

and the more recent past might be our, that is to say an ethnological, speciality which will be incorporated into future interdisciplinary syntheses. Here the retrograde methodical approach can be of considerable, if not decisive, help.

REFERENCES:

- GRAFENAUER, Bogo 1976: Temeljni pojmi o zgodovini /Basic Notions on History/. In: Svetovna zgodovina od začetkov do danes /World History from the Beginnings to the Present/. Ljubljana.
- KREMENŠEK, Slavko 1970: Ljubljansko naselje Zelena jama kot etnološki problem /The Ljubljana Quarter Zelena Jama as an Ethnological Problem/. Ljubljana.
- KREMENŠEK, Slavko 1973: Obča etnologija /General Ethnology/. Ljubljana.
- KREMENŠEK, Slavko 1985: Etnološki razgledi in dileme 2 /Ethnological Views and Dilemmas 2/. Ljubljana.
- LOŽAR, Rajko 1944: Narodopisje, njegovo bistvo, naloge in pomen /Ethnography, Its Essence, Tasks, and Meaning/. In: id., ed.: Narodopisje Slovencev 1/Ethnography of the Slovenes, Vol. 1. Ljubljana.
- NOVAK, Vilko 1956: O bistvu etnografije in njeni metodi /On the essence of ethnography and its method/. Slovenski etnograf 9/1956.
- OVSEC, Damjan 1979: Oris družabnega življenja v Ljubljani od začetka dvajsetega stoletja do druge svetovne vojne /Description of the Social Life in Ljubljana from the Beginning of the 20th Century until the Second World War/. Ljubljana.
- RAVNIK, Mojca 1981: Galjevica. Ljubljana.

Suzana Barbirić

GARE IN ŽIVLJENJE MARIBORČANOV MED OBEMA VOJNAMA

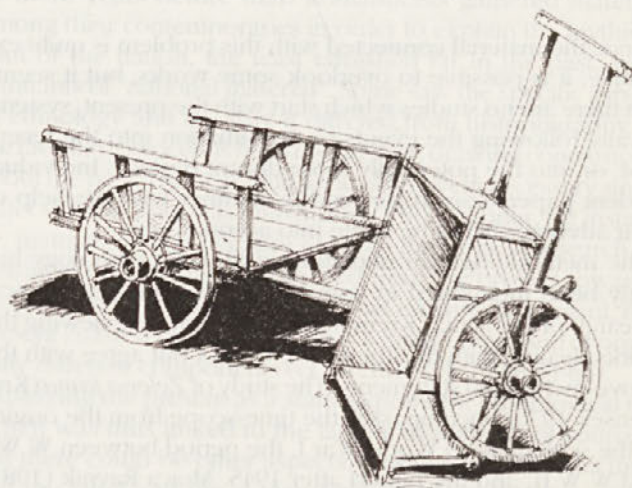
Danes si življenja brez prevoznih sredstev skorajda ni mogoče zamisliti. Z enako gotovostjo bi bilo mogoče trditi tudi za čas pred nami. Razgibanost človekovega življenja narekuje potrebo po ustreznih oblikah prevoznih sredstev, ki na tak ali drugačen način olajšajo prenos in prevoz predmetov. Nekatera med njimi je bilo mogoče izdelati kar doma ali pa naročiti pri obrtniku, saj so bili redki tisti, ki so si lahko privoščili nakup že tedaj tako dragega avtomobila. Tako je vse večji tok potreb sprožil nastanek določenih obrti, povezanih s prenosom oz. prevozom.

Tudi gare so bile v danem trenutku najbolj iskano prevozno sredstvo v času med obema vojnoma. Nekdaj nepogrešljiva oblika transporta je v novejšem času končala bodisi v peči ali pa v zaprašeni uti. Vsaj v Mariboru so bile gare nekak prepoznavni znak branjev in izvoščkov. Prve so z njimi prevažale zelenjavo, sadje in cvetje na trg, ki je bil med obema vojnoma na Glavnem trgu. Drugi so vse tja do začetka 60-ih let poskrbeli za prevoz prtljage na mariborski železniški postaji. Gare niso krojile življenje le branjevkam in izvoščkom. Bile so nepogrešljivo transportno sredstvo predvsem nižjega socialnega sloja. Tudi med obrtniki je bilo mogoče najti primere, kjer so gare rabile za prevoz obrtniških izdelkov na trg.

Skratka, v času med obema vojnoma so gare na svojstven način krojile življenje Mariborčanov.

