

Mladi za napredek Maribora 2016

33. srečanje

Zgodovina kolesarstva v Mariboru

Zgodovina

Raziskovalna naloga

Avtor: CENE CEBEK

Mentor: ALEKSANDRA BERBERIH-SLANA

Šola: SREDNJA ELEKTRO-RAČUNALNIŠKA ŠOLA MARIBOR

Maribor, 11. 2. 2016

Kazalo vsebine

Kazalo vsebine	1
Kazalo slik.....	2
Zahvala	3
Povzetek	4
1. UVOD	5
1.1 Cilji raziskovalne naloge	5
1.2 Hipoteze raziskovalne naloge	5
1.3 Metode dela	5
2. ZGODOVINA KOLESARSTVA.....	6
2.1 Zgodovina kolesa.....	6
2.2 Zgodovina kolesarstva	10
3 RAZVOJ KOLESARSTVA V SLOVENIJI	12
4 RAZVOJ KOLESARSTVA V MARIBORU	15
4.1 Kolesarski klub Perun.....	20
4.2 Kolesarska sekcija Polet	23
4.3 Kolesarska sekcija Polet se preimenuje v kolesarski klub Branik.....	24
Družbena odgovornost	33
Zaključek.....	33
LITERATURA IN VIRI	34
Literatura	34
Viri.....	34

Kazalo slik

Slika 1: Leseno kolo oblikovano po skici Leonarda da Vinci (http://www.story.hr/genijalni-izumi-leonarda-da-vincija-u-zagrebu-246461)	6
Slika 2: Razvoj kolesa od leta 1818 do 1870 (https://sl.wikipedia.org/wiki/Kolo_(prevozno_sredstvo))	7
Slika 3: Razvoj kolesa od leta 1871 do 1970 (https://sl.wikipedia.org/wiki/Kolo_(prevozno_sredstvo))	9
Slika 4: Kolesarice (http://www.delo.si/druzba/panorama/kolesarjenje-nekoc-zdravi-hipohondrijo-zensko-muhavost-nervozo.html)	14
Slika 5: Članska izkaznica Prvega delavskega kolesarskega osrednjega društva Dravske banovine v Mariboru. (Prvo delavsko kolesarsko osrednje društvo Dravske banovine v Mariboru, PAM, sign. 1727002/1.)	17
Slika 6: Tekmovanje za starejše kolesarje na 25 km, 7.8.1923 (Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.)	18
Slika 7: Člani Edelweissa (Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.)	19
Slika 8: Tekma na 40 km, spominska fotografija, 1930 (Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.)	20
Slika 9: Tekma na 30 km. S križcem je označen Vešenjak, ki je vozil 58 min in 7 sekund. 15.8.1923. (Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.)	20
Slika 10: Člani kolesarskega kluba Perun Maribor (http://www.bolha.com/hobi-zbirateljstvo/zbirateljstvo/razglednice/slovenija/kolesarski-klub-perun-maribor-1296402172.html)	21
Slika 11: Johann Vesenjok, zmagovalec mariborskega pokala, 16.9.1923 (Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.)	22
Slika 12: Kolesarski klub "Perun" (Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.)	23
Slika 13: Kolesarji mladinske reprezentanca Maribora po zmagi na republiškem prvenstvu 1960 leta (Šantavec, Roner, Španinger in Pečnik s trenerjem Rozmanom v sredini) (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kolesarji_mladinske_reprezentanca_Maribora_po_zmagi_1960.jpg)	25
Slika 14: Članska ekipa KK Branik, Ljudski vrt, 10. avgust 1969. Z leve stojijo: Lojze Fajdiga, Anton Španinger, Jože Roner, Herman Razboršek, Oskar Rozman. (Fototeka hrani, fototeka MNOM)	26

Zahvala

Pri raziskovalnem delu in pisanju naloge so mi pomagali številni ljudje. Zahvaljujem se osebju Univerzitetne knjižnice Maribor ter osebju v Pokrajinskem arhivu Maribor za pomoč pri iskanju literature in člankov. Zahvaljujem se tudi osebju muzeja, ki so mi pomagali poiskati literaturo in vire v Muzeju narodne osvoboditve Maribor. Za vso pomoč in nasvete pri izdelovanju naloge se zahvaljujem moji mentorici.

Povzetek

Velik del svojega prostega časa preživim na kolesu, zato sem za temo svoje raziskovalne naloge izbral kolo in kolesarstvo. V nalogi bom predstavil razvoj kolesa, ter razvoj kolesarstva v svetu in v Sloveniji. Ker me najbolj zanima razvoj kolesarjenja v Mariboru, bom temu posvetil največ pozornosti.

Ob izumu varnega kolesa, se je začela industrija koles hitro razvijati. Ker je bila izdelava ročna in pridobivanje materialov zamudno so bila prva kolesa zelo redka in tudi draga, privoščili so si jih lahko le bogatejši. Z razvojem industrije in metalurgije se je proizvodnja koles poenostavila, material je bil lažje dosegljiv, izdelali so veliko več koles, ki so bila bolj kvalitetna in cenejša. Tako so si kolo lahko privoščili tudi običajni ljudje. Danes je kolo nekaj običajnega, ima ga vsak, nekateri celo več, vsakega za drugačno vrsto kolesarjenja.

Kolesarstvo v Sloveniji ter Mariboru, čeprav s par let zamude, se je razvijalo vzporedno z ostalim delom sveta. V Sloveniji smo imeli tudi nekaj uspešnih tovarn koles, vendar se danes vsa kolesa uvažajo iz tujine. Ljudje so kolesa uporabljali kot prevozno sredstvo, za vzdrževanje kondicije ali športna tekmovanja. V Mariboru so imeli kar nekaj močnih kolesarskih klubov, tako v preteklosti kakor danes. Večina je svoje delo usmerjala predvsem v vzgojo tekmovalcev v kolesarjenju.

1. UVOD

1.1 Cilji raziskovalne naloge

Z raziskovalno nalogo želim prikazati zgodovino kolesarstva v Mariboru. Ker sam treniram cestno kolesarstvo, s tem športom živim že 5 let. Zdi se mi, da je pomembno poznati ozadje tega športa, saj sem med brskanjem po knjižnici ugotovil, da so zgodovino športa ukvarja le malo zgodovinarjev. Zaradi tega se bom poglobil v to temo in jo predstavil svojim vrstnikom.

1.2 Hipoteze raziskovalne naloge

Predvidevam, da bom v raziskovalni nalogi ugotovil:

- da je razvoj kolesarstva v Mariboru potekal vzporedno z razvojem kolesarstva v Sloveniji in v svetu,
- da se je s kolesarstvom v preteklosti ukvarjalo več Mariborčanov kot danes,
- da je bil odnos do kolesa in kolesarstva v preteklosti v Mariboru boljši.

1.3 Metode dela

Pri delu sem uporabljal različne metode:

- pregled literature in virov,
- pregled gradiva,
- pisanje raziskovalne naloge.

Za zgodovino kolesarstva je na voljo le malo virov in literature, kar samo dokazuje, da je bila izbira teme raziskovalne naloge dobra. Pri iskanju literature sem pomoč poiskal v Univerzitetni knjižnici Maribor ter v Muzeju narodne osvoboditve Maribor, saj so tam pred leti postavili razstavo o kolesarstvu v Mariboru.

Pri iskanju fotografskega gradiva in virov sem se obrnil na Pokrajinski arhiv Maribor ter na Muzej narodne osvoboditve Maribor. Na žalost sem ugotovil, da je ohranjenega le malo gradiva in virov, ali pa so, kot so poudarili v arhivu, posamezni dokumenti in fotografije »skriti« v številnih fondih in po navadi na njih naletimo le po naključju.

2. ZGODOVINA KOLESARSTVA

2.1 Zgodovina kolesa

Najstarejša sled kolesa sega vse nazaj do leta 1490 z da Vincijevo skico vozila, ki je prav neverjetno podobno današnjemu kolesu s pedali in verižnim pogonom. Prvo dejansko dvokolesno prevozno sredstvo se je pojavilo komaj leta 1790, ko je Francoz de Sivrac iznašel celerifere (slovensko »hitroidoči«), katerega je voznik poganjal tako, da se je z nogami odrival od tal.¹



Slika 1: Leseno kolo oblikovano po skici Leonarda da Vinci (http://www.story.hr/genijalni-izumi-leonarda-da-vincija-u-zagrebu-246461)

Iz Sivracovega »kolesa« se je razvilo veliko modelov, med njimi tudi znani velociped, ki je bil ergonomično oblikovan kot majhen lesen konj. V resnici sta bili to dve kolesi, ki ju je povezovala gred. Na sprednjem delu je kolo krasila konjska glava. Kolesar je sedel na gred in se odganjal z nogami.. Prvi večji napredek v razvoju je dosegel baron Karl Drais von Sauerbrun leta 1816, ki je »kolesu« dodal udoben sedež in vodljivo sprednje kolo.² Drais je svojo zamisel predstavil v Parizu, vendar Francozi nad drainise (»drezina« - tako so poimenovali njegovo vozilo) niso bili navdušeni.³

Pomemben mejnik v razvoju je bilo vozilo s pogonom na zadnje kolo prek ročičnega mehanizma, katerega je leta 1839 izdelal mlad škotski kovač, Kirkpatrick Macmillan.⁴ S tem kolesom je prekolesaril 226 km dolgo pot do Glasgowa in nazaj. V naslednjih letih je še naredil nekaj izboljšav, toda kljub veliki učinkovitosti njegovih izboljšav so njegove izume označili za

¹ Vir: <http://rokblazickolesarstvo.awardspace.com/razvoj%20kolesa.htm>, 28.12.2015.

² Vir: <http://rokblazickolesarstvo.awardspace.com/razvoj%20kolesa.htm>, 28.12.2015; <http://ljubljanavelociped.blogspot.si/2008/05/za-najbolj-zagnane-kolesarje-zgodovina.html>, 28.12.2015.

