. julij 1973, Maribor.  
- M. V., Dupleški most do julija?, Večer, 2. marec 1973, Maribor.  
- S. Š., Duplečani dočakali most, Večer, 10. marec 1973, Maribor.  
- V ogledalu časa, zbornik občine Duplek, odgovorni urednik Marjan Toš, Duplek: Občina, 2006, str.193, 261, 262.

\* Maša Kajbič in Patricija Gole, učenki 8. a razreda OŠ Duplek, mentorica: Marjetka Bezjak

# JANEZ PUH – ČLOVEK, IZUMITELJ, INDUSTRIALEC

Nika SITAR, Manca MATJAŠIČ, Laura JAMBROVIČ, Ria Ana HOTKO\*

---

Janez Puh je slovenski izumitelj, rojen 27. junija 1862 v Oblačku – Sakušak - Juršinci. Tam so na vrhu hriba imeli hišo, v kateri so bivali on in njegovi sorojenci s starši. Ker so živeli na vrhu, med vinogradi, je imel čudovit razgled na svet, ki je bil pred njegovimi očmi. Zelo rad se je zagledal v svet, še raje pa je svet gledal obrnjen na glavo in ker sveta ni mogel obrniti na glavo se je obrnil pač sam.

Juršinci so zanimiva, prijetna vas s posrečeno lego ob vznožju Slovenskih goric. Z bogato preteklostjo in prodorno sedanostjo vas bogatijo številne tradicije in običaji.

Svet ga bolj pozna kot Johanna Pucha in zaradi nemške oblike pisanja imena so ga nekateri v slovenskem prostoru imeli za Nemca ali Avstrijca.

V Rotmanu, sosednja vasi poleg Juršincev, se je Janez podal v uk. Nato je dobil spričevalo o triletni učni dobi. Takoj po učni dobi se je napotil za vajenca v Radgono, k mojstru Geršaku. Da bi svojo izobrazbo poglobil se je odpravil preko Dunaja v Nemčijo. Poln vtisov in znanja se je nato vrnil domov, kjer ga je čakal poziv za vojsko. V vojski je srečal nove ljudi in si pridobil prijatelje.

Od leta 1885 je večkrat zamenjal delodajalca. Izobraževal se je v gradnji koles in kmalu postal iskan specialist. Bil je tudi kolesar in član ekipe kolesarskega kluba Graz. Bil je poznan tudi kot sponzor raznim dirkam. Prispeval je npr. zlato uro ali cigaretnico.

To je bilo v času, ko so iz Združenega kraljestva začela prihajati prva kolesa. Novo prevozno sredstvo ga je zelo zanimalo, zato ga je izpopolnil in v svoji tovarni začel izdelovati zelo dobra kolesa, s katerimi se je uveljavil celo v Združenem kraljestvu in Franciji.

Pozneje je njegovo pozornost pritegnila iznajdba motornih vozil. Obiskal je Daimlerja in Benza ter preštudiral njune motorje, ker je hotel z njimi opremiti svoja kolesa. Pri konstrukciji motocikla se je kmalu ločil od vzora kolesa in iskal prikladnejše oblike. Po daljšem preskušanju in izpopolnjevanju mu je uspelo zgraditi motocikel. Leta 1889 se je osamosvojil in v Gradcu ustanovil svojo delavnico in podjetje »Styria Werke«. Izdelal je kolo z imenom »Styria«, ki je v letih 1893–1895 na mednarodnih kolesarskih dirkah dosegalo odlične rezultate in zmagalo na slovitih vožnjah od Bordeauxa do Pariza. Leta 1899 je v sodelovanju s kolesarskim tovarnarjem Wernerjem kupil stari mlin v južnem delu Gradca in v njem začel s prvo tovarniško proizvodnjo koles. Leta 1901 so v Puhovi tovarni izdelali prvo motorno kolo (z bencinskim motorjem), leta 1903 prvi avtomobil in istega leta pričeli tudi s serijsko proizvodnjo koles z motorjem. V letu 1906 je Puhov dvocilindrski motocikel na dirkah v Franciji dosegel rekord s povprečno hitrostjo 77 kilometrov na uro, česar do tedaj ni zmozel nihče na svetu, prav tako so v tem letu začeli serijsko proizvajati avtomobile. Puhova žena Marija je bila v Gradcu zelo pomembna gospa. Otrok nista imela, ker jo je Janez želel obvarovati skrbi in naporov. Nekoč, ko jo je na motorju peljal po mestu in se je nenadoma izpod neba ulilo, je ob pogledu na mokro gospo začel načrtovati nad motorjem posebno streho in v prvem letu 20. stoletja je zasnoval in že izdelal svoj prvi avtomobil. Spomnimo, da je znameniti patent za izdelavo avtomobilov v Ameriki Ford pridobil leta 1903. Kar je bilo dobro za Puhovo ženo, je bilo dobro za vse mestne gospe in prodaja prvih njegovih avtomobilov je hitro stekla. Leta 1909 je zasnoval štirivaljni bokser motor, ki velja za enega njegovih najnaprednejših izumov, ki sta ga še desetletja pozneje uporabljala Volkswagnov znameniti hrošč in še bolj kulturna Porschejeva 911. Istega leta je izdelal še svoj prvi agregat za prvi avstrijski zrakoplov, a se je zaradi letalske nesreče, ki se je pripetila leta 1912, s področjem letalstva kasneje prenehal ukvarjati. Leta 1912 je njegova tovarna zaposlovala že 1.100 delavcev, izdelala je 16.000 koles, 300 motociklov in 300 avtomobilov. Po letu 1912 se je Puh zaradi bolezni umaknil iz podjetja in se posvetil jahalnemu športu.

Vzporedno s proizvodnjo motociklov se je Puh začel ukvarjati z razvojem avtomobila in kmalu je s svojimi vozili oskrboval tudi avstrijski dvor. Najbolj mu je uspel tip VIII, ki je med 1. svetovno vojno veljal za najzanesljivejši osebni in sanitetni avtomobil, v prometu pa se je obdržal še dolgo po koncu vojne. Do konca življenja je razvil več kot dvajset tipov avtomobilov: osebnih, potniških, športnih, poltovornih, gasilskih, reševalnih in drugih. Po njegovi smrti se je njegova tovarna razvijala naprej in se leta 1934 združila v koncern Steyr-Daimler-Puch A.G. s sedežem na Dunaju.

Puhova tovarna je na vrhuncu proizvodnje leta 1912 izdelala 16.000 koles, 300 motociklov in 300 avtomobilov, kar je bilo za tiste čase razmeroma veliko.

Janez Puh je umrl 19. julija 1914 v Zagrebu zaradi kapi med ogledom konjske dirke, le devet dni pred začetkom prve svetovne vojne. Njegova tovarna je v času vojne proizvajala vozila za vojsko Avstro-Ogrske. Tovarna je nadaljevala s produkcijo avtomobilov, motociklov in koles tudi po koncu vojne, in sicer v Gradcu, ki je postal del Avstrije.

Po njem so danes med drugim poimenovani Prleško društvo za ohranjanje tehnične kulture in dediščine »Johann – Janez Puch« s sedežem v Ljutomeru (ustanovljeno 1992), Društvo rojakov Janeza Puha s sedežem v Juršincih (ustanovljeno 2000). V njegovem rojstnem kraju Sakušaku pa so leta 2001 uredili Puhov muzej.

Janez Puh, podjetnik, manager je premalo osvetljen, še neobdelan. Neobdelan je tudi Ptuj kot pogojno mesto izobraževanja Puha, vendar mesto v katerega je veliko zahajal, kot mnogi iz Juršincev. Ptuj je takrat lovil korake z razcvetom v Gradcu in to dokaj uspešno. Puhov projekt se z razstavo na Ptuj, v Ljubljani, Gornji Radgoni in v Avstriji ter s spominsko sobo v Juršincih ne zaključuje. Janez Puh nam bo zmeraj zgled in dober spomin. Tako smo mu na Ptuj postavili spominski kip z enim iz med njegovih motorjev, ter po njem poimenovali most in ulico.

Na Puhovih temeljih je zrasla slovenska blagovna znamka Tomos. Tovarno motorjev so leta 1954 načrtovali v Sežani, potem pa so jo postavili v Kopru in že naslednje leto začeli sestavljati prva licenčna motorna vozila; takrat je pot priljubljenosti začel moped MS50, ki so ga v Tomosu poimenovali colibri. A Puhovo ime so v povezavi s Tomosom še kasneje nosili drugi motorji.

#### VIRI IN LITERATURA

##### Literatura:

- Janez Puh – Johann Puch – Človek, ki je svet obrnil na glavo, Zgodovinski arhiv Ptuj, 1999
- Kristina ŠAMPERL PURG (ur.), Kdo si Janez Puh, Zgodovinski arhiv Ptuj, 1997.

##### Spletne strani:

- <http://www.spodnjepodravci.si/osebe/puh-janez/81/>
- [https://sl.wikipedia.org/wiki/Janez\\_Puh](https://sl.wikipedia.org/wiki/Janez_Puh)
- <https://www.delo.si/prosti-cas/kult/izumitelj-in-tovarnar-janez-puh.html>

Nika Sitar, Manca Matjašič, Laura Jambrovič in Ria Ana Hotko, učenke 9. razreda OŠ Hajdina, mentor:  
Iztok Milošič

# JANEZ PUH – PIONIR KOLESARSKE INDUSTRIJE

Alina BARBARIČ, Zara ŠAUPERL, Alina BRATOVČAK\*

---

Izumitelj in tovarnar Janez Puh velja za pionirja kolesarske industrije. Sam sicer ni izumil kolesa kot vozila, pač pa je kolesa izpopolnjeval s svojimi izumi in patenti.

Rodil se je leta 1862 v Občini Sakušak pri Juršincih. Ko mu je bilo dvanajst let, se je začel v Rotmanu pri mojstru Kranerju učiti za ključavničarja. Učenje je nadaljeval na Ptuju in v Mariboru, nato pri mojstru Geršaku v Radgoni. Sledilo je strokovno izpopolnjevanje na Dunaju in v Nemčiji.

Zatem je v letih 1882–1885 v Gradcu služil vojaški rok v topništvu, kjer si je pridobil strokovno znanje kot mehanik in postal prvi ključavničar v polku. Po opravljeni vojaščini se je še istega leta vrnil v Gradec in se tam stalno naselil. To je bilo v času, ko so iz Velike Britanije začela prihajati prva kolesa. Angleška proizvodnja koles je bila takrat vodilna glede tehničnih novosti in kakovostnih zahtev.

V Gradcu je pri mojstru Luschneiderju popravljala kolesa imenovana »mišolin« (Michaujev visokokolesnik). Okrog leta 1880, ko je Puh pričel svojo poklicno pot s kolesi, je bila njihova proizvodnja v znamenju prehoda z visokega kolesa na nizko. Če so se hoteli zavihetiti na sedež, ki je bil skorajda navpično nad prednjim kolesom, je bilo potrebno veliko spretnosti. Ker so bila omenjena kolesa neudobna in nevarna, si je zadal nalogo, da jih bo konstrukcijsko izboljšal. To mu je kasneje uspelo uresničiti v delavnici mojstra Albla, kjer so začeli izdelovati kolesa po njegovih izboljšavah.

Leta 1889 se je Puh osamosvojil in v Gradcu ustanovil svojo delavnico in podjetje »Styria Werke« ter izdelal prvo nizko kolo. Spomladi 1890. leta je Puh predstavil zaščitno znamko »Styria« za »nizka kolesa z okvirjem« lastne izdelave. Kolo Styria naj bi bilo nezamenljivo ne samo glede preciznosti v izdelavi in različnih novosti, temveč tudi glede uporabljenih materialov in lepe opreme. Ta posebni model je bil razen z znamko tovarne označen še s panterjem, živaljo v štajerskem deželnem grbu, kot specialno znamko. Iz ponudbe opreme, ki je bila takrat običajna, naj omenimo svetilke za visoko in nizko kolo z osvetljavo na sveče ali olje in držala za biče ter biče dolge en meter, ki so jih rabili za obrambo pred psi, ki so naskakovali potujoče kolesarje.

Puhova kolesa so bila proti koncu prejšnjega stoletja vsekakor napredaj tudi že v Ljubljani. Kakor hitro so se v mestu pojavila kolesa, ki so se kvarila, najdemo tudi mehanika, ki je kolesa popravljala. Najprej so ta dela opravljali mojstri, strojni ključavničarji. Kasneje se je izoblikoval samostojen poklic mehanika. V Ljubljani je bila v letih 1898–1902 Puhova popravjalnica koles.

Puhove Styrie so šle za med, čeprav si jih je takrat lahko kupila samo družbena smetana. A ta je kmalu iznašla zabavo z njimi. Znamenite so postale dirke s kolesi. V letih 1893–1895 je kolo Styria na mednarodnih dirkah doseglo odlične rezultate in zmagalo na slovitih vožnji od Bordeauxa do Pariza. Leta 1908 je Puh na kolesarski tekmi od Dunaja do Gradca, dolgi dvesto kilometrov, doživel nov uspeh. V močnem deževju je na slabi hriboviti cesti čez Semmering prvi prispel na cilj njegov kolesar v izjemnem času osem ur in enaintrideset minut.

Puh pa oznake »Styria« ni uporabil samo kot znamko kolesa, temveč tudi kot ime tovarne. V letu 1896 je izdelal razne vrste koles: tri moška turna kolesa, deško kolo, dve damski kolesi, tudi vojaško kolo, cestno dirkalno kolo in nizko kolo dvojček v moško/damski izvedbi.

Na mednarodni razstavi koles v Milanu leta 1896, kjer je Puh osvojil »najvišjo diplomu«, je žirija priznala fabrikatom Styria »nepresežno popolnost dela«. Za triplet Styria so po dirki večsedov v Belgiji dejali, da na svetu ni fabrikata, ki bi imel enako lahek tek kot ta lepa in drobna kolesa Styria. Glede športnih uspehov, ki so bili doseženi na kolesih Styria, je strokovni tisk označil leto 1896 kot »zmagovalno leto« za Puha. Zaznali so povečanje izvoza v Avstralijo in dobili naročili za kolesa Styria celo iz Anglije, kar je bila takrat velika »čast in potrditev visoke kakovosti«.

Leta 1899 je Puh v sodelovanju s kolesarskim tovarnarjem Wernerjem kupil stari mlin v južnem delu Gradca in v njem začel prvo tovarniško proizvodnjo koles. A komaj se je potovalno sredstvo uveljavilo, že ga je nadomestilo udobnejše motorno kolo. Po letu 1903 je tako priljubljenost kolesarstva, kakor se je bila na hitro povzpela, tudi uplahnila.

19. julija 1914 ga je v Zagrebu po končanih konjskih dirkah zadela srčna kap. Pokopali so ga v Gradcu. Njegove smrti javnost žal ni opazila, saj se je že začela prva svetovna vojna.

Janez Puh je za kolesa pridobil kar 17 patentov in težko je najti vitalni del, pri katerem niso bili zraven njegovi prsti in njegova rešitev ali izboljšava. S svojimi izjemnimi dosežki na področju tehnike je resnično velika osebnost ne le v slovenskem merilu, temveč celo v evropskem in v svetovnem. Janez Puh je pomagal ob koncu 19. in v začetku 20. stol. oblikovati abecedo tehničnega razvoja. Dobi meščanstva je dal svoj pečat tudi na področju trgovine, reklame, umetnosti in športa. S svojimi prevoznimi sredstvi in rezultati dela se je zapisal v tretje tisočletje in tudi v današnjih časih ostaja kolesarska legenda.

#### VIRI IN LITERATURA

##### Literatura:

Kristina ŠAMPERL PURG, Janez Puh: Človek- izumitelj-tovarnar-vizionar, Ptuj, v: *Zgodovinski arhiv*, 1998, str. 25, 52, 68, 88, 131,133, 135, 136.

##### Spletne strani:

-<https://www.delo.si/prosti-cas/kult/izumitelj-in-tovarnar-janez-puh.html> (Franc Milošič, Izumitelj in tovarnar Janez Puh, 20. 9. 2019)

-<http://www.spodnjepodravci.si/osebe/puh-janez/81/> (20. 9. 2019)

Alina Barbarič, Zara Šauperl in Alina Bratovčak, *učenke 8. razreda OŠ Duplek, mentorica: Marina Herman*

# BRODARSTVO

Kornelija BABIČ\*

---

Starše ležijo ob reki Dravi, ki je skozi stoletja vplivala na življenje ljudi, ki so prebivali ob reki. Ob Dravi in njenih pritokih so postavljali mline, prali perilo, napajali živino in lovili ribe ter se v njih kopali v vročih poletnih dneh. Živel so povezani z reko, ki pa ni bila vedno prijazna z njimi, saj je velikokrat prestopila bregove, poplavila bivališča in polja, odnašala prst in pridelke. Vzela je tudi mnoga življenja.

Reke so nekoč predstavljale naravno mejo med enim in drugim bregom, ki jo je bilo težko premostiti. Danes, ko prečkamo mostove, pogosto pozabljamo, da so večje mostove začeli graditi na naših tleh šele v sredini 19. stoletja. Pred gradnjo mostov je njihovo vlogo ob vseh večjih rekah opravljalo brodarstvo.

Brodarstvo je prevažanje ljudi z enega na drugi rečni breg z brodom, ki ga poganja rečni tok. Ob vseh večjih slovenskih rekah je nekoč imelo velik gospodarski pomen, danes pa ponekod služi le še v turistične namene. Brod je bil sestavljen iz dveh plitvih čolnov, ki sta bila dolga okoli 12 metrov. Povezana sta bila z leseno ograjeno nosilno povezovalno ploščadjo. Brod je bil pripet na jekleno vrvo, napeto čez reko. Po vrvi je teklo vodilo z obesno vrvo. Sila rečnega toka je omogočala brodu potovanje na drugi breg, pri čemer je za usmerjanje služilo krmilno veslo na zadnjem delu. Kraj, kjer je brod prečkal reko, se je imenoval brodišče. Če vodni tok ni bil dovolj močan, je brodar brod z dolgim drogom odrival od rečnega dna. Lažji vstop in izstop je omogočal mostič, ki se je spuščal oziroma dvigoval glede na gladino reke. Mirujoči brod je bil z verigo privezan na mostič. Velikost in nosilnost broda sta bili odvisni od potreb in širine oziroma globine reke. Na ploščadi ali na bregu je bila brodarjeva hišica. Brod je bil dovolj širok, da je nanj lahko zapeljal vprežni voz s tovorom. Kasneje so ga poleg pešcev uporabljali za prevoz koles, motorjev, avtomobilov, traktorjev in druge kmetijske mehanizacije. Takšni prevozi še vedno potekajo na reki Muri.

Brodovi so bili v lasti soseske oziroma vaške skupnosti ali v zasebni lasti. Brodarsko dejavnost so nekdanje opravljale družine, ki so bile lastnice zemljišč, ali brodarji, ki so se s to dejavnostjo preživljali. Delo brodarjev je bilo zaradi močnega rečnega toka in visokih voda zelo nevarno. V svojih priprošnjah so se obračali na zavetnika pred vodnimi nesrečami, svetega Janeza Nepomuka. Pred cerkvijo v Staršah stoji na vzhodni strani prezbiterija kamniti kip svetega Janeza Nepomuka, ki je nekoč stal v kapeli pri starem gasilskem domu, ob cesti, ki je vodila proti reki Dravi do brodišča.

O brodarstvu v Staršah pa ne priča le podoba svetega Janeza Nepomuka, ampak tudi zapisi v šolski kroniki, kjer lahko preberemo, da so se v šolskem letu 1948/49 učenci odpravili na izlet na Vurberk: »Radi narasle Drave starški brod ni vozil in na željo otrok smo šli do ladje pri Rošnji. Prvi skupini, bilo jih je v čolnu ca 40 z učiteljico I. razreda, bi se skoraj pripetila nesreča, ker se je utrgala žica pri čolnu. K sreči so se učenci držali danih navodil in so občutili le precej strahu, ko se je čolnar z nekaterimi starejšimi učenci, vajenimi vode, trudil in res par 100 metrov nižje kot običajno pristal na nasprotnem bregu. Razburljiv je bil tudi prizor, ko je čolnar s pomočjo svoje žene in učencev Gerečnik Alojza, Premzl Stanka in Fingušt Jožeta sredi deroče struge ujel viseči konec žice, zadržal čoln in spel oba konca, da so še ostali mogli preko vode. Želja po izletu je pač premagala strah. Pri povratku je Drava upadla.«

O tragični nesreči brodarja Antona Koserja je v šolski kroniki zapisano: »Močno narasla Drava je oktobra 1952 ponovno odnesla brod. Jeklena žica se je pri tem nagnila do vodne gladine in se je na njej nabiralo vedno več raznega vejevja. Ko je voda nekoliko upadla, je oskrbnik broda Koser Anton iz Starš skupno z Ogrizek Francem skušal žico razbremeniti. Sproščena žica je udarila tov. Koserja, ga vrgla v vodo, čoln pa skoraj prevrnila, da se je Ogrizek komaj obdržal v njem. Koser Anton je utonil. Po 14 dneh so truplo našli na dravskem bregu pri Muretincih. Tukajšnji gasilci so ga pripeljali domov.«

Deroča Drava je brod večkrat odnesla. V šolskem letu 1956/57 je v šolski kroniki zapisano: »Drava je večkrat močno narasla. Najvišja vodna gladina je bila 2. VI. 1956. Tedaj je odnesla tudi naš brod. Lepo je priplaval do Ptuja, nasedel na branik pred mostom, se na njem nekaj časa zadržal, ga podrl in se pri tem razpolovil in po delih odplaval naprej. Nešteto je bilo opazovalcev, ki so bili rešeni skrbi za most. Kmetje od tedaj nimajo zveze z gozdovi preko Drave, kar jih močno skrbi. Tudi cesto za dovoz k brodu je voda precej razdejala. Preostalo ladjo nad brodom vozi Tement Franc iz Starš.«

Brodarstvo, ki je imelo nekoč velik gospodarski pomen, je zaradi gradnje mostov postopoma zamrlo. Redki še delujoči brodovi so večinoma sestavni del turistične ponudbe krajev, zlasti ob reki Muri.

#### VIRI IN LITERATURA

##### Pisni viri:

-Šolska kronika državne osnovne šole v Št. Janžu na Drav. polju. Šolsko leto 1945/46-1971/1972.