Gare kot take nam ne povedo mnogo. Odgovore na vprašanja kako, kdaj, kje in zakaj so se uporabljale gare, je mogoče odkriti samo v neposredni povezavi z njihovimi lastniki oz. uporabniki. Prav tako so dragocen vir informacij tudi tisti, ki so se z njimi srečevali na ulicah, in tisti, ki so jih izdelovali. Slednjih danes v Mariboru skorajda ni več. Živijo le še njihovi vajenci. Ti so se v povojnem času, ko so avtomobili izrinili gare in druga tovrstna prevozna sredstva, preusmerili v donosnejše panoge, povezane prav z avtomobilizmom. Kljub temu so bila njihova pričevanja eden od odgovorov na vprašanje, kako so gare vplivale na življenjski ritem v Mariboru v času med obema vojnoma. To je hkrati namen pričujočega besedila, ki naj bi predstavil kratek oris življenja z določenega zornega kota.

GARE IN BRANJEVKE



Gare (narisal S. Jenčič, ZVNKD Maribor).

V medvojnem času so bili redki tisti, ki so si lahko privoščili avtomobile. To je bila seveda najhitrejša in najenostavnejša oblika prevoza in prenosa tovora. Nizek življenjski standard določenim socialnim slojem ni omogočal uporabe te oblike prevoza. Tudi javni prevoz z avtobusom je bil za veliko večino prevelik zalogaj, saj so zanj morali odšteti 2 din. Za ta denar je bilo mogoče kupiti en hleb kruha. Zato je bila včasih potrebna iznajdljivost, da prenos oz. prevoz tovora ni bil pretežak.

Tako so si branjevke olajšale prenašanje tovora s pomočjo gar. Zanje so bile najbolj "hvaležno" sredstvo, ki jim je olajšalo prenos njihovega tovora. Bile so bolj priročne od "korp" (košar) in "vozekov" (vozov), saj tovora ni bilo potrebno privezovati. Na gare je bilo mogoče naložiti toliko povrtine, kolikor so je nameravale prodati na trgu, oziroma toliko, kot so je lahko premikale. Tovor so morale enakomerno porazdeliti po garah, da so lahko kar se da tekoče vozile po makadamskih cestah v okolici Maribora. Prevoz z garami je bil najtežji po razmočenih cestah.

Ob tem je potrebno poudariti, da je večina branjevkih prihajala z desnega brega Drave, saj so tam prevladovala njive in urejene vrtnarije. To je bil hkrati "oskrbovalni center" celotnega mestnega središča na levem bregu Drave.

Z gojenjem zelenjave so se ukvarjale cele družine. Ženske so bile tiste, ki so skrbele za prodajo na trgu.

Večina pridelovalcev zelenjave v Mariboru po letu 1919 so bili Primorci, ki so se zaradi fašističnega režima preselili v ta del Slovenije. Za Maribor se je namreč vedelo, da je bila tukaj naprodaj poceni zemlja. Največ pridelovalcev zelenjave je živelo na Zrkovski cesti. To so bili Jelenovi (ti imajo še danes svojo vrtnarijo), Makuci in Klanjški. Gojili so dober paradiznik in beluše na "peščenih poljih" ob Dravi pod Zrkovsko cesto.

Za najbolj znani mariborski vrtnariji sta veljali "Vrt Džamunja č Drug" (v Kajuhovi ulici) in Urbanek (za Hidromontažo na Gosposvetski cesti).

Poleg večjih vrtnarij so bili tukaj še manjši vrtovi ob hišah, na katerih so posamezne družine pridelale nekoliko več zelenjave, kot so je potrebovale za lastne potrebe. To pomeni, da jim pridelava in prodaja na trgu ni predstavljala primarnega vira prihodkov. Šlo je le za stranski zaslužek, ki je bil pri hiši vedno dobrodošel.

Dan pred odhodom na trg je bilo potrebno pripraviti vso zelenjavo, ki so jo naslednji dan prodajali morebitnim kupcem. Nekatere vrste zelenjave je bilo potrebno oprati, še posebej to velja za solato.

Naslednje jutro so morale prodajalke vstati dokaj zgodaj. Tako se večina informatorjev spominja, da so zjutraj vstali med 5. in 6. uro zjutraj. Veljalo je namreč pravilo: tisti, ki je prispel prvi na trg, je lahko izbiral med boljšimi prodajnimi mesti. Ponavadi so imele nekatere branjevke isti "plac" (prostor).

Starejši Mariborčani so takrat v zgodnjih jutranjih urah vedeli, kdaj so se branjevke odpravljale na trg. V spominu jim je ostalo ropotanje koles po tlakovani cesti. Branjevke niso poznale posebnega zbirnega mesta, od koder bi skupaj krenile na trg.

Ko so prispele na Glavni trg, so svoj tovor razložile in ga razporedile na prodajni mizi. To so bile čisto navadne deske, postavljene čez nekakšne koze. Bile so mestna oz. občinska last. Gare in druga prevozna sredstva (npr. lesene vozičke) so prislonele ob Kužno znamenje. Tiste, ki niso imele svojih stojnic, so dale na tla kakšno krpo in nanjo zložile stvari, ki so jih nameravale prodati. To so bile predvsem tiste, ki so prodajale semena.

