



**VIŠJA STROKOVNA
ŠOLA ZA GOSTINSTVO
IN TURIZEM MARIBOR**

ŽELEZNIČAR, MARIBOR

KAKO JE IZGRADNJA ŽELEZNICE REVOLUCIONIRALA MARIBOR

Mentorica: Tanja Abarca Kokol

Avtorica: Petra Brenk

Maribor, 2023

KAZALO

1. UVOD	3
2. ŽELEZNIČAR	4
2.1 MESTNA ČETRRT MAGDALENA	4
2.2 MESTNA ČETRRT TABOR	5
3. TEHNIČNI NAČRT VODENJA	6
3.1 PRILAGAJANJE ČASU IN KRAJU	7
4. NAČRT VODENJA PO ODSEKIH	7
4.1 ODSEK 1: ZGRADBE V ŽELEZNIČARSKI KOLONIJI	7
4.2 ODSEK 2: TOVARNA ŽELEZNIŠKIH VOZIL BORIS KIDRIČ	8
4.3 ODSEK 3: PREBIVALCI ŽELEZNIČARSKE KOLONIJE	8
4.4 ODSEK 4: ŽIVLJENJE V ŽELEZNIČARSKI KOLONIJI	9
4.5 ODSEK 5: ATLETSKI STADION POLJANE	10
4.6 ODSEK 6: KADETNICA RUDOLFA MAISTRA MARIBOR	10
5. MOŽNOSTI ZA SAMOSTOJEN OGLED	11
6. IZRAČUN CENE	12
7. ZAKLJUČEK	13
8. VIRI IN LITERATURA	14
PRILOGE	16
PRILOGA 1: ZEMLJEPISNI PRIKAZ	16
PRILOGA 2: SLIKOVNO GRADIVO	17

1. UVOD

Sem Petra Brenk, študentka Višje strokovne šole za gostinstvo in turizem Maribor. Skozi seminarsko nalogo Vam bom predstavila del Maribora imenovan Železničar ter vpliv izgradnje železnice Dunaj – Maribor.

Ta del Maribora ni več tako prepoznaven in mlajše generacije ne vedo za celotno zgodovino in vpliv, ki ga je imel na razvoj industrije in mesta samega. S to seminarsko nalogo želim širiti znanje o le-tem. Prav tako ta del Maribora ni tako omenjen v promociji mesta in večina turistov, ki pride v Maribor tega ne vidi ali celo ne zve, da obstaja. Namreč sama izgradnja te železnice je vplivala na kar nekaj stvari. Za začetek je to Železničarska kolonija, kjer so živeli delavci, ki so delali na železnici. V okolici tega pa sta še atletski stadio Poljane in Mariborska vojašnica. Sliši se kot 'miks' veliko nepovezanih stvari, vendar je izgradnja te železnice uspela povezati tako nenaključen nabor lokacij.

To tematsko vodenje je namenjeno vsem, ki imajo radi zgodovino, vendar ne takšne, ki jo takoj najdemo na spletni strani kot je Wikipedija, temveč pristno doživetje, ki navduši in zaznamuje vsakega obiskovalca ter mu da drugačen pogled na samo mesto Maribor. Torej ciljna skupina niso samo tujci oziroma tuji turisti, ampak tudi domači gostje in "lokalci", ki morda ne poznajo tega predela mesta tako dobro in jih zanima več.

V nalogi bom oblikovala turistični program, ki bo vezan na tematiko zgodovinskega razvoja mesta Maribor. Skozi sestavo programa se bom držala načela trajnosti mobilnosti, saj se celotno vodenje izvaja peš oziroma brez prevoznih sredstev, tako da z vodenjem ne vplivamo na ogljični odtis. Prav tako s tem vodenjem spodbujamo razvoj turizma na destinacijski in regionalni ravni. Posledično celoten turistični program, ki ga bom sestavila temelji na strategiji razvoja slovenskega turizma.

2. ŽELEZNIČAR

Prve omembe mesta Maribor najdemo v 12. stoletju, ko so na današnji Piramidi postavili grad, ki je služil kot trdnjava. Prvotno ime današnjega Maribora je bilo Marpur, kar izhaja iz prej omenjenega gradu na Piramidi, ki se je imenoval Marchburg. Kasneje mesto dobi ime Marburg an der Drau (Maribor na Dravi). Prvotne naselbine in razvoj mesta so se zgodile pod Gradom, nato pa se razširile vse do reke, kjer je danes Glavni trg. Mesto je bilo pod oblastjo Habsburške monarhije do leta 1918.