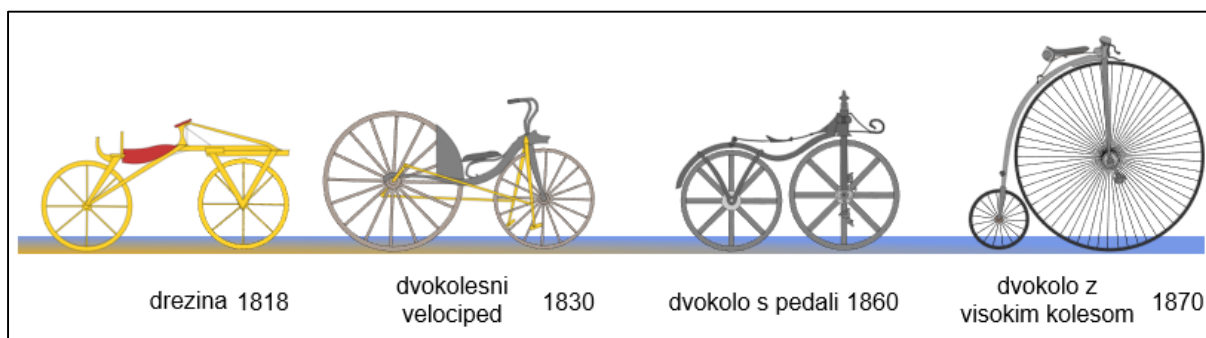
³ Dve kolesi in par nog, Tehniški muzej Slovenije, Ljubljana 2010 (dalje: Dve kolesi in par nog), str. 8.

⁴ Prav tam.

»nore«. Zaradi tega je bil njegov prispevek nepravilno pozabljen. Čeprav je bil Macmillan na pravi poti, ni imel zadosti vpliva na prihodnost razvoja kolesa.⁵

Ko sta brata Micheaux pedala pritrdila kar na prednje kolo, sta v bistvu stopila korak nazaj v razvoju. Ta rešitev je bila neustrezna, saj se je pri enem obratu pedal kolesar premaknil le za en obrat kolesa. Z željo po čim večji prevoženi dolžini z enim obratom, so izdelovali vedno večja sprednja kolesa. Tako so lahko sprednja kolesa dosegla premer tudi do 1,5 m in več, zadnje kolo pa komaj 30 cm. Takšna kolesa je Pierre Michaux poimenoval velicopedi. Kljub masi, ki je lahko presegala celo 30 kg, so ta kolesa omogočila človeku, da se je gibal približno dvakrat hitreje kot peš. Razen znanega imena »velociped«, se je tega izuma prijel tudi vzdevek »mišulin«. Vozilo je po svetovni razstavi v Parizu leta 1867 doživelo velik uspeh ne le v Franciji, temveč tudi Angliji in drugod. Slovenska prestolnica se je prvič srečala z visokimi kolesi 8. aprila 1869.⁶

V drugi polovici 19. stoletja sta tehnologija obdelave kovin ter napredek v metalurgiji in jeklarstvu pripomogla k nastanku različnih rešitev: lahka kovinska konstrukcija, cevni okvir, kroglični ležaji, kolesa z jeklenimi naperami in platišči ter obroči iz polne gume. Te novosti so omogočale gradnjo lažjih koles, s katerimi je kolesar bolje izkoristil svojo moč. Vendar pa je bila vožnja z velocipedom nevarna in je zahtevala veliko spretnosti. Ko je sedel na kolesu, se kolesar z nogo ni mogel dotakniti tal. Njegovo težišče je bilo visoko in tik za osjo prednjega kolesa. Zato je zlasti pri zaviranju in ovirah na cesti prišlo do padca prek krmila na glavo. Zato velocipedi niso bili najbolj uporabni kot prevozno sredstvo, so pa bolj služili športu in zabavi.⁷



Slika 2: Razvoj kolesa od leta 1818 do 1870 ([https://sl.wikipedia.org/wiki/Kolo_\(prevozno_sredstvo\)](https://sl.wikipedia.org/wiki/Kolo_(prevozno_sredstvo)))

⁵ Vir: <http://rokblazickolesarstvo.awardspace.com/razvoj%20kolesa.htm>, 29.12.2015; <http://ljubljanavelociped.blogspot.si/2008/05/za-najbolj-zagnane-kolesarje-zgodovina.html>, 29.12.2015.

⁶ Vir: <http://rokblazickolesarstvo.awardspace.com/razvoj%20kolesa.htm>, 29.12.2015; <http://ljubljanavelociped.blogspot.si/2008/05/za-najbolj-zagnane-kolesarje-zgodovina.html>, 29.12.2015;

Dve kolesi in par nog, str. 8.

⁷ Dve kolesi in par nog, str. 9, 10.

Posodobljeno kolo sta izdelala dva mehanika v Coventryu, Anglija, in sicer v dveh korakih. Najprej je James Starling leta 1870 izdelal kolo po imenu Ariel, ki je imelo prestavo. Štiri leta kasneje je Henry Lawson dodal verižni pogon, ki je postal zelo priljubljen, ker je kolo postalo bolj učinkovito in stabilno. Ugotovili so, da so večja kolesa nepotrebna in so se znatno znižala. Čez čas so imela kolesa enak premer. Tako so postala enostavnejša za izdelavo in uporabo. Obe kolesi je bilo potrebno samo vpeti v primerno ogrodje, ki je na eni strani povezovalo sprednje kolo z zadnjim, na drugi pa sedež z gonilnim sklopom. Čeprav so proizvajalci izdelali številne oblike in velikosti ogrodja, je bila najcenejša in najenostavnejša rešitev, da so dve močnejši cevi pritrdili pod pravim kotom v obliki križa.⁸

Kljub tem izboljšavam je bila vožnja s kolesom še vedno neudobna zaradi dejstva, da so čez čas križni okvirji počili. Za začetek so naslednje generacije križnih okvirjev ojačali z dodatnimi vezmi med sedežem in vpetjem krmila ali med vpetjem krmila in gonilnim delom, vendar to ni zadoščalo. Konstrukcijo kolesa in okvirja je bilo treba izboljšati. Tako so se že konec 80. let 19. stoletja na trgu pojavila »polno vzmetena kolesa« - več kot 100 let pred danes uveljavljenimi polno vzmetenimi gorskimi kolesi. Vendar je boljšo rešitev našel ustanovitelj družbe Dunlop, John Boyd Dunlop, leta 1888, ko je patentiral napihljive gume oz. pnevmatike. Tako je postala vožnja udobnejša. Z zrakom napolnjene zračnice so omogočile blaženje neravnin, zmanjšano trenje in tudi večje hitrosti. Poskrbeti je bilo potrebno samo še za to, da se takšna guma ni prehitro izpraznila ali poškodovala. Nerešeno pa je ostajalo vprašanje zadovoljive togosti križnega okvirja. Odgovor na to vprašanje pa je bila zasnova okvirja iz cevi, spojenih v obliki romba ali trapeza. Ta oblika okvirja se je izkazala za veliko trdnejšo, še posebej, če je bil okvir ojačan med sedežem in gonilnim delom.⁹

Ta vrsta okvirja se je z izredno trdnostjo najbolj izkazala in še vedno predstavlja standard za izdelavo kolesarskih okvirjev. Za serijsko izdelavo takšnih koles so se leta 1890 najprej odločili pri angleškem proizvajalcu koles Humber&Co, kmalu pa tudi pri Puhu v Gradcu. Delavnica Puha, ki je izdelovala lastna kolesa pod imenom Styria, je bila namreč zastopnik Humberja v Avstriji. Že konec 19. stoletja je ta okvir dal kolesu podobo, kakršno ima tudi danes. Iz tega obdobja izhaja še veliko drugih tehniških rešitev in izboljšav, kot so v kroglične ležaje vložena krmila, prosti tek, že omenjene pnevmatike, kardanski prenos, okvir iz brezšivnih jeklenih cevi, itd.¹⁰

Albert Pope, bostonski proizvajalec kočij, je leta 1876 obiskal prvi mednarodni sejem ZDA, kjer je tudi videl prvo javno predstavljeno kolo v ZDA. Zato se je odpravil v Anglijo, da bi obiskal tamkajšnje izdelovalce koles in začel uvažati kolesa v Združene države. Leto kasneje je postavil svojo prvo proizvodnjo koles v Hartfordu, Connecticut. Modelu kolesa Kolumbija,

⁸ Vir: <http://rokblazickolesarstvo.awardspace.com/razvoj%20kolesa.htm>, 29.12.2015; Dve kolesi in par nog str.11.

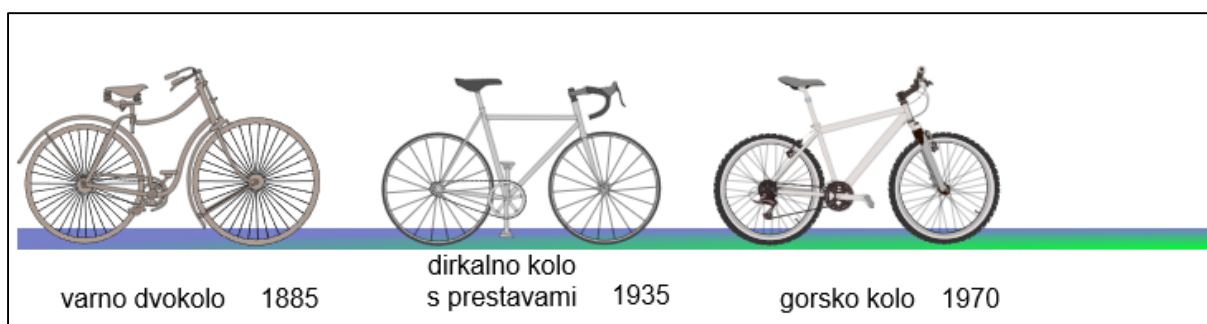
⁹ <http://rokblazickolesarstvo.awardspace.com/razvoj%20kolesa.htm>, 29.12.2015; Dve kolesi in par nog, str. 11, 12.