Na trgu se je prodajalo do 12 h ali 12. 30. Branjevke so največ prodale ob 11 uri. Kajti "tisti, ki niso imeli dnarja, so tekli na

trg ob 11 uri, ker so takrat branjevke prodajale po nižji ceni."

Če kljub temu niso uspeli prodati vseh živil, so preostanek odpeljale domov. Ovele zelenjave naslednji dan ni bilo več mogoče prodati. Nekaj so je pojedli, ostalo pa so vrgli na domače gnojišče.

Branjevke so hodile na trg prodajat skoraj vsak dan. Glavna tržna dneva sta bili sredo in sobota. Največja izbira in "najtežja kšefta je blo ob dnevih pred prazniki..." (še posebej ob večjih cerkvenih praznikih, kot so božič, velika noč in cvetna nedelja). Na trgu so prodajali spomladi, poleti in jeseni. "Pozimi ni blo kaj prodajat, pozimi je blo bolj bogo."

Gare niso bile namenjene samo za prevoz zelenjave in sadja. Z njimi so prevažali tudi mlečne izdelke in semena. Preden so tovor naložili na gare, so zelenjavo in sadje dali v košare ali "kiše", tako da je bil prevoz lažji. Če so bile pri hiši kakšne rože, so jih dali kar na gare k zelenjavi.

Nekatere branjevke so na garah prevažale tudi "marele" (dežnike), ki so jih ščitile pred pripeko ali dežjem. Včasih so jih pred vremensko muhavostjo varovale plahte, ki so jih razpele nad svojim prodajnim mestom.

Denar, ki so ga zaslužile s prodajo na trgu, so porabile za nakup osnovnih živil ali pa so z njim odplačale del davka.

Ko gar niso uporabljali za tovrstna opravila, so jih shranili v "šupi" (uti).

Za gare ni bilo potrebno posebno vzdrževanje. Ponavadi so moški občasno naoljili kolesa. V primeru, če se je zlomil kakšen del, so popravilo opravili kar doma. Za večja popravila pa so gare odpeljali h kolarju.



Glavni trg v Mariboru v 30-ih letih (iz osebne zbirke g. Premzla).



Prodajalka na Glavnem trgu v Mariboru v 30-ih letih (iz arhiva Pokrajinskega muzeja Maribor).



Kolarstvo Lešnik pod Dravskim mostom na desnem bregu Drave pred II. svetovno vojno; kolar Lešnik naslonjen na avto, prvi z leve (iz arhiva ZVNKD Maribor).

GARE IN KOLARJI

Poleg branjev so z garami služili denar tudi kolarji. Večina kolarjev pravi, da sama izdelava gar ni bil preveč donosen posel. Zato so morali poleg gar izdelovati še kaj drugega. Več denarja je v kolarjev žep prinesel kak "lincer", ki so mu pravili tudi kranjski voz ali zapravljiček. Takrat je namreč veljalo, da si je takšen voz lahko privoščil le tisti, ki je bil bogat. Danes se še živeči kolarji, nekdanji vajenci pri znanih mariborskih kolarskih mojstrih, spominjajo, da je bilo v tistem času zelo malo naročil za izdelavo gar. Naročali so jih predvsem tisti Mariborčani, ki si niso mogli privoščiti drugačnega prevoza tovara. Gare niso bile namenjene samo za prevoz povrtnin. Z njimi so prevažali tudi kurivo, ozimnico in druge vrste tovara.

Kolarjevo delo je bilo tesno povezano tudi s kovačem. Ta je okoval kolesa, kar ni bilo kolarjevo delo. Bili so primeri, ko so nekateri doma kar sami izdelali gare, vendar so pri kolarju naročili le izdelavo koles. Material so dobili od kmetov in pri raznih podjetjih, ki so takrat prodajala les. Najprimernejši les za gare je bil jesenov, bukov, brestov, brezovega pa so uporabljali za izdelavo jarmov. Za "špice" na kolesih so uporabljali akacijo ali jesen. Les je moral biti seveda suh. Gare je bilo mogoče narediti približno v treh dnevih. Tako je kolar za eno kolo potreboval en dan, prav toliko za ploščo s stranicami.

Po pripovedovanju informatorjev so bili v predvojnem Mariboru in njegovi okolici znani naslednji kolarji: Vrentuš (njegova delavnica je bila na koncu starega mostu na Taborski na Lentu), Karbonja (delavnico je nekaj časa imel pred bolnišnico, kasneje pa na križišču, kjer je danes Jeklotehna na Partizanski cesti), Vlahovič, Kavur pod mostom na desnem bregu Drave, Brunec na Pobrežju, Knuplež v Radvanju, Krajnc v Košakah in Kumerc na Taborski ob Dravi. Slednji se je razen kolarstva ukvarjal tudi s ključavničarstvom.