Leta 1846 je Maribor bil revolucioniran. Proga v lasti Družbe Južne železnice in trase Dunaj – Trst je dosegla Maribor. Z začetkom je omogočila povezavo Dunaja in Maribora, kasneje pa je povezala te kraje tudi z Mediteranom. V Mariboru je bila še posebej pomembna, saj je od tukaj šel še krak, ki je zavil na Koroško in ustvaril povezavo s Celovcem. Torej mesto postane ključno prometno križišče dveh glavnih prog Avstro-Ogrske in s tem so prišle prednosti v razvoju industrije.

Kot vidni primer razcveta mesta je narast števila prebivalcev v Mariboru: leta 1851 je bilo 4168 prebivalcev, leta 1869 že 16 006, leta 1900 pa kar 31 337 prebivalcev.

Temu predelu pa v Mariboru ne rečemo samo Železničar, vendar tudi Ajznpn. Naprimer: “Kje se dobimo? Na ajznpnu”. In vsak mariborčan bo vedel točno kje je to. Beseda ajznpn je izpeljanka oziroma popačenka iz nemške besede Eisenbahn, ki pa pomeni železnica. Beseda ajznpn se uporablja tudi za mariborski nogometni klub, NK Železničar. na istem območju pa sta še teniški klub in košarkaški klub.

2.1 Mestna četrt Magdalena

Mestna četrt se nahaja ob mejah, ki tečejo na vzhodu ob železniški progi, od Linhartove ulice do reke Drave, na zahodu vzdolž Murkove ulice, Valvazorjeve ulice, čez železniške tire še Raičeva ulica ter del Ruške ulice, na severu pa mejo označuje reka Drava ter nakupovalno središče Europark Južna meja poteka ob Ulici Pariške komune, delu Koresove ulice ter Murkove ulice.

Mestna četrt ima ime po cerkvi župnije Svete Magdalene. Sama cerkev je prvič omenjena 10. junija 1289 v listini, ki je bila izdana v Mariboru in pečatena s pečatom mesta. Danes listino hranijo v Štajerskem deželnem arhivu v Gradcu. Zaradi te omembe v listini, je 10. junij praznik Mestne četrti Magdalena.

V mestni četrti Magdalena živi okoli 7000 ljudi. Velika večina jih živi v velikih blokih in stolpnica ob pomembnih prometnih poteh, ki označujejo pomembna prometna križišča v mestu Maribor.

Velik vpliv na ta del mesta ima Železničarska kolonija, ki velja za mariborsko posebnost in je edinstven kulturnozgodovinski in etnološki spomenik. Za urbanistični spomenik I. kategorije je bila razglašena leta 1987.

2.2 Mestna četrt Tabor

Meje mestne četrti Tabor so severno od Titove ceste po Ulici Pariške komune do Koresove ulice, zahodno od Engelsove ulice, južno po Cesti Proletarskih brigad, vse do Streliške ulice. Meja se nadaljuje do industrijske cone na Tržaški cesti ter vzhodno po železniških tirih do Nasipne ulice.

V Mestni četrti Tabor je 29.487 kilometrov cest, dolžina vodovodnega omrežja je 32.954 km, dolžina kanalizacije je 37.807 km, toplovodnega omrežja 5.35 km in dolžina plinovodnega omrežja je 10.67 km. Mestna četrt ima razvito industrijsko cono ter kar nekaj industrijskih obratov se nahaja v tej mestni četrti, na področju obrti in podjetništva so zastopane mnoge dejavnosti.

Na Taboru deluje kar nekaj športnih društev in organizacij, med katere štejemo naprimer Planinsko društvo TAM Maribor in Planinsko društvo Železničar Maribor.

Na območju mestne četrti Tabor se nahaja kulturno zgodovinski objekt Kadetnica Rudolfa Maistra Maribor, ki je bila ustanovljena leta 1856, v sklopu vojaških reform takratnega cesarja Franca Jožefa.

