

# Pohajkovanje po Železničarski koloniji

Danes je ponedeljek, dan enak ostalim dnevom, vendar za nas pohodnike nekoliko drugačen, namenjen je raziskovanju Maribora in okolice s kondicijskim treningom. Relacija, ki sem jo izbrala, je pohajkovanje po Železničarski koloniji (ŽK). Sprehodili smo se po vseh ulicah, ki predstavljajo »stara kolonijo« in t.i. »novo kolonijo«.

Zbirališče: ob 7.00 uri zjutraj, kot ponavadi pred Društvom AMD Boris Kidrič Maribor.

Kratek etnološki oris ŽK (avtor: Tone Petek)

## Železniške delavnice in kolonije

Nastanek kolonije je v neposredni zvezi z delavnicami za popravilo železniških vagonov in voznega parka družbe Južne železnice (JŽ), pogojeno z začetki delovanja železniškega prometa pri nas. L. 1845 je bila potegnjena t. i. JŽ do Maribora, ki je postalo prvo slovensko in jugoslovansko mesto, železniško povezano z Gradcem in Dunajem. Pred tem ne moremo govoriti o industriji (mesto je imelo cca 4.000 prebivalcev, ki so se ukvarjali z manufakturami, poljedelstvom, vinogradništvom, trgovino in gostinstvom). Vinogradništvo je bila zelo važna panoga, sicer bolj prestižna, saj je veljalo, da ne sme nihče ob času promenade hoditi po trotoarju, če nima v posesti vinograda.

Razširjenost mesta do polovice 19. stoletja nam zgovorno kaže, katere so glavne dovodne in dovozne poti za Maribor. Ob cesti v Gradec je nastalo večje predmestje, ki je bila obenem tudi glavna pot v vinorodne Slovenske gorice. Precej je bilo razvito Magdalensko predmestje, manj pa Koroško predmestje, čeprav je bila cesta proti Koroški včasih važna prometna žila za mesto ob Dravi. Nikakor ne gre pozabiti reke Drave – važne komunikacijske poti (letno: preko 1100 splavov in 700 do 800 šajk).

Gradnja železnic in položitev pragov je vplivala na usmeritev mestnega obsega in nakazala pot nadaljnji zazidavi. Namestitev glavnega kolodvora je razširila trgovski promet na Graško predmestje in dala pobudo za intenzivnost gospodarskega življenja na današnji Partizanski cesti. Namestitev velikih železniških delavnic ob Koroškem kolodvoru je povzročila, da so v Magdalenskem predmestju in na bližnjih Studencih nastale večje delavske kolonije, ki dajejo saj deloma še danes značaj temu delu mesta.

Odločitev o izgradnji železniške proge Dunaj – Trst je potrdil dunajski parlament (jul. 1843). Proga je bila v celoti izgrajena do 15. 10. 1857. S to progo so se v Mariboru korenito spremenile gospodarske razmere. Ko je bila l. 1863 zgrajena še t.i. koroška železnica, je Maribor postal križišče dveh prog, ki sta bili od l. 1858 v privatni lasti družbe JŽ (cesarsko kraljeva Južna državnica, lombardsko – beneška in centralno italijanska železniška družba).

V preteklosti je osnovo za nastanek mesta pomenila reka, tako je bližina železniške proge pomenila impulz za nastanek delavnic za popravilo tirnih vozil. L. 1860 se je družba JŽ odločila, da zgradi delavnice za obnovo svojega voznega parka v Mariboru, ki je imel glede na dolžino prog središčno lego. Po drugi strani pa lahko vidimo določitev v tem, da se je v Avstriji pod vplivom imperializma izražalo geslo »Drang nach Osten«. Žrtev te germanizacije je bila vsekakor slovenska Štajerska.

Delavnice so začele delovati 9. 3. 1863 (800 delavcev), s polno močjo pa dve leti kasneje. Delavniški prostori so zajemali 84.470 m<sup>2</sup>, proti koncu stoletja pa so se povečali na 173.000 m<sup>2</sup>. Vzporedno z rastjo delavnic je rastle tudi število delavcev in uslužbencev (1880 - zaposlenih 1070 delavcev in uslužbencev, konec stoletja pa že 1230).