V adresarju iz leta 1921 je v Mariboru mogoče najti 12 kolarjev, in sicer:

1. BORSTNER, Ferdinand, Grajska ul. 28;
2. FROSS, Franc, Aleksandrova c. 69;
3. HARC, Josip, Karčovina 28;
4. KRIVANEK, Henrik, Aleksandrova c. 5;
5. LEŠNIK, Alojzij, Frankopanska c. 15;
6. PERGLER, Franc, Mlinska ul. 44;
7. PODKRIŽNIK, Anton, Tovarniška ul. 13;
8. POTISK, Jernej, Koroška c. 31;
9. ROKAVEC, Ivan, Karčovina 128;
10. STANEK, Franc, Aleksandrova c. 2;

11. ZIŠEK, Anton, Jugoslovanski trg 3;

12. ŽIŽEK, Anton, Aleksandrova c. 3.

Iz registra, ki ga hrani Pokrajinski arhiv Maribor, je razvidno, da je bilo v času med letoma 1912 in 1948 registriranih 17 kolarskih obrti. Nekateri obrtniki so v tem času bodisi zamenjali lokacijo ali pa je njihovo delavnico prevzel kak drug kolar. Leta 1912 je bil edini registrirani kolar Anton Vogrinec. Naslednje leto se mu je v registru pridružil Anton Podkrižnik. Leta 1920 je svojo obrt prijavil Josip Stanjko na Tegetthofovem trgu 2. Do leta 1948 so se v Mariboru zvrstili naslednji kolarji:

- ČERIČ, Filip, 1920, Tržaška c. 14;
 BORSTNER, Vinko, 1922, Slovenska ulica 28;
 DEUTSCHMANN, Franc, 1925, Jugoslovanski trg 3;
 PERGLER, Franc, 1925, Mlinska 44;
 KRABONJA, Alojz, 1931, Koroška c. 52;
 KNUPLE, Ignac, 1932, Streliška 19, Sp. Radvanje;
 POTISK, Jernej, 1932, Taborska ul. 10;
 VRENTUŠA, Štefan, 1932, Taborska ul. 10;
 PODKRIŽNIK, Anton, 1932, Slovenska ul. 38;
 VEBER, Ivan, 1938, Erjavčeva ul. 6;
 VRENTUŠA, Ignac, 1946, Taborska ul. 10;
 STANJKO, Josip, 1947, Meljska c. 27;
 KRAJNC, Franc, 1948, Šentilska c. 21, Košaki.

V Rogozi je bil še kolar Šela, ki je sodeloval na motokrosih. Treba je vedeti, da so se nekateri kolarji zelo dobro spoznali na avtomobile in na motorje. V Račah je bil Štern, v Lovrencu na Pohorju je bil znan kolar Dolinšek ter Merc in Brus na Ptujju.

Iz naslovov je razvidno, da v samem mestnem središču ni bilo veliko kolarskih delavnic. Bile so bolj na robu mesta in na desnem bregu Drave ter v predmestjih, kot so Košaki, Pobrežje in Radvanje.

Zaradi dovoza in spravljanja materiala ter prihajanja strank so kolarji potrebovali ustrezen prostor, ki ga v samem centru mesta ni bilo mogoče najti. Zato se je ta obrt nekako ustalila na mestnem robu in okolici, ki ni bila tako obljudena. Pravzaprav so bili naročniki gar bolj revni in živeli so predvsem na desnem bregu Drave. Meščani iz mestnega jedra na levem bregu tovrstnih prevoznih sredstev niso potrebovali.

Bili so tudi mnogi kolarji, ki svoje obrti niso prijavili. Delali so "na fujš". Kolarstvo je predstavljalo stranski zaslužek, ki je bil v tistem času prav gotovo vedno dobrodošel pri hiši.

Delo kolarja ni bilo enostavno. Večino lesenih delov je bilo potrebno izdelati ročno, saj takrat ni bilo na voljo toliko strojev kot danes. Tudi delo je bilo slabo plačano.

Pri nekaterih je bilo kolarstvo že prava družinska tradicija. Tak primer je družina Franja Zajška. Že njegov pradedek, dedek in oče so se ukvarjali s kolarsko obrtjo. F. Zajšek je začel svojo vajeniško dobo leta 1942 pri kolarju Lešniku, ki je imel svojo delavnico v Taborski ulici 10, ob Dravi na desnem bregu. Pri njem je delal pet let. Za svoje vajeniško delo ni dobil nobenega plačila. V času svoje vajeniške dobe je živel pri "majstru". Spominja se, da je enkrat za božič dobil 5 mark. Včasih jim je majster dovolil, da "so pubeci nardili kak vozek in ga prodali." Tako so le zaslužili nekaj denarja. Vendar je bilo to zelo redko in odvisno od mojstrove dobre volje.