¹⁰ Dve kolesi in par nog, str. 12.

ki je vseboval vse angleške izboljšave, je dodal tudi nekaj svojih idej in tako je to kolo leta 1893 postalo najbolj prodajano kolo na svetu. V tistem času je znašala cena koles približno 313 ameriških dolarjev oz. tri mesečne povprečne plače delavca, torej so si kolesa lahko privoščili le premožnejši ljudje. Vse do konca prve svetovne vojne niso izdelovali koles za otroke, potem pa je povprečna cena močno padla, hkrati pa je čas po vojni prinesel veliko ekonomsko rast. Leta 1896 je bilo v ZDA v uporabi milijon koles, čeprav so imela visoke cene. Izdelovali so jih v 250 podjetjih po celi Ameriki, pri čemer je vodilno podjetje Alberta Popa leta 1895 začelo prevzemati konkurenčna podjetja. Tako je Pope spojil več kot 75 proizvodnih podjetij v trust American Bicycle Company. Mnogim izboljšavam, kot je bil npr. deset stopenjski prestavni mehanizem, navkljub, je bilo takratno sodobno cross-country gorsko kolo, s sprednjim in zadnjim vzmetenjem, ter sprednjimi in zadnjimi bobnastimi zavorami, zgrajeno na osnovi inalice iz leta 1890.¹¹

Razvoj tehnike, tehnologije izdelave in materialov je pred sto leti oblikovalo kolo kakršno poznamo danes. To seveda ne pomeni, da se danes vozimo s takšnimi kolesi, kot so se vozili naši predniki. Razvoj materialov in tehnologije, celo elektronike, so omogočili izdelavo koles, ki so cenejša, zmogljivejša, lažja in seveda vozniku prijaznejša.¹²

Na trgu so se v zadnjih 100 letih začela pojavljati kolesa več tipov in izvedb, ki so prilagojena določenim namenom uporabe. Na začetku se je pričela pojavljati razlika med kolesom kot prevoznim sredstvom in kolesom, ki je bilo namenjeno športu. Najpomembneje je na oblikovanje koles vplivala uporaba koles za šport. Delavnice in tovarne koles so med seboj tekmoval in izdelovale kolesa z vedno novimi rešitvami na področju konstrukcije, sestavnih delov in materialov, s ciljem doseganja večjih hitrosti na tekmovanjih.¹³



Slika 3: Razvoj kolesa od leta 1871 do 1970 ([https://sl.wikipedia.org/wiki/Kolo_\(prevozno_sredstvo\)](https://sl.wikipedia.org/wiki/Kolo_(prevozno_sredstvo)))

¹¹ Vir: <http://rokblazickolesarstvo.awardspace.com/razvoj%20kolesa.htm>, 29.12.2015.

¹² Dve kolesi in par nog, str. 16.

¹³ Prav tam.

Razvoj kolesa s ciljem večjega izkoristka mišične moči kolesarja je potekal v več smereh¹⁴:

- razvoj materialov, tehnologije izdelave sestavnih delov in kolesa z okvirjem vred,
- razvoj materialov, konstrukcije in tehnologije izdelave pnevmatik,
- manjšanje upora vrtečih delov kolesa s preciznim brušenjem ležajev,
- razvoj menjalnikov, prestavnih ročic, verig, verižnic za boljše izbiro prestavnih razmerij. (opomba mora biti zgoraj ali tukaj?)

Vse navedene pridobitve so izdelovalci koles uporabljali za množično izdelavo športnih, turnih in mestnih koles. Kolesa so tako postajala uporabnikom prijaznejša in varnejša.

2.2 Zgodovina kolesarstva

Na začetku so se ljudje le redko vozili s kolesi, saj so bila nevarna, nestabilna in tudi draga. Ker kolo ni bilo dostopno vsakomur, je bila tatvina le tega sorazmerno težak udarec za lastnika in hud prekršek za tatu. Vendar je z raznimi novimi izboljšavami kolesa in z vedno večjo proizvodnjo koles, naraščalo tudi število kolesarjev. Če so kolo najprej uporabljali bolj za modo ali družabno izletništvo, pa z njegovim širjenjem med nižje družbene sloje postane pomembno prevozno sredstvo.¹⁵

Kolesarstvo je po letu 1903 izgubilo nekaj svoje privlačnosti. Tega leta je bilo ustanovljeno podjetje Ford Motor Company, s čimer se je začela avtomobilska doba. Trg je bil precej napolnjen s kolesi in tudi morebitni bodoči kupci so se začeli ozirati po avtomobilih. Mnogo proizvajalcev koles se je preusmerilo v proizvodnjo avtomobilov in prodaja koles je vztrajno padala. Tista podjetja, ki so še izdelovala kolesa, so jih približala tudi delavcem in uslužbencem. V tem času se je vloga kolesa še izrazito razdelila na dve smeri: v kolesa za šport in kolesa kot prevozno sredstvo oz. namenjena uporabi v gospodarskih dejavnostih.¹⁶

Kolesarstvo se je kot šport začelo razvijati kmalu po izumu kolesa. Prva dirka na daljšo razdaljo je bila Pariz-Rouen leta 1869. Takrat so še uporabljali velocipede. Kolesarji in izdelovalci koles so vedeli, da je bilo za čim boljše rezultat potrebno narediti kolesa z nizko maso, doseči pa je bilo potrebno čim manjši upor med vožnjo ter čim boljši prenos. Kolesarstvo je postalo olimpijska disciplina leta 1896, mednarodno zvezo pa so ustanovili v letu 1900. Kolesarstvo se deli na dve zelo znani skupini, pod eno spadajo cestne dirke (enodnevne, etapne, krožne, gorske, dirke na čas, kros), drugo pa so tekmovanja na dirkališču oz. velodromu (hitrostna vožnja na 1000m, zasledovalna vožnja, dirka na čas, dirka z motornim vodstvom). Preden so kolesa opremili z nižjimi kolesi, pnevmatikami in vzmetenjem je bilo zelo popularno dirkanje na velodromu. Vendar so cestne dirke konec 19. stoletja doživele prepoved in še danes, zlasti etapne, predstavljajo najbolj priljubljeno obliko kolesarskega športa. Dirka na velodromu so,

¹⁴ Dve kolesi in par nog. Str. 16, 18

¹⁵ Vir: <https://sites.google.com/site/kolesarstvocxmtbbmx/zgodovina-kolesarstva>, 6.2.2016.

¹⁶ Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Zgodovina_kolesarstva, 7.2.2016; Dve kolesi in par nog, str. 13.

čeprav ostajajo v senci velikih etapnih dirk, še vedno popularne. Tekmujejo lahko v ekipah, možno pa je tudi kot posameznik (dirka na čas). V vseh disciplinah ločimo amaterske in poklicne kolesarje. Najbolj prepoznavni mednarodni cestni etapni dirki poklicnih kolesarjev sta Tour de France (od 1903) in Giro d'Italia (od 1909).¹⁷

¹⁷ Enciklopedija Slovenije 5, Ljubljana 1991, (dalje: Enciklopedija Slovenije 5), str. 200; Dve kolesi in par nog, str. 13.

3 RAZVOJ KOLESARSTVA V SLOVENIJI

Konec 19. stoletja je kolo postalo popularno tudi v Sloveniji. Kolo je postalo družbeni fenomen. Z razvojem industrije je kolo postajalo vedno dostopnejše, kar mu je omogočilo, da je postalo trend. V devetdesetih letih 19. stoletja je bilo kolo simbol mobilnosti družbe in družbene mobilnosti. »Bicikel«, kot so kolesa klicali v tistem času, je postal simbol mladosti kot gibala in sprememb v družbi. Med meščani je pomenilo predvsem nov vzorec izletništva, potovanja in tudi zabave. Na novo se je organiziral prosti čas marsikaterega meščana in meščanke. Zaradi očitnega napredka se je kolo razglašalo za novo stopnjo civilizacije.¹⁸

Čeprav so si meščani kolesa drago kupili, so imeli zelo slab odnos do njih. Kot so ugotavljali v Mariboru, je število ukradenih koles raslo iz leta v leto. Vzrok za to je bila malomarnost lastnikov, saj so parkirali svoja kolesa pred gostilnami, trgovinami, uradi, itd. ter jih niso zaklepali. Tatovi niso izbirali časa in kraja, kolo so izmaknili, če se jim je ponudila priložnost. Ko je lastnik ugotovil, da so mu kolo ukradli, je krivil druge, le sebe ne. Lastniki so včasih pomislili tudi na možnost, da si je kdo njihovo kolo samo izposodil in da ga bo tako vrnil nazaj. Zato so prijave za tatvino prihajale nekaj dni ali celo tednov po dejanski kraji. To je zelo otežilo delo preiskovalnih organov policije. Čez čas so se navadili uporabljati verigo, da so si zaklepali kolesa.¹⁹

Okvir našega nadvse skromnega športnega zgodovinopisja je predvsem društvena zgodovina, saj se razvoj športa, vključno s kolesarstvom, pri nas vidi le skozi pregled društev in njihove organizacije. Zgodovina kolesarstva na Slovenskem ozemlju ni samo zgodovina kolesarskih društev in njihovih dejavnosti, čeprav so bila društva gonilo razvoja kolesarstva. Slovenska kolesarska zgodovina je bila poznana večinoma kot zgodovina slovenskih kolesarskih društev, ne pa kot zgodovina društev, ki so oblikovala in spodbujala razvoj kolesarstva.²⁰

Na razvoj kolesarstva na Slovenskem sta vplivala predvsem Janez Puh²¹ iz okolice Ptuja ter France Batjel²². Puh je leta 1889 osnoval delavnico koles v Gradcu, ki je deset let kasneje

¹⁸ Dve kolesi in par nog, str. 39.

¹⁹ Jesenšek Gabrijel, Zakaj toliko ukradenih koles?, Večer, letnik 19, št. 51, 2.3.1963, str. 4.

²⁰ Dve kolesi in par nog, str. 39.