##### Literatura:

-Slovenski etnološki leksikon. Ljubljana: Mladinska knjiga, 2004, str. 49.

-Starše skozi čas: zbornik občine Starše. Maribor: Ostroga, 2010.

##### Spletne strani:

-[http://mk.arhiv-spletisc.gov.si/fileadmin/mk.gov.si/pageuploads/Ministrstvo/Razvidi/RKD\\_Ziva/Rzd-02\\_00053.pdf](http://mk.arhiv-spletisc.gov.si/fileadmin/mk.gov.si/pageuploads/Ministrstvo/Razvidi/RKD_Ziva/Rzd-02_00053.pdf) (4. 10. 2019)

\* Kornelija Babič, učenka 8. razreda OŠ Starše, mentorica: Leonida Babič

# S HLAPONOM OD DUNAJA DO TRSTA

Julija BEVC, Maruša BOSILJEVAC, Ajda CIZL \*

---

Avtorice referata obiskujemo Osnovno šolo Franceta Prešerna, ki stoji ob železničarski koloniji. France Prešeren je zapisal:

*Bliža se železna cesta,  
nje se, ljubca! veselim;  
iz Ljubljane v druga mesta,  
kakor tiček poletim...*  
(Od železne ceste, 1846)

## NAŠA ŠOLA STOJI OB ŽELEZNIČARSKI KOLONIJI

Prav zaradi lege šole nas je zanimalo, kaj je železničarska kolonija in zakaj je nastala. Zanimalo nas je tudi, kdaj je v Maribor pripeljal prvi vlak in kako cenjen je bil nekoč železničarski poklic. Kaj pomenita izraza železna cesta in hlapon? In kako je z vožnjo z vlakom danes?

## KAKO JE POTEKALO NAŠE RAZISKOVALNO DELO

Naše raziskovanje je potekalo tako, da smo si ogledale razstavo na prostem v središču Maribora, obiskale nekdanje železničarske delavnice in železničarsko kolonijo na Taboru, si ogledale muzej Južne železnice v Šentjurju in prebrale nekaj odlomkov v knjigah. Izdelale smo anketni vprašalnik, ki smo ga razdelile med učence šestih razredov naše šole. Ugotovitve smo zapisale in naredile veliko fotografij. Peljale smo se tudi z vlakom.

## PRVI VLAK V MARIBORU

Za začetek smo si ogledale ulično razstavo z naslovom »Prvi vlak« na Vetrinjski ulici. Izvedele smo, kdaj je v Maribor pripeljal prvi vlak in kako je bilo to pomembno za nadaljnji razvoj našega mesta. Če pogledamo malo v zgodovino: leta 1837 se je nadvojvoda Janez odločil uresničiti svoj načrt, da bi zgradili železniško progo od Dunaja, čez Štajersko vse do morja. Tako so že istega leta začeli načrtovati železniško povezavo DUNAJ-TRST. To je bila 577,2 km dolga dvotirna železniška proga Dunaj-Gradec-Maribor-Celje-Ljubljana-Sežana-Trst, ki je bila dokončana leta 1857. Za progo od Gradca naprej sta obstajali dve možnosti. Ena naj bi vodila od Gradca preko Ptujja ter naprej v Celje, druga pa naj bi vodila čez Maribor do Celja. Na našo srečo so se odločili za drugo možnost. Glavni razlog je predstavljala krajša razdalja. Zaradi proge skozi Maribor je bilo potrebno zgraditi železniški most čez reko Dravo. Načrt zanj je izdelal inženir Carl von Ghega. Zgradili so dvotirni leseni most na kamnitem podporniku, ki ga je 20 let kasneje zaradi dotrajanosti zamenjal tritirni jekleni most, ki ga imamo še danes. Gradnja tega odseka je zelo natančno prikazana v Muzeju Južne železnice v Šentjurju, ki smo ga tudi obiskale. Tako je bila 2. junija 1846 uradno odprta železniška proga od Gradca do Celja. Takrat je prvič zapeljal vlak po slovenskih tleh. Že aprila tega leta je prva lokomotiva z imenom OCEAN, to je bila parna lokomotiva, ki je bila sestavljena v Celju, opravila poskusno vožnjo iz Celja v Maribor in nazaj, za kar je potrebovala 2 uri in 45 minut.

## OBISK ŽELEZNIČARSKÉ DELAVNICE MARIBOR - STUDENCI

Na razstavi v mestu smo izvedele, da so za popravila vlakov na Studencih postavili delavnice Južne železnice. Odpravile smo se na naš drugi ogled – v železničarske delavnice in kolonijo. Tam nas je sprejel koordinator, gospod Iztok Lončarič, ki je zaposlen pri Slovenskih železnicah, odsek Vleka in tehnika Maribor, ki se nahaja na Kurilniški ulici 6. Predstavil nam je zgodovino železničarskih delavnic in opisal potek dela danes.

V delavnicah smo si ogledale tire, vagoni in lokomotive, ki so še v uporabi, kolo stare parne lokomotive, delavnice, kjer popravljajo vlake ter upravno stavbo, v kateri se nahaja kontrolna pisarna, kamor se javijo strojevodje, preden prevzamejo vlak. Zelo zanimiva je bila rotunda: to je okrogla okretnica, kamor so speljani tiri, ki se je vrtila v vse smeri, tako, da so lahko lokomotive in vagoni premikali v posamezne delavnice. Delavnice se nahajajo na Kurilniški ulici, ki je dobila ime po kurilnici, kjer so parne lokomotive opremili s premogom in vodo.

Na železniški postaji Studenci se nahaja vodni stolp (zbiralnik), kamor so s parnim strojem črpali vodo iz Drave, ki je potem s prostim padom tekla do črpalke v delavnici. Parni stroj je restavriran in razstavljen ob vhodu v delavnice, črpalke je prav tako ohranjena in čaka na obnovo. V delavnicah še danes popravljajo lokomotive in vagone, ki jih po določenem številu delovnih ur, približno vsakih 8 let, generalno pregledajo, kar pomeni da jih v celoti razstavijo in ponovno sestavijo. Skozi čas se je vzporedno z razvojem in tehničnim napredkom spreminjala tudi lokomotiva: parne lokomotive (na premog) so bile v uporabi do 70. let 20. stoletja, dieselske lokomotive (na nafto) so bile v uporabi od 70. let 20. stoletja, električne lokomotive (na elektriko) so bile v uporabi od 70. let 20. stoletja in se uporabljajo še danes (danes je v uporabi večina električnih in vse manj dieselskih lokomotiv).

Center Vleka in Tehnika Maribor danes obsegata zunanjo halo, delavniški stavbi oz. hali ter spomeniško zaščiten delavniško stavbo ob rotundi (ohranjena takšna, kot je bila v 2. polovici 19. stoletja: zgornji del iz lesa, spodnji del zidan). V zunanji hali izdelujejo dele, ki so namenjeni popravilu, ki ga mehanik opravi pod lokomotivo ali vagonom, saj so v tleh kanali.

V notranji hali razstavljajo lokomotive in vagone, kar pomeni, da odstranijo vse razen okvirja in jih tako popolnoma prenovijo. V drugi notranji hali so nekoč lokomotive in vagone barvali, danes pa vagonov ne zaščitijo več z barvo, saj za en vagon potrebujejo 5 dni, temveč jih prelepijo z antigrafitno folijo, za kar potrebujejo strokovnjaki najeti iz Švice le 1 dan. Folija je tudi primernejša za odstranjevanje grafitov. V delavniški stavbi ob rotundi se še danes nahajajo delavnice, v katerih opravljajo hitra (manjša) popravila vlakov.

V mariborskem centru, ki je odgovoren za Štajersko, Koroško in Prekmurje, je danes zaposlenih 300 strojevodij (upravljajo vlake) in 120 vzdrževalcev (popravljajo in servisirajo vlake). Danes le težka dobijo ljudi, ki želijo delati na železnici. Na mariborski železniški postaji pa se nahaja tudi Služba za vodenje prometa, kjer so zaposleni prometniki in dispečerji, ki preko računalnikov usmerjajo kretnice. Včasih so to delo opravljali kretniki, ki so ročno prestavljali kretnice, prav tako so ročno dvigovali in spuščali zapornice.

## ŽELEZNIČARSKA KOLONIJA

Železničarska kolonija je naselje hiš med Gorkega ulico, Koresovo in Murkovo ulico ter nekdanjim koroškim kolodvorom. Načrt je izdelal arhitekt Gustav Heinrich Flattich, zgradili pa so jo med letoma 1863 in 1874. Železničarska kolonija je nastala kot posledica delovanja železničarskih delavnic, saj je v mestu primanjkovalo primernih stanovanj. Zgradili so 40 hiš, 12 vodnjakov, za pranje pa so imele gospodinje na voljo pet velikih korit z vodo, ki so jo črpali iz Drave. Ob koncu 19. stoletja je bilo v koloniji 368 stanovanj, v katerih je živelo okrog 1.600 ljudi. Urejeni so bili vrtec, šola, nakupovalni magacin, imeli pa so tudi kopaljšče in dobro založeno knjižnico.

## OGLEDE MUZEJA JUŽNE ŽELEZNICE V ŠENTJURJU

Da bi še več izvedele o Južni železnici, smo se z vlakom odpravile v muzej Južne železnice, ki se nahaja na železniški postaji Šentjur. Tam nas je sprejel prijazen gospod - vodja muzeja - Mihael Bučar, ki je nekoč tudi sam opravljal železničarski poklic. Povedal nam je, da imajo v njihovem muzeju več kot 4.000 eksponatov, povezanih z Južno železnico.

V Šentjurju je bilo pred izgradnjo železnice le 300 prebivalcev, a ko so zgradili železnico, se je število povečalo na 20.000. Železniška povezava je torej močno vplivala na razvoj tega mesta. Ko je leta 1846 pripeljal prvi vlak skozi Šentjur, so posadili drevo pagodovec, ki še danes raste ob postaji.

V prvem prostoru muzeja je prikazan prometni urad in pisarna postajnega načelnika. Predmeti prikazujejo potek dela načelnika in železničarjev. Ohranjenih je veliko signalnih postaj, med njimi tudi ena iz Maribora (iz leta 1892). Ker takrat še niso imeli telefona, so se železničarji pogovarjali s pomočjo Morsejeve abecede. Izvedele smo, da so parne lokomotive vozile do leta 1960, že naslednje leto pa dizelska lokomotiva Kennedy. Parno vleko pa so ukinili leta 1977. V drugem prostoru muzeja je razstavljenih veliko fotografij, ki prikazujejo železničarsko osebje, objekte, lokomotive, zaprisege, življenjepise, prošnje za sprejem v službo, priznanja, ... Med njimi je tudi fotografija Jožeta Vodeba, pradedka Julije Bevc, ki je bil strojevodja parne lokomotive v času po drugi svetovni vojni. V muzeju je razstavljena tudi njegova službena kapa in torba, ki so ji v pogovornem jeziku rekli *kuzla*. Pradedek je omenjen tudi v različnih strojevodskih zapisih. Na koncu smo si ogledale še skladišče, kjer so začasno hranili tovor, ki so ga prevažali z železnico. To delo je opravljal skladiščnik, ki je imel svoje mesto v skladiščni pisarni. Gospod Mihael Bučar nam je na koncu povedal, kako je on postal železničar. Ko je bil še osnovnošolec, so z učiteljem odšli na železniško postajo pogledat prvi telefon. Takrat mu je bilo delo železničarja tako všeč, da se je odločil, da bo to njegov poklic. Vse življenje je delal kot načelnik postaje

Šentjur, zdaj pa je vodja železničarskega muzeja, saj je ta muzej tudi sam uredil. Povedal je še, da je zelo pomembno, da si sam izbereš poklic, ki ti je všeč, saj ga le tako opravljaš z veseljem in ljubeznijo.

V drugi polovi 19. stoletja je bil poklic povezan z železnico zelo cenjen, saj so delavci imeli redno zaposlitev in plačo. Uradniško in lokomotivsko osebje je bilo v tem času zelo lepo oblečeno. Strojvodje so nosili frake, na glavi pa klobuke – cilindre. Železničarske uniforme so se skozi čas spreminjale. Tudi pradedek Ajde Cizl – Franc Muzek, je bil strojvodja parne lokomotive. Vozil je na progi Gradec-Dunaj v času pred drugo svetovno vojno. Vse do osamosvojitve Slovenije leta 1991 je prevladovala temno modra barva uniform. Tudi gospod Mihael Bučar nas je pričakal v svoji prvi uniformi, na katero je zelo ponosen.

#### ANKETNI VPRAŠALNIK O VOŽNJI Z VLAKOM

Da bi izvedele, koliko se naše sošolke in sošolci danes vozijo z vlakom, smo pripravile anketni vprašalnik. Za primerjavo smo vključile tudi njihove starše in stare starše. Dobile smo 31 izpolnjenih anket. Ugotovile smo, da so se vsi osnovnošolci že peljali z vlakom. Večina se je prvič peljala v starosti nad 5 let. Večina osnovnošolcev se z vlakom vozi nekajkrat na leto oziroma vsakih nekaj let, največ pa se vozijo z avtomobili, skupaj s starši. Starost anketiranih osnovnošolcev je bila med 6 in 14 let. Starši so se prvič peljali z vlakom v starosti med 1. in 29. letom. Najpogosteje so se vozili na izlete v 80. in 90. letih 20. stoletja. Anketirani starši so bili stari med 34 in 49 let. Dedki in babice so se največ vozili z vlakom v 60. in 70. letih 20. stoletja in sicer na izlete. Prvič so se peljali z vlakom v starosti med 2. in 30. letom. Zanimivo pa je, da se med anketiranimi starimi starši dva še nikoli nista peljala z vlakom.

#### ZAKLJUČEK

Pri raziskovanju Južne železnice smo ugotovile, da je bila železničarska kolonija naselje za ljudi, ki so bili zaposleni na železnici, predvsem v železničarskih delavnicah. Te stojijo v bližini kolonije in so še zdaj v uporabi, saj tam popravljajo vlake. Izvedele smo, da so železničarske delavnice nastale zato, ker je v Maribor leta 1846 prišla železnica, da je hlaпон drugo ime za parni vlak ter da je France Prešeren z »železno cesto« opisoval železnico.

Včasih so bili poklici, povezani z železnico, zelo cenjeni, danes pa le težka dobijo ljudi, ki želijo delati na železnici. Danes se z vlakom vozi le malo naših sošolk in sošolcev. Največ se vozijo z avtomobili skupaj s starši.

Za zanimivo razlago se zahvaljujemo gospodoma Iztoku Lončariču in Mihaelu Bučarju. Zahvaljujemo se vsem učenkam in učencem šestih razredov OŠ Franceta Prešerna, ki so izpolnili ankete.

#### VIRI IN LITERATURA

##### Ustni viri:

- Iztok LONČARIČ, Slovenske železnice, Vleka in tehnika, Center Maribor (2. 10. 2019)
- Mihael BUČAR, Muzej Južne železnice Šentjur (5. 10. 2019)
- Marijana CIZL, Maribor, roj. 1954 (29. 9. 2019)
- Nadja BEVC, Gorica pri Slivnici, roj. 1950 (7. 9. 2019)

##### Literatura:

- Darja JAN, Mihael LONČARIČ, Železna cesta, Katalog Muzeja Južne železnice Šentjur, Muzej novejšje zgodovine Celje, 2016.
- Tone PETEK, Železničarska kolonija, v: *Objave, Pokrajinski muzej Maribor, 1995, št. 1, str. 22–40.*
- Valentina VARL, Dušan TOMAŽIČ, Sašo RADOVANOVIČ, Mariborske zgodbe, Založba Kapital, Maribor, 1997.
- Besedilo z razstave »Prvi vlak«, Vetrinjska ulica, Maribor.

##### Spletne strani:

- <http://www.mariborart.si/spomenik/-/article-display/zeleznicarska-kolonija> (6. 10. 2019).

\* Julija Bevc, Maruša Bosiljevac in Ajda Cizl, *učenke 6. a razreda OŠ Franceta Prešerna Maribor, mentorica: Mirjana Colnarič*

# TUDI V MARIBORU SO VIDELI CEPELINA IN BILI PRIČA PRVI CIVILNI LETALSKI NESREČI NA SLOVENSKEM

Lorena HORVAT, Enis CURKIĆ \*

---

Pri zgodovini bomo letos govorili o tehnološkem razvoju v 19. stoletju. Napredek je bil na vseh področjih, veliko sprememb je bilo tudi v prometu. Zanimal naju je predvsem zračni promet nad Mariborom. Posvetila sva se cepelinom in letalskemu prometu.

Cepelin (izvirno nemško *Zeppelin*) je bila vodljiva, toga zračna ladja, ki jo je izumil grof Ferdinand von Zeppelin.

Prvi cepelin je poletel leta 1900. V vojne namene so uporabljali cepeline že med I. svetovno vojno. Poraz Nemčije leta 1918 je začasno upočasnil posel letalskih ladij. Čeprav so v Nemčiji leta 1919 vzpostavili redne dnevne prevoze med Berlinom, Münchnom in Friedrichshafnom, je bilo treba letališke ladje, zgrajene za to storitev, na koncu predati pod pogoji Versajske pogodbe, ki je Nemčiji prepovedala tudi gradnjo velikih zračnih ladij. Leta 1926 so bile odpravljene omejitve za gradnjo zračnih ladij in s pomočjo donacij javnosti so se začela dela na gradnji LZ 127 *Graf Zeppelin*.

Cepelini so se razlikovali po načinu izdelave. Cepelin Hindenburg se je leta 1937, po letu čez Atlantik pred pristankom v New Jerseyju, vnel in zgorel, pri tem je umrlo 35 potnikov. Čez 76 let je skupina strokovnjakov, ki so izdelali model Hindenburga, ugotovila, da je bil razlog, da je Hindenburg zagorel, statična elektrika, ki se je nabirala, medtem ko je letel čez neurje. Kombinacija vnetljivega plina in iskre je torej povzročila hud požar, ki je uničil cepelin, pravijo strokovnjaki. Leta 1931 se je s cepelinom srečal tudi Maribor. Mariborski večernik »Jutro« je 13. julija 1931 zapisal: »Že delj časa so se vrstile napovedi o poletu zračne ladje 'Graf Zeppelin' nad Mariborom. Včeraj popoldne je okrog 15. majestetično priplul od zapada po toku Drave in je plaval preko Mariborskega otoka in Maribora v višini nekaj 100 metrov, tako nizko, da se je razločno videl napis na zračni ladji. Naravno je bil prihod cepelina senzacija dneva in vse je hitelo iz stanovanj na ulice, da vidijo zračnega orjaka. Na Mariborskem otoku, kjer je bilo na tisoče kopalcev, pa so ga ti navdušeno pozdravljali. Zračna ladja je krenila nad Mariborom v severno-vzhodno smer proti Radgoni.« Kar predstavlja si, kako debelo so gledali kopalci to veliko zračno ladjo nad mariborskim otokom. Zanimalo naju je, kakšna je bila zgodovina Grafa Zeppelina, ki so ga videli tudi takratni prebivalci Maribora. Ugotovila sva, da je bil Graf Zeppelin tisti dan, ko je Hindenburg zgorel, nad Kanarskimi otoki. Vračal se je iz Brazilije v Nemčijo. Kapitan zračne ladje Graf Zeppelin se je odločil, da bo potnikom o nesreči povedal šele po varnem pristanku. Graf Zeppelin je doživel še čas nacizma in je bil uporabljen v propagandne namene. Nato so ga razbili in njegove slave je bilo konec. Za pot čez Atlantik je potreboval okrog tri dni, ladijska pot pa je trajala dlje.

Človek je od nekdaj želel leteti. Prelomnica je leto 1903 in brata Wright. 1909 sta z doma izdelanim letalom prvič poletela Slovenca Edvard in Josip Rusjan. Danes se po Edvardu Rusjanu imenuje mariborsko letališče. Ta trenutek mu to najbrž ni v največjo čast, saj mariborsko letališče hira, prav tako pa ima težave Adria Airways. Letališče Edvarda Rusjana Maribor je drugo največje mednarodno letališče v Sloveniji in, edino poleg ljubljanskega letališča, primerno za mednarodni komercialni letalski promet. Letalski center Maribor je najstarejši slovenski letalski klub, ki deluje na letališču Maribor. Ustanovljen je bil 20. decembra 1927 pod imenom »Naša krila«. V svoji zgodovini je nosil več imen: Naša krila, Aeroklub Maribor, Aeroklub Žarko Majcen, leta 1967 pa je dobil ime, ki ga nosi še danes. Danes je Letalski center Maribor vodilni slovenski letalski klub glede na različne dejavnike, kot so letalski kader, velikost flote, kapacitete letalske šole, število članov kluba, enakopravnost med člani, velikost organizacije in število različnih dodatnih aktivnosti. Letno v LCM odletijo okoli 3.500 ur in opravijo 10.000 poletov. Na tej lokaciji je bilo letališče Skoke. Od leta 1976 je bilo dograjeno za mednarodni promet.

Prvi pristanek letala na Tezmem je bil 28. oktobra 1913, ko je avstro-ogrsko vojaško letalo krožilo nad Mariborom in pristalo na mestu vojaškega vadbišča. Avstro-ogrsko vojno letalstvo je zgradilo letališče Tezno, ki je spadalo med zaledna letališča Soške fronte. Letališče je imelo travnato stezo in objekte za varovanje letal.

Letalski miting 3. novembra 1929 si je ogledalo 15.000 gledalcev. Istega meseca se je zrušilo letalo na Glavnem trgu v Mariboru. Letalo je bilo na poti na miting v Središče ob Dravi. Smrtno sta se ponesrečila tajnik

kluba dr. Ivo Šestan in tovarniški pilot Hans Müller. To je bila prva nesreča civilnega letalstva na slovenskem prostoru. Hans Müller je bil sicer izkušen pilot, kljub mladosti je bil že usposobljen za akrobatsko letenje.

Leta 1941 in 1942 je nemška oblast zgradila tovarno letalskih delov. Kasneje je bila tam Tovarna avtomobilov Maribor. Danes je tam Cona Tezno. Pomembna dediščina Cone Tezno so tudi podzemni rovi, ki so jih leta 1943 zaradi nevarnosti zračnih napadov zaveznikov začeli graditi Nemci.

Na globini 15 metrov pod površjem je nastalo 8.512 m<sup>2</sup> podzemnih hodnikov. Rovi bi kot rezervna lokacija omogočali nemoteno nadaljevanje proizvodnje ob vse pogostejših napadih na tovarno. Del rogov so spremenili v dobro uro in pol dolg ogleđ. Danes v rove vodi samo še en vhod.