3. TEHNIČNI NAČRT VODENJA

SKUPINA: Naročena, 20 ljudi

DATUM: Po dogovoru

ZBIRNO MESTO: Parkirišče ob Kavarni Q na Gorkega ulica 45, 2000 Maribor

URA: 10:55

ZAP. ŠT.	ODSEK	ČASOVNI OKVIR	KONTAKT	OPOMBE
1.	Zbirno mesto: Kavarna Q. Pričetek vodenja	11:15-11:25	VSGT Maribor, Cafova Ulica 7, 2000 Maribor	Turistično vodenje: 7 EUR/os
2.	Stavba mestne četrti Magdalena	11:30-11:45	/	/
3.	Sprehod po Koloniji	11:50-12:05	/	/
4.	Atletski stadion Poljane	12:10-12:25	/	/
5.	Kadetnica Rudolfa Maistra	12:35-12:50	/	/
6.	Voden ogled po Vojaškem muzeju	13:00-14:00	vojaski.muzej@gmail.com	Vodeni ogledi razstav Vojaškega muzeja Slovenske vojske so možni od ponedeljka do petka, z začetkom ob 9.00, 11.00 in 13.00. Ogledi za skupine so možni samo po predhodni najavi po elektronski pošti vojaski.muzej@gmail.com . Najaviti se je potrebno vsaj en teden pred dogodkom in zraven priložiti seznam obiskovalcev. Ogledi razstav so brezplačni.

3.1 Prilagajanje času in kraju

Tehnični načrt in vodenje samo, se lahko prilagodi glede na sezono in časovni okvir naših obiskovalcev/turistov.

PRIMER 1: V primeru odvijanja športnih dejavnosti ali tekmovanj na Atletskem stadionu Poljane, lahko obiskovalce povabimo k ogledu the športnih dejavnosti.

PRIMER 2: V primeru izvajanja kulturnih dogodkov na območju Kadetnice in Vojaškega muzeja lahko goste po končanem vodenju povabimo na ogled dogodka in morebitno sodelovanje k letemu.

4. NAČRT VODENJA PO ODSEKIH

4.1 Odsek 1: Zgradbe v Železničarski koloniji

Maribor je bil zaradi svoje središčne lege primeren za lociranje železniških delavnic. To je bil prvi zares velik industrijski kompleks v Mariboru, ki je pokrival potrebe za področje od Mürzuschlaga do Trsta in od Lienza do Siska. Izgradnja delavnic se je začela leta 1861, gradilo pa jih je podjetje Stier. Že v prvem letu so delavnice zaposlovale nekaj sto ljudi, ob koncu stoletja pa so se delavnice raztezale na 173.000 m² ter zaposlovale 1230 delavcev in uslužbencev. Zaposleni so prihajali pretežno od drugod - vsaj v prvem obdobju v Mariboru ni bilo ustrezno izobraženih delavcev.

Tuji delavci, torej novi prebivalci Maribora, so imeli problem s prebivalščem, saj je v mestu primanjkovalo primernih stanovanj za njih. Posledično je Uprava Južnih železnic leta 1863 začela z izgradnjo stanovanjskih hiš za te delavce, na desnem bregu Drave. Gradnja delavskih večstanovanjskih hiš je sprožila tudi prvi parcialni regulacijski načrt Maribora, ki je posege v tem predelu prilagajal železničarskim delavnicam.

Prvotno je bilo zgrajenih 12 hiš, ki so se nahajale med današnjimi Gorkega ulico, Ulico heroja Zidanška in Ghegovo ulico. Vsaka od 12ih hiš je imela po 4 stanovanja, dve hiši sta bili dvonadstropni, ostalih 10 je bilo pritličnih in imelo podstrešja, ki so bila preurejena v stanovanja. Zunanja podoba vseh hiš je enaka, v dolžino merijo 17, široke pa so 9,5 metra. Hiše so z rimskimi številkami od I do XII. Oznaka z rimskimi številkami je bila aktualna do uvedbe ulic v koloniji, to se je zgodilo v sedemdesetih letih 19. stoletja. Ta del danes imenujemo 'stara kolonija'.

Namreč naknadno oziroma do leta 1874 se je zgradilo še 28 hiš v danes tako imenovani 'novi koloniji'. Te so bile enonadstropne in podolgovate ter v vsaki je bilo po 8 stanovanj. Te se nahajajo med današnjimi Gorkega ulico, Ghegovo, Komenskega ulico, Murkovo in Koresovo ulico. Zgradbe so večje in imajo dokaj ohranjeno originalno podobo. Stanovanja so imela po dve sobi in kuhinjo.

Za namene pitne vode so imeli v naselbini 12 vodnjakov, katerih je bilo v stari koloniji 4, v novi pa 8. Za namene pranja pa so imeli na voljo 5 velikih korit z vodo iz Drave.