²¹ Janez Puh, inovator in industrijec. 1891 je začel tovarniško izdelovati kolesa. Od 1897 je delavnica prerasla v tovarno koles Styria. Leta 1901 je izdelal poskusno motorno kolo in avtomobil. 1903 je začel izdelovati motorna kolesa, 1904 pa avtomobile. Med prvimi proizvajalci se je odločil za izdelovanje nizkih biciklov z enako velikima kolesoma in verižno-zobniškim prenosom moči s pedal na zadnje kolo. Na tem področju je pridobil več patentov.

Enciklopedija Slovenije, knjiga 10, Ljubljana 1996, str. 14.

²² France Batjel, lastnik podjetja za kolesa, motorje, otroške vozičke in pnevmatiko. Otroška leta je preživel v Vipavi. S 14 leti je odšel v Ljubljano, da se izuči pilarstva, vendar si je želel postati mehanik. Zato je odšel v Gradec in delal v tovarni koles Puch. Nekaj let je opravljial razna dela (tudi v Egiptu, pa spet v Gradcu), po očetovi smrti pa je odšel na Dunaj, kjer je dobil službo v tovarni koles ter šivalnih in pisalnih strojev. Po štirih mesecih se je vrnil v Vipavo, kjer si je uredil delavnico in začel izdelovati lopate, pile, svedre, kuhinjsko posodo, žage in drugo. Zaradi težav v zakonu je odšel v Ameriko, a se je razočaran vrnil domov. Delal je nekaj časa v Kamniku, nato v Trstu, dokler se ni končno ustalil v Gorici, kjer je odprl delavnico za kolesa. Odkupil je tudi

prerasla v tovarno. France Batjel pa je v ustanovil prvo Slovensko tovarno koles Tribuna v Gorici leta 1905 in jo 1919 preselil v Ljubljano. Njena naslednica je tovarna Rog. Oba sta bila tudi med glavnimi organizatorji kolesarskih dirk na Slovenskem. V tem obdobju se je kolesarstvo hitro razvijalo in tako je leta 1941 imel kolo že vsak peti prebivalec Slovenije.²³

V času druge svetovne vojne je okupator prebivalcem odvzemal kolesa, zato je kolesarstvo tudi upadlo in to kar za polovico, po vojni pa je spet počasi naraščalo. Šele čez 30 let smo prišli na enako raven, kot smo jo imeli leta 1941. Razvoj kolesarstva je bil počasen zaradi: povojnih razmer, hitrejšega razvoja motorizacije in sredi sedemdesetih let zaradi omejevalnega prometnega režima v naseljih in zunaj njih.²⁴

Nove oblike (zložljivi poniji), boljša oprema (prestave) in v novejšem času namembnost (gorska, cestna kolesa) so razvoj kolesarstva zelo pospešili. Zadnjih 30 let se uvajajo označeni kolesarski pasovi na cestah ter kolesarske steze med vozišči in pločniki, obnovili so tudi kolesarska stojala ob pločnikih in na njih. V Sloveniji je bilo leta 1991 700 000 koles.²⁵

Kolesarstvo je po eni strani z moškimi družčinami, združenimi v društvih, ustvarjalo in utrjevalo patriarhalne moške podobe. Po drugi strani pa je zaradi industrijskega razvoja postajalo dostopno tudi ženskam, ki se niso ozirale na predsodke. Poln predsodkov se je slovenski javnosti leta 1898 v feljtonu, objavljenem v Slovenskem narodu, pokazal Anton Aškerc, in sicer pod psevdonimom Antikolesarjevič. Aškerc in njegovi kolegi so trdili, da vožnja na kolesu škodi ženskemu zdravju. Vendar je Aškerc ob besedi zdravje ciljaj bolj na zdravje ženskih spolnih organov. Tudi Jože Valenčič je svaril ženske, da so dolgi izleti njihovemu zdravju usodni ali celo smrtonosni. To prepričanje je strašilo ženske in spodbujalo moške dvome. Nekateri so kolesarstvo kar povezali s samozadovoljevanjem. Vendar številni zdravniki niso verjeli, da bi ženska sprostila pohoto s kolesarjenjem in uživala na sedežu v vibracijah cest. Neki ginekolog je med zaupanja vrednimi pacientkami celo opravil raziskavo in so mu vse ženske povedale, da še nobena ni izkusila česa podobnega. Prav iz omenjenih razlogov lahko najdemo prav posebne sedeže oblikovane za ženske.²⁶

Ženske so v kolesarske družbe vstopale počasi. Uradno je npr. Laibacher Bicycle Club sprejel aktivne članice šele leta 1896, še tedaj je za sprejem veljalo načelo sorodstva oz. dobrih vez.

poslopja pivovarne Gorup na Tržaški cesti v Gorici, kjer je uredil gostilno »Pri kolesarju« z vrtom in baliniščem. Bil je prvi goriški Slovenec, ki je imel avto, bil je odbornik kolesarskega društva Gorica, tudi sam je tekmoval, osnoval svoje kolesarsko društvo Danica. Med prvo vojno so njegovo hišo zasegli avstrijski vojaki, vendar je sam ostal v mestu in bil v tem vojnem času tudi dopisnik za slovenske časopise. Po vojni so mu Italijani odvzeli koncesijo, zato se je preselil v Ljubljano. Tam je ustanovil podjetje »Tribuna«, prodajal je kolesa, motorje, otroške vozičke, pnevmatike.

Vir: [http://www.primorci.si/osebe/batjel-france-\(franc.-fran\)/1151/](http://www.primorci.si/osebe/batjel-france-(franc.-fran)/1151/), 10.2.2016.

²³ Enciklopedija Slovenije 5, str. 200.

²⁴ Enciklopedija Slovenije 5, str. 200.

²⁵ Prav tam.

²⁶ Dve kolesi in par nog, str. 43, 44.

Število žensk v društvih je navkljub strogim pravilom vpisa vztrajno raslo. Leta 1900 so ženske predstavljale tretjino aktivnega članstva.²⁷



Slika 4: Kolesarice (<http://www.delo.si/druzba/panorama/kolesarjenje-nekoc-zdravi-hipohondrijo-zensko-muhavost-nervozo.html>)

Prvi kolesarski klub, ki je bil ustanovljen leta 1885, je bil nemški Laibacher Bicyklistischer Club, 2 leti kasneje pa kot protiutež Klub slovenskih biciklistov. Prva dirka, ki so jo organizirali na Slovenskem, je bila na 4 km dolgi progi Šentvid-Ljubljana. V nadaljevanju je bilo ustanovljenih še veliko klubov in društev: 1. 1893 je bil ustanovljen kolesarski klub v okviru tržaškega Sokola, 1895 kolesarsko društvo v Gorici, 1899 Tržaško kolesarsko društvo Balkan; ta so na začetku razvijala predvsem izletništvo v narodnobuditeljske namene, pa tudi kolesarska tekmovanja. Kolesarska društva in klubi, ki so gojili predvsem družabno kolesarjenje, so nastajali povsod po Sloveniji (Celje, Ormož, Kranj, Ribnica, Novo Mesto...). Delavski kolesarski klub Sloga iz Idrije (1890) spada med najstarejše delavske športne organizacije. Pomembna spodbuda za kolesarje je bilo leta 1897 dograjeno sodobno, asfaltirano, 400 m dolgo dirkališče Zveze slovenskih kolesarjev v Ljubljani.²⁸

Med vojnama je delovalo 59 osnovnih enot (društva, klubi, sekcije). Razmahnilo se je prirejanje tekmovanj, večinoma enodnevnih. Mnoga tekmovanja so postala tradicionalna, kot so zvezdna vožnja v Celju, dirka po Hrvaški in Sloveniji. Prvo jugoslovansko prvenstvo je bilo leta 1919, pomemben tekmovalni uspeh pa je bil nastop na olimpijskih igrah 1936, ko je Franc Gartner zasedel 16. mesto.²⁹

Od leta 1945 naprej so bila kolesarska središča Ljubljana, Celje, Slovenj Gradec in Jesenice. Leta 1945 je potekala dirka Trst -Varna čez Slovenijo. Kolesarska zveza Slovenije (KZS) je bila ustanovljena leta 1948 in leta 1950 je štela 15 klubov s 526 tekmovalci. Kolesarje so

²⁷ Prav tam, str. 44.

²⁸ Enciklopedija Slovenije 5, str. 200, 201.

²⁹ Prav tam, str. 201.

spodbujala tudi velika tekmovanja, kot so dirka po Jugoslaviji od 1956, dirka Alpe-Adria od leta 1967 itd. Leta 1990 je v zvezi delovalo 39 društev, klubov oz. sekcij z okoli 1500 tekmovalci. Slovenski kolesarji so že od leta 190 (??) dosegali najboljše rezultate v Jugoslaviji. Še posebej vidni so bili uspehi v osemdesetih letih, ko so kakovost ustvarjali zlasti klub Rog (Ljubljana), Sava (Kranj), Krka (Novo Mesto), Merx (Celje). Najpomembnejši rezultati tekmovanj so bili v Jugoslaviji (to so bili: Janez Žirovnik 1960, Franc Škerlj 1962 in 1967, Andrej Boltežar 1963, Rudi Valenčič 1964 in 1968, Bojan Ropret 1980, Primož Čerin 1983, Jure Pavlič 1985 in 1986, Sandi Papež 1988 in 1990), 8. mesto Janeza Žirovnika na olimpijskih igrah 1960 in 7. mesto Bojana Ropreta na olimpijskih igrah 1984, 6. mesto ekipe na svetovnem prvenstvu leta 1983 ter bronasta medalja Bojana Finka na mladinskem prvenstvu leta 1990.³⁰

Kolesarstvo kot rekreacija se je razmahnilo zlasti v osemdesetih letih, vedno več je bilo tudi ustreznih tekmovanj. Najzanimivejši in dobro obiskani sta bili maraton Franja in dirka Okoli Pohorja z začetkom in koncem v Mariboru.³¹

4 RAZVOJ KOLESARSTVA V MARIBORU

Kolesarji so se v Mariboru pojavili že pred letom 1870, kot je razvidno iz odloka Mariborskega županstva, ki je na temelju državnih zakonov strogo prepovedalo kolesarjem vožnjo po glavnih Mariborskih ulicah. Dovoljevali so jim le vožnjo po stranskih ulicah z utemeljitvijo, da kolesarji motijo življenje meščanov.³²

Glede začetkov organiziranega kolesarstva v Mariboru se viri med seboj razlikujejo. Ponekod je navedeno, da je bil prvi Mariborski kolesarski klub ustanovljen leta 1887³³, drugod pa kot leto začetka omenjajo maj 1883, ko je bil ustanovljen Bicycle Club. Prirejal je kolesarske dirke na relacijah Maribor-Ptuj, Maribor-Gradec, Maribor-Slovenska Bistrica.³⁴ Pol leta pred tem je bil takšen klub ustanovljen v Gradcu, mariborski Nemci pa so svojim rojakom tesno sledili. Oba kluba sta več let tesno sodelovala, mariborski kolesarji so se zgledovali po graških. Kljub

³⁰ Enciklopedija Slovenije 5, str. 201.