Pred samim raziskovanjem si niti v sanjah nisva predstavljala, kaj so to cepelini in tudi to, da bodo v prihodnosti najbrž spet leteli. Nisva vedela, da so pogoji Nemčiji po prvi svetovni vojni zadevali tudi cepeline. Ugotovila sva, da je tudi zgodovina letalstva na Slovenskem bogata, še posebej v Mariboru. Le kaj bi nam povedali ljudje, ki so leta 1931 videli cepelin nad Mariborom? Zdaj tudi veva, da je bila prva civilna letalska nesreča na Slovenskem na Glavnem trgu v Mariboru. Pravzaprav sva ugotovila, da je to izjemno zanimiva tema. Morda jo bova še raziskovala.

## VIRI IN LITERATURA

### Literatura:

-Maja GODINA-GOLIJA, Novi Maribor, mesto v dvajsetih in tridesetih letih 20. stoletja. Umetniški kabinet Primož Premzl, Maribor 2017.

### Spletne strani:

-<http://dk.fdv.uni-lj.si/diplomska/pdfs/dominik-blaz.pdf> (15. 9. 2019)

-<https://www.airships.net/lz127-graf-zeppelin/history/> (7. 10. 2019)

-<http://www.conatezno.si/rovi/> (20. 9. 2019)

-<https://www.24ur.com/novice/svet/razresili-76-let-staro-skrivnost-ugotovili-zakaj-je-zgorel-cepelin-hindenburg.html> (16. 9. 2019)

-<https://www.zurnal24.si/slovenija/cepelini-se-vracajo-na-nebo-34876> (12. 9. 2019)

-[https://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De\\_Edvarda\\_Rusjana\\_Maribor](https://sl.wikipedia.org/wiki/Letali%C5%A1%C4%8De_Edvarda_Rusjana_Maribor) (9.9.2019)

-<https://www.lcm.si/zgodovina-letalstva-v-mariboru> (9. 9. 2019)

-<http://soaring.si/aeroklubi/lc-maribor/zgodovina> (9. 9. 2019)

-<https://en.wikipedia.org/wiki/Zeppelin> (24. 9. 2019)

-<http://www.popotnikvcasu.si/graf-zeppelin-nad-mariborom/> (24. 9. 2019)

\* Lorena Horvat in Enis Curkič, učenca 8. a razreda OŠ Draga Kobala Maribor, mentorica: Marjetka Berlič

## NA SPREHOD

Doroteja DOMINKO, Zala HADJAR\*

---

### ZAPISANO V SSKJ

**Vóz** -á m, daj., mest. ed. vôzu in vózu; im. mn. vozóvi stil. vozjé; rod. mn. vozóv tudi vóz (ô)

1. vozilo z navadno štirimi kolesi za prevoz ljudi in tovora, ki ga vleče vprežna žival: voz pelje, ekspr. drdra, škriplje po cesti; naložiti voz; napreči, zapreči voz; ustaviti voz; zmetati z voza; vpreči konja v voz; peljati se, sedeti na vozu; lahek, težek voz; lestve, zavora pri vozu / nagrahili so šest voz listja; voz sena / gnojni voz; kmečki voz; lojtrski voz z lestvi podobno pripravo na straneh; mrliški voz voz, vozilo za prevoz mrličev; seneni voz; vprežni voz; voz na volovsko vprego; pren. voz časa je obtičal

**Voziček** -čka m (i)

1. manjšalnica od voz: napreči voziček; peljati se na vozičku, z vozičkom / enovprežni voziček; štirikolesni voziček

2. vozu podobna priprava za prevažanje

a) stvari, tovora: nakladati premog na vozičke; vso zelenjavo z vrta je zvozil na vozičku; gospodinja je šla na trg z vozičkom / jamski voziček ozkotirni rudniški voziček za prevažanje tovora, zlasti premoga; ročni voziček; samopostrežni voziček ki se uporablja v samopostrežnih trgovinah; servirni voziček; sladolegarski, smetarski voziček

b) oseb: mati je vzela otroka iz vozička / invalidski voziček; mrliški voziček za prevažanje mrličev, ki ga potiskajo ljudje; otroški voziček

3. igrača, ki predstavlja voz, otroški voziček: delati otrokom vozičke; deklice so vozile vozičke s punčkami

### ZGODOVINA

Starši majhnih otrok si dandanes ne znajo predstavljati sprehoda brez otroškega vozička.

#### Prvi otroški voziček

Prvi otroški voziček je leta 1733 v Angliji izdelal angleški arhitekt, načrtovalec vrtov in oblikovalec William Kent. Vojvoda Devonshirski mu je naročil, naj izdelava neke vrste transport za njegove otroke. Kent se je lotil dela ter izdelal košaro v obliki lupine, ki je imela kolesa in v kateri so otroci lahko sedeli. Ker je bila namenjena otrokom plemiškega stanu, je bila bogato okrašena in pobarvana. Narejena je bila tako, da je niso potiskali služabniki, ampak jo je vlekla manjša koza ali poni. Do leta 1840 so postale te »otroške kočije« na Otoku zelo popularne, zgodovinski viri pa pravijo, da je kraljica Viktorija za svoje otroke in vnuke kupila kar tri takšne kočije, ki niso bile poceni.

#### Razvoj otroških vozičkov skozi zgodovino

Okoli leta 1920 so otroški vozički zaradi večje proizvodnje postali dostopni tudi nižjim slojem. Otroški vozički so se začeli spreminjati, saj so izdelovalci ugotavljali njihove nepravilnosti ter napake. Tako so ugotovili, da je vleka živali za voziček neprimerna in začel se je razvoj otroških vozičkov, ki jih potiska odrasel človek. Temu so prilagodili tudi samo košaro in izdelani so bili prvi modeli, v katerih je otrok sedel ali ležal tako, da je bil z obrazom obrnjen proti osebi, ki je voziček potiskala. Spremenilo se je tudi samo podvozje otroškega vozička. Prvi otroški vozički so namreč imeli toga in trdna podvozja, ki niso omogočala takšne gibljivosti in vrtljivosti koles, kot jo poznamo danes. To je pomenilo, da se je voziček na neravnih tleh težko gibal in je zahteval veliko energije in moči. To pomanjkljivost so dejansko odpravili že leta 1889, ko je William Richardson izdelal in patentiral prvi otroški voziček z vrtljivimi kolesi, kot jih poznamo še danes.

Proizvajalci so vedno več pozornosti polagali tudi na varnost in udobje otroka v vozičku. Zato so začeli izdelovati zavore, s katerimi se je voziček lažje zaustavil, večja kolesa in boljše vzmetenje, ki je blažilo tresljaje in udarce, prav tako pa so za izdelavo vozička posegali po drugih, trdnejših materialih in ne več po lesu. To je omogočilo daljšo uporabo vozička, prav tako pa je bil otrok v otroškem vozičku bolj zavarovan pred okoljem in morebitnimi trki.

Otroški vozički so postali množični šele po letu 1965, ko je aeronavtični inženir Owen Maclaren izdelal za svojo hči voziček iz aluminija. To je bil tako imenovan voziček »marela«, ki je bil lahek in okreten, zaradi česar je bil seveda tudi praktičen. Maclaren je zaradi velikega navdušenja nad vozičkom kasneje ustanovil podjetje Maclaren, ki se je posvetilo prav izdelavi vozičkov, in je pravzaprav omogočilo »široko potrošnjo« na tem področju.

#### Kratki povzetek

1733: William Kent – prva ideja za voziček

1840: vozički postanejo precej popularni za premožne družine

1848: Charles Burton - v Angliji je odprl prodajalno vozičkov (prodal le 75 vozičkov)

1889: William Richardson – prvi voziček z obračanjem koles

1920: moderni otroški vozički postanejo dostopni vsem družinam

1965: Owen Maclaren: prvi voziček »marela«, ki je bil v prodaji od leta 1967, kasneje, leta 1976 še s košaro

1980: Phil Baechler – prvi trikolesnik znamke Baby Jogger

1980: proizvodnja doživi velik razcvet in razvoj

#### OTROŠKI VOZIČKI V SLOVENIJI

Ko se je dvignilo zavedanje o pomenu svežega zraka in higijene, so začeli uporabljati otroške vozičke. To je bil tudi čas, ko so kot obetavno tržno nišo odkrili otroke. Dr. Maja Lozar Štamcar, kustodinja iz Narodnega muzeja Slovenije, pravi, da je pri nas tovarna dvokoles in vozičkov Franca Batjela začela delovati leta 1905 v Gorici. Ko pa je ta po prvi svetovni vojni prešla pod Italijo, je proizvodnjo pod imenom Tribuna preselil na ljubljanske Prule.

Poleg globokih vozičkov, ki so bili namenjeni spečim dojenčkom v prvih mesecih življenja, so se že pred več kot stoletjem pojavili tudi tako imenovani športni vozički za sedeče malčke, ki so jih najpogosteje izdelovali mizarji in stolarji. Med njimi sta bili tudi znana avstrijska tovarna pohištva iz krivljenega lesa Thonet in stolarna Bavcon z ljubljanskih Prul, zato so bili iz lesa oziroma lesenih paličic. Zanimivo je, da je razvoj vozičkov potekal vzporedno z razvojem (dvo)koles in nato avtomobilske industrije. Poleg vozičkov za prave dojenčke so vselej nastajale tudi njihove pomanjšane različice, v katerih so majhne deklice vozile svoje dojenčke.

Otroški vozički so z razvojem avtomobilske industrije povsem spremenili obliko. Lupine za prevažanje dojenčkov so bile namesto iz vrbovega šibja ali trstičnih viter izdelane iz tankega lesa ali vezane plošče. Spuščene so bile na majhna, polna kolesca, tudi z blatniki, njihova oblika pa je spominjala na pomanjšane avtomobilčke z okenci in togimi strešicami, ki jih ni bilo mogoče zložiti. Z vstavitvijo hrbtnega naslona so se lahko spremenili tudi v športne, nekateri so imeli že tudi zavore. Pogosto so bili tudi vozički prepleškani z nežnimi pastelnimi oljnimi barvami.

Po drugi svetovni vojni so jih zaradi izpostavljenosti avtomobilskim izpuhom dvignili na višja podvozja. Vozičke so takrat uvažali iz Vzhodne Nemčije, Češke in Italije. V 60. in 70. letih prejšnjega stoletja so se košare nekoliko zmanjšale, podvozja pa je bilo mogoče zložiti, da so bili primerni tudi za v avtomobile. Medtem ko so Italijani tudi v otroško opremo vnesli barve, so bili nemški in češki proizvajalci vozičkov v tem pogledu bolj zadržani. V 80. letih prejšnjega stoletja se je pojavilo zlaganje športnih vozičkov po principu dežnika.

V knjigi *Po otroških stopinjah* sva prebrali, da so starejši otroci mlajše bratce in sestre radi dajali v vozičke in jih prevažali naokrog. Bili so kot njihove igračke. (1945)

#### VRSTE

Otroške vozičke lahko razdelimo v tri skupine, ki se med sabo ločijo predvsem po tem, ali otroci v njih sedijo ali ležijo.

##### Pram:

otrok v tem vozičku leži in je z obrazom obrnjen proti osebi, ki voziček potiska. Takšni vozički so primerni za dojenčke, ki zaradi svoje starosti še niso sposobni sedeti vzravnano. Slabost takih vozičkov je njihova velikost, saj so "pram" otroški vozički zaradi tega, ker otrok leži, veliko večji od ostalih dveh vrst. Ker tak voziček ni več primeren, ko otrok zraste, se ga danes redkeje uporablja, saj v kolikor bi uporabljali ta voziček, bi morali kasneje kupiti še enega, ki bi omogočal otroku zravnano sedenje.

Stroller:

tovrstni otroški vozički otroku omogočajo vzravnanost sedenja, s pogledom naprej, da vidi, kaj se dogaja pred njim, opazuje okolico in se iz nje uči. Gre za najbolj razširjeno vrsto vozička. Njihova prednost je tudi ta, da omogočajo v enem vozičku istočasno vožnjo tudi dveh ali celo treh dojenčkov.

“Tri v enem” otroški vozički:

prednost teh vozičkov je ta, da lahko starši poljubno izbirajo med položajem svojega otroka. Tako je lahko otrok nekaj časa leži, da lahko lažje zaspi, kasneje pa ga lahko zopet posedite v sedeči položaj. Dobra stran takih vozičkov je tudi, da lahko z odstranitvijo košare tak voziček postane čudovit avto sedež.

#### OTROŠKI VOZIČKI ZA ZDRAV OTROKOV RAZVOJ

Na trgu danes obstaja ogromna izbira otroških vozičkov. Bodoči starši tako lahko izbirajo glede na ceno, znamko in na ostale kriterije, ki so odločilni za nakup. Poznani so majhni, lahki in zložljivi vozički, ki jim rečemo tudi marele. Drugačnji so malo večji, masivnejši, z večjimi snemljivimi kolesi, otroški vozički s tremi ali štirimi kolesi, ki po navadi vsebujejo še različno dodatno opremo, ki mu pripada: prevleke proti mrčesu, dežne prevleke, senčnik, trde in mehke košare.

Starši se za nakup vozička najpogosteje odločijo na podlagi cene, izkušnje znancev, pomembno pa vpliva tudi praktičnost samega vozička. Kdor ima manjši avto, bo raje kupil manjšega, lažjega in zložljivega. Za starše, ki živijo na deželi, so najprimernejši večji otroški vozički s tremi ali štirimi napihljivimi kolesi, da je vožnja v naravi lažja.

Izbira je velika in cenovno dostopna vsakemu staršu. Prav je tako, saj so otroški vozički najpomembnejša oprema za našega malčka in nujno potrebna za otrokov razvoj in veselo otroštvo.

#### DA BO VOŽNJA VARNA

1. Stabilen voziček.
2. Otroek naj bo pripet.
3. Uporaba zavor vozička.
4. Pravilno sedenje otroka.
5. Skrb za ohranjenost, pravilno rabo, varnost.

#### VIRI IN LITERATURA

Literatura:

-Marija SUŠEK, Po otroških stopinjah med Pohorjem in Kozjakom, Radlje ob Dravi 2011.

Spletne strani:

-<https://fran.si/iskanje?FilteredDictionaryIds=130&View=1&Query=voz> (8. 9. 2019)

-<https://fran.si/iskanje?FilteredDictionaryIds=130&View=1&Query=vozi%C4%8Dek> (8. 9. 2019)

-<https://www.otroskivozicek.com/zgodovina-otroskih-vozickov/> (13. 9. 2019)

-<https://www.delo.si/prosti-cas/potovanja/odsev-casa-odkritij-in-trendov-na-drugih-podrocjih.html> - (10. 9. 2019)

\* Doroteja Dominko in Zala Hadjar, *učenki 5. c razreda OŠ Tabor I Maribor, mentorica: Simona Klinger*

# OD KOLESA DO AVTOMOBILA

Kaja TRUNTIČ, Lija ZEMLJIČ\*

---

## PRVO KOLO

Pred 7.000 leti so v Mezopotamiji izumili prvi kolo. Kolo je zagotovo eno najpomembnejših strojev v zgodovini človeštva. Je naprava okrogle oblike, ki omogoča premikanje vozila. Pritrjeno je na os ali pogonsko gred. Narejeno je bilo iz lesa, danes pa je največkrat iz kovine. Če je bilo kolo narejeno iz lesa, je to bil zagotovo les jesena ali hrasta. Kolo naj bi izumile razne civilizacije (Kitajci, Indijanci), v Ameriko in Avstralijo pa so ga prinesli Evropejci. Izum kolesa je kasneje pripomogel k razvoju prometa in novejših tehnologije.

## NAJSTAREJŠE KOLO V SLOVENIJI

29. marca 2002 so na območju koliščarskega naselja Stare gmajne pri Verdu naleteli na poškodovan kos lesa, ki je sprva spominjal na navadno desko. Po odstranitvi blata se je pokazalo, da gre za ostanke lesenega kolesa, kmalu zatem pa je prišla na svetlo še bolj ohranjena lesena os.

Najdba lesenega kolesa in osi je zagotovo pomembno odkritje. Raziskava je pokazala, da je kolo naredil vrhunski prazgodovinski kolar, ki se je odlično spoznal na les, njegove lastnosti ter tudi na izdelovanje koles in vozov. Sprva pa je največje zanimanje pritegnilo ugibanje o starosti najdbe. Danes, po številnih posrednih in neposrednih analizah, se ugotavlja, da sta kolo in pripadajoča os, kot osnovni sestavni del podvozja voza, stara približno 5150 let ali celo nekaj več, kar ju uvršča med najstarejše lesene najdbe te vrste v Evropi in na svetu.

Največja vrednost najdbe je njena tehnična dovršenost. Pri tem imajo strokovnjaki v mislih predvsem izbiro lesa, njegovo uporabo, orientacijo in obdelavo. Pesto je štirikotne oblike, kar kaže na to, da sta se kolo in os vrtela sočasno in da gre za rešitev, ki je primerna predvsem za podvozje dvokolesnega voza oziroma neke vrste cize.

## KOLO

Kolo je prevozno sredstvo brez lastnega pogona. Voznik ga usmerja s krmilom, na katerega so pritrjene zavore. Prvo kolo so izumili v 19. stoletju. Kolesu so včasih rekli dvokolesnik. Najprej so približno leta 1817 v Nemčiji izumili kolo po imenu konjiček. To je kolo brez pedal, kjer so sedeli na sedlu ter se poganjali z nogami. Lahko rečemo, da je predhodnik današnjih poganjalčkov, s katerimi se otroci naučijo voziti kolo.

Prvi mehanični dvokolesni pogon naj bi leta 1839 izdelal Škot Kirkpatric MacMillan, četudi to ni še povsem izčrpno dokazano. V 60. letih 19. stoletja sta Francoza Pierre Michaux in Pierre Lallement razvila kolesarski okvir, tokrat z dodajanjem ročice z vpetim pedalom na povečano sprednje kolo dvokolesa, ki je dobilo ime velociped. Sledile so inovacije, ki pogon namestijo na zadnje kolo, najbolj znan je velociped Škota Thomasa McCalla iz leta 1869. Isto leto je Eugène Meyer iz Pariza uvedel z naperami vpeta kolesa. V Coventryju v Angliji so prvič proizvedli kolo, ki ima trikotni okvir in je zelo podobno sedaj običajnemu okvirju kolesa.

## KOLO V SLOVENIJI

V slovenskem prostoru je pomembne inovacije pri tekmovalnem kolesu izdelal inovator Janez Puh v svoji tovarni v Gradcu, ki je prešla tudi v proizvodnjo motornih koles in celo avtomobilskih podvozij.

Na Slovenskem je bila najbolj znana tovarna koles ljubljanska tovarna Rog, ki je delovala med letoma 1951 in 1994.

## DELI IN VRSTE KOLES

Danes kolo sestavljajo: krmilo, okvir, prestave, sedež, zavore, kolesa. Kolesarjenje se je danes razdelilo na številne zvrsti, na prodajnih policah trgovin s kolesi lahko izbiramo med več vrstami koles. Od želja, potreb in zmožnosti pa je seveda odvisno, za katero vrsto kolesa se odločimo.

Kolesarjenje je za mnoge ljubitelje predvsem potovanje. V takem primeru je najboljša izbira trekking kolo. Glavna značilnost je udobje. Na trekking kolesu se lahko vozite več ur in še vedno se boste na njem dobro počutili.

Mestno kolo je primerno za številne mestne opravke. Serijsko je opremljeno z vsemi mestnimi dodatki, na primer s strešicami, prtljažnikom, lučmi in zvoncem. Mestno kolo zagotavlja udoben položaj za krmilom. Odličen je tudi pregled nad prometnim dogajanjem.

Gorsko kolo je najprimernejše za tisto skupino ljudi, ki s kolesi najraje zaidejo v naravo. Kolo te vrste je najbolj robustno med vsemi vrstami, a je tudi vsestransko uporabno.

## AVTO

Prvi avtomobil so izumili leta 1885. Izumitelj je bil Nemec Karl Benz, ki je pri svojih 27 letih ustanovil lastno delavnico avtomobilov. Leta 1885 je Benz naredil trikolesnik z manjšim prednjim kolesom, ki ga je upravljal s preprosto ročico. To naj bi bil prvi avto na bencin. Prvi štirikolesni avtomobil so pri Benzu izdelali šele leta 1893; bil je imenovan Victoria. Avtomobil Velo pa je bil Benzov predhodnik zelo priljubljenega modela comfortable.

Ko je Nemec Gottlieb Daimler opravil študij strojništva, je dve leti delal v strojni tovarni v Angliji. Potem se je odselil nazaj v Nemčijo, kjer je izdelal hitro delujoči bencinski motor in ob tem delu prejel nemški patent. Čez tri leta je Daimler izdelal prvi znani štirikolesni avtomobil nasploh. Dvorni izdelovalec kočij je Daimlerju priskrbel šasijo in karoserijo in tako je Daimlerjevo motorno vozilo poskusno vožnjo opravilo leta 1887. Daimler je nato opustil obliko kočije in za vozilo izdelal jekleno ogrodje. V jekleno konstrukcijo je dodal še dvovaljni motor, tako imenovan V motor. To vozilo je na pariški razstavi leta 1889 razstavljala družba Panhard & Levassor. Kasneje je Daimlerja in njegovo novo usmeritev modelov predstavljal t. i. Mercedes. Ta pa se je na dirkalni stezi pojavil leta 1901. Leta 1899 je Daimler zmagal s svojim modelom phönix. Od leta 1902 se je ime Mercedes (po njegovi hčeri) ohranilo vse do danes za vsa Daimlerjeva vozila.

Vse do druge svetovne vojne so bili avtomobili domena bogatih. Ameriški izumitelj Henry Ford pa je leta 1903 odprl prvo avtomobilsko tovarno z množično proizvodnjo s tekočim trakom, kar je pomenilo proizvodnjo. Fordov avtomobil T je postal dostopen širokim množicam.

## ZAKLJUČEK

Človek se je že od nekdaj zanimal za prevoz. Sprva je za to uporabil živali. Potreba po učinkovitem prevažanju je botrovala izumu kolesa za vozove in kočije.