Delovni dan se je pri kolarju Lešniku začel ob 7. uri zjutraj in končal ob 18. uri. Če ni bilo praznika, je bila delovna tudi sobota. Ponavadi so na ta dan čistili delavnico.

Kolarji si težkega dela brez hrane niso mogli niti zamisliti. Tako so imeli "južno" (malico) in kosilo. Za južno so morali delavci poskrbeti sami. Ponavadi so pojužnali kruh in kakšno klobaso. "Jedli smo to, kar smo meli od doma ali pa v trgovini

kupli."

Kosilo je pripravila mojstrova žena. Pri Lešniku so jedli preprosto hrano, kot npr. zelje, krompir, žgance in razne juhe. "Mesa smo tam malo vidli." Odžejali so se z vodo, le majster je včasih rad malo spil.

Prazniki so bili dela prosti dnevi. Še posebej to velja za božič in veliko noč.

Delovna obleka je bila njihova skrb, ali so jo kupili ali pa so jo dali sešiti. To je bila navadna modra delovna obleka.

Za pridobitev poklica kolarja ni bila dovolj le vajeniška doba pri kolarskem mojstru. Tako je bilo potrebno obiskovati kolarsko šolo, ki je bila med II. svetovno vojno v današnji OŠ Ivan Cankar. Pouk je bil enkrat tedensko v popoldanskem času. Ta šola ni bila samo za kolarje. V njej so se izobraževali vsi tisti, ki so se v svojem poklicu ukvarjali z lesom. Poleg bodočih kolarjev so to šolo obiskovali tudi mizarji in sodarji. V šoli niso imeli praktičnega pouka. Tega je bilo dovolj v delavnicah pri mojstru. Šolski program je vključeval le teoretično izobraževanje in risanje.

Krona vsega je bil vajeniški izpit. Zanj so morali narediti še izdelek, ki ga je ocenila komisija na obrtni zbornici v Jurčičevi ulici. Ocena tega izdelka je bila hkrati potrdilo o opravljenem vajeništvu.

Poklic kolarja je v povojnem času izgubil na veljavi. Vedno manj mladih se je odločalo za ta poklic, saj izdelava gar in vozov ni bila več aktualna. Javna prevozna sredstva so bila cenovno dostopna vsakemu, ki ni imel drugačnega prevoza. Prav tako se je precej razvejala mreža avtomobilskega osebnega prevoza. Tako je bila večina kolarjev prisiljena preusmeriti se v druge poklice. Novi vir zaslužka je tokrat predstavljalo področje avtomobilizma. Nekateri kolarji so svoja nova delovna mesta našli pri nekdanjem Karoseristu in v Strojni družbi v Kamnici.

Kljub temu so nekateri med njimi občasno naredili kakšen voz. Ponavadi se je to dogajalo ob določeni priložnosti. Nekdanji kolar, gospod Demšar, se spominja, kako je leta 1953 za znano mariborsko prirediteljo "Mariborski teden" izdelal voz. To je bil hkrati njegov zadnji tovrstni kolarski izdelek nasploh.



Zaposleni pri kolarju Karabonji na mestu današnje bolnišnice po letu 1945 (iz arhiva ZVNKD Maribor).

GARE IN IZVOŠČKI

Ob besedi "gare" se nam pred očmi pojavi prizor branjevke, ki potiska svoje gare, naložene z zelenjavo in sadjem proti tržnici. V resnici so bile gare namenjene tudi za druge oblike prevoza oz. prenosa. Po pripovedovanju Mariborčanov so predstavljale nepogrešljiv vir preživetja tudi nekaterim drugim poklicnim skupinam. Kot prevozno sredstvo so odigrale poglavitno vlogo tudi v življenju izvoščkov. V letih med



Izdelek g. Zakrajška pri kolarju Lešniku med II. svetovno vojno (iz arhiva ZVNKD Maribor).

obema vojnoma je njihov posel nadvse cvetel. Njihovo stalno in najbolj vidno mesto je bila železniška postaja. Tam so čakali na potnike, ki so potrebovali njihove usluge. Njihovo postajališče je bilo tudi na današnjem Trgu svobode. V tistem času so bili redki tisti, ki so si lahko privoščili kakšnega *avtoizvoščka* (taksista). Če so imeli preveč prtljage, so se morali zadovoljiti z uslugami izvoščka. Ta je prtljago lepo naložil na svoje gare in jih odpeljal tja, kamor je potnik želel. Za svojo uslugo je dobil tudi plačilo, ki pa je bilo bolj skromno. Zaslužil je toliko, kolikor je potreboval za preživetje.