³¹ Prav tam, str. 201

³² Kolesarstvo v Mariboru od začetka do danes, Katalog razstave, Muzej narodne osvoboditve Maribor, Maribor 1997 (dalje: Kolesarstvo v Mariboru), str. 2.

³³ Branik Maribor, Maribor 1980 (dalje: Branik), str. 7.

³⁴ 100 let Mariborskega športnega društva Branik 1900-2000, Katalog, Muzej narodne osvoboditve Maribor, Maribor 2000 (dalje: 100 let Mariborskega š.d. Branik), str.22.

temu, da so klub ustanovili Nemci, so bili med člani tudi nekateri Slovenci. Med njimi je bil znan domoljub Franjo Rosina³⁵.³⁶

Tako je Maribor dobil še eno športno panogo, ki je bila takrat še pomembnejša, saj je kolo imelo predvsem pomen zelo koristnega prevoznega sredstva. Klub je imel ob ustanovitvi 35 članov. Avgusta 1884 je Roman Pachner postal predsednik društva, saj je veljal za enega izmed ustanoviteljev kluba. V časopisu se je pogosto pojavljal kar 50 let. Leta 1887 so se v Bicikel klubu zbrali člani za izredno sejo, na kateri so znižali pristopnino z dvajset goldinarjev na pet, mesečna članarina pa je nato znašala samo en goldinar. Znižanje pristopnin jim je omogočilo dobro finančno stanje kluba. Nizke članarine so povečale zanimanje za kolesarstvo, zato je število članov naraslo. V istem letu so prvič razpisali nagradi za največ prevoženih kilometrov v enem letu - zlato za prevoženih 130 km in srebrno za 10 km. Leta 1887 je bil ustanovljen drugi kolesarski klub, ki je v svojem imenu nosil letnico ustanovitve. Štajerski kolesarji so se po vzoru drugih društev še sami združili v Štajersko "okrožje". Imelo je 416 članov, vendar je zaradi neugodnega finančnega stanja že konec leta 1890 razpadlo. Čez nekaj časa je prišlo do ponovne ustanovitve.³⁷

Temu klubu so sledili tudi drugi klubi in društva – Prvi Mariborski kolesarski klub (1887), Prvo delavsko kolesarsko osrednje društvo za Slovenijo v Mariboru (1897), Železničarski delavski kolesarski klub (1898), Kolesarska sekcija prvega slovenskega športnega društva Maribor (1900) in Nemški kolesarski klub Edelweiß (1902).³⁸

Avgusta leta 1884 so se kolesarji prvič pomerili na tekmovalni vožnji na relaciji Maribor – Ptuj. Tekme se je udeležilo 6 kolesarjev in ena kolesarka. Ko so prišli na cilj, so se mariborski kolesarski navdušenci srečali s ptujskimi. Dva člana kluba sta se istega meseca s kolesi odpravila iz Maribora do Salzburga ter naprej do Münchna, vračala pa sta se čez Dunaj. Pot, ki je bila dolga 1500 km, sta prevozila v 12 dneh. Večina članov si takšnih izletov sicer ni mogla privoščiti, nekateri pa so sodelovali na manjših dirkah, ki jih je prirejal Graški kolesarski klub. Mariborski kolesarski klub je maja 1889 pripravil cestno dirko od Maribora do Ožbalta, katere se je udeležilo 11 kolesarjev.³⁹

³⁵ Franjo Rosina, politik, odvetnik, Sokol in zaveden Slovenec je zajetno pomagal pri osvoboditvi Maribora, s finančno podporo slovenske vojske, ki jo je lahko priskrbel kot prvi mož mariborske hranilnice (1905-1924). Z balkona Narodnega doma je proglasil Maribor za Slovensko mesto. Že kot dijak je začel s prvimi objavami v Slovenskem narodu, kot študent pa je postal na Dunaju predsednik Akademskega društva Slovenije. Izvoljen je bil za deželnega poslanca, kjer je zastopal radikalno stališče »proč od Gradca«. Po prihodu v Maribor je s svojim družbenim in političnim delom nadaljeval, postal je predsednik Čitalnice, kulturnega središča nastajajočega slovenskega izobraženstva. Prav tako je bil med ustanovitelji Sokola v Novem mestu in Mariboru, kjer je v leta 1901 odprl odvetniško pisarno, prav ideji sokolstva je ostal zvest vse do smrti.

Srce in možgani naše kulture, Podobe in prostori meščanstva na slovenskem Štajerskem, Maribor 2012, str. 22.

³⁶ Kolesarstvo v Mariboru, str. 2.

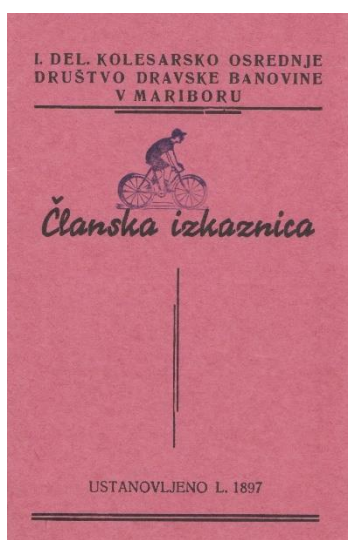
³⁷ Obrul Robert; Športni Maribor do prve svetovne vojne, Studia Historica Slovenica, letnik 3, leto 2003, št. 2-3, (dalje: Obrul), str. 405.

³⁸ Branik, str. 7.

³⁹ Kolesarstvo v Mariboru, str. 2.

Ker je bilo v Mariboru vedno več kolesarjev, je Mariborski mestni svet leta 1887 sprejel pravilnik za vožnjo s kolesi po Mariborskih ulicah. Le dve leti kasneje, leta 1889 se je mariborski podjetnik Franc Neger lotil sestavljanja koles in njihove prodaje. Na vogalu današnje Partizanske ceste in Svetozarevske ulice je celo zgradil manjše dirkališče, na katerem so lahko tekmovali predvsem kupci njegovih koles.⁴⁰

Leta 1897 so v Mariboru ustanovili prvo delavsko kolesarsko društvo, ki je bilo podružnica graškega društva. Društvo je organiziralo izlete, člani pa so se večkrat udeležili tudi kolesarskih dirk v Gradcu. Če sodimo po priimkih, so večino članstva Prvega delavskega kolesarskega društva predstavljali Slovenci.⁴¹



Slika 5: Članska izkaznica Prvega delavskega kolesarskega osrednjega društva Dravske banovine v Mariboru. (Prvo delavsko kolesarsko osrednje društvo Dravske banovine v Mariboru, PAM, sign. 1727002/1.)

Iz zapisnikov klubskih sestankov Prvega delavskega kolesarskega kluba, ki jih hranijo v Pokrajinskem arhivu Maribor, je jasno razvidno, da so klubi med seboj sodelovali, se sestajali, se dogovarjali glede dirk in se udeleževali dirk drugih klubov. Hkrati je Prvo delavsko kolesarsko društvo v Mariboru delovalo tudi kot centrala, v drugih krajih v okolici pa so ustanavljali podružnice ter budno spremljali in nadzirali njihovo delo. Vsak dogodek, ki so ga organizirale podružnice, od veselice do kolesarske tekme, je morala odobriti centrala.⁴²

⁴⁰ Prav tam.

⁴¹ Prav tam, str. 3.

⁴² Prvo delavsko kolesarsko osrednje društvo za Dravsko banovino v Mariboru, 1901-1935, Zapisniki sej, Signatura 1727002/1, PAM.



Slika 6: Tekmovanje za starejše kolesarje na 25 km, 7.8.1923 (Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.)

Športno društvo Maribor, predhodnik današnjega Branika, so Mariborski Slovenci ustanovili leta 1900. Med športi, ki jih je klub gojil, je bilo tudi kolesarstvo. Vendar pa so člani do leta 1919 večinoma le kolesarili v okolici Maribora, kolesarjenje pa je bilo namenjeno predvsem utrjevanju Slovenske zavesti.⁴³

Mariborski Nemci so znova ustanovili kolesarsko društvo, ki se je naslanjalo na tradicijo kluba iz leta 1883 in ga imenovali Edelweiß.. Vendar pa se tudi tukaj različni viri razhajajo v navajanju letnice ustanovitve. Nekateri omenjajo leto 1902⁴⁴, drugi pa leto 1900.⁴⁵

Prva dirka z velocipedi je bila v Mariboru organizirana leta 1902. Proga je bila dolga 5 km, zmagal pa je Mautner, ki je progo prevozil v 35. minutah. Prve kolesarske dirke na kolesih z zračno pnevmatiko so si Mariborčani lahko ogledali leta 1909. Tekmovalci so se pomerili na progi, ki je bila dolga 20 km. Med prvo svetovno vojno je v Mariboru kolesarski šport zamrl in se ponovno začel razvijati šele po vojni.⁴⁶

⁴³ Kolesarstvo v Mariboru, str. 3.

⁴⁴ Branik, str. 7.

⁴⁵ Kolesarstvo v Mariboru, str. 3.

⁴⁶ Branik, str. 7.