Danes je avtomobil prej nuja kot razkošje. Tehnični napredek ne omogoča zgolj večje hitrosti, temveč tudi večjo varnost. Nekaterim postaja varnost avtomobila pomembnejša od njegovega videza. Seveda ne more nič nadomestiti dobrih navad vožnje.

Videti je, da so nekatera današnja vozila podobna premičnim domovom. Številna so opremljena s predvajalnikom zgoščenk, televizijo, telefonom ter ločenimi gumbi za nastavljanje zvoka in temperature v sprednjem in zadnjem delu vozila. Poleg tega imajo nekateri avtomobili satelitski navigacijski sistem, ki voznikom omogoča najti najustreznejšo pot za njihovo potovanje. Nekateri sistemi ponujajo tudi sprotne informacije o stanju na cestah. Seveda postajajo za mnoge ljudi najnovejše naprave in zadnji modeli statusni simbol – to je težnja, ki jo proizvajalci in oglaševalci ne spregledajo.

Kot vidimo, se je avtomobil od takrat, ko se je pred več kot stoletjem prvič pojavil, v mnogo čem izpopolnil. Če ga vozimo odgovorno in varno, je lahko koristno sredstvo za poslovno ali razvedrilno potovanje.

Tudi kolo je prevozno sredstvo, ki nudi razvedrilo in pomaga k ohranjanju telesne kondicije. Že majhen otrok se razveseli kolesa in prve vožnje brez pomožnih koles. Danes ga imajo skoraj vsi, nekoč pa je bila skrita želja vsakega otroka. In ponosni so bili, če so ga lahko poganjali.

## VIRI IN LITERATURA

Literatura:

- Anita MIRJANIČ, Raziskujem preteklost 8. Učbenik za zgodovino v 8. razredu osnovne šole, Rokus Klett, Ljubljana 2013.
- Jelka MIRANDA RAZPOTNIK, Raziskujem preteklost 7. Učbenik za zgodovino v 7. razredu osnovne šole, Rokus Klett, Ljubljana 2018.
- Helena VERDEV, Raziskujem preteklost 6. Učbenik za zgodovino za 6. razred osnovne šole, Rokus, Ljubljana 2008.

Spletne strani:

-<https://www.karocikel.si/vrste-koles> (29. 9. 2019)

-[https://sl.wikipedia.org/wiki/Zgodovina\\_avtomobila](https://sl.wikipedia.org/wiki/Zgodovina_avtomobila) (9. 9. 2019)

-[https://sl.wikipedia.org/wiki/Kolo\\_\(prevozno\\_sredstvo\)](https://sl.wikipedia.org/wiki/Kolo_(prevozno_sredstvo)) (13. 9. 2019)

\* Kaja Truntič in Lija Zemljič, *učenki 5. c razreda OŠ Tabor I Maribor*, mentorica: Simona Klinger

# KOČIJA

Laura SINIČ\*

---

Kočija je kopensko prevozno sredstvo, po navadi štirikolesno s pogonom konjske vleke, listnatimi vzmetmi ali z usnjenimi jermeni za obeso. Kočije so lahko lahke, okretne in hitre ali velike in sodobne. Večinoma so namenjene prevozu ljudi. Voznik kočije je kočijaž. Vozilo, ki ni opremljeno z vzmetmi, je tovorni voz.

## KOČIJA

### Sestava kočije

Kočija je vse do konca 17. stoletja ohranila več ali manj izvorno »madžarsko« obliko. Doživela je le nekaj manjših izboljšav. Izkazalo se je, da je z manjšimi kolesi lažje obračati, med tem ko večja kolesa bolje prenašajo obremenitve. Zato so se uveljavili vozovi s spredaj manjšimi in zadaj večjimi kolesi. V drugi polovici 17. stoletja je več sprememb doživela predvsem kabina, ki je bila prej izdelana pretežno iz usnja. Nadomestili so jo z leseno kabino, i je imela trdno streho, vrata in okenca.

### Kočije skozi stoletja

Konjski vozovi, najdeni v keltskih grobovih kažejo, da je bilo njihovo ohišje obešeno v okvir elastično. Rimljani so v prvih stoletjih našega štetja uporabljali vzmetene vozove za kopenski prevoz. Z zatonom antičnih civilizacij so takšni načini prevozov skoraj izginili.

Potovanje z vozom brez vzmeti po netlakovanih poteh ni bilo prijetno. Zaprte kočije so začeli uporabljati v 16. stoletju. Leta 1601 so v Angliji sprejeli kratkoživ zakon, ki je moškim prepovedoval uporabo kočij. V 17. stoletju so izdelali vozila z boljšim vzmetenjem. V začetku 18. stoletja so se začela pojavljati lažja in udobnejša prevozna sredstva z nenavadnimi imeni. Tako niso nastajale le družinske kočije za poroke in pogrebe, ampak tudi lahka in okretna vozila za vožnjo zaradi užitka in razkazovanja.

## VOZOVI

Vozovi so nastali približno 3.000 let pr. n. št.. Voz je vozilo z dvema ali štirimi kolesi, namenjeno prevažanju tovora ali ljudi. Voz navadno vleče vprežna žival (odvisno od predela sveta konj, mula, osel, vol, jelen, itd.), v nekaterih predelih sveta pa je za to uporabljena tudi človeška delovna sila. Lepše izdelani ali okrašeni vozovi, ki so namenjeni prevozu ljudi, so lahko pokrite odprte kočije, azijski dvokolesni voz za prevoz ljudi s človeško vprego, imenovan rikša in drugo.

## RIKŠA

Rikša je vozilo, ki ga vleče človek. Po navadi je to dvokolnica z enim ali dvema sedežema. Rikše so v Aziji uporabljali za prevoz pripadnikov višjih družbenih slojev. V zadnjem času so rikše v več azijskih državah zaradi veliko nesreč prepovedali.

Rikše, ki jih vleče voznik, so v glavnem v Aziji zamenjale kolesne rikše. Takšne rikše so običajne tudi na zahodu, na primer v New Yorku. V Londonu jih imenujejo nožni taksiji (*pedicabs*), v San Diegu pa dvokolesni taksiji (*bike taxis*). Tudi te vrste vozil imenujemo rikša, vendar se ta članek ukvarja izključno z rikšami, ki jih vlečejo ljudje. Beseda rikša izhaja iz Japonske besede džinrikiša (人力車, 人 džin - človek, 力 riki - moč ali sila, 車 ša - vozilo), kar dobesedno pomeni »vozilo na človeški pogon«.

## KOČIJA IZ MONTELEONEJA OZ. PRVA KOČIJA

Kočija iz Monteleoneja (italijansko *Carro etrusco di Monteleone*) je etruščanska kočija iz okoli leta 530 pr. n. št. in velja za eno velikih arheoloških najdb na svetu. Prvotno je bila odkrita v Monteleone di Spoleto in je trenutno atrakcija v zbirki Metropolitanskega muzeja umetnosti v New Yorku.

Ohranjenih je približno 300 starih vozov, le šest jih je dokaj popolnih. Kočija iz Monteleoneja je najbolje ohranjena in najbolj popolna od vseh znanih ohranjenih primerov. Carlos Picón, muzejski kustos, je to najdbo imenoval kot »največji kos etruščanskega bronu iz 6. stoletja kjerkoli na svetu.«

## BERLINA

Ena od različic kočije se je imenovala berlina. . Bila je zelo priljubljena, zato je doživela številne spremembe. V 18. toletju je bila berlina najbolj razširjena kočija med plemstvom. Izdelovali so jo v elegantnih, zaobljenih in razkošnih oblikah iz dragocenih materialov in krasili z najrazličnejšimi dekoracijami. Kočije, sicer skromnejše, so postale priljubljeno prevozno sredstvo tudi srednjega sloja prebivalstva. V Parizu so ustanovili prvo stalno službo manjših najemnih kočij (*fiacres in carioles*). Pokriti dvokolesniki z eno konjsko vleko so postajali na mestnih trgih in križiščih, kjer so bili na voljo meščanom za prevoz po mestu. V 19. stoletju so namesto berlin raje uporabljali druge modele kočij, kot sta bila landau in stage.

## ZAKLJUČEK

V svoji raziskovalni nalogi sem se letos posvetila kočiji. Gre za prav posebno prevozno sredstvo, njena uporabnost sega daleč v preteklost.

V literaturi sem zasledila veliko podatkov o kočiji, njeni sestavi ter razlikah med kočijami. S svojim raziskovanjem in branjem literature sem se veliko naučila.

## VIRI IN LITERATURA

Spletne strani:

- <https://sl.wikipedia.org/wiki/Kočija>
- <https://sl.wikipedia.org/wiki/Kočija>
- <https://sl.wikipedia.org/wiki/Voz>
- <https://sl.wikipedia.org/wiki/Rik%C5%A1a>
- [https://sl.wikipedia.org/wiki/Ko%C4%8Dija\\_iz\\_Monteleoneja](https://sl.wikipedia.org/wiki/Ko%C4%8Dija_iz_Monteleoneja)
- Knjiga Potovanja ljudi, stvari in idej PO KOPNEM
- <https://www.youtube.com/watch?v=ZOdn6RLMAFc>

\* Laura Sinič, učenka 6. b razreda OŠ Leona Štuklja Maribor, mentorica: Polona Drozg

# AVTOMOBILI MOJE DRUŽINE

Vitja KIT, Maks PUČKO \*

---

Sem Maks in z Vitjo bova predstavila avtomobile, ki sta jih vozila moja ati in mami, moja dedka in babici, pa tudi moj pradedek in prababica.

Za to temo sva se odločila, ker so nama avtomobili všeč, zanimivo pa se je bilo pogovarjati o starih avtomobilih, ki so jih moji predniki nekoč vozili. Ta vozila so bila bolj preprosta in enostavnejša, kot so današnji avtomobili, a so kljub temu dobro služila svojemu namenu.

## V NAŠI DRUŽINI

Naša družina je štiričlanska. Pogosto se peljemo kam na izlet ali na počitnice, zato potrebujemo več prostora. Naš avto je Volkswagen Pasat. Vozita ga ati in mami, a je ati pogosteje za volanom. Avto je star 12 let, zato se doma že pogovarjamo, da ga bomo naslednje leto zamenjali. Ati je zelo pozoren na to, kakšen prtljažnik ima avto in koliko bencina porabi.

Ko sva bila z bratom še manjša, sta ati in mami vozila vsak svoj avto. Ati je vozil Peugeot 306, mami pa Renault Megan. Ker smo takrat stanovali na Teznem, midva z bratom pa sva bila še mala, smo potrebovali dva avtomobila.

Preden sem se rodil, je moja mama vozila Renault Twingo, moj ati pa Renault 5 turbo. Prvi avto moje mame je bil Renault 4, atijev pa Renault 5. Vozila sta ga, ko sta bila še študenta.

## BABICI IN DEDKA

Mamina mama, moja babica Polona, je vozila Renault 4. To je bil njen prvi avto, ki ga je dala moji mami, ko si je kupila Toyota Yaris. Vozila ga je šestnajst let. Sedaj vozi Opel Agilo. Vsi njeni avtomobili so bili manjši, saj babica vozi v glavnem po mestu, na avtocesto pa ne zapelje pogosto.

Mamin ati, moj dedi Boris, vozi BMW, ki je star šele dve leti. Dedi rad vozi in lepo skrbi za svoj avto. Pred tem je vozil SEAT Alhambro. To je bil večji avto, s katerim je dedi vozil mojega strica na teniške turnirje, pogosto pa je v prtljažniku sedel tudi pes Ajk. Dedi je imel Alhambro zelo rad, z njim je prevozil veliko evropskih držav, a ker je bil avto star in pogosto na popravilu, se je moral odločiti za novega.

Pred Alhambro je dedi vozil Fiat Cromo, pred tem pa Ford Escord. Pred Fordom je vozil avto Zastava 101. Dedijev prvi avto je bil tudi Zastava 750 (*fičo*).

Atijeva mama, moja babica Ema, je vozila Yugo Zastava (*jugec*), ki ga je nato dala atiju in si nato kupila Peugeot 206. Le-tega je vozila skoraj 18 let. Zadnje leto se vozi z Opel Astro.

Atijev ati, moj dedek Milan, se je zelo dobro spoznal na avtomobile. Njegov prvi avto je bil Zastava 101, potem je vozil Lado Samaro, sledil je Opel Vectra, na koncu pa je imel Citroen C5.

## PRASTARŠI

Atijevi stari starši niso nikoli sami vozili avta, raje so se vozili z javnimi prevoznimi sredstvi.

Pradedek Jože, ati babice Polone, je bil navdušen nad avtomobili. Njegov prvi avto je bil Zastava 750 (*fičo*). V tistem času avtomobili še niso bili tako razširjeni, pa tudi ceste so bile še slabe, asfaltirane so bile samo glavne. Ko je začel graditi hišo, je pradedek kupil Citroen Ami karavan. V njem je pogosto prevažal tudi gradbeni material. Njegov naslednji avto je bil Ford Escord, ki ga je kasneje vozil tudi moj dedek Boris. Dedijev naslednji in najboljši avto je bil Alfa Romeo. Tega je vozil več kot osemnajst let. Pradedek vozi še danes, njegov avto pa je Opel Corsa.

Vozila je tudi že dedijeva mama, prababica Jožica. Njen prvi avto je bil tudi *fičo*, s katerim je imela avtomobilsko nesrečo, njen drugi pa je bil Zastava 101. Kasneje je vozila Opel Corso, njen zadnji avtomobil pa je bil Opel Agila, ki ga sedaj vozi babica Polona.

## RAZLIČNE ZNAMKE AVTOMOBILOV

Veliko mojih sorodnikov je vozilo avtomobile znamke Renault.

Mamin (in babičin) prvi avto je bil Renault 4. Prvega takšnega so naredili v Franciji leta 1961 za ceno 350.000 frankov. Izdelali so jih kar 8.135.424. Tako je Renault 4 postal tretji najbolj prodajan model na svetu.

Tudi Renault 5, ki ga je vozil ati, so izdelali v Franciji leta 1972. Renault 5 turbo je bil tudi zelo dober za rally. Postal je najbolj prodajan avto v Franciji med leti 1972 do 1986.

Toyota Yaris, ki ga je dolgo vozila babica, so izdelali leta 1999 na Japonskem. Do poletja 2016 so jih proizvedli 3 milijone. Stala pa je 11.000 funtov. Danes prodajo tudi v Sloveniji veliko avtomobilov, ki so jih naredili v Aziji.

Zastava 750, ki mu pravimo tudi *fičo* ali *fiček*, je vozilo več mojih sorodnikov. Prvi je bil izdelan 1962 v Srbiji. Zanimivost pri tem avtu je, da so se vrata odpirala iz druge strani, kar je bilo zelo nevarno, saj če si med vožnjo po nesreči odprl vrata, ti jih je veter odprl na stežaj. Zanimivo je tudi, da je zastava 750 Special imela največjo hitrostjo kar 120 km/h.

Avtomobil, ki so ga pogosto vozili moji predniki, je bil tudi Zastava 101.

Zastava 101, popularno imenovana tudi *stoenka*, je bil eden izmed najprepoznavnejših osebnih avtomobilov. Začetek proizvodnje avtomobila je bil oktobra 1971. Tistega leta je s tekočih trakov zapeljalo prvih 600 vozil. Leta 1971 je avto stal 35.000 jugoslovanskih dinarjev, leta 1977 pa že kar 75.000 dinarjev.

## ZBIRATELJSTVO

V današnjem času imajo veliko vrednost za zbiratelje avtomobili, ki so jih ljudje nekoč vozili. To so:

- spaček,
- citroen ds (*žaba*),
- fičo*,
- vw hrošč,
- opel admiral ...

### Opel GT

Prvega so izdelali v Parizu leta 1968, s proizvodnjo pa so nehali leta 1973. S proizvodnjo so ponovno začeli leta 2007, a potem spet končali leta 2009. Takšnih avtov so izdelali 103.463. Dolžina tega avta je 4,113 metra, kar je bilo zelo veliko za tisti čas. Širok je bil 1,580 metra, visok pa je bil 1,225 metra. Njegova prostorna teža je bila od 845 do 960 kilogramov. Imel je kar od 44 do 66 kilovatov moči. Poganjal ga je bencin. Proizvajalec tega avta je bil General Motors.

## VIRI IN LITERATURA

Ustni viri:

-družini PUČKO in ZGAGA (16.–23. 9. 2019)

Spletne strani:

-[https://en.wikipedia.org/wiki/Opel\\_GT](https://en.wikipedia.org/wiki/Opel_GT) (29. 9. 2019)

\* Vitja Kit in Maks Pučko, *učenca 5. c razreda OŠ Tabor I Maribor, mentorica: Simona Klinger*

# **MALI SIMPOZIJ 2020**

## **Stare obrti**

**Pokrajinski muzej Maribor**  
**6. oktober 2020**

## MLINARSTVO NA FRAMSKEM

Maša BELAS, Tinkara ŠKRINJAR \*

---

Zagotavljanje potreb po prehranjevanju je v zgodovinskem razvoju človeka narekovalo tudi razvoj novih orodij in pripomočkov. Najprej so nastala orodja, ki so omogočala poljedelska opravila, kasneje pa orodja in naprave za predelovanje pridelkov. Med prve takšne naprave sodijo mlinci, s katerimi so drobili zrnje in pridobivali moko ter pekli kruh. Mlinarstvo je bilo namenjeno družinskim potrebam. Nastajali so tam, kjer so bili za to naravni pogoji. To pa pomeni, da so pridelovali žita in da je bila na voljo ustrezna vodna energija, saj je bila voda glavni vir za poganjanje mlinov.

Framski kronist Oskar Štern, dober poznavalec krajevne zgodovine, je popisal naprave, ki jih je poganjala voda na framskem. Voda na framskem področju je gnala 45 domačih kmečkih mlinov, 9 obrtnih mlinov, 4 oljarne – dve skupaj z mlinom, 23 domačih kmečkih žag, 4 obrtne žage, 3 stope, 1 kladivarno. Vse popisano je gnalo 93 vodnih koles. Na izbiro lokacij za mlince je vplivalo mnogo dejavnikov, na primer pretok vode vse leto. Mlince so zgradili tudi tam, kjer je mlinščico lahko dodatno napajal kak močnejši izvir in s tem zagotavljal dokaj stalno obratovanje mlina.

Da bi izvedeli, kako daleč nazaj sega mlinarstvo na področju Fram, smo pregledali zapise dr. Jožeta Koropca, ki kažejo, da je prvi pisni vir iz leta 1527, ko je bilo na framskem popisanih 6 mlinov. Za nas pa je bilo najbolj zanimivo obiskati ljudi, ki so se s to dejavnostjo ukvarjali ali pa se še ukvarjajo. Pomenkovali smo se s preprostimi ljudmi, ki so z veseljem pripovedovali o svojih mlinih, o delu, ki so ga opravljali mnogi rodovi. Pripoved je bila tako živa, da smo kar slišali ropot mlinskega kolesa. Obiskali smo Freglov-Mlinarjev mlin, Lenartov mlin, Bučarjev mlin, Vešnjerev mlin in Matekov mlin.

### Freglov-Mlinarjev mlin

Poleg Framskega potoka je v krajevni skupnosti Fram tudi potok Burnik, ki izvira v Planici in teče skozi Loko. Na tem potoku je bil omenjeni mlin namenjen za lastne potrebe. Mlin je bil v isti zgradbi kot je bila stanovanjska hiša. Vse je bilo precej utesnjeno, saj so bili poleg mlina še stanovanjski prostori in v nadaljevanju poslopja tudi manjši hlev. Kakšnih 400 m nad hišo so zgradili jez iz lesenih hlodov. Po hribu nad potokom so izkopal strugo, po kateri je voda tekla do mlina. Na ta način so pridobili približno šest do sedem metrov padca vode, kar je zadoščalo, da je mlin deloval vedno, tudi v najbolj sušnih obdobjih. Mlin je bil v celoti lesen, razen osi, na kateri se je vrtel kamen. Zunaj je bilo vodno kolo premera okoli tri metre. Kolo je bilo na lesenem gredlju, znotraj pa je bilo podobno veliko leseno zobato kolo, ki je poganjalo drugo manjše kolo in navpično os, na kateri je bil mlinski kamen. Vodo so na kolo spuščali po lesenem žlebu, ki so ga lahko premikali iz notranjosti mlina in tako uravnavali moč in hitrost. Osnovni del mlina je bil lesen podstavek, na katerem sta bila dva mlinska kamna, eden mirujoč, drugi pa se je vrtel na vrhu. Kamna sta bila obdana s posebnim valjem, zgornji kamen pa je imel v sredini približno 30 centimetrov veliko luknjo, skozi katero je padalo zrnje iz »grota« – lesenega lija. Zdrobljeno zrnje je padalo v »pajtkišto« – leseno škatlo, in sicer skozi sito v obliki cevi, pritrjeno na rogovi, ki je škatlo neprestano tresla. Najbolj fini delci, to je moka, so tako ostali v škatli. Večji delci so ostali na situ in so padali v leseno posodo. Lahko pa so v mlinu zrnje mleli tudi v zdrob. To so naredili tako, da so namesto lesene posode, v katero so padali večji delci, namestili sito. Na njem so ostanke še enkrat presejali. Tako je v eni posodi ostal zdrob, v drugi pa otrobi.

### Lenartov mlin

Lastnik Štefan Pliberšek je sam napravil mlin ob potoku, ki je tekkel pod domačijo. Bil je zadnji mlin, ki je bil postavljen na framskih vodah. Ker je bilo vode premalo, da bi gnala mlinsko kolo, jo je zbiral v zajezi. Mlin je deloval od 1950 do 1964, potem ga je prestavil domov in ga s pomočjo avtomobilskega menjalnika priredil na električni pogon. Žena pokojnega Štefana nam je povedala, da so mlin uporabljali do leta 1985 in je še danes brezhiben. Gospa Štefka je s posebno pozornostjo govorila o dveh mlinskih kamnih. V njih so izklesani utori, ki jih je znal lastnik sam natolči.