Izgradnja železniške proge Dunaj – Trst je tako vključila Maribor v prometne tokove Evrope. Proga je kot predhodnica industrije prinesla za takratne čase izjemno podjetje, ki je sorazmerno hitro rastle – povečeval se je mariborski proletarijat in mesto dobi prvo specifično urbanistično rešitev – **delavsko kolonijo**. Zaradi velikega pretoka delavcev iz raznih krajev Avstro-Ogrske ni bilo v mestu, ki je takrat štelo 12.000 prebivalcev, mogoče najti dovolj stanovanj. Prav tako so hkrati z začetkom delavnic pričeli tudi graditi kolonijo s stanovanji za delavce, ki jih je bilo potrebno pripeljati od drugod, ker v Mariboru ni bilo dovolj usposobljene delovne sile. Ko so delavnice pričele obratovati je bilo zgrajenih že prvih 12 hiš od J delu delavnic, poleg kurilnice in plinarne. Z dograditvijo »stare kolonije« še ni bilo rešeno stanovanjsko vprašanje, zato so se pet let pozneje odločili za gradnjo »nove kolonije« zgradili so 28 enakih hiš. V vsaki je bilo osem stanovanj (štiri v pritličju in štiri v nadstropju). Poleg tega so zgradili l. 1871 otroško zavetišče ter šolo in pozneje l. 1874 skladišče z živilskimi potrebščinami – »konzum«. Velika potreba delavnic je narekovala kratek potek gradnje, ki je bila kljub naglici kvalitetenopravljena. Hiše so gradili po načrtih direkcije in so bile last delavnic, ki so skrbele za vzdrževanje in so tudi popolnoma razpolagale s stanovanji, tako da v njih niso bile dovoljene niti najmanjše spremembe.

## Zunanji videz kolonije

Nastala je načrtno, po enotnem načrtu in s takrat aktualno infrastrukturo in sploh z dokaj visokim stanovanjskim in komunalnim standardom. Urbanistična slika kolonije je nedvomno odsev pozitivizma in racionalističnih pogledov na gospodarski razvoj. Celotna kolonija je zgrajena z neometano dvakrat žgano opeko in s kamnitimi temelji. Nekateri posamezni detajli so v neoromantiki. V celotno arhitekturo je vključen racionalni industrijski

## Pohajkovanje po Železničarski koloniji

stil, zato lahko govorimo o **edinstvenem**, za sredo 19. stoletja vzornem uradniško delavskem naselju, ki je kljub vsemu postalo sinonim za kompleks »kasarn«, v katerih so živeli delavci in uslužbenci pod okriljem JŽ.

V »stari koloniji« je 12 enakih hiš, v katerih so bili v začetku nastanjeni kvalificirani delavci in uslužbenci (večinoma tujci). V vsaki hiši so bila štiri stanovanja (cca 50 m<sup>2</sup>). Hiše stojijo vzporedno v vrstah od vzhoda proti zahodu in so označene z rimskimi številkami od I – XII, pri tem moramo omeniti, da sta številki I. in II. nadstropni, ostale pa so pritlične. Označba z rimskimi številkami je bila aktualna do uvedbe ulic, kar se je zgodilo v sedemdesetih letih 19. stoletja. Zunanja podoba vseh hiš je enaka in merijo 17 m, široke pa so 9,5 m. Okoli hiše je bil vrt, ki je razdeljen med štiri stranke. »Nova kolonija« je sestavljena iz 28 enako zgrajenih enonadstropnih hiš. Zadnje zgrajeno poslopje je bilo »konzum« (1874). JŽ je imela v neposredni bližini na razpolago 304 stanovanja. S pitno vodo so se stanovalci oskrbovali iz vodnjakov, le teh je bilo v novi koloniji 8, v stari pa 4, poleg tega je bilo še 5 korit z dravsko vodo, kjer so gospodinje prale. Število hiš je v vseh obdobjih ostalo enako. Svoj namen je spremenila šola, ki je bila v času med obema vojnama preurejena v stanovanja, otroško zavetišče pa so opustili po osvoboditvi. Vse do konca II. s. v. so za zgradbe skrbele delavnice, ki niso dovoljevale sprememb ne v naselju in ne na zgradbah. Z ustanovitvijo stanovanjske skupnosti je prenehala skrb delavnic za kolonijsko naselje. Prenehalo se je z rednim vzdrževanjem stavb, drvarnic in plotov, kar se je kmalu začelo kazati na videzu kolonije kot celote. Predvsem zaradi divjih prizidkov, vetrolovov in improviziranih gospodarskih objektov (kolnice, šupe, garaže), je prvotna slika naselja precej zabrisana. Prvine sodobnega stanovanjskega standarda so v koloniji nastajale nenaravno in brez posluha za celotno urejenost.

### Stanovalci kolonije

Stanovanjsko pravico v koloniji je dobil tisti, ki je bil zaposlen v delavnicah ali na železnicah. V primeru, da je prenehal delati v delavnicah in se upokojil, je moral z družino v roku treh mesecev zapustiti kolonijo, izpraznjeno stanovanje je bilo na razpolago drugemu delavcu. Prav tu je vzrok, da do začetka petdesetih let prejšnjega stoletja v koloniji ni bilo upokojevcev. Izvor prve generacije prebivalcev v koloniji je bil nemški ali vsaj pretežno nemški. Število prebivalcev je bilo v veliki meri odvisno od potreb delavnic. V sedemdesetih letih 19. stoletja je v koloniji živelo 1.600 prebivalcev, njihov občevalni jezik je bil nemški. Kolonija je tako kot zaključna urbana celota z nemško govorečimi uradniki in kvalificiranimi delavci tvorila izredno močno germanizacijsko postojanko, ki se je hotela obvarovati slehernega vpliva slovenske okolice. Proti koncu 19. stoletja so se začeli v kolonijo priseljevati Slovenci. Z nastankom kraljevine Jugoslavije so v koloniji nastale velike spremembe. Delavnice so bile vse do I. 1924 v lasti JŽ, za tem jih je prevzela Uprava jugoslovanskih državnih železnic. Prebivalci nemške narodnosti so se takoj po I. s. v. iz kolonije v glavnem odselili. Tako je bilo precej praznih stanovanj, praznila so se tudi zaradi tega, ker so se morali upokojevci izseliti. Takoj po vojni delavnice privabijo nove stanovalce in delavce, pogoj je bila zaposlitev v delavnicah. V letih od 1921-28 je prišlo sem tudi veliko Primorcev, ki so bežali zaradi italijanskega fašističnega režima in so imeli prednost pri najemu stanovanja, saj so imeli ustrezno strokovno izobrazbo.

Stari prebivalci kolonije so bili zelo navezani nanjo saj so imeli vse, kar potrebujejo za svoje življenje (šola, vrtec, trgovino, to je bilo nekje do šestdesetih let prejšnjega stoletja). Izkoriščali so prosti čas v vseh obdobjih. Veliko so se družili, moški so tudi radi zahajali v gostilne in sebi iskali primerno družbo. V vseh obdobjih je bila glavna skrb prebivalcev kolonije pridobivanje dodatnih materialnih dobrin. Težnja po dodatnem zaslužku je bila vseskozi prisotna – (»fuš«, tihotapljenje, popoldansko nadurno delo v delavnicah, pranje perila vojakom med obema vojnama...) Velik pomen pri tem so imeli domači vrtovi in njive, kakor tudi reja domačih živali. Vsaka družina je imela vrt ob svoji hiši, nekateri tudi do 250 m<sup>2</sup>. Od domačih živali so največ redili prašiče, zajce in perutnino, niso pa redki primeri, ko so imeli po eno ali dve kozi – »ajzenponarska krava«. Po II. s. v. jih je močno prizadela prepoved in tudi odvzem njiv, zaradi širitve mesta. Z vrtnarstvom in rejo domačih živali je v neposredni zvezi tudi prehrana, ki je bila v vseh obdobjih enaka. Značilna otroška hrana je bila kruh namazan z mastjo in posut s sladkorjem, zaposleni moški so imeli vedno prednost kvalitetnejše prehrane (meso, klobase »kilometervuršt«), otroci in žene so v glavnem dobivali to, kar je ostalo po možu ali očetu. Hrano so žene nosile možem v delavnice. Glede preskrbe z živili je treba omeniti, da so bili priseljenci z okolice Maribora precej navezani na podeželje (predvsem menjavo) in deloma na živilski trg, tujci pa predvsem na zadnjega. Poleg menjave s podeželjem in nakupa na živilskem trgu je bil glavni dobavitelj živil »konzum«. Pred izgradnjo so prebivalce kolonije v glavnem oskrbovali zasebniki (npr. Scherbaum).

V koloniji so v vseh obdobjih v glavnem prevladovali prijateljski odnosi med soseskami. Skupno so večkrat praznovali rojstne dneve in godove posameznikov. Niso bili redki slučajji, da se je dobivala skupina ljudi na vrtu pod brajdo in ob tej priložnosti igrala karte. Večkrat so prirejali skupne izlete, predvsem v bližnjo okolico Maribora. Prav ti medsebojni in prijateljski odnosi so se v zadnjem času bistveno spremenili, kajti ljudje se vse bolj zapirajo v svoje družinske kroge. Posebno velja za upokojevce, ki so izgubili ali še izgubljajo nekdanje znance, ne iščejo pa novih poznanstev. Od cerkvenih praznikov so od vsega začetka pa vse do danes najslovesneje praznovali Božič. Praznovanje Novega leta je bila stvar družine, v večini so silvestrovali doma. Zanimivo je tudi to, da se za

# Pohajkovanje po Železničarski koloniji

pusta odrasli niso maskirali niti prirejali skupnih zabav. Prvo praznovanje 1. maja je izpričano pri delavcih železniških delavnic I. 1890, ko je ob ustanovitvi II. internacionale, ta duh proletariata pričel pronicati med delavce. Zaradi ohranjene urbanistične zasnove in posameznih objektov, ki so se ohranili vse do danes, kakor tudi zaradi specifičnega načina življenja, se nam kompleks ŽK kaže kot izjemen etnološki in sociološki spomenik. Pri tem ne smemo pozabiti, da je to bil eden največjih industrijskih kompleksov v času nastanka. Posebno od prehoda iz 19. v 20. stoletje, predvsem po I. s. v. nam kaže ŽK postopno in pozneje popolno slovenizacijo. Vseskozi pa je bila med delavci delavnic in prebivalci dokaj visoko razvita razredna zavest, ki doživi svoj vrh v času NOB.

Uvod, zajema zgodovino ŽK, ni ravno kratek, pa vseeno naj nam ostane za spomin. Sedaj pa na pot, ki nas je vodila po vseh ulicah ŽK (skupaj 14 ulic) – prehodili smo 4 km.

## KURILNIŠKA ULICA

- Heizhaus Gasse (1873)
- poslovenili so jo v Kurilniško ulico (1919)
- ob nemški okupaciji ponovno Heizhaus Gasse
- maja 1945 so ji vrnili slovensko ime Kurilniška ulica
- ena redkih ulic, ki ima svoje ime od nastanka do danes; ime dobila, ker je vodila do kurilnic družbe JŽ



## RESLJEVA ULICA

- staro ulico iz l. 1864 so l. 1900 na željo JŽ imenovali Ressel Gasse
- l. 1919 jo poslovenijo v Resljevo ulico
- l. 1941 ponovno v Ressel Gasse
- maja 1945 ji vrnejo slovensko ime Resljeva ulica
- Josef Ressel, (1793-1857), Čeh, gozdar in vsestranski izumitelj, izboljšave v čebelarstvu, poljedelstvu, svilgojstvu, živinoreji in kmetijstvu; izumljal je predmete za vsakdanjo rabo (brezsmradno stranišče), vojaške tehnične predmete (perkusijska granata...); razvijal merske naprave, poceni parne lokomotive; l. 1827 je patentiral vodni vijak na podlagi Arhimedovega brezkončnega vijaka....



### **GHEGOVA ULICA**

- l. 1899 so novo ulico v Magdalenskem predmestju imenovali Ghega Gasse
- l. 1919 so jo poslovenili v Ghegova ulica
- med okupacijo ponovno Ghega Gasse
- maja 1945 so jo ponovno poslovenili v Ghegova ulica
- Karl Ghega (1802-60), prometni gradbeni strokovnjak, načrtovalec in vodja gradenj železnic v Avstro-Ogrski; naredil načrt in vodil gradnjo JŽ, v letih 1842-54 načrtoval in vodil gradnjo JŽ, ki je premagala najzahtevnejši gorski prelaz Semmering; prvi pripeljal prvo lokomotivo v Maribor
- ulica ima svoje prvotno ime

## Pohajkovanje po Železničarski koloniji



### GORKEGA ULICA

- po izgradnji nove železniške proge(1863) proti Koroški, so ulico, ki je prečkala progo imenovali Kärntnerbahn Strasse
- l. 1876 so jo preimenovali v Franz Josef Strasse po avstrijskem cesarju Franzu Josefu (1830-1916), ker je vodila do kadetnice (vojašnice Franca Jožefa - danes Vojašnica generala Maistra); FJ sklene dualistično pogodbo - nastanek Avstro-Ogrske(1867); v aneksirani Bosni je bil izvršen atentat na prestolonaslednika Ferdinanda (povod za I. s. v., kar je tudi pomenilo konec Avstro-Ogrske, tega pa Franz Josef ni dočakal)
- l. 1975 načrtujejo podvoz pod progo, saj bi odpravili ozko grlo; izvede se šele l. 1900 pod županom Aleksandrom Nagyjem.
- l. 1919 jo preimenujejo v Frankopansko ulico, nato v Frankopanovo po mogočni hrvaški plemiški rodbini
- l. 1941 so jo imenovali Hindenburg Strasse po feldmaršalu Paulu von Hindenburgu (1847-1934 in predsedniku nemške republike med 1925–34
- maja 1945 ji vrnejo slovensko ime Frankopanova ulica
- l. 1947 jo preimenujejo V Gorkega ulica
- Maksim Gorki, s pravim imenom Aleksej Pleškov (1868-1936), ruski pisatelj in dramatik, odigral pomembno vlogo v sovjetski književnosti, saj velja za začetnika socialističnega romana (Mati, Na dnu...)

## Pohajkovanje po Železničarski koloniji



### KORESOVA ULICA

- v 19. stoletju so staro cesto v Novi vasi, ki je vodila od kadetnice do Zg. Radvanja imenovali Rothweiner Strasse
- l. 1876 so jo preimenovali v Oberrothweiner Strasse
- l. 1919 so jo preimenovali v Pohorsko cesto, vendar le del ob ŽK, drugi del pa so preimenovali v Obmejno ulico.
- ob nemški okupaciji so jo ponovno preimenovali v Oberrothweiner Strasse
- maja 1945 so ji vrnilo slovensko ime Pohorska cesta
- l. 1947 so jo preimenovali po Martinu Koresu (1896-1941), ključavničarju in sindikalnem delavcu v Koresovo ulico; Martin Kores je bil eden najvidnejših osebnosti v krščanskosocialističnem gibanju, ubili so ga okt. 1941 kot talca



### MURKOVA ULICA

- l. 1900 novo ulico imenujejo Puchelt Gasse po Konradu Puchletu (1818-1904), prvem vodji železniških delavnic (1865-82)

## Pohajkovanje po Železničarski koloniji

- l. 1919 so jo preimenovali v Murkovo ulico
- l. 1941 so jo ponovno preimenovali v Puchelt Gasse)
- maja 1945 postane Murkova ulica
- Anton Murko (1809-71), leksikograf in slovníčar, po končani gimnaziji v MB je obiskoval filozofski licej v Gradcu. L. 1836 končal bogoslovne študije, služboval je na Bogoslovni fakulteti in bil vzgojitelj pri guvernerju Štajerske; pozneje župnik in dekan v Stadlu ob Muri in Zavrču. Od l. 1860 dekan v Hočah, kjer je tudi umrl. Napisal je slovensko slovnico in sestavil slovensko-nemški in nemško-slovenski slovar. S posebno pohvalno pripombo je na koncu knjige ponatisnil tudi Krajske čbelice, Prešernovo Slovo od mladosti in Povodnega moža. Zajemal je celotno slovenščino, čeprav se je skliceval na štajersko narečje, v pisavi se je držal tradicionalne bohoričice, zavračal pa je metelčico in dajničico. Med prvimi je uporabil gajico.



### KOLLARJEVA ULICA

- l. 1900 so novo ulico poimenovali Redtenbacher Gasse po Jakobu Redtenbacherju (1809-63), inženirju, zaslužnem za razvoj učenja strojništva
- l. 1919 so ulico poimenovali v Jan Kollarjeva ulica
- ob odpravi osebnih imen iz imen ulic so jo imenovali Kollarjeva ulica (1934)
- po nemški okupaciji so jo ponovno imenovali Redtenbacher Gasse
- maja 1845 so ji vrnilo slovensko ime Kollarjeva ulica
- Jan Kollar (1793-1852), književnik, jezikoslovec in slovaški pesnik; po končanem študiju teologije, evangeličanski pastor v Budimpešti, nato profesor slovanske arheologije na Dunaju - začetnik panslavizma; zagovarjal tezo, da imajo bodočnost samo ruski, poljski, češki in ilirski jeziki, ostali bodo ostali narečja. Močno je vplival na privrženca ilirizma na Hrvaškem, Prešernov krog pa ga je zavračal.



### TESLOVA ULICA

- l. 1899 so obstoječo ulico imenovali Engerth Gasse po avstrijskem tehniku baronu Wilhelmu von Engerthu, izumitelju tovarne lokomotive za Semmerinško železnico
- l. 1919 so jo preimenovali v Teslovo ulico
- po okupaciji so jo ponovno preimenovali v Engerth Gasse
- maja 1945 so ji vrnili slovensko ime Teslova ulica
- Nikola Tesla (1856-1943), ameriški izumitelj srbskega rodu; študij je končal na Tehniški univerzi v Gradcu in Pragi, delal v Budimpešti in Franciji. L. 1884 je odšel v ZDA, kjer je l. 1891 dobil ameriško državljanstvo. Delal skupaj z Edisonom, l. 1887 pa zasnoval svoj laboratorij. Odkril je številne pojave v elektromagnetiki in jih tudi uporabil (večfazni sistem za prenos el. energije, vrtilno magnetno polje, Teslove tokove, indukcijski motor, ki je bil prvič uporabljen v hidroelektrarni na reki Niagari, postavil temelje radijske tehnologije...); **ob 100-letnico rojstva poimenovali enoto za gostoto magnetnega pretoka – tesla**





### PRERADOVIČEVA ULICA

- l. 1873 so novo ulico v ŽK poimenovali Gottschalk Strasse po ustanovitelju šole v koloniji Dancu Aleksandru Gottschalku
- l. 1919 so jo poimenovali v Preradovičevo ulico
- l. 1941 so jo ponovno preimenovali v Gottschalk Strasse
- maja 1945 so ji vrnili ime Preradovičeva ulica
- Peter Preradović (1818-1872), hrvaški pesnik in avstrijski oficir v času ilirizma; pisal religiozno- metafizične pesmi pod vplivom nemške romantike (Prvenci...)



### GULIČEVA ULICA

## Pohajkovanje po Železničarski koloniji

- l. 1900 so na željo vodstva JŽ poimenovali ulico v ŽK Etzel Gasse po avstrijskem arhitektu in železniškem inženirju Karlu von Etzlu (1812-65), ki je uspešno deloval v Švici, Franciji in Nemčiji; l. 1859 postal gradbeni direktor JŽ, izdelal je načrte za gradnjo Brennerske proge (prelaz Brenner med Avstrijo in Italijo) in gradnjo 1.500 km prog po Avstro-Ogrski
- l. 1919 so jo preimenovali v Malgajevo ulico po slovenskem častniku in borcu za severno mejo Francu Malgaju (1894-1919)
- v času okupacije je ponovno dobila ime Etzel Gasse
- maja 1945 so ji vrnilo ime Malgajevo ulica
- l. 1947 so jo preimenovali v Guličevo ulico po Andreju Guliču (1905-41), kovaču iz Ponikve pri Sežani, ki se je l. 1935 preselil in zaposlil v železniških delavnicah. Leto pozneje postal član KPS, po okupaciji pa aktivist, bil aretiran in l. 1941 padel kot talec v Mariboru



### PIVKOVA ULICA

- l. 1899 so novo ulico v Žk poimenovali Jahn Gasse, po očetu moderne telovadbe Frideriku Ludviku Jahnu (1778-1852)
- l. 1919 so jo preimenovali v Sokolsko ulico

## Pohajkovanje po Železničarski koloniji

- po nemški okupaciji l. 1941 začasno vrnejo nemško ime Jahn Gasse
- še isto leto jo preimenujejo v Gneisenau Gasse po pruskem generalu, feldmaršalu in reformatorju pruske vojske Avgustu grofu Neidhardt von Gneisenau (1760-1831)
- maja 1945 ji vrnejo slovensko ime Sokolska ulica
- po odpravi dvojnega poimenovanja jo l. 1947 preimenujejo v Pivkova ulica
- Ljudevit Pivko (1880-1937), narodni delavec in politik, je slavistiko in germanistiko študiral v Pragi, Krakovu, na Dunaju in v Frankfurtu od Majni; po končanem študiju poučeval v Mariboru, bil soustanovitelj in tajnik mariborskega Sokola (do l. s. v.); kot zagovornik ideje o vzajemnosti je bil l. 1922 soustanovitelj mariborske Jugoslovansko-češkoslovaške lige. Na začetku l. s. v. mobiliziran kot nadporočnik, naprej služil v Boki Kotski in Albaniji, nato je s III. bosansko-hercegovskim polkom odšel na soško fronto in naprej na tirolsko bojišče. L. 1917 organiziral prehod večjega dela polka pri Carzanu na italijansko stran, ker je bil prepričan, da je to edina možna pot za boj proti Avstriji. V Italiji organiziral iz večjega števila slovanskih in jugoslovanskih častnikov poseben odred jugoslovanskih prostovoljcev, ki je deloval na različnih odsekih. Po vojni se je z enoto preko Boke Kotske vrnil v Kraljevino SHS. Podpiral je jugoslovanstvo. Napisal je tudi več zgodovinskih, pedagoških in strokovnih knjig.



### KOMENSKEGA ULICA

- l. 1899 so novo ulico v Magdalenskem predmestju za šolo v ŽK na predlog družbe JŽ poimenovali Fröbel Gasse po nemškem šolniku in ustanovitelju otroškega vrtca Friderichu Fröblu (1872-1952)
- l. 1919 so jo preimenovali v Komenskega ulico
- po nemški okupaciji l. 1941 so jo ponovno poimenovali Fröbel Gasse.
- maja 1945 so ji vrnili slovensko ime Komenskega ulica
- Jan Amos Komensky (1592-1670), češki teolog in pedagog; v začetku 17. stoletja postal pridigar čeških bratov, kasneje pa škof. Po izgonu iz Češke kot učitelj in pridigar potoval po Poljski, Angliji, Švedski, Madžarski in Nizozemski, kjer je tudi umrl. V Evropi je prvi spoznal pomen enotne šolske vzgoje in postavil pouk kot predmet sistematičnega teoretičnega poučevanja; iz bogatih izkušenj je v šole vnesel naravni način učenja, nazoren pouk in sistematično izobraževanje otrok v materinem jeziku; l. 1658 je izdal ilustrirano slovnico in čitanko Svet v slikah (uporabljali še v 19. stoletju)



### WATTOVA ULICA

- l. 1900 so poimenovali ulico v ŽK Watt Gasse
- l. 1919 so jo poslovenili v Wattova ulica
- po nemški okupaciji (1941) so jo preimenovali v Watt Gasse
- maja 1945 so ji vrnilo ime Wattova ulica
- l. 1998 so ime popravili v Wattova ulica
- James Watt (1736-1819), škotski izumitelj; l. 1765 je izdelal prvi praktično uporaben parni stroj; leta 1775 je ustanovil prvo tovarno parnih strojev; **po njem se imenuje enota za moč – watt**