Slika 7: Člani Edelweiða (Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.)

Po vojni se je v Mariboru in na Štajerskem kolesarstvo kot tekmovalni šport močno razmahnilo. V mestu je namreč delovalo kar sedem klubov. Med njimi je bil najmočnejši Slovenski kolesarski klub Perun, ki je bil ustanovljen leta 1920. Ustanovili so ga Slovenci, ki so na ta način odgovorili na šovinizem vodstva nemškega kolesarskega društva Edelweiß. Znotraj kluba je delovalo 5 sekcij, ki so združevale 150 članov. Njegov prvi predsednik je bil Kvas. Kljub prvotnim nesporazumom je kmalu le prišlo do stikov med Edelweißom, Perunom in Prvim delavskim kolesarskim društvom.⁴⁷

⁴⁷ Kolesarstvo v Mariboru, str. 3; Branik, str. 7.



Slika 8: Tekma na 40 km, spominska fotografija, 1930 (Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.)



Slika 9: Tekma na 30 km. S križcem je označen Vešenjak, ki je vozil 58 min in 7 sekund. 15.8.1923. (Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.)

4.1 Kolesarski klub Perun

Edelweiß, za katerega so tekmovali predvsem Slovenci, je izzval kolesarje iz kluba Perun na tekmovanje. Perunovci so leta 1921 izziv sprejeli, vendar pa so postavili pogoj, da bo tekma

štela za prvenstvo Maribora. Kolesarji so se pomerili na 50 km dolgi progi od Radelj do Maribora. Člani kluba Perun so se najboljše izkazali, saj je prvo mesto zasedel Franjo Kumerc iz kluba Perun, drugo mesto Ivan Vesenjajk iz Prvega delavskega kolesarskega društva, tretji pa je bil Pahor iz Peruna.⁴⁸



Slika 10: Člani kolesarskega kluba Perun Maribor (<http://www.bolha.com/hobi-zbirateljstvo/zbirateljstvo/razglednice/slovenija/kolesarski-klub-perun-maribor-1296402172.html>)

Leta 1923 so Mariborski kolesarski klubi prvič organizirali in izpeljali 153 km dolgo dirko okoli Pohorja. Na dirki je zmagal Vesenjajk iz Prvega delavskega kolesarskega društva. Vesenjajk, Štefan Rozman iz Peruna, Faninger iz Kolesarskega kluba Poštela ter Oskar Rozman iz Maratona so bili najboljše kolesarji v Sloveniji med prvo in drugo svetovno vojno.⁴⁹

⁴⁸ Kolesarstvo v Mariboru, str. 3.

⁴⁹ Prav tam, str. 4.



Slika 11: Johann (Ivan) Vesenjajk, zmagovalec mariborskega pokala, 16.9.1923 (Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.)

Leta 1926 je bila zaradi vse večje priljubljenosti in razširjenosti kolesarskega športa ustanovljena Mariborska kolesarska podzveza. Tone Hlebš, dolgoletni predsednik društva Perun, ki si je prizadeval za napredek kolesarstva, je bil izvoljen za predsednik podzveze. Kolesarski klub Perun je deloval vse do nemške okupacije leta 1941.⁵⁰ Po osvoboditvi leta 1945 so se kolesarji zbrali v Fizkulturnem društvu Maribor in ustanovili kolesarsko sekcijo, katere predsednik je postal Tone Hlebš, tajnik pa Franjo Orel. Najuspešnejša kolesarja v tem obdobju sta bila Oskar Rozman in Franc Podmiljščak. Oba sta bila stalna člana slovenske in jugoslovanske reprezentance.⁵¹

⁵⁰ Branik, str. 7.

⁵¹ Zbornik 1. Slovenskega Športnega Kluba Maribor, Sindikalnega Športnega Društva Polet in Mariborskega Športnega Društva Branik 1919-1979, Mariborsko športno društvo Branik, Maribor, (dalje: 1. SSK Maribor, SŠD Polet in MŠD Branik), str.156.



Slika 12: Kolesarski klub "Perun" (Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.)

4.2 Kolesarska sekcija Polet

Ob preoblikovanju FD Maribor je bila leta 1946 še ustanovljena kolesarska sekcija Polet. Predsednik sekcije je postal znan dirkač Hinko Lozinšek. Prvi pomembnejši dogodek za kolesarstvo v Mariboru po osvoboditvi je bilo leta 1947 državno prvenstvo na 196 km dolgi progi okoli Pohorja. Ivan Valant je bil na tej tekmi deveti, ali prvi med Poletovci, Podmiljščak pa zaradi več okvar na kolesu dvajseti. Na državnem prvenstvu mladincev na progi Maribor-Slovenske Konjice-Stranice in nazaj je bil Ivan Slana (Polet) sedmi, Urbič (Polet) pa deseti. Na dirki okoli Pohorja je leta 1948 zmagal član Poleta Ivan Valant.⁵²

Leto kasneje se je Poletu pridružil Oskar Rozman, ki je dosegel osmo mesto na ocenski dirki v Zagrebu, kljub ostri mednarodni konkurenci, na dirki »Osvobojeni Pulj« pa je bil tretji. Istega leta še lahko zasledimo med dirkači Poleta spet Podmiljščaka in Valanta. Skupaj z Rozmanom so sestavljali zelo močno trojico v kolesarskem klubu, ki je bil v tej postavi med najboljšimi ekipami v Jugoslaviji. Kolesarski klub Polet se je izboljšal tudi organizacijsko. Prirejal je številne dirke, imel tekmovalce v vseh moških kategorijah in po vrhu so imeli še žensko sekcijo. Največji uspeh leta 1949 so kolesarji Poleta dosegli na prvenstvu Slovenije, kjer so prišli na prvo mesto. Dirka je bila v Ljubljani, dolga pa je bila 140 km. Velik uspeh so zabeležili še na državnem prvenstvu, kjer so osvojili drugo mesto. Polet je torej v tem letu dosegel enega izmed

⁵² 1. SSK Maribor, SŠD Polet in MŠD Branik, str. 156.

največjih uspehov v vsem svojem delovanju. Za ta dosežek so zraven dirkačev delovali izredno prizadevni funkcionarji na čelu z Lozinškom in Ungerjem.⁵³

Najuspešnejši dirkač Poleta je bil Rozman, saj si je na raznih dirkah priboril kar devet prvih in osem drugih mest. Drugi najuspešnejši dirkač Poleta je bil Franc Podmiljščak, ki se je udeležil sedem tekmovanj in dosegel eno prvo in pet drugih mest. Leta 1950 so se kolesarji pod nadzorom novega predsednika Rudija Ungerja pripravljali na novo sezono dirkanja. Trenirali so v telovadnici in na valjih. Najbolj pridna sta bila Podmiljščak in Rozman, Valanta pa ni bilo več v ekipi. Dirka za prvenstvo Slovenije je privabila vse najboljše kolesarje. Člani so tekmovali na progi Ljubljana-Kranjska gora-Ljubljana (180 km). V končnem sprintu je zmagal Miro Grajzer, na tretjem mestu je bil Podmiljščak in na petem mestu Rozman.⁵⁴

4.3 Kolesarska sekcija Polet se preimenuje v kolesarski klub Branik

Leta 1951 se je kolesarski klub Polet preimenoval v kolesarski klub Branik. Sezona je bila bogata s tekmami in polna uspehov. Tekme sta prirejala dva kluba KK Šlander in KK Branik. Kolesarji so tekmovali v kategorijah mlajši mladinci, starejši mladinci, člani, turisti (kasneje amaterji) ter veterani.

Zaradi velikih uspehov kolesarjev KK Branik se je porodila ideja o gradnji betonskega dirkališča, dolgega 333,33 m, ki naj bi obkrožal nogometno igrišče v Ljudskem vrtu. Načrti za izgradnjo dirkališča so bili že izdelani, vendar so se zaradi pomanjkanja denarja tem željam odpovedali. V Braniku so imeli leta 1955 več dirkačev kot kdaj koli prej ali kasneje. Kljub velikemu številu dirkačev rezultati v tem prihodnjem letu niso bili takšni kot bi jih želeli. Delo so kljub težavam nadaljevali in temu so tudi sledili neverjetni rezultati.⁵⁵

⁵³ 1. SSK Maribor, SŠD Polet in MŠD Branik, str. 156, 157.

⁵⁴ Prav tam, str. 157, 158.

⁵⁵ Prav tam, str. 159.



Slika 13: Kolesarji mladinske reprezentanca Maribora po zmagi na republiškem prvenstvu 1960 leta (Šantavec, Roner, Španinger in Pečnik s trenerjem Rozmanom v sredini)

(https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kolesarji_mladinske_reprezentanca_Maribora_po_zmagi_1960.jpg)

Leta 1965 se je klub soočil s finančnimi težavami. Slednje jim je onemogočalo udeležbo na dirkah, kar je dodatno poglobilo nesporazume. Klub je zapustil trener Oskar Rozman in tako je v letih 1966 in 1967 delo v klubu povsem zamrlo.⁵⁶

Tradicija kluba je nesporazume preživela in tako je v letu 1968 prišlo do oživitve delovanja kluba. Trener Oskar Rozman se je ponovno vrnil v Branikove vrste. Klubu je uspelo postaviti nov delovni odbor, katerega predsednik je postal Lojze Fajdiga. Branik je ponovno začel nizati športne uspehe.⁵⁷ Branik je v tem letu ob klubu obnovil tudi tradicijo kolesarskih dirk okoli Pohorja in priredil mednarodno dirko v dveh etapah: Maribor-Velenje, Velenje-Celje-Maribor. Na dvodnevni etapni dirki so sodelovali kolesarji ČSSR, Italije in Avstrije. Branik se je v tej sezoni dvignil iz razvalin v enega najboljših jugoslovanskih moštev.⁵⁸

⁵⁶ 1. SSK Maribor, SŠD Polet in MŠD Branik, str. 164.

⁵⁷ Prav tam, str. 164.

⁵⁸ Prav tam, str. 165.