### Bučarjev mlin

Pravo srečanje z zgodovino pa smo doživeli pri Bučarjevih, katerih mlin se prvič omenja leta 1527. Gospa Alojzija Visočnik nam je pokazala sestavne dele mlina in razložila delovanje. Zrnje vsipljejo v zaboj z odprtino na dnu. Melje se med spodnjim mirujočim in zgornjim vrtečim se kamnom. Vrhnjak se je dvigoval in spuščal, kar je omogočalo izdelovanje voljne in ostrejše moka. Zmleto gre v mrežasto vrečo, ki se trese v zaboj. V situ se ločijo otrobi. Mletje, v katerem je še moka, pa še ponovno zmeljejo. Tako traja mletje vreče pšenice dve do tri ure. Za vsako žito je bilo potrebno nastaviti pravilen razmak med kamnoma. Če so mleli le občasno, so najprej mleli oves ali koruzo za krmo, da se je mlin očistil. Nekatero zrnje so navlažili, da se otrobi niso preveč drobili. Vrteče dele je mlinar namazal z ovčjim lojem. V Bučarjev mlin so največ prinašali v mletje prebivalci Lepega Vrha. Za mletje so plačali merico ali pa so odslužili mletje z delom na Bučarjevem.

### Matekov mlin

Matekov mlin je še edini stalno delujoči od nekdanjih mlinov na vodah Framskega Pohorja. Mlin je pripadal Ferdinandu Lešniku, ki je bil rojen 1840. Sedanji lastnik je Franc Pečovnik. Matekov mlin je domače ime. Mlin sta v preteklosti poganjali dve vodni kolesi, s pomočjo katerih so lahko obratovali posamezni deli mlina. Od 1969 ima mlin turbino, ki še zdaj obratuje. Ta bolje izkoristi vodno energijo kot mlinsko kolo. Turbina poganja električni generator. Leta 1994 so mlin v celoti modernizirali. Vgradili so nove mlinske naprave. Mletje se tako odvija v petih fazah. Zrnje postopoma drobijo v vedno manjše delce. Kapaciteta se je zelo povečala, saj sedaj zmeljejo 1.000 kg v eni uri, prej pa 50 kg. Mlin deluje kot družinska obrtna delavnica. Dela za potrebe širše okolice. Največ dela je v mlinu od septembra do decembra. Takrat meljejo novo zrnje, ki se v času od žetve še primerno posuši.

Matekov mlin ohranja staro mlinarsko tradicijo v Framu, še vedno izkorišča vodno silo potoka, čeprav energija, ki jo daje s pomočjo turbine in elektrarne, ne zadošča več za pogon celotnega mlina. Ohranja tudi tradicijo družinske obrtne dejavnosti, saj se z delom preživlja cela družina.

### VIRI IN LITERATURA:

#### Ustni viri:

-Franc PEČOVNIK, 82 let, Fram 2020.

#### Literatura:

-Jože KOROPEC, Srednjeveška deželna maršalsko framska gosposčina, *Časopis za zgodovino in narodopisje*, 40, N.v. 5, 1969.

-Slavko OSEBIK, Nekoč pri Bučarjevih v Kopivniku, *Kopivnik skozi čas*, 1997.

-Janez BOGATAJ, Domače obrti na Slovenskem, DZS, Ljubljana 1989.

\* Maša Belas in Tinkara Šrinjar, učenki 9. b razreda OŠ Fram, mentorici: Adrijana Ciglar in Tanja Ajd Krampf

## PAPIRNATE ROŽE

Danaja KLAMPFER, Ajda MIHAJLOVIĆ, Neli PAPEC, Urška ŠERBINEK \*

V naših domovih imamo primere šopkov iz papirnatega cvetja. Nekatere naše babice, sosede in znanke znajo izdelovati papirnate rože. Na svetovnem spletu najdemo prikaze, kako izdelati posamezen cvet. Na šoli imamo občasne delavnice, kjer se učenci glede na svoj interes naučimo izdelave cvetov nageljna ali vrtnice. Ta dva cvetova je najlažje oblikovati. V svečinski osnovni šoli je bila učiteljica Mira Sapač, ki se je lotila izdelave papirnatih rož z raziskovalnim pristopom, izdala je knjigo *Papirnato cvetje – naša dediščina*. Začetna znanja o papirnatih cvetovih si je ga. Mira Sapač pridobila pri gos. Tončki Valdhuber, ki še danes izdeluje cvetove, ki krasijo cerkev Sv. Andreja v Svečini. Tudi same smo se navdušile nad papirnatim cvetjem. Preizkusile smo se v izdelavi, obiskale smo gospo Valdhuber, intervjuvale smo svoje babice in znanke, zbrale smo primere šopkov iz papirnatih cvetov ter fotografsko gradivo, iskale smo informacije v literaturi in svoje ugotovitve strnile v zapis.

Izdelava papirnatega cvetja je bila pred stoletjem domača obrt, s katero si ženske niso služile prav veliko denarja. Za svojo rokodelsko ustvarjenje so prejemale le simbolične prispevke. Rože so izdelovale zaradi potreb domačega okolja, zaradi želje okrasiti posebne objekte, povzdigniti praznično vzdušje ob izjemnih dogodkih, počastiti in posvetiti svetnike v cerkvi, razveseliti svoje bližnje, vaščane, župljane. Že sama beseda nam pove, da je to cvetje narejeno iz papirja. Oblikovanje papirja ima že večstoletno tradicijo. Od Kitajcev so to večino prinesli v Evropo v srednjem veku. Umetnost izdelovanja cvetlic se je začela razvijati v samostanih, v Avstriji, Švici, Belgiji, Franciji, Španiji in Italiji. Izdelovali so jih tudi na območju nekdanje Avstro-Ogrske: na Češkem, Madžarskem, Slovaškem in tudi v slovenskih deželah. Etnologinja dr. Mojca Ramšak navaja, da se je izdelava papirnatega in suhega cvetja na Slovenskem razmahnila v drugi polovici 19. stoletja. Tradicija se je razširila od meščanov do kmetov, kjer se je ohranila iz roda v rod. V osnovnih šolah, na prehodu iz 19. v 20. stoletje, je bil velik poudarek na učenju ročnih spretnosti. Bilo je pomembno, da so si ljudje na podeželju marsikaj znali narediti sami.<sup>1</sup>

Papirnato cvetje so izdelovale ženske in dekleta iz krep papirja, ki je lahko tanjši ali debelejši od navadnega papirja. Njegovi najpomembnejši lastnosti sta, da je raztegljiv in prožen za oblikovanje. Ta papir s časom zbledi, zato so papirnate cvetove včasih pomakali v vosek, da so dlje časa ohranili svojo podobo in barvo. Izdelovanje rož iz svile in drugih vrst blaga je bilo razvito zlasti v mestih in je pomenilo višjo stopnjo rokodelskega znanja. V Sloveniji je bilo izdelovanje papirnatega cvetja do druge svetovne vojne značilna domača obrt, na svečinskem podeželju se je ohranilo še v 50. in 60. letih 20. stoletja. Papirnate rože so pomemben del kulturne dediščine, ki se danes ohranja v modernih različicah dekoracije. Danes imamo veliko rastlinjakov in gojenega živega cvetja, zato se bolj uporablja rezano cvetje.

V okolici Svečine je bilo v drugi polovici 20. stoletja še veliko žensk, ki so znale in so z veseljem izdelovale papirnato cvetje. Po izdelavi lepih cvetov so bile zelo prepoznavne Mima Gamzer, Tina Mihelič, Tilka Marko ter Ančka Žnuderl.<sup>2</sup> V Svečini se je širša raba papirnatega cvetja ohranila še tri desetletja po drugi svetovni vojni. Papirnato cvetje je bilo namenjeno okrašanju cerkva ob posebnih dogodkih: sv. obhajilo, sv. birma, mašniško posvečenje. Za birmo so birmanci in botri nosili *pušle* (naprsni šopek), dekllice so ob obhajilu nadele *krance* (naglavno okrasje). Ob teh priložnostih so cerkve okrasili z belim cvetjem, običajno so to bile papirnate vrtnice ali nageljni. Za okraševanje cerkev so bili zadolženi sorodniki obhajancev in birmancev, večinoma ženske, ki so to cvetje znale izdelovati. Delale so v skupini po štiri ali več skupaj. Nismo ugotovile, da bi tudi moški izdelovali papirnate rože. Cerkev so krasili tudi ob praznovanju domačega svetnika. V mesecu maju je bil v cerkvi lepo okrašen Marijin kip. Vaščani so ob veliki noči krasili tudi obcestne križe in kipe svetnikov v kapelah. Kapele so prav tako krasile ženske, seveda tiste, ki so imele žilico za to.<sup>3</sup> Krasile so jih s smrekovimi kitami in papirnatimi verigami. Okrog kipcev v kapelici so po navadi viseli venci z drobnim papirnatim cvetjem, običajno so to bile šmarnice. Obcestni križi so bili okrašeni po okusu oblikovalk cvetja, pogosto z vijoličnimi cvetovi. Vaška dekleta so se ob večerih, teden dni pred veliko nočjo zbirala v hišah in izdelovala papirnate vence, s katerimi so okrasile kapele. Prav tako so kapelice okrasile na začetku meseca maja, ob začetku šmarnic. Za cvetno nedeljo so imeli župljani veliko dela, izdelovali so *presmece*, v cerkvi so okoli kipca Matere Božje obesili venec belih vrtnic. Svečinska cerkev Sv. Andreja je vsa leta ob vseh praznikih okrašena s papirnatim cvetjem, še zlasti Marijin kip, za

kar poskrbi gospa Tončka Valdhuber. V maju za Marijin praznik uporabi rože veselih barv: rumeno, belo, roza, za advent pa vijolične cvetove.

V domači hiši so okraševali bogkov kot. V vsaki hiši naj bi imeli kot, pri katerem so molili, tudi ta je bil okrašen s papirnatim cvetjem. Podobe Kristusa so krasili z rdečim cvetjem, podobe Matere božje pa z belimi ali roza cvetovi. V času božiča in velike noči se je zamenjalo papirnato okrasje v bogkovem kotu. S papirnatim cvetjem so okrasili tudi božično drevo, vendar je bilo takšno okrasje redkeje uporabljeno. Gospa Tončka Valdhuber je povedala, da je kot majhna deklica za premožno sosedo v Juriju ob Pesnici izdelala cvetove za božično drevo. Za nagrado ji je sosedka kupila jopico, kar je zanjo pomenilo veliko veselje. Jopica ni bila izdelana doma, temveč kupljena v trgovini, zato je z njo vsa ponosna šla v prvi razred osnovne šole.

Papirnato cvetje so uporabljali tudi za poročne šopke, pušeljce svatov, za izdelavo pogrebnih vencev, za pušeljce vojakom nabornikom. Papirnate rože so izdelovale ženske in dekleta iz veselja ter so imele občutek za estetik. Za takšno delo so bile potrebne potrpežljive roke in spretni, mehki prsti. Gospa Tončka Valdhuber je izdelave papirnatega cvetja že v otroštvu naučila njena mama. Od devetih otrok je edina izdelovala papirnato cvetje. Za to dejavnost je potreben čas, volja, spretnost in mirna roka, da se papir ne raztrga. Tončka je že kot majhen otrok rada spremljala svojo mamo, Antonijo Kep, in svojo teto Pavlo pri izdelovanju rož ob posebnih priložnostih. Ko je v vasi kdo umrl, so se vaščani zvečer zbrali ob mrliču in molili. Ženske so bile naprošene, da izdelujejo papirnate rože za vence. Tončka je sprva le podajala delce izrezanega papirja za rože svoji mami in teti, ki sta s hitro in natančno spretnostjo zavijale krasne cvetne liste v popke ali razcvetene rože. Za pletenje pogrebnih vencev je bila osnova iz leskovih šib, na obod so pritrdi smrečje ali pušpan, in vse to okrasili s cvetovi iz papirja. Venci za pogreb so bili skromni, z malo cvetja in malo smrečja. Za otroke in mlajše pokojnike se je uporabila bela barva cvetja, če je umrl samski moški je bilo cvetje svetlo modro, za samsko žensko roza, za poročene pa iz vijoličnega cvetja. Poleti so se v venci uporabile tudi prave rože, ki so zrastle na domačih vrtovih. Za enega pokojnika sta bila namenjena dva do trije venci. Z rožami so okrasili tudi pare, na katerih je ležal pokojnik.<sup>3</sup>

Zaljubljeni pari so se nekoč večinoma poročali pozimi, ko ni bilo živih rož, zato so za vso dekoracijo uporabili cvetje iz papirja. Nevestin šopek je bil sestavljen iz asparagusa, ki je moral biti pri vsaki hiši, in belih papirnatih rož. Na glavi je nevesta nosila kranec iz drobnih belih rožic, ki so bile povoskane. Tudi naprsni šopki za svate so bili izdelani iz asparagusa, kateremu je bil dodan roženkravt (vrsta palergonje z močno dišečimi listi) in papirnat ali povoščen cvet. Z izdelanim cvetjem so okrasili tudi nevestin dom. Bolj kot je bila nevesta bogata, več je bilo cvetja, okrasja z barvnimi papirnatimi trakovi, izdelanimi verigami in bolj je bilo pisano.<sup>3</sup>

Ob porokah oziroma fantovščinah so fantje v četrtek pred poroko postavljali mlaje pred nevestino hišo. Mlaji so bili okrašeni z barvnimi trakovi iz krep papirja. Ko so končali, jih je v hiši čakal šopek oz. pušelj v sredini belega kruha. Šopek naj bi bil iz belih in roza papirnatih vrtnic. Takrat so okrasili vrata nevestine domačije s pisanimi trakovi in smrečjem, v sobah so iz kota v kot pritrdili pisane papirnate verige. Poleti so portal nad vrati nevestine domačije okrasili z bršljanom in svežim cvetjem, pozimi pa so portal okrasili s čim bolj pisanimi papirnatimi rožami, večinoma z vrtnicami. Na dan poroke so dekleta nevesti poklonila šopek iz belih vrtnic, seveda iz krep papirja. Svatom so na obleke pripele majhne pušeljce iz belega in rdečega cvetja. Z rdečimi in belimi papirnatimi rožami so bili okrašeni tudi muzikantje. Nad mizami, kjer je potekala gostija, so visele bele papirnate verige. Na nevestinem domu so visele roza ali bele, na ženinovem domu pa rdeče. Tudi šopki na mizah so bili papirnati.<sup>2</sup>

Včasih so fantje obvezno služili v vojski. Preden so odšli na poveljstvo, so jim dekleta na prsi pripela pušelj. Vozove, na katerih so se peljali, so okrasili s pisanimi trakovi in cvetjem. Vse je bilo okrašeno v živih odtenkih, za korajžo fantom.<sup>2</sup>

Danes veliko žensk izdeluje papirnate cvetove za svoj hobi. Marjana Ušen (rojena 7. 2. 1952 v Brežicah) živi v Juriju ob Pesnici. Izdelovanje papirnatih rož je njen hobi. Prve rože je naredila po zgledu iz revije Unikat, saj nihče v njeni družini ni znal oblikovati papirnatih rož. Po navadi jih izdeluje pozimi ali ob temnih večerih, za sebe, za svoje veselje in zadovoljstvo. Rož ne dela po naročilu ali za plačilo, včasih pa naredi rože tudi za kakšno darilo ali poklon. Za eno rožo navadno porabi eno uro, za zahtevnejše rože pa dan ali dva. Rože zelo rada izdeluje tudi s svojimi vnuki. Danes se papirnate rože uporabljajo za dekoracijo, za darila in za razne modne dodatke.

Iz 19. v 20. stoletje se je izdelovanje papirnatih rož prenašalo iz roda v rod. Danes izdelovanje rož iz papirja ni več toliko popularno, saj se lahko sveže cvetje dobi v vseh letnih časih. V sedanjem času spretni in ustvarjalne osebe iščejo navdih za izdelavo papirnatega cvetja na svetovnem spletu, kamor so ga poznavalci

prenesli in tudi preoblikovali v sodobne izvedbe. Papirnati cvetovi danes igrajo še zmeraj pomembno vlogo pri izdelavi pustnih šem.

## VIRI IN LITERATURA

### Ustni viri:

- Tončka VALDHUBER, rojena 1934, Svečina.
- Cvetka ŠUBERNIK, rojena 1958, živi na Kozjaku nad Pesnico.
- Marjana UŠEN, rojena 1952, ivi v Juriju ob Pesnici.

### Literatura:

1. Janez BOGATAJ, Domače obrti na Slovenskem, Državna založba Slovenije, Ljubljana 1989, str. 183,184.
2. Mira SAPAČ, Papirnato cvetje, založba Obzorja, Maribor, 2008, str. Str. 11–27.
3. Nataša HLADE, Papirnato cvetje, *Občinski glas št. 29, 2014*, Občina Kungota.
4. Marija KOZAR MUKIČ, Delaj mi pušliček..., *Etnolog 8, Ljubljana, 1998*.

### Spletne strani:

- [http://www.rokodelstvo.si/izdelek/papirnate\\_roze](http://www.rokodelstvo.si/izdelek/papirnate_roze)
- [https://sl.wikipedia.org/wiki/Izdelovanje\\_papirnatih\\_ro%C5%BE](https://sl.wikipedia.org/wiki/Izdelovanje_papirnatih_ro%C5%BE)(21. 9. 2020)
- <http://marmelina.si/kot-iz-skatlice/spretni-prsti/papirnate-roze-ki-nikoli-ne-uvenejo>(21. 9. 2020)
- <https://www.youtube.com/watch?v=G-tLuKDNjPI>(21.9. 2020)
- <https://maminamaza.si/papirnate-cvetlice/>(21.9.2020)

\* Danaja Klampfer, Ajda Mihajlović, Neli Papec in Urška Šerbinek učenke 7. razreda OŠ Kungota, mentorica: Mari Karnet

# MIZARSKE DELAVNICE

Anej OZIMIČ \*

---

Pod pojmom domače obrti razumemo dejavnosti in predmete, ki jih ljudje izdelujejo na svojih domovih in v domačih delavnicah. Izdelki so lahko namenjeni lastni uporabi, še bolj pa prodaji. Večinoma temeljijo na tradiciji, vendar niso več krajevno vezani, saj danes mnoge izdelovalce domače obrti najdemo tudi v mestih. Krajevne korenine posameznih panog imajo pomembno vlogo pri oblikovanju posameznih elementov izdelkov in določanju blagovnih znamk. Pred drugo svetovno vojno je bil v veljavi tudi izraz rokodelstvo, ki mogoče še nekoliko bolje opisuje področje in izdelke domače obrti.

Mizarstvo se je začelo doma, kjer so ljudje večinoma med zimo izdelovali potrebno leseno pohištvo in opremo. Razvilo se je predvsem v krajih, kjer samo kmetovanje ni prinašalo dovolj denarja, domača obrt pa je vedno zagotovila dodaten vir dobička.

Mizarstvo na Slovenskem se lahko pohvali z izjemnim razvojem in kakovostjo, ki sta cenjena tudi drugod. Že v letu 1492 je cesar Friderik III dovoljeval izdelovanje lesenih izdelkov in trgovanje z njimi. Kasneje so avstro-ogrski cesarji dovoljevali razvoj domače obrti na Slovenskem in tudi ustanavljali šole in razvijali domačo slovensko obrt. Razvila so se velika središča, in sicer v Vižmarjih in Šentvidu pri Ljubljani v prvi polovici 19. stoletja ter v Solkanu pri Gorici v drugi polovici 19. stoletja. Nekatere od starih delavnic so sedaj moderna obrtna podjetja. Iz izdelovanja lesenih izdelkov so se razvile tudi druge obrti kot so lončarstvo, predilstvo, tkalstvo itd.

## POSTOPKI PRIPRAVE IZDELKA

1. Načrtovanje izdelka.
2. Priprava načrta... za to potrebujejo načrte, šestila, šablone, merila in kotnike.
3. Priprava furnirja oz. ti. lista lesa, za katerega potrebujejo žago, merila, skobljice in skobelnik.
4. Priprava kleja, za kar potrebujejo posodo za namakanje, posodo za kuhanje in nekaj čopičev.
5. Furniranje, ki ga opravljajo s stiskalnicami, stiskalnimi ploščami, furnirjem in ploščo za gretje.
6. Izdelek je treba pobrusiti s pomočjo brusilnega papirja.
7. Izdelek nato spolirajo in mu dodajo končni izgled.
8. Izdelek sestavijo in ga dajo naprej v prodajo ali pa ga uporabijo zase.

## MIZARSKO ORODJE NEKOČ IN DANES

Danes se mizarско orodje zelo razlikuje od nekdanjega, kar nakazuje na velik razvoj mizarstva. Nekoč so za mizarška dela uporabljali ročne žage, zložljive metre, stare vodne tehtnice in še marsikaj bi lahko našli.

Današnje orodje za obdelavo lesa je večinoma električno, kar pomeni, da je delo z njimi hitreje in enostavnejše. Med orodji, ki pomagajo današnjim mizarjem, so baterijski vrtalniki, baterijski brusilniki, vbodne ali električne žage, vrtalna kladiva in pa seveda bolj preprosti, vendar novejši metri in vodne tehtnice.

## MIZARSKA DELAVNICA MOJEGA PRADEDKA

Moj pradedek je bil mizar in je bil iz Dogoš pri Mariboru. Po končani štiriletni osnovni šoli je svoje šolanje nadaljeval še štiri leta na meščanski šoli. Nato se je šel učiti za mizarja. Ko je svoje mizarške spretnosti izpopolnil, je začel delati kot mizar v Obratu Drava. Čez čas je napredoval in postal delovodja pri istem podjetju. Ko so se z družino selili, je vso pohištvo izdelal sam, npr. kredence, spalnico zase in za starša, vse omare, ki so bile takrat v hiši in celotno kuhinjo. V prostem času je rad pomagal ostalim, velikokrat je svojo pomoč ponudil tudi v mizarstvu Štamic. Pomagal je tudi nekaterim zidarjem, ki so mu v zameno pomagali pri gradnji hiše. Kasneje je postal obratovodja pri Marlesu obrat 4 Vinarska, nato pa še delovodja pri Marlesu Vinarska. Še zmeraj imamo doma njegovo delavnico in skušamo vanjo čim manj posegati. Njegova strast in volja sta se končali, ko mu

telo ni več dopuščalo mizarjenja. Na žalost se mizarstvo v naši družini kasneje ni nadaljevalo, saj je imel tri hčerke, od tega sta dve umrli že kot dojenčici. Moja babica pa se mizarstvu ni preveč posvečala...

#### VIRI IN LITERATURA

##### Literatura:

-Izidor FIEGL, Stare obrti (Slikovno gradivo), V&H, Ajdovščina, 2011.