Vsaka hiša ima še zdaj okoli vrt, ki imajo obliko pravokotnika, med vrtovi pa tečejo ulice, ki se pravokotno sekajo. Zraven hiš pa so tudi drvarnice, stanovalci pa so imeli dovoljenje ob hišah gojiti tudi manjše živali.

Vse zgradbe, tako v stari kot novi koloniji, imajo kamnite temelje in so zgrajene z neometano, dvakrat žgano opeko, zgornja nadstropja pa so sivo ometana in predeljena z zobčastimi venci. Železničarska kolonija je danes spomeniško zaščitena. V celotno arhitekturo je vključen racionalni industrijski stil, zato lahko govorimo o vzornem uradniško-delavskem naselju, edinstvenem za sredo 19. stoletja, ki je kljub vsemu postalo sinonim za kompleks delavskih kasarn, v katerih so živeli delavci pod pokroviteljstvom Družbe Južne železnice.

Leta 1870 so zgradili še vrtec, šolo leta 1873 in pozneje, 1874, še skladišče z življenjskimi potrebščinami (konzum). Konzum je bil zadnje zgrajeno poslopje na območju kolonije, letni promet v le-tem pa je bil na koncu stoletja 700 000 kron.

Šola je grajena v neorenesančnem slogu; tudi nadstropja šole delijo zobčasti venci, njeno notranjost pa odlikuje široko dvoramno in svetlo stopnišče. Pritlični vrtec v neposredni bližini šole je tip predalčne gradnje.

Odnos do zgradb se je začel izboljševati v zadnjem času. Leta 1990 so vzorčno obnovili eno od njih. Šola in vrtec že dolgo ne služita več prvotnim namenom; šola je spremenjena v stanovanja, vrtec v urade.

4.2 Odsek 2: Tovarna železniških vozil Boris Kidrič

“Južne železnice so do leta 1865 na površini 84.470 m² dogradile Delavnice Južnih železnic. V tovarni je bilo 268 obdelovalnih strojev, poganjalo jih je pet parnih strojev. Naenkrat je lahko 1100 delavcev popravljalo 46 lokomotiv in 250 vagonov. Med obema vojnoma je bilo zaposlenih več kot 2000 ljudi.” (Leksikon mariborske družbe in kulture, 2012)

V vojnem času so zaradi bombnih napadov obrati bili precej uničeni. Po vojni se je tovarna preimenovala v Tovarno železniških vozil Boris Kidrič in delavnice so postale gospodarsko podjetje vsejugoslovanskega pomena. Tovarna je v tem času izdelala garniture modrega vlaka za potovanja Josipa Broza-Tita, prav tako so izdelali vagone za Nemško demokratično republiko, Novo Zelandijo, Izrael in Češkoslovaško.

Pomen tovarne je viden tudi v številu delavcev, ki je bilo tam zaposlenih. Leta 1964 je bilo 3525 delavcev, leta 1983 pa 3147 delavcev. v letu 1991 je delo izgubilo kar 1500 zaposlenih. Ob koncu stoletja je bilo zaposlenih še samo 474 delavcev, večji del podjetja pa je država leta 1999 prodala Siemensu.

4.3 Odsek 3: Prebivalci Železničarske kolonije

Stanovanjsko pravico v koloniji je dobil le tisti, ki je bil zaposlen v delavnicah ali na železnici. V primeru, da je z delom prenehal ali se upokojil, je moral z družino vred v treh mesecih zapustiti kolonijo, izpraznjeno stanovanje pa je bilo na razpolago drugim delavcem v delavnicah. Zato do

začetka petdesetih let v koloniji ni bilo upokojencev. Število stanovalcev kolonije je bilo v veliki meri odvisno od potreb delavnic. Leta 1869 je bilo v delavnicah zaposlenih 825 delavcev in uslužbencev, od leta 1875 dalje redno nad 1000, v začetku 20. stoletja pa 1230 ljudi. Od teh je bilo 1146 delavcev, 38 uradnikov, 40 uradniških pomočnikov in slug.

Kot že omenjeno so prvotno bili v koloniji večinoma tujci, njihov občevalni jezik pa je bil nemščina. Tudi šola je potekala v nemškem jeziku. Proti koncu 19. stoletja so se začeli v kolonijo naseljevati tudi Slovenci.