Slika 14: Članska ekipa KK Branik, Ljudski vrt, 10. avgust 1969. Z leve stojijo: Lojze Fajdiga, Anton Španinger, Jože Roner, Herman Razboršek, Oskar Rozman. (Fototeka hrani, fototeka MNOM)

Klub Branik se leta 1969 ponovni sooči s finančnimi težavami, saj so imeli komaj dovolj denarja za tekmovanja, opremo in trenerje. Fantje, ki se v klubu niso uspešno dogovorili za minimalno nadomestilo za izgubljeni delovni čas, kot je bilo takrat v navadi, so klub zapustili. Trenerju Oskarju Rozmanu so za leto 1970 ostali le nadarjeni Peter Horvat in nekaj mladincev (Jože Kekec, Pavel Keršič, August Bandur in Milan Jurič). Mladinci so kmalu upravičili zaupanje.⁵⁹

Leto 1973 je bilo za Branik zelo uspešno. Keršičev naslov državnega prvaka Jugoslavije je ena najsvetlejših točk v zgodovini KK Branik, ki je s tem dopolnil zbirko osvojenih državnih prvenstev, ki sta jo začela Oskar Rozman in Jože Roner.⁶⁰

Trener Rozman je v letu 1974 sprejel novi izziv in odšel na delo v Berlin. Delo trenerja je prevzel Jože Šantavec. V tem letu so fantje, ki so tekmovali v članski ekipi, odšli na služenje vojaškega roka. Vse navedeno je zelo spremenilo delo v klubu, vendar so mladinci še naprej nizali dobre rezultate. Po skoraj dvoletnem delu trenerja v zahodnem Berlinu in Zagrebu se je Oskar Rozman vrnil v klub in z veliko vnemo nadaljeval svoje delo.⁶¹

5. novembra 1977 je nenadoma umrl trener Oskar Rozman. Trenersko delo je pričel leta 1955, ko je kot zaslužni veteran prenehal tekmovali. Vzgojil je veliko odličnih dirkačev, med katerimi so najbolj znani: Jože Roner, Pavel Keršič in Milan Kojc. V svoje trenersko delo je vložil veliko

⁵⁹ 1. SSK Maribor, SŠD Polet in MŠD Branik, str. 165.

⁶⁰ Prav tam, str. 167.

⁶¹ Prav tam, str. 167, 168.

upanja in želja ter dosegel uspehe z najskromnejšimi sredstvi. Svoje bogate izkušnje in znanje je delil tudi v klubih v Zagrebu, Ljubljani in Z. Berlinu.⁶²

Njegovo delo je prevzel Pavel Keršič, ki je bil do nedavnega še tekmovalec. Ostalo mu je le nekaj tekmovalcev, ki so bili v svojih kategorijah novinci. Izkušena kolesarja Kojc in Terglav sta v letu 1978 nehala tekmovati. Kojc se ni znašel v članski ekipi in je odšel v vojsko, Terglav pa je enostavno prenehal. Predsednik kluba Fajdiga je uvidel, da pot pelje v razpad kluba in se odločil ter odboru kluba predlagal, da preidejo na množičnost. Njegova odločitev je vodila v zbiranje bivših kolesarjev v krožku veteranov in novih rekreacije in športa željnih članov.⁶³

Nova doba rekreacije je povečala članstvo iz trideset na preko dvesto ljudi, klub je sodeloval s šolami, podjetji in mladinskimi organizacijami. Dirko okoli Pohorja so spremenil v maraton okoli Pohorja, ki je združila veliko različnih občin in na maraton pripeljala veliko število ljudi.⁶⁴

Mariborski kolesarski klubi so v času svojega delovanja dosegali veliko športnih uspehov. Najdaljšo tradicijo in največ uspehov je imel KK Branik. Njihovi dosežki so bili naslednji:

- Leto 1951 je bilo za klub Branik uspešno:
 - Franc Podmiljščak je postal državni prvak Slovenije v gorskem kolesarstvu.
 - Oskar Rozman je dosegel 22 mesto na naporni dirki po Hrvaški in Sloveniji (od 72 kolesarjev je dirko zaključilo le 33 kolesarjev).
- Sezona 1952 je bila zelo razgibana, saj sta tekme prirejala dva kluba, KK Šlander in KK Branik. Mariborski kolesarji so dosegli naslednje rezultate:
 - Za Branik so na državnem prvenstvu dosegli Kostanjevec dvajseto mesto in šestindvajseto F. Podmiljščak. Med ženskami, članicami, je drugo mesto dosegla Podmiljščakova, Škergetova je bila na tretjem mestu. Med mladinci je peto mesto dosegel novinec Viktor Žižek. Med turisti je drugo mesto dosegel Kolar (KK Branik)
 - Za KK Šlander je na državnem prvenstvu med turisti dosegel šesto mesto Štumberger.
- Leta 1953 so kolesarji Branika dobili med svoje vrste izredno uspešnega tekmovalca Slavka Svatino, ki je poskrbel za uspeh že na začetku sezone. 1. maja je v Beogradu osvojil v prvi etapi tretje mesto med elito jugoslovanskih kolesarjev. Tudi v drugi etapi je bil močan, vendar je v zadnjih 20 km do cilja padel in moral zaradi poškodb odstopiti. Na tej dirki je Rozman osvojil štirinajsto mesto.
 - Prvenstvo Slovenije je to leto osvojil Kolar iz Branika.
 - Konec julija so ekipno zmagali na dirki okoli Blejskega jezera. Nastopili so Rozman, Kukovec, Podmiljščak, Curk in Svatina.⁶⁵
- Obdobje v letih od 1954 do 1959 je bilo obdobje uspehov Viktorja Žižeka. Viktor Žižek je leta 1954 dosegel drugo mesto na jugoslovanski listi najboljših kolesarjev. Zelo uspešen je bil na dirki po Hrvaški in Sloveniji, zmagal na pomembni dirki od Triglava do Jadrana in dosegel veliko drugih pomembnih uvrstitev. V ekipi s kolegi iz kluba Branik je dosegel

⁶² 1. SSK Maribor, SŠD Polet in MŠD Branik, str. 170.

⁶³ Prav tam, str. 170, 171.

⁶⁴ Prav tam, str. 171.

⁶⁵ Prav tam, str. 159.

zmago na 100 km dirki okrog Blejskega jezera. Njegovi uspehi so mu omogočili, da je s pomočjo kolesarske zveze Jugoslavije leta 1955 odšel na skupni trening najbolj nadarjenih dirkačev Evrope v Monte Carlo. Na teh treningih je pridobil veliko izkušenj in na zaključni dirki dosegel sedemnajsto mesto med 143 dirkači.⁶⁶

- Leta 1957 so bili, pod predsedovanjem Franca Zalaznika rezultati veliko boljši:
 - mladinski prvak Slovenije na dirki v Mariboru je postal Vrhovšek, ekipa Branika pa Slovenski prvak na tej isti dirki.
 - Mladinsko državno prvenstvo je prineslo ekipno zmago in drugo mesto med posamezniki Vrhovšku.
 - Ekipna zmaga na dirki okoli Blejskega jezera, uspešni so bili na dirki v Zagrebu in okoli Vrbskega jezera v Celovcu.⁶⁷
- Leta 1958 ni bilo je bilo uspešno predvsem za mladinsko ekipo:
 - Mladinec Jože Roner postane republiški prvak, mladinci pa ekipni republiški prvaki,
 - na državnem mladinskem prvenstvu je bil Viljem Čerič drugi. Med posamezniki turisti je postal republiški prvak Branko Krenus, Branik je osvojil ekipno prvo mesto.
 - Odlična sta bila Roner in Španinger, ki sta na dirki mladinskih reprezentanc Slovenije in hrvaške zasedla prvo in tretje mesto.
 - na dirki za pokal Arene (v Puli) je zmagal Rudi Vrhovšek, ekipno pa mladinci KK Branik,
 - na dirki za pokal Jadrana (na Reki) je zmagal Kuzman, ter ekipno Branik.⁶⁸
- Leto 1960 je bilo za Branik eno najuspešnejših. Izredno uspešno je bilo za Jožeta Ronerja, ki je zmagal na dirki za pokal Jadrana, drugo mesto za pokal Nade Dimič., Prava senzacija je bil na največji dirki Po Jugoslaviji, v kateri je sodeloval z reprezentanco Jugoslavije II: v drugi etapi je bil osmi, na težki peti etapi je bil tretji, na zadnji etapi čez Vršič pa je zmagal. V skupni razvrstitvi je zasedel sedmo mesto.
 - Na ekipnem državnem prvenstvu za člane je Branik zasedel drugo mesto,
 - na prvenstvu Slovenije ekipno prvo mesto, na prvenstvu Slovenije je bil Roner prvi, Španiger pa drugi.⁶⁹
- Naslednjo sezono so mladinci nadaljevali z uspehom.
 - Na ekipnem prvenstvu v Beogradu so zmagali mladinci Branika.
 - Na prvenstvu Slovenije za člane je bil Hrovat iz Branika tretji. Med mladinci je osvojil prvenstvo Šantavec, Branik je postal ekipni prvak.
 - prvo mesto na nagradi Jadrana je osvojil mladinec Pečnik, drugi je bil Šantavec. Skupaj s Puklom, ki je bil peti, so dosegli ekipno zmago v mladinski konkurenci.⁷⁰
- Sezona 1962 je bila ponovno bogata z uspehi:
 - državni prvak med mladinci je postal Razboršek, Branik je osvojil naslov ekipnega državnega prvaka.

⁶⁶ I. SSK Maribor, SŠD Polet in MŠD Branik, str. 159, 160.

⁶⁷ Prav tam, str. 160, 161.

⁶⁸ Prav tam, str. 161.

⁶⁹ Prav tam, str. 161, 162.

⁷⁰ Prav tam, str. 161, 162.