##### Spletne strani:

-<http://www.rokodelstvo.si/dejavnost/mizarstvo> (19.9.2020)

-<https://lu-jesenice.net/wp-content/uploads/2012/11/doma%C4%8De-obrti-oktober-2011-benedik-radovljica.pdf> (19.9.2020)

-[https://dijaski.net/gradivo/zgo\\_ref\\_obrt\\_v\\_srednem\\_veku\\_01](https://dijaski.net/gradivo/zgo_ref_obrt_v_srednem_veku_01) (19.9.2020)

-<https://www.etno-muzej.si/sl/digitalne-zbirke/kljucne-besede/mizarstvo> (19.9.2020)

-[https://www.etno-muzej.si/files/etnolog/pdf/0350-0330\\_50\\_51\\_bras\\_rokodelstvo.pdf](https://www.etno-muzej.si/files/etnolog/pdf/0350-0330_50_51_bras_rokodelstvo.pdf) (19.9.2020)

-[http://www.solkan.si/drustva/stara-solkanska-mizarska-delavnica\\_3](http://www.solkan.si/drustva/stara-solkanska-mizarska-delavnica_3)

\* Anej Ozimič, učenec 9. b razreda OŠ *Draga Kobala Maribor*, mentorica: Marjetka Berlič

## KOVAŠTVO

Klara BREZNER, Ian MOKRICI, Matija ORNIK, Blaž PIHLER \*

---

*En kovač konja kuje, koliko žeblice potrebuje, en, dva, tri, pa povej število ti!*

Izštevanka, ki se prenaša iz roda v rod in je močno povezana s staro obrtjo – kovaštvom.

Kovaštvo je obrtno obdelovanje kovin, zlasti železa in jekla z različnimi tehnološkimi postopki. Na podeželju ga poznamo že od 10. stol., v mestih po 12. stol. Veljalo je za skrivnost in posebno varovano mojstrsko znanje, ki se je prenašalo iz roda v rod. Kovaštva se je bilo treba enostavno izučiti, nekdo je skrivnost zaupal naprej in omogočil učenje.

V kovaški obrti ločimo podkovsko, orodno, stavbno in vozovno kovaštvo. Vozovni kovači so skrbeli za okovanje različnih vrst vozov in popravilo le-teh, podkovniki so izdelovali konjske in volovske podkve, orodni so izdelovali in popravljali kmetijska in gozdarska orodja.

Kovaštvo se je razvijalo in prav zaradi tega je prišlo do velikih sprememb. Kovaške peči, ki so bile nekoč preproste peči na oglje ali premog in v katerih so ogenj podpihovali z ogromnimi mehovi, so danes nadomestile peči na zemeljski plin z dodatnim vpihovanjem kisika za močnejši in toplejši plamen.

Postopoma je kovaštvo zamiralo. Do srede 19. stol. je bilo znano fužinarsko žeblicarstvo. Postopno je propadlo zaradi uvajanja tovarniško izdelanih žičnikov. Na podeželju se je ohranilo predvsem podkovno, vozovno in orodno kovaštvo. Posebna zvrst je umetnostno kovaštvo.

Kovač je oseba, ki oblikuje ali ustvarja izdelke iz železa ali drugih kovin. V srednjem veku je bilo veliko kovačev, danes število kovačev upada zaradi pojava moderne industrije. Nekoč je bila to obrt, danes pa je kovaštvo industrija.

Kovači so kovali tako, da so kovino najprej segreti, jo na nakovalu s kladivom oblikovali v najrazličnejša orodja, orožja, žeblice ipd. Njihovo orodje je bilo nakovalo, klešče in različna kladiva. Nekoč so imeli v vsaki vasi vsaj enega kovača. Potem je ta poklic začel izumirati in danes se s kovaštvom pri nas ukvarja le malo ljudi. Še posebej ni veliko tistih, ki se ukvarjajo z ročnim kovaštvom, še manj z umetnostnim kovaštvom. Še vedno potrebujemo podkovskega kovača, ki je strokovnjak na področju podkovanja domačih rejnih živali, predvsem konj. Neguje in vzdržuje tudi parklje govedi in drobnice. Umetnostni kovač najprej izdelava delavniško risbo in pripravi peč, stroje, naprave in orodje za kovanje. Posamezne elemente kuje. Kovaške izdelke in orodje tudi popravlja in jih vzdržuje. Danes so značilni delovni pripomočki in materiali umetnostnega kovača: tehnična dokumentacija, različna jekla in kovine, stroji in stružnice, elementi za barvanje in lakiranje, spajanje in brusila.

Predstavitev dela kovača nekoč

Intervjuvanec: Albin Gajser

Starost: 78 let

Kraj pridobitve vira: Prepolje, september 2020

Kdo je dedka naučil kovaštva?

*Moj dedek Franc Kaube se je šolal na Dunaju v Avstriji. Naredil je mojstrski izpit in nekaj časa delal v kovačnici cesarice Marije Terezije. Nato je prišel domov, ker se je začela prva svetovna vojna. Med vojno je koval konje na soški fronti. Po vojni se je poročil in se priselil v Prepolje.*

Od kod je pridobival kovino za kovanje?

*Kovino za kovanje je moral kupiti. Večinoma se je z vozom in konjem peljal v Rače v trgovino. Železje je bilo zelo drago.*

Je bilo orodje za kovaštvo drago?

*Ja, bilo je zelo drago. Dedek si je znal nekaj orodja narediti sam.*

Kakšno je bilo plačilo za izdelke?

*Izdelki so bili dragi. Le nekateri so jih lahko plačali z denarjem. Ker je imel dedek zraven obrti še kmetijo, se je za plačilo dogovoril tako, da so mu naredili kaj na kmetiji. Kosili travnike ali pripravili drva...*

Ali ste mu kdaj pri tem delu pomagali?

*Sam mu nisem pomagal, ker sem bil še otrok. Pomagala sta mu moj oče in stric.*

Prosim za kratek opis, kakšno je bilo takrat življenje in kako je bilo živeti z dedkom, ki je bil kovač.

*Zelo lepo je bilo živeti z njim. Pripovedovati so znali o svojih izkušnjah v življenju. Za njih je bilo življenje težko. Kovaško delo je bilo težko opravilo in v kleti je ves čas ropotalo.*

UKO Kropa je edino podjetje v srednji Evropi, ki ohranja tradicijo ročnega kovanja. Ta ima v Kropi, kjer mojstri po lastni zamisli ali po predloženih načrtih kujejo balkonske, vrtno in stopniščne ograje, okenske mreže in lestence, več kot 500-letno tradicijo.

Kovaštvo je muzejsko predstavljeno v kovaškem muzeju v Kropi, v zbirki na Muti, v zasebni Podgorškovi zbirki v Pišecah in v kovaškem muzeju Razkrižje.

Za predstavitev kovaštva smo se odločili, ker nas je zanimalo, kako se je včasih kovalo, kaj so kovači potrebovali za delo in kakšni so bili izdelki nekoč. Spoznali in naučili smo se, da je bil to zelo težak poklic, ki je zahteval od ljudi veliko napora, prav tako pa, da je bilo to zahtevno delo cenjeno. Ugotovili smo, da je danes kovaštvo manj naporno, saj je ročno kovanje prevzela strojna obdelava kovin. Veseli smo, da je še vedno nekaj kovačev, ki se ukvarjajo z ročnim kovanjem in tako skrbijo, da ta stara obrt ne bo pozabljena.

## VIRI IN LITERATURA

### Ustni viri:

-Albin GAJSER, Prepolje, pridobitev september 2020.

### Literatura:

-Slovenski etnološki leksikon, Mladinska knjiga, Ljubljana 2004.

### Spletne strani:

-<http://poklickovac.splet.arnes.si/razvoj/>

-<https://sl.wikipedia.org/wiki/Kova%C5%A1tvo>

-<http://poklickovac.splet.arnes.si/razvoj/>

-<https://www.rtvsl.si/lokalne-novice/nekateri-se-znajo-vihteti-kovasko-kladivo/306452>

-[https://www.ess.gov.si/ncips/cips/opisi\\_poklicev/opis\\_poklica?Kljuc=1789&Filter=P](https://www.ess.gov.si/ncips/cips/opisi_poklicev/opis_poklica?Kljuc=1789&Filter=P)

\*Klara Brezner, Ian Mokrici, Matija Ornik in Blaž Pihler, učenci 5. razreda OŠ Starše, mentorica: Janja Snežič.

# SKRIVNOSTI MIZARSTVA IN REZBARSTVA

Julija BEVC, Maruša BOSILJEVAC, Ajda CIZL, Tina ZAVEC STOJANOVIĆ \*

---

## UVOD

Ajdin dedek je bil mizar, Tinin dedek je rezbar in Julijina babica izdeluje lutke iz lesa, zato smo želele zbrati čim več podatkov o njihovem delu. Ugotoviti smo želele, kakšna je razlika med mizarstvom in rezbarstvom, kje je bila mizarska delavnica Ločniškar, kakšno je bilo pohištvo nekoč in kakšno pohištvo je v uporabi danes ter kaj so delali rezbarji nekoč in kaj danes.

Obiskale smo Ogladni depo pohištva in mizarsko delavnico Stojan v Pokrajinskem muzeju Maribor ter Pokrajinski arhiv Maribor. Na Lentu smo poiskale stavbo, v kateri je bila nekoč mizarska delavnica Srečka Ločniškarja. Pri delu smo opazovale Kungoške detle – ljubiteljske rezbarje in tudi same poskusile rezbariti. Obiskale smo izdelovalko lutk. Pregledale smo tudi nekaj zanimivih knjig in sestavile vprašalnik za naše sošolce.

## MIZARSTVO IN REZBARSTVO

Mizarstvo je obrt, v okviru katere mizar izdeluje stavbno ali bivalno pohištvo. Mizarski izdelki nastajajo v mizarskih delavnicah ali mizarskih obratih. Mizarska delavnica je manjši obrat, kjer izdelujejo in popravljajo pohištvo iz lesa. Vsak predmet je izdelan unikatno. Za izdelavo pohištva je potrebno mizarsko orodje. V preteklosti je bilo vso pohištvo izdelano ročno.

Rezbarstvo je umetniško ali obrtniško oblikovanje predvsem lesa z rezilom, namenjeno olepšavi. Spada med starejše ročne spretnosti obdelave lesa. V Slovarju slovenskega knjižnega jezika glagol rezbariti pomeni z *rezilom izdelovati, oblikovati okrasne predmete, figure, zlasti iz lesa*.

## ZBIRKA POHIŠTVA V POKRAJINSKEM MUZEJU MARIBOR

Kakšno pohištvo so v preteklosti izdelovali v mizarskih delavnicah, lahko vidimo v Pokrajinskem muzeju Maribor, kjer hranijo veliko zbirko pohištva. Ogledale smo si lesene skrinje, komode, mize, kredence, vitrine ter različno sedežno pohištvo. Večina zbirke je iz časa od 17. stoletja do konca 19. stoletja. Uporabljali so ga v gradovih, dvorcih, meščanskih hišah in kmečkih domovih.

Osnovni kos pohištva nekoč je bila skrinja. Najstarejše ohranjene skrinje so iz 16. stoletja. Izdelovali so jih mizarji, seveda samo ročno, iz različnega lesa. Skrinje svetle barve so bile narejene iz bukovega, temnejše iz orehovega, rdečkaste iz češnjevega lesa ter temno rdeče iz dražjega mahagonija. Sprednja stran skrinje je pogosto okrašena s cvetličnimi vzorci, različnimi podobami ali slikami, ki so delo rezbarja. Okrasili so jih lahko tudi z okrasnimi kamenčki. Skrinja je imela še ključavnico iz kovine. Nekatere skrinje so uporabljali za potovanja, zato so imele še ročke, da so jih lahko vlekli na poti. Sicer pa so služile za shranjevanje posteljnine, prtov, boljših kosov oblačila ter tudi za živila.

Podobno so izdelane tudi omare, kredence in vitrine. Značilno je, da so sprednji deli vedno izdelani iz masivnega lesa ter pogosto okrašeni z rezbarskimi slikami ali vzorci ter kovinskimi ročkami za odpiranje, zadnji del pa je običajno preprost iz smrekovega lesa. Vitrine imajo še steklene površine na sprednji strani. Kredence krasijo oblikovane nogice.

Ogledale smo si tudi mizarsko delavnico Martina Stojana, ki je del razstave. Izvedele smo, da je izdeloval pohištvo za premožne meščane, trgovce in cerkve. V delavnici smo videle veliko ročnega orodja, kot so dleta, ročne žage, bruse ...

## SPLOŠNO MIZARSTVO SREČKO LOČNIŠKAR, VOJAŠNIŠKI TRG 1, MARIBOR

Ker je bil Ajdin dedek mizar, smo zbrale informacije o njegovem delu v mizarski delavnici Ločniškar. Gospa Agata Romih (teta Ajdine mame) je Ajdi podala nekaj informacij o Splošnem mizarstvu Srečka Ločniškarja v Vojašniški ulici 1 v Mariboru. Od odprtja delavnice, okrog leta 1960, pa do zaprtja delavnice med letoma 1993 in 1995 je tam delal njen mož, gospod Ivan Romih. V tej mizarski delavnici je opravljal vajeniško dobo tudi Ajdin dedek, gospod Alojz Žnidarec, brat gospe Agate Romih, in sicer med letoma 1962 in 1965. V delavnici Srečka Ločniškarja so izdelovali predvsem stavbno pohištvo (okna in vrata), po naročilu pa tudi notranjo opremo, torej pohištvo. Da bi izvedele še več, smo se odpravile v Pokrajinski arhiv Maribor, kjer ni ohranjenih veliko

dokumentov o tej delavnici, pripravili pa so nam fotografije in načrt stavb na Vojašniškem trgu. Izvedele smo, da je v stavbi, kjer so bili kasneje prostori mizarske delavnice, nekoč bila vojašnica. Zato se trg imenuje Vojašniški trg, ulica, ki vodi s trga proti Dravi, pa Vojašniška ulica. Prvi lastnik prostorov mizarske delavnice je bil gospod Anton Sajko. Prostore in delavnico je nato prevzel gospod Srečko Ločniškar. Stavba, kjer je bila nekoč mizarska delavnica Ločniškar, je zdaj prazna. Streha je obnovljena, zato predvidevamo, da je stavba del nastajajočega hotelskega kompleksa.

Delavnica Ločniškar je bila v Mariboru zelo znana. Do danes se je ohranila pohištvena oprema za prodajni prostor in sprejemnico za stranke pri Zlatarju in filigranu Klare Kačinari v Vetrinjski ulici, ki so jo po zamisli gospoda Mikela Kačinarija leta 1964 izdelali v mizarstvu Ločniškar. Izdelano pohištvo, ki je zelo dobro ohranjeno in še vedno v uporabi, smo si tudi ogledale.

Ajdin dedek Alojz Žnidarec je vse življenje opravljal delo mizarja: najprej vajeniško dobo v delavnici Srečka Ločniškarja, nato v mizarski delavnici Tovarne železniških vozil Boris Kidrič, kjer so med drugim izdelali notranjo opremo za vagono *Titovega modrega vlaka bratstva in enotnosti*, kasneje pa se je zaposlil v mizarski delavnici podjetja Stavbar in nazadnje opravljal delo mizarja v zasebnem podjetju Hart d.o.o.

#### OBISK PRI KUNGOŠKIH DETLIH – LJUBITELJSKIH REZBARJIH

V muzeju smo izvedele, da je pohištvo velikokrat okrašeno z rezbarskimi okraski. Začetki rezbarjenja na Slovenskem segajo v 14. stoletje. Rezbarske delavnice so izdelovale pohištvo in opremo za cerkve ter meščanske in kmečke hiše (cerkveni kipi, rezljani stoli, mize, vrata, zibelke, skrinje, čebelji panji, figurice, kuhinjski pribor ...). Rezbarjev osnovni material je les. Uporabljajo lahko različne vrste lesa, kot so oreh, češnja, jabolana, hruška, sliva, hrast, lipa, mahagoni in tikovec. Pri izbiri lesa je pomembno, da je zelo kakovosten. Glavne tehnike rezbarjenja so odzemanje, rezljanje, votljenje in brušenje. Glavna orodja, ki jih uporabljajo rezbarji pri svojem delu, so dleta (ravna, kotna, upognjena, žličasta ...), nožki (vrezni, dolbilni, žličarji ...), rezbarska žaga (majhna žaga), medeninast ali lesen bat (kladivo).

V okviru raziskovalnega dela smo spoznale Tininega dedka, gospoda Ivana Marksla, ki je rezbar samouk. Povedal nam je, da se je lotil prve obdelave lesa pri svojih sedemnajstih letih. Njihovo kmetijo na Plintovcu v Zg. Kungoti sta vsako leto obiskala dva sodarja. Za potrebe kmetije sta kar na domu izdelala sode, kadi in škafe. Dedek in njegov brat sta ju z velikim zanimanjem opazovala. Uspelo jima je, da sta tudi sama pričela izdelovati kadi in škafe. Leta 1965 je dedek odšel v vojsko, kjer je v prostem času izdeloval cigaretno ustnike, na katerih je izrezljal prve reliefne vzorce. Prvi zahtevnejši rezbarski izdelek je bila maska, ki jo je izdelal leta 1973. Izpod njegovih rok so nastali tudi pravi umetniški izdelki, kot so vaze, maske, cvetlice, listi, majhno pohištvo in drugi. Za izdelavo posameznega rezbarskega izdelka je včasih potreboval tudi pet mesecev.

Tinin dedek nas je povabil v delavnico Rezbarsko umetniškega društva *Kungoški detli*. V društvu je štirinajst članov, ki se srečujejo vsak četrtek. Pri svojem delu uporabljajo rezbarsko orodje in različne tehnike rezbarjenja. Ukvarjajo se tudi z modeliranjem, žganjem vzorcev v les in strojnimi struženjem lesa. Enkrat letno priredijo DETL FEST, kamor povabijo rezbarje iz drugih slovenskih krajev in Avstrije. Svoje izdelke razstavljajo širom Slovenije. V delavnici so za nas pripravili mini razstavo svojih izdelkov. Prav tako so nam praktično prikazali tehnike rezbarjenja in pokazali orodje, s katerim ustvarjajo. Njihovi izdelki so nas navdušili, saj so res umetniški in občudovanja vredni. Rezbarji so se rezbarjenja naučili v poklicni šoli, nekateri pa so samouki. Povedali so nam, da so za rezbarjenje pomembne ročne spretnosti, veselje do ustvarjanja z lesom in vztrajnost. Na začetku rezbarskega ustvarjanja so uporabljali navadne nožke in izvijače. Sčasoma so si priskrbeli pravo rezbarsko orodje. Po njihovem mnenju danes mizarstvo in rezbarstvo nista več tesno povezana. Mizarji danes pohištvo v celoti izdelujejo strojno. Rezbarji pa se bolj posvečajo umetniškemu ustvarjanju. Ukvarjanje z rezbarjenjem se jim zdi pomembno tudi zaradi ohranjanja kulturne dediščine naših prednikov. Na srečanju smo tudi me dobile priložnost in se preizkusile v rezbarjenju. Po eni uri vztrajnosti nam je uspelo ustvariti svoj prvi rezbarski izdelek. Sicer ni bil dovršen, vendar smo bile ponosne na to, kar smo izdelale. Srečanje nam bo ostalo v zelo lepem spominu.

#### IZDELOVANJE LUTK IZ LESA

Tudi Julijina babica Breda Varl se ukvarja z lesom, ampak na malce drugačen način. Izdeluje lutke iz lesa, ki jih uporabi za lutkovne predstave. Temu načinu dela se reče rezbarstvo na kiparski osnovi. Za oblikovanje lutk potrebuješ tudi kiparske sposobnosti, da znaš oblikovati glavo, noge, roke ..., saj so lutke iz lesa običajno tridimenzionalne. Za izdelovanje lutk se uporablja mehak les, kot sta lipa in topol, ki sta zelo svetle barve. Mehak les se uporablja zato, da ga je lažje obdelovati. Julijina babica uporablja pri delu grobo in fino žago, žage z

velikimi in majhnimi zobci, nožičke različnih velikosti, dleto, ravno rezilo, rezilo v obliki U in Z. To delo je za začetnike kar naporno, a že izurjeni lutkarski mojstri to naredijo z manj napora. Izdelovanje lutk iz lesa je nekoč sodilo med rezbarske obrti, danes pa lutke za lutkovna gledališča običajno izdelujejo kiparji in oblikovalci. A Julijina babica nima ne enega ne drugega naziva. Študirala je arhitekturo, nato pa še oblikovanje lutk na Dramski akademiji lepih umetnosti v Pragi. Nekoč je izdelovanje lutk bila njena služba, danes to počne le še za zabavo.

#### ANKETNI VPRAŠALNIK

Zanimalo nas je, ali naši sošolci poznajo katerega izmed poklicev, ki se ukvarjajo z obdelavo lesa, ali imajo doma kakšen kos pohištva, izdelan po meri, star izdelek iz lesa in ali bi si kdo želel postati mizar. V ta namen smo sestavile anketni vprašalnik. Dobile smo 33 izpolnjenih vprašalnikov. 25 otrok v družini nima člana, ki se ukvarja z lesom, 8 učencev ima v družini vsaj enega člana, ki se ukvarja z lesom, vendar je pri večini to hobi. 18 učencev ima v stanovanju vsaj en kos pohištva, ki je izdelan po meri. Pri večini je to postelja, miza ali omara. Na vprašanje, ali imajo doma kakšen star izdelek iz lesa, smo dobile 20 pozitivnih odgovorov. To so stare skrinje, omare, stoli in zaboji. Na vprašanje, ali bi si kdo želel postati mizar, smo dobile 31 negativnih odgovorov, dva anketiranca pa razmišljata, da bi šolanje nadaljevala na Srednji lesarski šoli in postala mizarja.

#### ZAKLJUČEK

V naši raziskovalni nalogi smo ugotovile razliko med mizarjem in rezbarjem. Izvedele smo, da so pohištvo nekoč izdelovali ročno. Ugotovile smo, da se je Ločniškarjeva delavnica nahajala na Vojašniškem trgu 1, vendar danes več ne obstaja. Pohištvo, izdelano v tej delavnici, se je ohranilo v zlatarni Kačinari. Ugotovile smo tudi, da so rezbarji nekoč iz lesa izdelovali različne predmete v okviru obrtne dejavnosti, danes pa le še kot hobi, s katerim ohranjajo kulturno dediščino. Izvedele smo, da izdelovanje lesenih lutk sodi na področje rezbarstva na kiparski osnovi. Nekoč so lutke delali rezbarji, danes pa oblikovalci in kiparji. Anketni vprašalnik je pokazal, da v družinah naših sošolcev cenijo izdelke iz lesa, vendar se le malo ljudi ukvarja s tem poklicem. Prav tako le redki razmišljajo o nadaljevanju šolanja na lesarski šoli.