Z nastankom Jugoslavije je prišlo do večjih sprememb. Delavnice so bile v lasti Družbe Južne železnice vse do leta 1924, ko jih je prevzela uprava Jugoslovanskih državnih železnic ljubljanske direkcije. Obrati so se izpopolnili, saj so izkoristili obmejno lego Maribora. Tudi število zaposlenih je naraščalo, delavnice so imele tačas več kot 2000 delavcev in uslužbencev. Prebivalci nemške narodnosti so se takoj po prvi vojni v glavnem izselili, tako da je bilo naenkrat precej praznih stanovanj. Slednja pa so se praznila tudi zato, ker so se morali upokojenci po treh mesecih izseliti iz kolonije. Sem so se naselili in našli delo v delavnicah ljudje iz bližnje okolice Maribora. V prvih letih po vojni je bil selitveni dotok v kolonijo predvsem iz neposredne agrarne okolice Maribora. Pozneje, v letih 1921 do 1928, je prišlo v kolonijo večje število Primorcev, predvsem iz okolice Sežane in Trsta. Ker so to bili ljudje z ustrežno kvalifikacijo, so imeli prednost pri pridobitvi stanovanja v koloniji. Po podatkih popisa prebivalstva leta 1930 je živelo tukaj 1266 ljudi.

Od teh je bilo jugoslovanskih državljanov 1251, petnajst pa tujcev. Slovenski materni jezik je uporabljalo 1189 ljudi, nemškega 36, srbskega in hrvaškega 19, druge slovanske jezike pa 22 prebivalcev. Po verski pripadnosti je bilo največ katoličanov. Po štetju prebivalstva 1971 je živelo v koloniji 1047 ljudi. Poklicna struktura ljudi je bila v bistvu vseskozi podobna. Le-to so narekovale potrebe delavnic in železnice, saj še danes velja nepisano pravilo, da se sem lahko naselijo le ljudje, ki so zaposleni pri železnici.

4.4 Odsek 4: Življenje v Železničarski koloniji

Sam prosti čas so ljudje preživljali različno, moški, kolikor niso delali nadurnega dela v delavnicah, so kot ostali radi zahajali v gostilne. Pred prvo svetovno vojno so poslovale kolonijske gostilne. Med te spadajo gostilne Lahajner, Stamec v Radvanju in Mautner v Novi Vasi. Tu je bil sedež tako imenovanega 'fajgenkluba'.

Prebivalci kolonij so si tudi prizadevali za pridobivanje dodatnih materialnih dobrin. Sama težnja po dodatnem zaslužku je bila značilna za prebivalce tega območja, aktivnosti za dodatni zaključek pa so vključevale delo na črno, tihotapljenje, popoldansko delo in pranje perila vojakom.

Že prej omenjeni vrtovi in domače živali so imeli velik vpiv na prebivalce. Redili so v glavnem prašiče, zajce, perutnino, nekatere družine pa so celo imele koze, katere imajo vzdevek 'ajznponarska krava'. Po drugi svetovni vojni je prišlo do odvzema njiv in obdelovalnih površin zaradi širjenja mesta ter prepoved reje domačih živali.

Hrana ima velik pomen na kolonijo. Pred Prvo svetovno vojno in v času med obema vojnoma je bila hrana dokaj monotona in enolična. Glavni dobavitelj prehrabnih izdelkov je bil konzum. S prehrabnimi izdelki pa so prebivalce kolonije oskrbovali tudi nekateri zasebniki, kot je naprimer pek Scherbaum.

4.5 Odsek 5: Atletski stadion Poljane

Prvi zametki atletike v Mariboru segajo v obdobje ustanovitve 1. SŠK (Slovenskega športnega kluba) Maribor leta 1900, organiziran in načrti razvoj pa v 4. junij 1924, ko je bilo ustanovljeno Športno društvo Železničar, ki so ga ob ustanovitvi predstavljale tri športne panoge, med katerimi je bila tudi tako "kraljica športov" atletika.

Začetki športne dejavnosti na današnjem območju atletskega stadiona Poljane segajo na začetek prejšnjega stoletja. Nemeški športni klub SK Rapid je bil ustanovljen leta 1919 ter zajemal aktivnosti nogometa, zimskih športov, tenisa, atletike in plavanja. V začetku so za namene športnih aktivnosti uporabljali igrišče v Ljudskem vrtu. Leta 1927 se je športni klub preselil na novo lokacijo. Zemljišče je odkupil dr. Otto Blanke, odvetnik, ki pa je hkrati služil kot prvi predsednik športnega društva.

Mestna občina je prispevala 25.000 dinarjev za izravnavanje parcele, novo igrišče oziroma današnji atletski stadion Poljane, pa se je uradno odprlo 8. in 9. septembra 1928. V soboto dopoldan so se v lahki atletiki pomerili klubi iz Maribora, Celja, Ptuja in Ljubljane.