Njihove usluge niso bile več tako iskane v povojnem času, čeprav je redke izvoščke še bilo mogoče srečati vse tja do srede 60-ih let. To so bili že starejši možakarji, ki so si na tak način služili denar.

Vsak Mariborčan jih je prepoznal po njihovem zunanem videzu. To še ne pomeni, da so nosili posebno vpadljivo uniformo. Najbolj so bili znani po svojih "šilt kapah". Imele so rdečo obrobo in na sprednji strani je bil napis IZVOŠČEK. Njihova delovna obleka je bila modre barve. Spominjala je na železničarsko obleko.

GARE IN OBRTNIKI

Med tiste, ki so jim gare nadvse olajšale prevoz tovora, so bili tudi nekateri obrtniki. Na trgu na Glavnem trgu so prodajali svoje izdelke. Ker ni bilo na voljo drugih prevoznih sredstev, so bile gare v tistem času zelo priročne. Bile so dokaj obvladljive in dovolj velike za prevoz večje količine izdelkov za prodajo.

G. Petek, upokojen čevljar s Koroške ceste, se spominja, kako je njegov oče Franc vozil čevlje na trg. V svoji delavnici je imel dva do tri pomočnike, ki so mu pomagali prevažati robo na tržnico. Na gare so ponavadi naložili tri "kište". V največji je bilo 30 parov, v drugi 18 parov moških in ženskih čevljev in v tretji le nekaj parov otroških čevljev. Gare so bile za Petkove zelo uporabno prevozno sredstvo. Imeli so tudi to prednost, da se je njihova čevljarska delavnica nahajala le nekaj metrov od Glavnega trga. Pa tudi pot do trga je bila tlakovana, tako da prevoz z garami ni bil težaven. Ker so gare naložili z dokaj velikim tovorom, so ga morali privezati, čeprav so pazili, da je bil enakomerno porazdeljen. Ker so bile njihove gare vselej dobro naložene, sta bila za prevoz potrebna dva para rok. Ko so prišli do svojega stalnega prodajnega mesta, so gare razložili. Za čevljarja Petka so bile gare očitno nepogrešljivo prevozno sredstvo. Njegovi čevljarski izdelki niso bili na ogled in na prodaj samo v njegovi delavnici. Bili so dostopni tudi mnogim kupcem na trgu.

"MAMA SO V NJIH PELJALI KROMPIR, PESO, HRANO ZA SVINJE, RUNKL." (GARE DOMA)

Da lahko posamezne odseke iz življenja odgrinja tudi povezanost človeka s prevoznim sredstvi, je več kot očitno. Sleherni predmet, naj ima še tako preprosto obliko in navidez nepomembno vlogo, lahko v človekovem življenjskem okolju sproži celo vrsto tokov, ki jih je mogoče zaznati tako ali drugače.

Enako velja tudi za gare. Danes so le še nepotrebna dodatna krama, ki se je želimo otresti. Vendar so v svoji polni življenjski dobi na svojstven način narekivale življenjski ritem nekaterim socialnim in poklicnim skupinam. Branjevke, kolarji in izvoščki so tiste poklicne skupine, ki so svoj zaslužek pridobivale prav s pomočjo gar. Še posebej to velja za kolarje, ki jim je izdelava gar poleg drugih transportnih sredstev pomenila neposreden vir dohodkov.

Mnogi Mariborčani, predvsem starejši, se spominjajo, da gar niso uporabljali le v tovrstne namene. Poleg košar, lesenih vozičkov in drugih transportnih sredstev so imele svoje mesto pri hiši tudi gare. Gare so doma uporabljali za prevoz premoga in drv. G. Urbič se spominja, kako je še kot otrok hodil z garami v gozd po drva in dračje.

Gare so bile za domačo uporabo zelo priročne. Česar niso nosili v rokah, so lahko peljali prav z njimi. Tako so jih uporabljali tudi za prevoz premoga, poljskih pridelkov z njive, umetnih gnojil. Ponekod so jih uporabljali "za silos vozit kravam." Nekateri manjši kmetje so z garami prevažali tudi seno, ki so ga privezali s "štrikom" (vrvo). Za večji tovor so morali izbrati večje prevozno sredstvo. Ponavadi je to bil kakšen lojtni voz.

Tisti, ki so imeli hišo, so ponavadi imeli še manjše gospodarsko poslopje, kamor so gare tudi shranili. Pomembno je bilo, da so bile na suhem, saj so le tako dolgo obdržale. V mestnih predelih so gare, če jih ni bilo potrebno uporabljati za prevoz, imeli kar v šupi na dvorišču.

Gare so doma uporabljali tako moški kot ženske. Le za občasna manjša popravila in vzdrževanje so skrbeli predvsem moški.