#### VIRI IN LITERATURA:

Ustni viri:

- Ivan MARKSL, Zg. Kungota (roj. 1944), Zgornja Kungota, 10. 9. 2020
- Agata ROMIH, (roj. 1941), Maribor, 28. 08. 2020
- Klara KAČINARI (roj. 1969), Maribor, 31. 8. 2020
- Breda VARL, Maribor (roj. 1949), Maribor, 22. 9. 2020

Literatura:

- Mirjana KOREN, Kulturna dediščina mizarskih delavnic, Osvetljena dediščina, Pokrajinski muzej Maribor, 2018.
- Mirjana KOREN, Odprt depo pohištva, zloženska, Pokrajinski muzej Maribor, Maribor, 2013.
- Irena POREKAR KACAFURA, Osnovni napotki za obnavljanje starega pohištva, v: *Detel, Revija rezbarjev in modelarjev lesa Slovenije, št. 1, 2003, str. 15-17.*
- Zdenka SEMLIČ RAJH, Žiga OMAN, Lučka MLINARIČ, Maribor, mesto, hiše, ljudje, Pokr. arhiv Maribor, 2013.
- Urška ŠKOLNIK, Ohranjanje naravnega in tradicionalnega v rezbarskem umetniškem delu, magistrsko delo, Maribor, 2019 (pridobljeno na: <https://dk.um.si/Dokument.php?id=138431&lang=slv>, 20. 9. 2020).
- Slovar slovenskega knjižnega jezika, geslo »rezbariti«, dostopno na: <https://fran.si/iskanje?FilteredDictionaryIds=130&View=1&Query=rezbariti> (20. 9. 2020).

Spletne strani:

- <https://sl.wikipedia.org/wiki/Rezbarstvo> (20.09.2020).

#### ZAHVALA

Zahvaljujemo se učenkam in učencem 7. razredov, ki so izpolnili vprašalnike, zaposlenim Pokrajinskega arhiva Maribor in Pokrajinskega muzeja Maribor za pomoč pri našem raziskovanju. Za dragocene informacije smo hvaležne vsem našim informatorjem: Agati Romih, Klari Kačinari, Ivanu Markslu in Bredi Varl.

\* Julija Bevc, Maruša Bosiljevac, Ajda Cizl in Tina Zavec Stojanović, učenke 7. a razreda OŠ Franceta Prešerna Maribor, mentorica: Mirjana Colnarič.

# MIZARSKA DEDIŠČINA MOJSTRA MILANA IRŠIČA

Amaja KRAŠNA, Nives POLANEC, Tomaž PERNEK \*

---

Prebivalci Slovenije imamo svojevrsten odnos do lesa. Les nam pomeni vrednoto, ki ji namenjam o posebno mesto v svojem delovnem in domačem okolju.

V domači Občini Duplek imamo mizarskega mojstra Milana Iršiča z dolgoletno družinsko tradicijo in velikim obrtnim znanjem. Zanimale so nas korenine njegove obrti ter primerjava mizarškega dela nekoč in danes. Ogledali smo si tudi njegovo nekdanjo mizarško delavnico in njegov dom v Ciglencah.

## ZAČETKI DRUŽINSKE OBRTI

Začetki Mizarstva Iršič segajo v čas pred drugo svetovno vojno, ko sta se leta 1936 brata Ivan in Rado Iršič preselila iz Slovenskih Konjic v Maribor. Ivan Iršič je ustanovil mizarško delavnico v Mlinski ulici 21. V njej je bil zaposlen tudi brat Rado Iršič. Na začetku je obrat zaposloval 20 ljudi, kar ga je uvrščalo po velikosti na drugo mesto v Mariboru.

Žal je bila delavnica v zadnjem tednu druge svetovne vojne leta 1945 ob bombardiranju Maribora uničena. Ivan Iršič je med vojno umrl v taborišču Dachau.

Brat Rado Iršič pa je po drugi svetovni vojni leta 1946 odprl novi mizarški obrat na Koroški cesti 114. Po takratnih predpisih nove države Jugoslavije je lahko zaposloval samo 5 delavcev.

Družina Iršič si je zraven delavnice uredila tudi stanovanje, kjer se je leta 1947 rodil Milan Iršič. Od leta 1950 do 2000 je mizarška delavnica delovala na Koroški cesti 43.

## NADALJEVANJE MIZARSKE TRADICIJE

Milan Iršič se je v očetovi delavnici navdušil za mizarško obrt. Odločil se je nadaljevati očetovo mizarško dejavnost. Večina se je takrat za poklic mizarja izobrazila z vajeniško dobo pri mojstru. V očetovi delavnici so vajenci delali vsak dan od 6. do 14. ure. Tri krat na teden so popoldan obiskovali vajeniško šolo. Po treh letih so opravili vajeniški izpit in postali mizarški pomočniki. Ko so v Mariboru odprli lesarsko šolo, so si lahko dopolnili tehniško in strokovno izobrazbo.

Milan Iršič se je odločil nadgraditi priučene spretnosti v domači delavnici in z izobraževanjem v srednji tehniški šoli. Nadaljeval je tudi z višješolskim študijem na biotehniški fakulteti in postal inženir lesarstva.

Leta 1975 je Milan Iršič prevzel obrtno dejavnost od očeta na Koroški cesti 43. V njej je bilo zaposlenih od tri do šest vajencev in pomočnik za manj odgovorna mizarška dela.

Leta 2000 je za kratek čas preselil svojo obrt v Mlinsko ulico. Hkrati je pričel obnavljati 200 let staro domačijo svoje babice v Ciglencah na Vurberku. Leta 2005 se je se je preselil na Vurberk in tu postavil tudi mizarško delavnico. Leta 2008 se je upokojil. Njegov sin je za kratek čas prevzel njegovo obrt, vendar jo je žal kmalu opustil.

## MATERIALI ZA DELO

V preteklosti so uporabljali za delo samo domači les, predvsem smreko, hrast, kostanj, topol, macesen, pa tudi slivo in hruško. Rado Iršič je nabavljal material pri Splošni obrtni zbornici. Kupoval je pri kmetih in v trgovinah Lesnina in Bohor Šentvid. Na splošno je bilo zelo težko dobiti materiale, ker je bilo pomanjkanje. Moral je dobro poznati trgovce, da jih je dobil.

Vajenci so morali ravnati tudi že uporabljene žeblje. Danes samo pokličesh in ti čez nekaj ur pripeljejo vse potrebno na dom.

Leta 1980 je Slovenijales iz Afrike začela uvažati veliko tropskega lesa, kot so palisander, koto in mahagonij. Slednji je zelo težek za obdelavo, ker njegov posebni vonj draži grlo. Mahagonij skupaj s palisandrom spada med dragocene in drage vrste lesa.

V sodobnem času so se pojavili novi materiali, kot so razni iverali, plastika, robne folije ... Iverali so iverne plošče oplemenitene z različnimi dodatki, zato morajo mojstri danes zelo dobro pogledati, ali je les zares pravi ali pa je ponaredek.

Za g. Milana je naravni les še vedno najboljši.

## PRIPOMOČKI ZA DELO

Nekoč je bilo v delavnici zelo prašno. Milanov oče je govoril: *"Ne hodi za mizarja, da ne boš jedel tega praha."* Danes pa že imajo odsesovalne naprave in lahko hodiš po delavnici v belem plašču. Nekoč so govorili: *»Če imaš vse prste, nisi mizar.«* Orodja so bila nekoč manj zaščitena in tudi nevarna za poškodbe.

## MIZARSKI IZDELKI

V preteklosti so izhodišče mizarске obrti predstavljali izdelki domačih mizarjev, ki so naredili vse potrebno pohištvo in opremo za kmečki dom. Ko je Milan Iršič leta 1975 prevzel očetovo delavnico, je izdeloval po naročilu stavbno opremo (okna in vrata) ter notranjo opremo (pohištvo, omare, postelje, mize, kuhinje). Opremil je tudi veliko lokalov. Naročniki so povedali svoje želje, nato jih je mojster Milan skiciral. Sodeloval je z arhitekti, ki so po njegovih risbah izdelali načrt.

Glede naročil v preteklosti in danes v takšnih majhnih delavnicah kot je bila njegova, ni bilo razlike. Razlika je samo v površinski obdelavi, ki nekoč ni bila tako kvalitetna zaradi slabših pripomočkov in materialov.

Zaslужek je bil v preteklosti in danes enako dober. Vendar se je potrebno v današnjem času neprestano izobraževati, uporabljati sodobne stroje, računalnike in izdelke obvezno predstaviti na razstavah in družbenih omrežjih.

## ZAKLJUČEK

G. Milana Iršiča lahko imenujemo veliki mojster mizarске obrti. Hkrati ima zelo spoštljiv odnos do preteklosti. V delavnici in v obnovljeni domačiji so v vseh bivalnih prostorih mojstra Milana na vsakem koraku vidni ohranjeni in obnovljeni ostanki dediščine njegovih prednikov prepleteni z njegovimi lesenimi izdelki in starimi predmeti ljubiteljskega zbirateljstva. Ta preplet dediščine in sodobne ustvarjalnosti je eden temeljnih pogojev za ohranjanje in varovanje rokodelske spretnosti. V tem sožitju se ohranja zgodovinski spomin. Morda se niti ne zavedamo, kako bogata je dediščina te panoge pri nas.

## VIRI IN LITERATURA:

### Ustni viri:

-Milan IRŠIČ, 73 let, Ciglence 56, 15. 9. 2020.

### Literatura:

-Janez BOGATAJ: Domače obrti na Slovenskem, Državna založba Slovenije, Ljubljana, 1989.

-Janez BOGATAJ: Mojstrovine Slovenije, Založba Rokus d.o.o., Ljubljana 2003.

\* Amaja Krašna in Nives Polanec, *učenki 8. b razreda*, Tomaž Pernek *učenec 8. a razreda OŠ Duplek*, *mentorica*: Marina Herman.

## OBRT IMA ZLATA TLA

Neža LONEC, Sara BIZJAK, Lana KOS \*

---

Lesna dejavnost je vedno pomenila najbolj pomembno gospodarsko panogo, ki je dopolnjevala dohodke majhnih kmetij. Mizarstvo se je kot poklicna obrt iz domače mizarske dejavnosti razvilo v poznem srednjem veku. V 1. polovici 19. stoletja so se mizarji začeli združevati v zadrugetah, nastala so tudi nekatera pomembna mizarska središča. Mizarji so naredili vso potrebno pohištvo in opremo za domove: omare, skrinje, postelje, mize, stole ipd. Bližina gozdov, bogastvo z viri lesa ter posledično prisotnost večjega števila žag so pripomogli k razvoju mizarske dejavnosti. V nalogi smo spoznale delo mizarja.

### ŠOLANJE

Za vsak poklic je treba tako kot nekoč tudi danes nekaj znati. V starih časih so se šolali tri leta in to po navadi ne v domačem kraju, saj tam večinoma niso imeli elektrike in šole. Šolali so se na primer na industrijski šoli v Mariboru. Tukaj so delali po štiri ure na dan v delavnici ter so izdelovali različne stvari iz lesa, med drugim tudi pohištvo. Druge štiri ure pa so imeli pouk in so se učili. Če niso obiskovali šole, so se šolali pri izurjenih obrtnikih kot vajenci.

### ZAKAJ TA POKLIC?

Navadno je bil vzrok za izbiro tega poklica to, da se je s tem ukvarjal že oče, dedek, pradedek, stric itd. Tako si lahko po svojih bližnjih prevzel delavnico, trgovino, obrt in dobro znanje, po katerem so poznali že tvojega očeta. Na tak način si predvsem veliko lažje začel, saj si imel zagotovljen ugled. K izbiri je lahko še bolj pripomogla ljubezen do lesa ali zanimanje za delo z njim. Tudi danes se podobno odločamo za poklice, ki nas zanimajo.

### UGLED

Včasih je bil dober mizar zelo cenjen. Iz lesa so znali narediti skoraj čisto vse: mize, omare, postelje, škatle za televizije in radie, kuhinjsko pohištvo itd. Danes se je vse spremenilo. Stvari se izdelujejo v tovarnah in so bolj poceni ter so strojno izdelane, zato nobena ni unikatna. Včasih si kupil omaro in si jo potem imel za celo življenje. Zdaj si kupimo omaro, se je po treh mesecih naveličamo, jo damo na podstrešje ali na odpad in se odpeljemo po novo. Ugled je zelo padel.

### MATERIAL

Vsak mizar je želel kaj izdelati, potreboval les. Obrtniki v velikih delavnicah so ga dobili od kmetov, ki so imeli v lasti gozdove, v katerih so delali gozdarji. Tisti, ki so delali v manjših delavnicah in sami niso dobivali večjih pošiljk lesa, so vsak les pripeljali s seboj in povedali, da želijo na primer omaro in posteljo. Mizar je nato les narezal, ga posušil in nato iz njega začel izdelovati željeni kos pohištva.

### UMETNOST IN OBRT

Vsak mizar je želel, da bi bil izdelek stranki všeč. Zato je navadnim izdelkom dodajal različne motive, če je le imel orodje. Zato je ročno izdelan kos pohištva imel tudi umetniško vrednost. Tudi danes se umetnost kaže v lesni obrti, čeprav je več stvari narejenih s stroji. Že v preteklosti je vsak mizar želel zaznamovati svoj izdelek. Zato je na njega vrisal ali vžgal različne logotipe in začela se je razvijati umetnost. Stranke so želele, da bi njihov dom izgledal posebno in da bi imelo pohištvo razen uporabne vrednosti tudi lep videz.

### MOJSTRSKO SPRIČEVALO

Tri leta si moral delati in nato si lahko šel opravljat izpit za višjo kvalifikacijo ali mojstra. Če si izpit opravil, si dobil posebno mojstrsko spričevalo, ki ga ima dandanes redkokdo oz. ga imamo nekateri od svojih pradedkov. To je bilo takrat zelo dragoceno in vredno velikega ugleda.

#### PROPAD NEKATERIH OBRTI

Na žalost so nekatere obrti začele propadati. Vzrok so predvsem stroji, ki so jih izumili ter večje zanimanje za druge poklice. Tako se dobra stran tega, da so stroji hitri in učinkovitejši, spremeni tudi v slabo. Ne ohranjamo več starih obrti zaradi katerih smo zdaj tako razviti in tako napredni. Vse se nekje začne in nekje konča. A verjetno bodo vedno obstajali ljudje, ki se bodo za te poklice zanimali in poskušali ohraniti kakšen delček starih obrti.

#### NAŠE MNENJE

Menimo, da bi morala biti ta obrt veliko bolj poznana in cenjena. Tudi me smo jo ob pripravi naše naloge veliko bolje spoznale, predvsem pa to, da je treba trdo delati, se učiti, ljubiti les in ga poznati. Tako lahko ima obrt zlata tla.

#### VIRI IN LITERATURA

Ustni viri:

- Franc LONEC, 86 let, Zgornji Duplek, pridobitev vira 22.9.2020
- Jernej LONEC, 47 let, Zgornji Duplek, pridobitev vira 22.9.2020

Literatura:

- Janez BOGATAJ, Domače obrti na Slovenskem, Državna založba Slovenije, Ljubljana, 1989.
- Dušica KUNAVER, Čar gozda v slovenski kulturni dediščini, Društvo Naše gore list, Ljubljana, 2020.
- Miro ŽITKO, Gradnja z naravnimi materiali, Cerčno: Porezen, 2013.

\* Neža Lonc, Sara Bizjak in Lana Kos, *učenke 8. a razreda OŠ Duplek*, mentorica: Marjetka Bezjak.

## ŠPEHARSTVO

Vanja VRABL, Ana Marija KANCLER, Janja MURKO \*

Špeharji so po domače imenovani mesarji z Dravskega polja, ki so na špeharskem sejmu prodajali svinjsko meso in špeh, bili so konkurenca mestnim mesarjem, tako na Ptuju kot v Mariboru. Nekateri špeharji so bili tudi mesarji. S špeharjenjem so izboljšali gmotno stanje kmetije. Nekateri so se s špeharjenjem ukvarjali v večjem, nekateri pa v manjšem obsegu. Zasluge špeharjev je bil različen. Delo ni bilo lahko, saj so morali upoštevati predpise in zakone (mesarski izpit, obrtno dovoljenje, potrdilo o neoporečnosti mesa, potni list za prašiče). Na Ptuju so bile mesarske stojnice vse do 19. stoletja ob Dravi, Hajdinski špeharji pa so imeli svoj stalni prostor na Tehničnem trgu, na prostoru pred današnjo glasbeno šolo. Med letoma 1900 in 1907 se je dejavnost špeharjev tako močno razmahnila, da sta združeni mesarjev okraja Maribor in Ptuj na namestništvo v Gradcu vložili pritožbo s peticijo proti špeharjem.

Špeharji, predvsem tisti iz Hajdine, so na obtožbo mesarjev Maribora in Ptuja na štajersko deželno namestništvo napisali zagovor, v katerem so se sklicevali na stari privilegij, po katerem so smeli prodajati špeh na ptujski tržnici. Kako močno je bilo zakoreninjeno staro pravo, kaže prav ta primer, kjer so se sklicevali na 8. člen srednjeveškega ptujskega statuta iz leta 1376 in na 162. člen iz leta 1513, ki je dovoljeval tujcu, da sme med letom na tedenskem sejmu prodajati svinjsko meso v celem, v polovični ali pa v četrtskih kosih, nikakor pa ne v manjših kosih. Špeharji so resnicoljubno priznali, da so res smeli prodajati le na veliko in v celih kosih, ne pa tudi na malo in sekati meso, kakor so to počeli takrat.

Raziskava stanja med špeharji ptujskega in mariborskega okraja je pokazala, da jih je iz Dravskega polja 136 (Skorba, Prepolje, Cirkovce, Rače, Stražgonjca,...), od tega 27 iz današnje občine Hajdina. Izkazalo se je, da je bilo na Hajdini 23 špeharjev in bi jih vsaj 10 lahko dejavnost opravljalo kot samostojno mesarsko obrt.

Mestna občina Ptuj je štajerskemu namestništvu v Gradcu v dopisu pojasnila svoje stališče glede špeharjev in pritožbe mesarjev. Problem so obravnavali na seji občinskega sveta 22. novembra 1907 in soglasno sprejeli sklep, v katerem so prosili namestništvo, naj popolnoma neutemeljeno pritožbo mesarjev proti špeharjem, ki pridejo v mesto Ptuj na tedenski špeharski sejem, zavrne. Zapisali so, da ogled mesa na vse natančno opravlja mestni veterinar. Mestni tržni komisar in varnostna straža pa naj pazita, da ne bi kdo od trgovcev pred opravljenim pregledom tako meso ali špeh prodajal. Zavaljo tega mestni ptujski urad nikoli do tedaj ni dobil nobene prijave. Mestni svet je želel opozoriti, da se na Ptuju že od »pamtiveka« opravljajo špeharski sejmi in da so za revni delavski razred mestne populacije izrednega življenjskega pomena. Zato jim sejem pomeni »pravo dobro delo«, saj si sicer ob visokih cenah ne bi mogli kupiti niti grama svinjskega mesa. Tako pa špeharji prodajajo špeh in svinjsko mast ter s tem rešujejo zadevo. Če bi konzumentom nenadoma vzeli špeharski sejem, bi to močno in škodljivo zarezalo v eksistenco manj premožnih kupcev.

Že od 14. novembra 1907 je mestni veterinar Kurzidim na občini podal pisno poročilo, v katerem navaja, da so cene svinj nizke in so padle na 70 h za kg žive teže. Še posebej od takrat, ko je bila v Štajercu objava, da lahko vsak kmet svoje svinje proda na trgu. Mestna uprava je še potem v lokalnem časopisu Štajerc naročila objavo, ki je še povečala nesoglasja. Špeharje so obdavčili in njihovo število se je sčasoma samo zreduciralo.

Na Ptuj so tudi kasneje redno hodili špeharji iz selekcije na Hajdini; ob tedenskem sejmu leta 1910 narejen popis je zabeležil 11 špeharjev, ki so prodali 12 svinj. Hajdinski špeharji so na Ptuju špeh prodajali vse do začetka druge svetovne vojne.

To je o špeharjih povedal Stanko Vogrinec, prebivalec Občine Hajdina : » Špeharji so bili doma na območju današnje občine. Kupovali so prašiče, nekateri so jih imeli doma. Delo je bilo težko. Prašiče so klali doma. Meso so razdelili na kose. Pripravljeno meso so s konjsko vprego in vozovi peljali na tržnice v Maribor, Ptuj, nekateri tudi v Gradec. Na trgu so imeli svoje prostore za prodajo; to so bile stojnice, ki so jih imenovali » štanti«. Špeharji so v svoji obrti bili pravi mojstri, bili pa so tudi dobri trgovci. Bili so dobri, pridni in ponosni ljudje. Ponosen sem, da so moji predniki živeli kot rod špeharjev.«

O špeharjih je leta 2007 spregovoril tufi Maks Kampl, prebivalec Hajdine : » To so bili kmetje, ki so imeli dovoljenje za klanje, obrtno dovoljenje za prodajo mesa in špeha. Špeharsko dejavnost so opravljali od prvega novembra, vse tja do velike noči. Na veliki petek so bili na Ptuju na tržnici zadnjič v letu. Špeharstvo je bilo tem kmetom dodatna dejavnost v zimskem času. V času, ki se ga spominjam, so špeharji v bližnjih in tudi v oddaljenih vaseh kupovali prašiče. Zakol prašičev so opravljali na svojem domu, v posebnem prostoru, mesnici. Tam je bila posebna miza, na kateri so prašiču odrli

*kožo, ga razkosali na dele. Meso so obesili na stojala, na katerih so bili klini. Špeh so položili na razprostrto kožo na tleh. Tam se je ohladil. Popoldan je prišel veterinar, ki je meso pregledal. Meso je moralo biti zdravo. Ko je ugotovil, da je meso zdravo, je nanj pritisnil veterinarski žig. Brez žiga mesa niso smeli prodajati. Meso in špeh so naložili na posebni voz 'Flajšvagen' ter ga odpeljali na ptujski trg».*

Tako so špeharji opravljali svoje dejavnosti do druge svetovne vojne. Med vojno je bilo špeharstvo ukinjeno, prepovedano, po njej prav tako. Takrat je oblast kmetije obdavčila, postavila nove zakone, uvedla obvezno oddajo prašičev. Vendar je imel tisti čas zopet drugačen obraz.