Leta 1977 je v Mariboru potekalo 30. jubilejno vsearmadno prvenstvo. Potekalo je od 28. junija do 4. julija 1977. Objekti za izvedbo prvenstva so bili dokončani v štirih mesecih. Zgrajen je bil športni poligon v kasarni Franca Rozmana – Staneta, kjer so uredili 3 kilometre cest, nogometno igrišče z atletsko stezo, tri odbojgarska, košarkarsko in roketno igrišče. Zgrajena je bila tudi steza z vojaškimi ovirami, uredili so okolje in postavili novo ograjo. Atletski stadion pa so prevlekli s tartanom. Nov atletski stadion je Maribor postavil ob bok peščici jugoslovanskih mest z atletskimi stadioni.

Nova podoba stadiona je prinesla tudi novo ime. Železničarsko športno društvo Maribor se je odločilo, da ga poimenuje Atletski stadion v športnem parku Tabor.

4.6 Odsek 6: Kadetnica Rudolfa Maistra Maribor

Na začetku vladavine cesarja Franca Jožefa, so v Avstriji gradili prve kadetske inštitute oziroma kasneje kadetnice. V sklopu vojaških reform cesarja, ki so šolanje na vojaških akademijah omejili na štiri leto, so takrat hkrati uvedli kadetske inštitute, da bi se može pripravljalo na vstop v vojaške akademije. Tako so bili ustanovljeni štirje kadetski inštituti, med njimi leta 1856 k.k. Kadetteninstitut v Mariboru.

Šolanje je potekalo štiri leta, gojenci oziroma 'šolarji' pa so bili večinoma sinovi častnikov in državnih uradnikov.

Mesto Maribor je zato, da bi dobilo kadetski inštitut, samo financiralo nakup zemljišča pod Pohorjem, kjer je predvidevalo izgradnjo kadetnice. Z nakupom so pričakovali, da bo oskrbovanje inštituta za mesto vir novih prihodkov in priložnosti. Po nakupu je mesto zemljišče podarilo državi, ki pa je začela gradnjo julija 1853 in pa končala leta 1856.

Zgradba je arhitekturni dosežek v neoromanskem slogu, za katerega so na arhitekturnem področju značilni debeli zidovi, krepki stebri, polkrožni loki ter portali, ki dajejo zgradbi videz monumentalnosti. Hkrati pa simetrija, ozka in visoka okna, ki se zaključujejo s polkrožnimi loki ter številne rozete in drugo fasadno okrasje dajejo zgradbi videz krhkosti. Arhitekta, ki sta načrtovala zgradbo sta bila Eduard van der Nuell in August Sicard van Sicardsburg, gradbena dela je opravil graški gradbenik Karl Ohmayer (Vojaški muzej, 2009).

Poslopje kadetnice stoji v kompleksu Vojašnice generala Rudolfa Maistra v nekdanjem Magdalenskem predmestju, med Engelsovo in Radvanjsko cesto v Mariboru. Znotraj stavbe kadetnice pa se nahaja Vojaški muzej Slovenske vojske.

Znotraj muzeja najdemo različne zbirke in razstave, ki predstavljajo zgodovinske dogodke, življenja in ustvarjanja vojakov in vojaštva v slovenskem etničnem prostoru skozi preteklost in sedanost. Predstavljen in dokumentiran je tudi razvoj Slovenske vojske. Sam muzej pa zajema 15 zbirk gradiva oziroma premične kulturne dediščine.

5. MOŽNOSTI ZA SAMOSTOJEN OGLED

Turistično informativni center Maribor (TIC) Partizanska cesta 6, 2000 Maribor	Odpiralni čas: PON-PET: 9:00-17:00; SOB: 9:00-13:00 Informiranje o destinaciji ter prodaja spominkov. Kontakt: +386 2 23 46 ali tic@maribor.si
Vojaški muzej Slovenske vojske Engelsova ulica 15 2111 Maribor	Odpiralni čas: PON-PET: 9:00, 11:00, 13:00 (vodeni ogledi) Zbirke in razstave o Slovenski vojski. Kontakt: +386 2 449 5006 ali vojaski.muzej@gmail.com

Dodatne informacije pa lahko najdete na the mestih:

Sedež Mestne četrti Magdalena Preradovičeva ulica 1 2000 Maribor	Uradne ure: PON: 8:00-12:00. SRE: 8:00-12:00 in 14:00-16:00. PET: 8:00-12:00 Dodatne informacije o mestni četrti. Kontakt: 02/2201-846 ali mc.magdalena@maribor.si
Atletski klub Poljane Maribor Engelsova ulica 6 2000 Maribor	Dodatne informacije o atletskem stadionu in atletskem klubu. Kontakt: 02/421-57-75 ali info@atletski-klub-poljane.si
Sedež Mestne četrti Tabor Metelkova 63 2000 Maribor	Uradne ure: PON: 8:00-12:00, SRE: 8:00-12:00 in 14:00-16:00. PET: 8:00-12:00 Dodatne informacije o mestni četrti. Kontakt: 02/2201-885 ali mc.tabor@maribor.si

6. IZRAČUN CENE

STALNI STROŠKI (FC)

STROŠEK	CENA ZA 20	CENA NA OSEBO
Tematsko turistično vodenje	120 EUR	6 EUR
SKUPAJ:	120 EUR	6 EUR

IZRAČUN PRODAJNE CENE

STALNI STROŠEK NA OSEBO		6 EUR
SPREJEMLJIVI STROŠEK NA OSEBO		0 EUR
STROŠKI SKUPAJ		6 EUR
RVC	10%	0,6 EUR
DDV NA RVC	22%	0,132 EUR
TOTAL		6,732 EUR
PODAJNA CENA		7 EUR / OSEBO

7. ZAKLJUČEK

Razvoj železnice se veliki večini zdi nekaj samoumevnega, ne zavedajo pa se kakšen vpliv ima gradnja infrastrukturo na razvoj mesta in okolice ter življenja in kariere ljudi. Maribor je mesto polno skritih zakladov in ta je en majhen delček v veliki celoti. Spoznati moramo vsak majhen delček, da lahko res cenimo kako je prišlo do mesta, takega kot ga poznamo danes.

Vljudno vas vabim, da raziskujete svoja mesta in okolice ter se poglobite v izjemno zanimive preteklosti o katerih mogoče še ne veste toliko. Se vidimo na 'ajznponu'!

8. VIRI IN LITERATURA

Strategija Slovenskega turizma. (3. maj 2023).

<https://skupnostobcin.si/wp-content/uploads/2022/05/strategija-slovenskega-turizma-2022-2028-predstavitev.pdf>

Železničarska kolonija - Issuu. (30. april 2023). Issuu.

https://issuu.com/arhivmaribor/docs/tvt_maribor_katalog_splet_small/s/10343649

Maribor in železnica. (2. maj 2023) <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/maribor-in-zeleznica/>

Raziskovalci. (3. maj 2023). *Simboli poklicni*. <http://ar-tour.com/myroutes.aspx?routeID=1858&pointID=8016>

Raziskovalci. (3.05.2023). *Simboli poklicni*.

<http://ar-tour.com/myroutes.aspx?routeID=1858&pointID=8016>

Mestna občina Maribor. (21. april 2023). *Mestna četrt Magdalena* | *Mestna občina Maribor*. Mestna Občina Maribor | Univerzitetno Mesto Maribor. <https://maribor.si/mestna-obcina/mestne-cetrti-in-krajevne-skupnosti/mestna-cetrt-magdalena/>

VOJAŠKI MUZEJ SV. (30. april 2023). <https://www.vojaskimuzej.si/pedagoska.aspx>

Mestna občina Maribor. (5. maj 2023). *Mestna četrt Tabor* | *Mestna občina Maribor*. Mestna Občina Maribor | Univerzitetno Mesto Maribor. <https://maribor.si/mestna-obcina/mestne-cetrti-in-krajevne-skupnosti/mestna-cetrt-tabor/>

Maribor, A. (3. maj 2023). *Atletski stadion Poljane skozi čas*. <http://www.pokarh-mb.si/sl/razstave-2/pretekle-razstave/atletski-stadion-poljane-skozi-cas>

Zgodovina atletike - AK POLJANE. (27. april 2023). <http://www.atletski-klub-poljane.si/about/zgodovina-atletike/>

VOJAŠKI MUZEJ SV. (3. maj 2023). <https://www.vojaskimuzej.si/muzej.aspx?item=kadetnica>

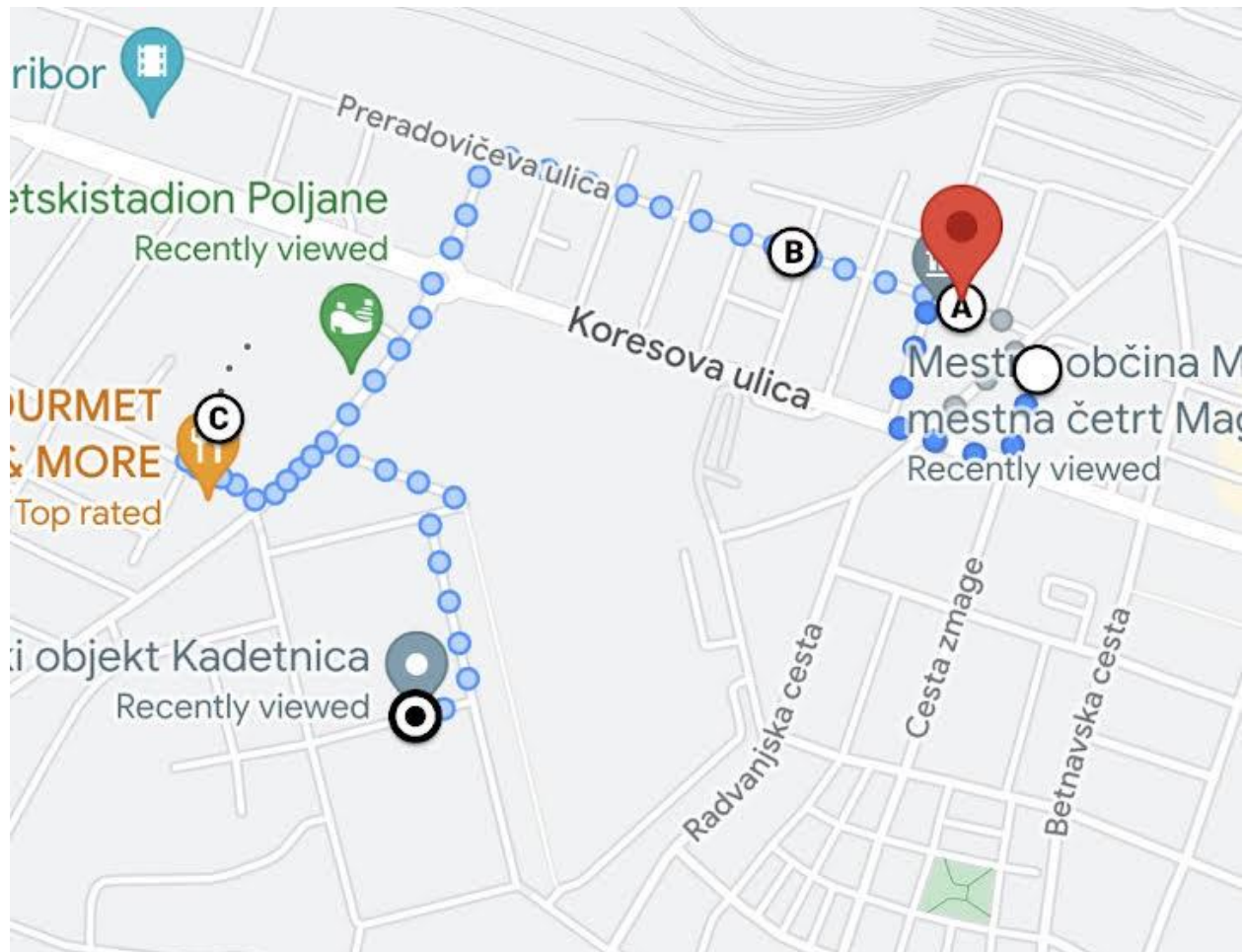
INFO - AK POLJANE. (4. maj 2023). <http://www.atletski-klub-poljane.si/informacije/>

Maribor - zgodovina. (8. maj 2023). https://www.gregorbabsek.si/Maribor_zgodovina.html

Simonič, P. (2012). Leksikon mariborske družbe in kulture. Maribor: Obzorja.

PRILOGE

Priloga 1: Zemljepisni prikaz



Priloga 2: Slikovno gradivo



Slika 1: Večstanovanjsko poslopje v Koloniji

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



Slika 2: Šola v novi Železničarski Koloniji

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



Slika 3: Atletski stadion Poljane
(VIR: <https://mariborinfo.com/novica/lokalno/na-taboru-bo-jeseni-zrasla-nova-pokrita-ogrevalna-atletska-steza/389984>)



Slika 4: Kadetnica Rudolfa Maistra Maribor
(VIR: <https://www.vojaskimuzej.si/muzej.aspx?item=kadetnica>)