Četudi so gare uporabljali le za domače potrebe, so jih ljudje naročili pri kolarju. Nemalo je bilo tistih, ki so se sami lotili izdelave gar. To so bili predvsem moški. Ponavadi so jih izdelali dedek, oče, tast, brat, ali sosed. Za okovanje koles pa so potrebovali pomoč kovačev.

SKLEP

Vsako poglavje življenja je navidez zgodba zase. Kaj kmalu pa se izkaže, da so med zgodbami le vezi in pred nami se pojavi celotna podoba. Tudi gare so bile nekakšen "vezni element" med prebivalci Maribora v predvojnem, pa tudi v zgodnjem povojnem času. Na prvi pogled ne vidimo nikakršne jasne povezave med vsakdanjkom branjevke, kolarjev, izvoščkov in drugih Mariborčanov, čeprav sta življenjski prostor in čas njihov skupen imenovalc. Vendar nam oster pogled odkrije, da so gare na tak ali drugačen način zaznamovale vsakdanjik prebivalcev Maribora.

Gare so bile med cenejšimi prevoznimi sredstvi glede na tedanji prevladujoči nizek življenjski standard. Avtomobilski

in avtobusni prevoz je bil za večino predrag. Zato je bilo potrebno izbrati takšno obliko prevoza tovora, ki ob njegovi čim večji količini ne bi zahtevala preveč energije. Pomembno je bilo tudi to, da za izdelavo in samo vzdrževanje ni bilo potrebno odšteti prevelike vsote.

Z uporabo in izdelavo gar je povezano tudi nastajanje poklicnega okolja takratnega Maribora. V tem času so se pojavljale določene poklicne skupine. To so bili izvoščki, kolarji in branjevke. Njihov vsakdanji kruh je bil v veliki meri odvisen od prevoza ali izdelave gar. Seveda ne smemo pozabiti tudi tistih, ki so imeli posredno vlogo pri izdelavi gar. V tem primeru so to bili kovači, ki so dali krono kolarjevemu izdelku.

V mestnem prostoru so bile gare prevozno sredstvo nižjega socialnega sloja. Za podeželje bi pričakovali, da gare niso bile tako pogosta oblika transporta. Ponavadi si zamišljamo, da so bili za kmeta bolj priročni vozovi, košare in koši.

Kljub temu so bile gare dokaj pogoste tudi na kmetijah, bodisi velikih ali malih. Pričevanja kolarskih mojstrov dokazujejo, da so gare v veliki večini naročali kmetje. Za razliko od vozov so gare imele to prednost, da vanje ni bilo potrebno vpreči živine. V nasprotju z vozovi so bile gare zelo pripravne za prenos oz. prevoz manjše količine krme ali poljščin. V primerjavi s košem in košaro so nanje lahko naložili neprijetno več tovora. Za prevoz z garami so potrebovali le dober prijem in enakomerno porazdeljen tovor.

Najenostavneje so prevažali z garami ob suhem vremenu. Nekoliko težje je bilo v deževnem vremenu, saj je bila večina cest v okolici Maribora makadamskih. V samem središču so prevladovala tlakovane ceste.

Gare so bile tudi razpoznavni znak nekaterih družbeno-poklicnih skupin. Bile so nepogrešljiv rekvizit branjevke in izvoščkov. Ropot koles po mariborskih ulicah v zgodnjih jutranjih urah so nekateri Mariborčani povezali z garami, na katerih so branjevke prevažale svoje stvari na tržnico. V zvezi z obrtni so gare povezovali s kolarji, večsah tudi s kovači.

Delo z garami ni bilo zavidanja vredno, pa tudi zaslužek je bil zelo skromen. Za nekatere branjevke in kolarje gare niso bile edini vir zaslužka. Še posebej to velja za slednje. Poleg gar so bili primorani izdelovati še različne vozove in druga prevozna sredstva, za katera je bilo mogoče pričakovati boljše plačilo.

V predvojnem času so gare poleg drugih takratnih prevoznih sredstev po svoje oblikovale podobo nekdanje tržnice na Glavnem trgu. Njihova množičnost na trgu in ulicah je bila seveda dovolj zgovoren dokaz o njihovi pomembni vlogi v vsakdanjku nekaterih Mariborčanov.

Kljub njihovi preprosti podobi in konstrukciji so obstajale razlike med garami. Kazale so se tako v njihovi velikosti kakor tudi v materialu. Tisti, ki so imeli dovolj denarja, so pri kolarju naročili gare iz kvalitetnega lesa. Če je bilo potrebno z garami prepeljati čim več tovora brez večjih naporov, so morale biti primerne velikosti in seveda iz primerne lesa. Vprašanje življenjske dobe gar je bilo povezano ne samo z njihovo namembnostjo, temveč tudi s tem, kje so jih shranjevali in kako so jih vzdrževali.