Špeharji so v Občini Hajdini zapustili pomembne sledi. Te sledi niso samo gmotne dobrote. Oblikovali so podobo kmečkega življenja, kmečkega človeka, špeharja, ki je imel svoje vrednote in živel zanje.

## LITERATURA

-Leja TOPOLOVEC, Aljoša ORNIK, Špeharstvo v naših krajih, Raziskovalna naloga s področja etnologije, Hajdina, 2007.

\* Vanja Vrabl, Ana Marija Kancler in Janja Murko, učenke 9. razreda OŠ Hajdina, mentor: Iztok Milošič.

## SODARSTVO

Nika ŠARDONER, Pia GOJKOVIČ PREMUŽIČ, Teja HORVAT, Ana ANGEL \*

Korenine lesnih obrti segajo že v prazgodovino, vendar o tehniki dela obrtnikov iz tega časa ne vemo skoraj nič, ker je les slabo obstojen in so materialne ostaline redke. Obdelava in uporaba lesa je bila lastna človeku že na zgodnjih stopnjah njegovega razvoja. Ker so nekoč les uporabljali za različne namene (za zgradbe, pohištvo, orodje, orožje) povsod tam, kjer je bil na razpolago, je bilo verjetno iz njega izdelano tudi posodje, ki ni prihajalo v stik z ognjem. V Mali Aziji se je npr. ohranilo leseno posodje iz mlajše kamene dobe. Ni bilo sestavljeno iz deščic, ampak je bilo izdelano iz enega kosa. Lesene tulce valjaste oblike so uporabljali tudi za hrambo helenističnih rokopisov.

Konkretno pričevanje o sodarskih izdelkih zunaj vzhodnoalpskega prostora predstavlja nagrobnik iz 3. stol. iz Trierja, ki si ga je dal izdelati trgovec z vinom. V grobnici frankovskega kneza v Porenju iz približno leta 600 so ob leseni krsti našli tudi leseni čeber. Domnevamo lahko, da so bile uveljavljene tehnike izdelave lesenih posod in njihova uporaba podobne po vsej Evropi, kjer je bil na razpolago ustrezen les. Kjer ga ni bilo, so si pomagali s kamnom in glino in tudi z opnami in živalsko kožo. Najstarejšo znano omembo poklicnega (mestnega) sodarja pri nas srečamo v Piranu leta 1273. Razvoj sodarstva na piranskem je narekovala bogata vinska proizvodnja. Piranski sodi so bili iz hrastovega in jesenovega lesa. Izdelava škafov, kadi, sodčkov, čebrov in drugega posodja se je odvijala večinoma pozimi in spomladi z običajnim orodjem. Sodarska obrt je bila opazno razvita tudi v mestnih naseljih na vinorodnem Štajerskem. Okrog leta 1460 je v Mariboru delovalo 7 do 8 poklicnih sodarjev. Še bolj so bili sodi potrebni v tovarništvu, ki se je razvilo v novem veku. V slovenskih krajih mariborskega okrožja je okrog leta 1765 35 sodarjev. Tudi v Prekiji in Prekmurju je bilo razširjeno sodarstvo. S sodarstvom je povezano tudi obročarstvo, ki je bilo najbolj razširjeno na Notranjskem.

Sodarstvo se je stoletja odvijalo s prenosom znanja v družini iz očeta na sina in v delavnici iz mojstra na pomočnika in vajenca. Na Štajerskem jih statistični pregled za leto 1902 omenja 110. Potrebe po pouku sodarstva so v zadnjem času skoraj povsem usahnile. V sodobnem času namreč sodarsko posodje izpodrivajo plastične in kovinske (nerjaveče) posode.

Sodarstvo je samostojno ali dopolnilno hišno obrtno izdelovanje lesenih sodov, kadi, čebrov, pinj, pladnjev, brent, korcev za vodo in lesene embalažne posode. Najznačilnejše sodarsko območje je bil Črni vrh nad Idrijo, Vojsko, Hotedrščica, Godovič. Drugo veliko središče je bilo v Selški dolini in tretje v Tacnu pri Ljubljani. Sodarstvo je na ribniškem območju zvrst suhorobarstva. Na Uncu (Notranjska) so se specializirali za izdelovanje obročev za sode in obročev za zapiranje transportnih zabojev. Samostojna lesna obrt »sodarstvo ali pintarstvo«, je bila že v rimskih časih pomembna gospodarska panoga v naših vinorodnih krajih po Sloveniji. V zadnjih dveh desetletjih pa je začelo počasi izumirati. Glavni vzrok temu je izredna težavnost dela in pomanjkanje mlajših mojstrov sodarske obrti. Vendar pravi virtuozji vina še vedno prisegajo na leseno posodo, v kateri vino lahko diha, zato sodarstvo še naprej obstaja. Primer sodarstva v naši bližini je domačija Küzma. Začetki sodarstva na domačiji Küzma segajo v leto 1921. Z obrtjo je začel pradedek Ivan Küzma (1887–1946), ki mu je sodarstvo predstavljalo predvsem dopolnilno sezonsko dejavnost na kmetiji. Kasneje je obrt prevzel njegov sin Anton Küzma starejši (1923–). Izdeloval je predvsem škafe, sode kadi in vedra za vodnjake in prenašanje vode. Svoje izdelke je začel predstavljati na različnih vaških sejmih po Prekmurju. Na začetku je bilo delo ročno in prvi pripomoček s katerim si je takrat precej poenostavil delo je bil leseni oblič. V 60-ih letih se je začela množična pridelava vina in pojavilo se je veliko povpraševanje po sodarskih izdelkih in s tem so se na trgu pojavili tudi prvi primerni stroji za sodarje. Kljub nekaj nabavljenim strojem za izdelovanje sodov na domačiji, je izdelovanje sode v tistih časih še vedno predstavljalo večino ročnega dela, vendar je obrt že predstavljala glavni vir zaslužka. Takratni največji izdelan sod je meril 6.000 litrov. Največ sodov v takratnem času je bilo prodanih v bližnje Lendavske gorice, Goričko in okolico Varaždina na Hrvaškem. Sodi so se prodajali tudi v vinorodno Dalmacijo, vendar je bil transport izjemno težaven, saj se je tovor takrat večinoma prevažal s konjsko vprego. Leta 1976 je obrtništvo uradno prevzel sin Antona Küzme, kateremu je ime tudi Anton. Sodarstvo se je obdržalo do danes, vendar obrt ni toliko poznana.

Postopek izdelave 200-litrskega sode

Za izdelavo takega lesenega soda je najprej treba priskrbeti dober in suh les. Doge je treba presušiti v kopah, kar je naraven postopek, sušene pa morajo biti najmanj dve leti. V delavnici nato doge obrežejo po dolžini in pripravijo šablone, sod sestavijo, poravnajo, nad ognjem pokurijo, da se upogne, kar traja do dve uri. Zatem z ročnim, pa tudi s strojnim delom pripravijo glavo soda, znotraj pa sod postrgajo – ročno „pooblajo“, ga z notranje strani očistijo, odstranijo grobe delce, dodajo obroč in sod je narejen. Nato ga premažejo še s firnežem. Sod je pripravljen za uporabo.

#### SPLETNE STRANI

- <http://www.sodarstvo.si/slo/stran.php?stran=text.php&mid=2> (pridobljeno 22.09.2020)
- [https://dijaski.net/gradivo/zgo\\_ref\\_obrt\\_v\\_srednem\\_veku\\_01](https://dijaski.net/gradivo/zgo_ref_obrt_v_srednem_veku_01) (pridobljeno 22.09.2020)
- <https://www.knjiznica-celje.si/raziskovalne/4200607420.pdf> (pridobljeno 22.09.2020)
- <https://www.vzajemnost.si/clanek/170310/dokler-bo-vino-bodo-tudi-sodarji/> (pridobljeno 22.09.2020)

Nika Šardoner, Pia Gojkovič Premužič, Teja Horvat in Ana Angel, *učenke 9. razreda OŠ Hajdina*,  
*mentor: Iztok Milošič.*

# PLETARSTVO

Manca SITAR, Iva OGRIZEK, Julija MOHORIČ \*

---

Umetnost izdelovanja košar je stara 1.000 let in je imela pomembno vlogo v življenju ljudi. Pletarstvo sodi med najstarejše obrti na Slovenskem. Pletarsko znanje se je širilo iz roda v rod, od 19. stoletja tudi s pletarskimi tečaji in šolami. Danes je pletarstvo med najbolj ohranjenimi in razširjenimi domačimi obrtmi, vendar deluje zgolj na samouški in lokalni ravni. V velikonočnem času so pletarski izdelki, še posebej košare, zelo zaželeni. Košare so pletene iz vrb, slame in razcepljenih vej. Uporabljamo jih za nošenje in shranjevanje različnih predmetov. Pletarstvo je v številnih delih Avstrije pomembna gospodarska panoga, na jugovzhodnem Štajerskem pa se izvaja veliko različnih vrst pletenja košar. Cilj vseh pletarjev je, da ta starodavna obrt preživi in ohranja tehnike iz roda v rod. Najpogostejši izdelki so košare, posode, škatle, ograje, zaščite za terase, okraski za vrt in hišo. Bili so narejeni iz ličja in vrbovih vej. Pletarstvo je starodavni izraz za gospodarska znanja, za veščine in umetnosti.

## PLETARSTVO NA HAJDINI

Pletarstvo je ena najstarejših in najbolj razširjenih obrti v mnogih kulturah in tudi naši. Neločljivo je povezano z značilnostjo naravnega okolja, ki nudi različna pletiva in tako botruje nastanku za določeno okolje značilnih tehnik, pri čemer velja, da se za posamezno tehniko lahko uporabi več podobnih surovin. Pri nas so pletarji delali največ iz vrbovega šibja, leske, srobotna, koruznega ličja, slame in dreva. Včasih so uporabljali tudi les jesena, gabra, kostanja in breze, predvsem za ročaje in dna košar. Le-te so se lahko močno razlikovale glede na to, čemu so bile namenjene – izdelovali so veliko košar za krompir, košev oprtnjakov, cekarjev ter košev za čebelje panje. Razširjeno je bilo tudi opletanje steklenic. V pletarskih šolah so poleg veščine pletenja učitelji prenašali tudi ostala znanja, npr. o shranjevanju pletiva, njegovi pripravi ter o gojenju pletarske vrbe. Slednje je zagotavljalo dovolj veliko količino materiala za celo leto, saj so pogosto delali za domače potrebe in tudi za prodajo. V prejšnjem stoletju je zaradi gospodarskih razmer pletarstvo začelo doživljati upad in danes le redki ljudje še pletejo in ohranjajo ta znanja.

V naših krajih so se s to umetnostjo najprej začele ukvarjati članice Društva žensk Hajdoše, ki se vsako leto, v ponos Hajdoš predstavijo na stojnicah s pletarskimi izdelki iz ličja. Društvo je bilo ustanovljeno 9. 2. 1999. Do zdaj je temu društvu predsedovalo že več članic. V različnih virih so omenjene Majda Turnšek, Zdenka Ornik, Anica Žumer in Sonja Brlek Krajnc. Leta 2011 so se hajdoškimi ženskam pridružili člani TD Mitra Hajdina s ciljem, da bi skupaj poskusili pred pozabo ubraniti vsaj del tega, kar je bilo še pred nekaj desetletji življenjski vsakdanjik marsikatere družine v tej pretežno kmečko-delavski vasi ob cesti Maribor-Ptuj. V Turističnem društvu Mitra na Hajdini so že pred leti v svojo dejavnost vključili tudi sekcijo pletarjev, ki pletejo najrazličnejše izdelke, od velikih in malih košar do podstavkov, predvsem iz vrbovih vej. Letos so pripravili tretji pletarski tečaj in naleteli na zelo dober odziv, saj se je prijavilo kar 24 tečajnikov - pa ne le iz hajdinske občine, pač pa celo iz Maribora in Slovenskih Konjic. Vsi tečajniki so bili zelo zadovoljni s tečajem in so domov odnesli prvi pletarski izdelek.

Pletarstvo je spretnost. S pletarskimi tečaji ohranjamo stare običaje in obrti. V prejšnjem stoletju so se s pletarstvom ukvarjale številne družine. Mnogi so delali v Pletarni Olge Meglič na Ptuj, ki pa je žal prenehala delovati. Pletarstvo ohranjamo tako, da ga predstavljamo na sejmih in različnih predstavitev.

## VIRI

Ustni vir:

-Sonja BRLEK KRAJNC, pogovor opravljen 20. 09. 2020.

Spletne strani:

-[http://www.culturalcapitalcounts.eu/index.php/sl/nesnovna-kulturna--dediscina?area=5&category=0&country=0&search\\_string=&sent=1&detail=72](http://www.culturalcapitalcounts.eu/index.php/sl/nesnovna-kulturna--dediscina?area=5&category=0&country=0&search_string=&sent=1&detail=72) (pridobljeno 24.09.2020)

Manca Sitar, Iva Ogrizek in Julija Mohorič, učenke 7. razreda OŠ Hajdina, mentor: Iztok Milošič.

# MLINARSTVO V ZLATOLIČJU

Eva LUKMAN DUCMAN, Maša PLETERŠEK\*

---

## UVOD

V ljudskih pesmih in pravljicah ter pregovorih in rekih so mlini in mlinarji pogost motiv, kar ni naključje, saj je bil kruh, za peko katerega potrebujemo moko, skozi stoletja eno od osnovni živil. Sprva so ljudje zrnje drobili na kamnitih ploščah, okoli leta 1000 pred našim štetjem pa se pojavijo prvi mlini, ki meljejo žito med dvema kamnoma. Mlini so se skozi stoletja le malo spreminjali. Prvi vrtljivi mlin je deloval na ročni pogon. Ročne mline in mline, ki jih je gnala živina, so sčasoma nadomestili mlini na vodo in veter, te pa so zamenjali mlini na parni ali električni pogon.

Mlinarstvo zato spada med najstarejše živilsko predelovalne obrti za mletje in predelavo žita, izjemoma tudi za mletje semen in plodov. Pogosto je bilo povezano s kmetovanjem, saj so poleg obrtnih mleli žito tudi hišni ali kmečki mlini.

## MLINI NA SLOVENSKEM

Na Slovenskem se mlini v listinah prvič omenjajo v 9. stoletju. V večjem številu so jih postavljali v 12. in 13. stoletju. Valvasorjeve upodobitve kažejo mogočne vodne mline ob gradovih. Najstarejši znani mlin na Ljubljani je bil postavljen okoli leta 1335. Na Gorenjskem so bili največji mlini ob Savi in njenih pritokih, na Dolenjskem ob reki Krki. V zaledju Pirana so bili mlini v 13. stoletju na reki Dragonji. Na Muri so delovali številni plavajoči mlini. Kjer ni bilo potokov z obilno vodo, so imeli mline na veter. V Halozah so žito mleli doma z žrmljami.

Lastniki večjih mlinov v bližini graščin so bili fevdalni veleposestniki, ki so mleli za potrebe gosposke. Številni manjši obrtniški in kmečki mlini so mleli za lastne potrebe. V Primorju so bili lastniki mlinov pogosto mesta.

Postavljanje in upravljanje mlinov so urejali mlinski redi. Določali so višino plačila mlinarju, skrb za mlinske kamne, čistočo v mlinu in boj proti glodavcem. Kasneje so zahtevali tudi ustrezno strokovno usposobljenost mlinarjev.

Leta 1930 je delovalo na Slovenskem okoli 2.000 manjših vodnih mlinov in okoli 40 večjih obrtniških oziroma industrijskih. Po drugi svetovni vojni je bilo kmečkih vodnih mlinov vse manj. Redki še delujoči vodni mlini danes služijo v turistične namene.

## Mlinarji in njihov zaslužek

Mlinarji so plačilo za mletje obračunavali z mericami, kar je približno šestnajstina mernika nezmlitega žita. Mernik, s katerim so izmerili količino prinesenega žita v mlin, je držal okrog 25 kilogramov. Ponekod so poskušali uvesti tehtanje in plačevanje z denarjem, vendar se ta način ni obnesel. Mlinarji in njihove družine so se običajno ukvarjali še z živinorejo, saj mlinarstvo zaradi sezonskega dela ni bilo dovolj donosen posel. Pri vzreji živine so si pomagali z otrobi in drugimi ostanki mletja.

## MLINI V ZLATOLIČJU

V urbarjih mariborske zemljiške gosposčine se v 16. stoletju v vasi Goldsdorf, omenja vaški mlin, kar pomeni, da je mlin v Zlatoličju deloval že pred pet sto leti. Zastavlja se vprašanje, kje naj bi bila njegova lokacija. Po ljudskem izročilu, naj bi omenjeni vaški mlin deloval ob potoku Lava na mestu današnje Mlakarjeve, po domače Tezetove, domačije. V 19. stoletju sta zraven mlina obratovali še žaga in stružnica. Vodno zajetje za pogon mlina in drugih naprav je, česar se starejši vaščani še spominjajo, ustvarilo skoraj neprehodno močvirje na zemljiščih, imenovanih Lava in Špice, ob vznožju terase pod *V' lko cesto* Maribor-Ptuj.

Stanko Pahič je v svoji študiji zapisal, da je bilo v prejšnjih stoletjih večje število mlinov na obrežju reke Drave, največ v Mariboru in Ptuj. Takšen mlin pa v Zlatoličju zaradi vsakoletnih poplav in obrežnih udorov ni mogel obratovati.

V drugi polovici 19. stoletja sta v Zlatoličju nastala dva mlina, ki ju je poganjala voda iz potoka Strugica, v katerega sta se združila potok Lava in nekdanji dravski rokav Kaniža.

Zgornji ali Dobnikov mlin je postavil premožni zlatoliški posestnik Jurij Dobnik, po domače Gregetov Juri, sredi 19. stoletja na njemu pripadajočem zemljiškem delcu v okviru skupne zlatoliške vaške soseske, imenovane *gmajščine*. Njegov naslednik Martin Dobnik je k mlinu dogradil še kmečko domačijo, ki jo je podedoval njegov sin Štefan Dobnik, pravnik in podpredsednik Samostojne kmečke stranke ter glavni pobudnik ustanovitve elektrifikacijske zadruga Elstan. Po zaslugi članov zadruga je v Zlatoličju že v 20. letih prejšnjega stoletja zasvetila električna luč. Štefan Dobnik je svoj mlin popolnoma obnovil in elektrificiral, tako da je obnovljeni sodobni mlin zaslovel daleč naokoli. Zaradi njegove prezgodnje smrti so Dobnikov mlin sprva vodili mlinarski pomočniki, imenovani *jungri*, kasneje pa razni najemniki. Mlin je obratoval s polno zmogljivostjo, dokler ni zaradi izgradnje hidroelektrarne Zlatoličje popolnoma usahnila vodna moč potoka. Novi lastniki posestva so mlin podrl, uporabno notranjo opremo mlina pa je Štefanova vdova Ivanka prodala.

Na koncu vasi Zlatoličje je deloval Spodnji ali Ernejekov mlin. V začetku je bil mlin v lasti družine Žunkovič, po domače Kacijonovih. Stara mlinarjeva gospodinja Terezija Pal, rojena Žunkovič, je ob poroki dobila hišo ob potoku z mlinom kot del dediščine. Njen mož Jernej Pal, zato ime Ernejekov mlin, je bil doma iz Berislavcev. Veliko mlinsko kolo v Ernejekovem mlinu je vrtelo mlinske kamne, ki so drobili zrnje v moko. Po 1. svetovni vojni so v mlinu stiskali domače bučno olje, Jernejevemu sinu Ivanu pa je vodno kolo poganjalo tračno žago. V sklopu mlina sta bila še preša in mlin za sadje. Leta 1965 je reka Drava močno poplavljala in vsa ravnina ob njenem desnem bregu je bila pod vodo. Zaradi narasle reke je morala Palova družina zapustiti staro hišo z mlinom in se preseliti v še nedograjeno višje ležečo novo hišo, ki je poplavne vode niso dosegle, kar je bil začetek konca starega Ernejekovega mlina. Hišo z mlinom je najedel zob časa, za obnovo pa ni bilo ne denarja niti potrebe.

## ZAKLJUČEK

Oba zlatoliška mlina sta skozi dolga desetletja mlela moko za vsakdanji kruh, ki je v vsaki kmečki hiši zavzemal častno mesto. V času slabih žitnih letin je ljudi spremljala lakota, zato so znali ceniti kruh. Težko si predstavljamo, kako pomembno vlogo so včasih imeli mlinarji, ko se je večina ljudi ukvarjala s poljedelstvom, še posebej s pridelavo žit, ki jih je bilo treba zmleti. Žganci, polenta, kaše in podobne močnate jedi so bile včasih vsakodnevno na mizah kmečkih in meščanskih družin. Spremembe prehranjevalnih navad, opuščanje poljedelstva in gradnja velikih industrijskih mlinov so pospešili propad vodnih mlinov. Mlini v Zlatoličju pa so prenehali delovati, ker so z izgradnjo dovodnega kanala hidroelektrarne presahnili potoki, ki so poganjali mlinska kolesa. Dotrajane stavbe so porušili, tako da zlatoliški mlini živijo le še na starih fotografijah in v spominu ljudi.

## VIRI IN LITERATURA

### Literatura:

- Enciklopedija Slovenije 7: Marin-Nor, Ljubljana: Mladinska knjiga, str. 191-1992.
- Ivan KLEP,: Mlini na vodno kolo v Zlatoličju so utihnili, potoki so usahnili, Drava pa še vedno poplavlja, v: *Glasilu Občine Starše. Starše*, 2000, št. 18, str. 8-9.
- Mlinarji in njihov zaslužek. v: *Glasilu Občine Starše, Starše*, 2001, št. 23, str. 19.
- Mirko SELINŠEK, Zlatolički mlini v polpretekli dobi, v: *Glasilu Občine Starše. Starše*, 2001, št. 23, str. 18-19.
- Slovenski etnološki leksikon, Ljubljana: Mladinska knjiga, 2004, str. 331.

\* Eva Lukman Ducman in Maša Pleteršek, *učenki 8. razreda OŠ Starše, mentorica: Leonida Babič.*