# Pohajkovanje po Železničarski koloniji

## ULICA HEROJA ZIDANŠKA

- l. 1876 so novo ulico poimenovali Azyl Gasse po zavetišču oz. otroškem vrtcu, ki ga je l. 1871 dala zgraditi JŽ za oskrbo otrok svoji delavcev; vrtec je imel veliko otroško igrišče in vrt.; v začetku 20. stoletja so štiri sestre skrbele za 138 otrok v starosti od 2 do 6 let
- l. 1919 so jo preimenovali v Wolfovo ulico po ljubljanskem škofu Antonu Alojzu Wolfu (1782-1859); med drugim je Wolf izdal Cigaletov nemško-slovenski slovar
- po okupaciji l. 1941 so ji vrnili ime Azyl Gasse, po enem mesecu pa so jo preimenovali v Bratschitsch Gasse po Hansu Bratschitschu, ki je padel na nemških demonstracijah 27.1.1919 v Mariboru
- maja 1945 so ji vrnili slovensko ime Wolfova ulica
- l. 1947 pa so jo poimenovali Ulica heroja Zidanška
- Miloš Zidanšek – Vencelj in Zdravko (1909-42), narodni heroj; za peka se je izučil med leti 1925-26 v Celju, kjer je bil naslednje leto pomočnik, nato je nekaj mesecev delal v Ribnici na Dolenjskem, od tam se je preselil v Zagreb, kjer je bil l. 1929 sprejet v SKOJ, od l. 1930 pa je delal v Mariboru; l. 1933 je bil sprejet v ZK, bil aretiran v Zagrebu in Beogradu, obsojen na dve leti zapora; kazen je prestajal v Sremski Mitrovici in v Mariboru; apr. 1938 se je udeležil l. konference KPS v Šmiglovi zidanici nad Grajsko vasjo v Savinjski dolini, kjer so mu zaupali vodstvo KPS v Mariboru; maja 1938 se je zaposlil v pekarni Scherbaum; izkazal se je pri organizaciji stavk, demonstracij; s prepričljivo besedo in pogumnim zgledom je znal ustvariti politično atmosfero; jan. 1941 se je umaknil v ilegalo.; pred napadom na Jugoslavijo je bil vodja vojaške komisije pri PK KPS; od začetka okupacije do dec. 1941 je bil organizator partizanstva v celotni SV Sloveniji; udeležil se je nekaj pomembnih partizanskih akcij (boj na Klopnem vrhu, napad na Šoštanj, boj na Čreti in pohoda proti Brežicam); dec. 1941 ga je glavni štab slovenskih partizanskih čet poklical v Ljubljano; od začetka 1942 je ponovno poveljeval III. bataljonu Ljubo Šerčer, ki je bil tedaj na Notranjskem; febr. 1942 je vodil bataljon v napad na železniško postajo Verd; v spopadu z Italijani 6. 2. 1942 na Hribarjevem je padel; l. 1944 so XI. brigado SNOB imenovali po njem; za narodnega heroja so ga razglasili l. 1951



## STEPHENSONOVA ULICA

- l. 1899 novo ulico v ŽK imenujejo Stephenson Gasse
- l. 1919 dobi slovensko ime Stefensonova ulica

## Pohajkovanje po Železničarski koloniji

---

- po okupaciji l. 1941 so preimenujejo v Stephenson Gasse, nato jo še isto leto preimenujejo v Diesel Gasse po nemškem konstruktorju Rudolfu Dieslu (1858-1913); l. 1896 razvil dizelski motor
- maja 1945 ji vrnejo slovensko ime Stephensonova ulica
- Georg Stephenson (1781-1848), angleški inženir in izumitelj; l. 1814 konstruiral prvo za obratovanje sposobno lokomotivo; med leti 1821-25 načrtoval gradnjo prve angleške železniške proge od Stocktona do Darlingtona in l. 1823 ustanovil tovarno lokomotiv



Po dobrih dveh urah smo se vrnili na izhodišče, slišali marsikaj novega in zanimivega. Kondicijski trening smo opravili, kar na Olginem vrtu. Kot vedno smo si tudi tokrat zaželeli še več takšnih pohodov.

Prostovoljka – pohodništvo : Olga Kovačič