Vloga gar v načinu življenja Mariborčanov v predvojnem času je več kot očitna. Njihova vpetost v življenjski tok omenjenih družbeno-poklicnih skupin na svojstven način priča o življenju v samem mestnem jedru Maribora in njegovi ožji okolici.

Summary

HANDCART AND THE LIFE OF THE INHABITANTS OF MARIBOR BETWEEN THE TWO WARS

Suzana Barbirić

Handcart used to be one of the cheapest means of transport as regards the low standard of living that was prevalent at that time. Transport by car or by bus was too expensive for the majority. That is why it was necessary to find the way of transporting things which wouldn't take too much energy but would enable to carry a fair amount of load. The making and upkeep of the means of transport wanted were not to be too expensive either.

Using and making a handcart is connected with the formation of the vocational environment of the-then Maribor. Particular vocational groups such as cabmen, cartwrights and coster-mongers appeared at that time. Their daily bread depended to a large extent on making handcarts or on transport by them. We should not forget about blacksmiths, for they put a finishing touch to a cartwright's product and so played an indirect role in making handcarts.

From the social point of view handcart was the means of transport of the lower social class in the urban environment. But handcarts could often be seen on either bigger or smaller farms, too. Cartwright masters' testimonies prove that it was mostly farmers who ordered handcarts. An advantage of handcarts, if compared to carriages, was that it was not necessary to harness draught animals to them. They were also more serviceable for the transport of smaller quantities of provender or crops. Compared to a basket a handcart could take a much bigger load. All you needed for the transport with a handcart was a good grip and an evenly distributed load.

Handcart transport was the easiest in dry weather. It was a bit harder when it was rainy, since most of the roads in the Maribor area were macadam. In the centre, though, the paved roads prevailed over the asphalt ones.

The work with a handcart was not enviable and the earnings were very low. A handcart was not the only source of income for some coster-mongers and, especially, cartwrights. The latter made all sorts of carriages and other means of transport for which they were better paid.

To sum up: the role of a handcart in the way of life of the Mariborers in the pre-war times is more than obvious. Their incorporation in the life of the above-mentioned socially-vocational groups testifies in its own, unique way about the life in the very heart of Maribor and its immediate vicinity.

Mirjam Mencej

SV. NIKOLAJ ALIAS VELES PRI SLOVANIH

Sv. Nikola ali Miklavž je verjetno eden najbolj priljubljenih svetnikov na Slovenskem. Njegov lik korenini v dveh legendah: v legendi o škofu Nikoli, ki je živel v Miri v Mali Aziji v 3.-4. stoletju, in v legendi o opatu Nikoli iz Siona, ki je umrl v 6. stoletju. Njegov prihod na začetku decembra je povezan s predstavo o ljubeznivem dobrotniku otrok, legende pripovedujejo o njem tudi kot o rešitelju sestra, ki jim je skozi okno vrgel tri krogle zlata, da so se lahko omožile, najstarejša znana legenda pa govori o njem kot o rešitelju treh vojskovodij, ki so v času carja Konstantina odšli v Frigijo zatret upor. Druga legenda, ki je nastala v 12. st. v severni Franciji, spet pripoveduje o tem, kako je obudil v življenje tri popotne študente, ki jih je umoril krčmar. Ena izmed številnih legend, ki krožijo po Evropi o sv. Nikolaju, pa govori o tem, kako se je nekoč prikazal na morju ladji v nevarnosti - ta legenda naj bi postala podlaga za to, da so ga za svojega zaščitnika izbrali mornarji in brodniki.

Kult sv. Nikole je zato zlasti razširjen na vzhodni obali Jadrana. V Sloveniji in drugod so ga za svojega zaščitnika sprejeli tudi drvarji, mlinarji in žagarji - poklici torej, ki so posredno prav tako lahko povezani z vodo. Toda, ali je res zgolj ta legenda tista, ki postavlja v medsebojno zvezo Nikolaja in vodo (oziroma oblast nad njo)?

V slovenskem in drugem južnoslovanskem gradivu najdemo kar nekaj pesmi in vrač, ki Nikolaja neposredno povezujejo z vodo, vendar pa ne govore o pomiritvi viharja na morju ali čem podobnem. Sodeč po zastraševalnih besedah se Miklavž po verovanju iz Dražgoš nahaja v vodi (vodnjaku):

"Starši strašijo otroke z Miklavžem, v Dražgošah izrečejo pretnjo takole: 'Mavzar je v beču, te bo snedu!' Beč je vodnjak." (Möderndorfer 1948: 28)

Podobno verovanje, namreč da se Miklavž nahaja nekje v vodi, lahko zaslutimo tudi iz zgodbi, ki jo pripovedujejo v ljutomerski okolici v opozorilo, da se na Miklavžev dan ne sme delati: