

uka za vedno številnejše učence. Zato so pred tridesetimi leti začeli graditi novo poslopje za poklicno lesno šolo na Trati ob Jelovici, ki je bila zgrajena času in potrebam sodobnega strokovnega pouka primerno, saj so v novih šolskih prostorih dobile tudi delavnice za praktični pouk nove, sodobnejše prostore. Za vzgojo mladih kadrov so nabavili sodobne obdelovalne stroje in orodje, kar je pripomoglo k posodabljanju pouka. Sedanja šola vzgaja kadre s skrajšanim poukom, usposablja mladino za poklic lesarskega tehnika, za kvalificirane delavce v lesni stroki. Tako sedanja srednja lesarska šola v Škofji Loki usposablja v tej stroki učence iz Gorenjske, Dolenjske, dela Štajerske in tudi iz Ljubljane za vrsto poklicev in delovnih nalog s področja lesne stroke. Pred leti je v sestavi lesnoindustrijske šole delovala

tudi šola za visokokvalificirane delavce lesarske stroke, ki so jo obiskovali prenekateri poznejši vodji raznih trgovin s pohištvom v Ljubljani in drugod po Sloveniji.

Za konec bi omenil le še prvega ravnatelja lesnoindustrijske šole profesorja Andreja Česna in pa drugega ravnatelja Feliksa Ježka, ki se je posvetil predvsem gradnji nove šole in je bil njen ravnatelj vse do leta 1987.

Ta šola je zrasla na tradiciji starega šolstva, na temelju nekdanje obrtno nadaljevalne šole, ki je vzgajala vse po vrsti, ko pa se je začela diferenciacija in ko smo se dokopali do spoznanja, da le specializacija lahko prispeva k napredku, je bila pred tridesetimi leti ustanovljena današnja lesnoindustrijska šola na Trati v Škofji Loki.

Janko Kandiž

NOVA DOMOZNANSKA KNJIGA

Promet na Žirovskem je naslov knjige, ki jo je napisala diplomirana etnologinja in slavistka mag. Marija Stanonik z Dobračeve, zvesta sodelavka Loških razgledov. Knjigo je izdala konec leta 1987 literarna sekcija delavskega prosvetnega društva Svoboda v Žireh v 600 izvodih kot knjižico lokalnega glasila Žirovski občasnik. Delo je plod vztrajnega temeljitega študija zadevne literature (navedenih 86 tiskanih in 20 rokopisnih virov) in večletnega proučevanja terena in razgovorov z avtohtonimi domačini (navedenih 47 informatorjev). Tako je v PROMETU NA ŽIROVSKEM zajeto vse, kar je bilo kdaj napisano, kar vedo domačini in kar je ohranila krajevna tradicija. V gradivu se prepletajo pomembna zgodovinska dejstva in načrti ter zanimive podrobnosti, ki prav iznenadijo bralca. Domala vse, kar omenja besedilo, je prikazano v fotografijah in skicah (skupno 106 slik), tako da si vsak lahko nazorno predstavlja, o čem je govor. Kaj vse je vsebina knjige, je najbolje razvidno iz povzetka, ki ga

je avtorica dodala na koncu knjige in ga tu dobesedno navajam:

Prvo poglavje Prometne poti posveča največ prostora cestam na Žirovskem od prvih znanih podatkov o njih iz 15. stoletja do 60. let 20. stoletja, in to iz Žirov v smereh proti Škofji Loki, Logatcu, Idriji in Smrečju. Ne prezre tudi steza in kolovozov, prehodov čez vodo in mostov ter dohodov v višino. Konec poglavja je namenjen načrtom za železnico skozi Žiri. Prvi načrti zanjo so znani iz l. 1936 in po vrsti vmesnih zadnji iz l. 1947, vendar Žiri in Poljanska dolina še danes nimata železnice.

Drugo poglavje govori o prvotnih oblikah prometa: hoji, nošnji, tovorjenju in ježi. Po kriteriju materiala je opisana nošnja z rokami, človekova oblačila, vreče, torbe iz blaga, klobučevine, usnja, šolske torbe, mehovi, cekarji iz obarvane pšenične slame, košare iz vrbja za gospodinjstvo, košare za potovanje, škundre in koši iz leskovih viter, listniki, pripomočki za nošnjo iz lesa (npr. gaj-

bice) in kovin, nošnja s pomočjo palic, prsteni vrči za vodo.

Poglavje Prometna sredstva v kmečkem gospodarstvu: pri njih obstaja diferenciacija glede na to, kakšna moč upravlja z njimi. Glede na to jih je mogoče razdeliti na take, ki jih vleče človek sam in druge, ki jih vleče vprežna živina. Po kriteriju števila koles pa so po svojih posebnostih predstavljeni samokolnica, vozila z dvema kolesoma in vozovi, ki jim je posvečena največja pozornost.

Naslednje poglavje je namenjeno vprežnim živalim, predvsem volom in konjem ter razmerju do vprežne živine. Peto poglavje je posvečeno osebnim vozilom: kolesu, motornemu kolesu ali motorju in avtomobilu. Sledi poglavje o priložnostnih oblikah prometa, kot so vlačenje, zmetavanje (krme) in plavljenje.

Posebna pozornost je posvečena vožnji kot gospodarski dejavnosti. Prvi del tega poglavja se ukvarja s furmanstvom. Podatki o njem so znani nekako iz srede 19. stoletja; konec petdesetih let 20. stoletja je ta gospodarska dejavnost skoraj docela zamrla. Prikazana je tako z gospodarskega kot sociološkega vidika, vendar v okviru možnosti, ki so jo dovoljevali dobljeni podatki o njej.

Drugi del poglavja govori o avtomobilskem prometu v Zireh od njegovih začetkov dobro leto pred začetkom prve svetovne vojske do asfaltiranja žirovskih cest sredi 60. let. Po zaslugi Avtomobilne družbe Žiri je bila prva redna avtobusna proga Žiri—Škofja Loka—Ljubljana uvedena l. 1913. Njeno uspešnost je prekinila vojska in po njej je v novoustanovljeni Jugoslaviji bolj ali manj životarila. Pač pa je dobro napredovalo drugo, konkurenčno podjetje. Obravnava se najprej zadržuje pri medsebojnih odnosih teh dveh konkurenčnih organizatorjev javnega prometa v Zireh in zapletih, ki so spremljali njuno poslovanje. Konec 20. let je bilo organizirano tretje prevozno podjetje in v 30. letih uspešno opravljalo svojo nalogo vse do okupacije Jugoslavije l. 1941. Glede na

razpoložljive vire se razpravljanje dotika tudi organizacije prometa v državni upravi po l. 1945, ko je bilo nekdanje zasebno podjetje nacionalizirano.

Po zgodovinskem orisu omenjene dejavnosti se obravnava nato ustavlja pri njenih posameznih elementih. Najprej predstavlja žirovski promet v času med dvema vojskama po tipu prevoza: osebni z avtobusi, taksijem in tudi tovorni promet, se zadržuje pri opisih osebnih avtomobilov, kolikor je to ostalo v spominu informatorjev, pri garažah zanje ipd. Posebna skrb je namenjena voznikom avtobusov in prvim pridobitvam voznških dovoljenj, ne spregleda njihovih spremljevalcev sprevodnikov, se ustavi pri razmerju delodajalec—delavec, opiše strukturo potnikov in zasleduje vozni red.

Z avtomobilskim prometom so se Žiri odprle svetu oz. se je njim odprl svet. Vendar je res, da je bila večina, ki se je lotevala prometnih storitev, premalo strokovno podkovana, tako v tehničnem kot poslovnem pogledu, zato so doživljali dovolj hude vsakovrstne pretrese. Ni so zmeraj dobro obvladali mehanizmov uspešnega gospodarjenja, ko so s pomočjo tehnične kulture prestopali lokalne ali celo le posestniške meje in se vključevali v širši gospodarski prostor.

Osmo poglavje je namenjeno vozilom v zvezi z otroki. Prvi del govori o prevozu otročičkov in drugi del o vozilih za igro. Sledi poglavje o Žirovcih v prometu zunaj domačega kraja in deseto predstavlja, kar je bilo mogoče zvedeti o pošti na Žirovskem. Zadnje poglavje je posvečeno drugim oblikam obveščanja, kot so kres, plat zvona, plakati.

V uvodu avtorica ugotavlja, »da bi gradivo nikoli ne moglo biti takšno, kot je, če bi pri delu ne srečevala toliko zvestih sogovornikov, ki so potrpežljivo in ljubeznivo stregli moji radovednosti. Iz drobtin in drobtin, ki so mi jih prijazno trosili v prgišče, je s skupnimi močmi nastala pogača, od katere bo lahko jemal, kdor bo hotel obuditi spomin na preteklost našega kraja«.

France Planina