- Roner je konec leta osvojil republiško prvenstvo na kronometer, v gorskem prvenstvu je bil drugi. Med mladinci je bil na istih progah Razboršek peti oz. drugi.
- Šantavec je na tradicionalni dirki Opatija-Pula osvojil drugo mesto.⁷¹
- Leta 1963 je Roner blestel na dirki po Jugoslaviji (od Beograda do Maribora). Sodelovali so še Šantavec, Razboršek, Pečnik in Španinger. V prvih etapah je bil najuspešnejši Šantavec ter tudi Razboršek in Pečnik. Roner se je zbudil sredi dirke in na šesti etapi osvojil prvo mesto. S tem tempom je nadaljeval in v sedmi etapi dosegel osmo mesto ter zmagal v etapi čez Vršič. Po zaključku dirke je dosegel največji uspeh mariborskega kolesarstva, drugo mesto na mednarodni dirki po Jugoslaviji. Zadnja etapa te dirke je pomenila zmago mariborskih kolesarjev, saj so bili Razboršek drugi, Španinger tretji, Roner deseti in Šantavec enajsti. Na državnem prvenstvu je Roner zasedel tretje mesto, Šantavec šesto in Razboršek štirinajsto.⁷²
- Leto 1964 je bilo polno nesoglasij, kar je vplivalo tudi na rezultate kluba. Kljub navedenemu so kolesarji dosegli nekaj rezultatov:
 - Španinger je bil v izredni formi in na državnem prvenstvu dosegel tretje mesto, Roner pa osmo.
 - Ekipno državno prvenstvo je prineslo člansko tretje mesto, za mladince pa drugo mesto.
 - Španinger je bil uvrščen v državno reprezentanco in dirkal v Kanadi, Tunisu, Franciji in Bolgariji.
 - Na dirki po Srbiji je bil Roner peti, Španinger pa sedmi.⁷³
- Sezona 1965 se je začela zelo dobro, vendar se je zaradi nerazumevanja v klubu predčasno zaključila. Sezona je prinesla naslednji uspeh:
 - V dirki po Srbiji se je dokazal Španinger z drugim mestom (zmagal je v četrti etapi).⁷⁴
- Leto 1968 je prineslo oživitev kluba in nepričakovane rezultate:
 - Jože Roner je osvojil dve državni prvenstvi – kronometer in gorsko državno prvenstvo. Razboršek je bil obakrat četrti.
 - Na dirki po Hrvaški in Sloveniji je Roner, kljub ostri mednarodni konkurenci, dosegel četrto mesto. Razboršek je bil osemnajsti in Koler trideseti.
 - Na dvodnevni mednarodni etapni dirki (Maribor-Velenje-Celje-Maribor) je Roner dosegel skupno tretje mesto, Koler štirinajsto in Horvat devetnajsto.⁷⁵
- Sezona 1969 je bila ena najslabših, vendar je imela nekaj svetlih trenutkov:
 - Na republiškem prvenstvu je Roner postal prvi republiški prvak med člani.
 - Državno prvenstvo je bilo v Beogradu, kjer so ekipa Razboršek, Roner, Španinger v ekipni konkurenci zasedli tretje mesto. Roner je bil deveti, Španinger štirinajsti, Razboršek šestnajsti.
 - Roner se je udeležil svetovnega prvenstva, vendar je bil diskvalificiran, ker je od gledalca sprejel hrano.

⁷¹ I. SSK Maribor, SŠD Polet in MŠD Branik, str. 162.

⁷² Prav tam, str. 163, 164.

⁷³ Prav tam, str. 164.

⁷⁴ Prav tam, str. 164.

⁷⁵ Prav tam, str. 164, 165.

- Na etapni dirki po Jadranski magistrali je Španinger osvojil tretje mesto, prav tako so tretje mesto zasedli kot ekipa.
- Na dirki Putevima Pomoravlja (640 km) so zasedli ekipno četrto mesto, Španinger je kot posameznik zasedel peto mesto, Razboršek deseto in Roner petnajsto.
- Na dirki okoli Pohorja je Roner dosegel peto mesto, Razboršek pa je bil sedmi.⁷⁶
- 1970 leta so kolesarji Branika dosegli naslednje rezultate:
 - Na republiškem prvenstvu je zmagal Pavel Keršič, Jože Kekec tretje mesto in Milan Jurič peto.
 - Na državnem prvenstvu v Puli Je bil Keršič drugi in Kekec četrti, ekipno so dosegli tretje mesto. Na dirki v Stainzu v Avstriji je Keršič osvojil prvo mesto, Kekec peto, Jurič sedmo, Grošovnik dvanajsto in Bandur trinajsto. Peter Horvat je v kategoriji starejših mladincev osvojil drugo mesto.⁷⁷
- Leta 1971:
 - Na državnem prvenstvu v Puli so v članski ekipni konkurenci so dosegli peto mesto.
 - Na dirki po Jadranski magistrali so v mednarodni članski konkurenci dosegli ekipno peto mesto, Keršič je dosegel peto mesto.
 - Na tradicionalni dirki okoli Pohorja je bil Keršič šesti.
 - Pavel Keršič je na dirki za nagrado Roga dosegel tretje mesto, na etapni dirki po Hrvaški in Sloveniji osmo mesto in na gorskem prvenstvu SFRJ deveto mesto.⁷⁸
- Sezona 1972 je prinesla naslednje rezultate:
 - Na državnem prvenstvu v Puli je Pavel Keršič dosegel četrto mesto, pri mladincih je bil S. Keršič tretji, Flamiš peti in E. Keršič sedmi.
 - Na dirki Dunaj-Gradec v kategoriji članov Pavel Keršič dosegel peto mesto, v kategoriji članov C pa prvo mesto.
 - Na spominski dirki padlim borcem kolesarjem v Ljubljani je bila družina Keršič zelo uspešna, član P. Keršič je bil drugi, mladinec S. Keršič pa je zmagal.
 - Dirka po Jugoslaviji sta kot člana Jugoslovanske mlade reprezentance P. Keršič in Kekec dosegla osemnajsto in dvajseto mesto.⁷⁹
- 1973 leta:
 - S. Keršič je bil izbran za mladinsko evropsko prvenstvo v Münchenu in zasedel odlično trinajsto mesto.
 - Državno prvenstvo v Skopju (154 km) je prineslo Braniku velik uspeh saj je P. Keršič postal državni prvak. Stokrajec je bil sedmi, Kekec dvanajsti, Jože Roner štirinajsti, ekipno so zasedli četrto mesto. Med mladinci je bil S. Keršič četrti, Puckov osmi in Car enajsti, ekipno so zasedli peto mesto.
 - Mladinska ekipa Branika je na državnem prvenstvu na pisti dosegla drugo mesto v ekipni vožnji na 4000 m. Dirka po Jadranski magistrali je P. Keršiču prinesla šesto mesto, Kekcu pa sedmo, ekipno je bil Branik tretji.

⁷⁶ I. SSK Maribor, SŠD Polet in MŠD Branik, str. 165.

⁷⁷ Prav tam, str. 165.

⁷⁸ Prav tam, str. 166.

⁷⁹ Prav tam, str. 166.

- Na dirki po Jugoslaviji, kot član Jugoslovanske B ekipe dosegel P. Keršič osmo mesto.
- Velik želja tekmovalcev je bila uspeh Branika na dirki okoli Pohorja. To jim je tudi uspelo, saj je bil P. Keršič drugi, Kekec pa tretji. Skupaj so dosegli ekipno prvo mesto.
- Zaradi uspeha je bil Pavel Keršič izbran v državno reprezentanco za dirko po Avstriji, Kekec in Stokrajec pa za amaterski Giro d'Italia.⁸⁰
- Sezona 1974 je v klub pripeljala novega trenerja. Kljub odhodu članov v vojsko so mladinci nanizali naslednje rezultate:
 - S. Keršič je dosegel drugo mesto za naslov državnega cestnega prvaka, Kojc je bil enajsti, Pucko pa trinajsti. V točkovanju za republiškega prvaka je bil S. Keršič tretji, Pucko pa sedmi. V točkovanju za jugoslovanskega mladinskega prvaka je bil S. Keršič drugi, Pucko pa enajsti.
 - Kriterij v Varaždinu – Pucko osvoji prvo mesto, ekipno prav tako zmagajo.
 - Na kriteriju v Zagrebu je zmagal S. Keršič.
 - Na dirki Okoli Pohorja je zmagal Pucko, ekipno so dosegli drugo mesto.⁸¹
- V novo sezono 1975 so v klubu krenili z zelo okrnjeno postavo ter s starim-novim trenerjem Oskarjem Rozmanom in dosegli naslednje rezultate:
 - V točkovanju za naslov republiškega prvaka je P. Keršič osvojil četrto mesto med člani, Milan Kojc postane republiški mladinski prvak.
 - P. Keršič, po vrnitvi iz vojske, na dirki v Zagrebu zasede tretje mesto med člani.
 - Na dirki Okoli Pohorja so člani odstopili, Milan Kojc pa zmagal med mladinci in ožene vso jugoslovansko elito.⁸²
- Leto 1976 so kolesarji KK Branik sodelovali na naslednjih dirkah:
 - Na državnem prvenstvu v Novem Sadu sta P. Keršič in Car zasedla tretje in četrto mesto.
 - Veteran Lojze Fadiga osvoji prvo mesto na prvem republiškem prvenstvu za veterane.
 - Na dvodnevni dirki v Zagrebu je bil Car tretji pri članih in Kojc tretji pri mladincih.
 - V Avstriji je D. Dobnik zmagal na nočnem kriteriju.
 - Na dirki Okoli Pohorja S. Keršič doseže deveto mesto med člani, Milan Kojc pa med mladinci tretje mesto.⁸³
- 1977 leta so maloštevilni kolesarji dosegli serijo uspehov:
 - Na državnem prvenstvu za mladince v Kranju je svojo veliko priložnost izkoristil Kojc in s fantastičnim sprintom osvojil naslov državnega prvaka v cestni vožnji.
 - Naslov državnega prvaka mu je prinesel udeležbo na svetovnem prvenstvu, kjer je zaradi skupinskega padca na cilj prispel kot edini Jugoslovan in dosegel enainsedemdeseto mesto.
 - Na državnem prvenstvu na pisti je dosegel dve prvi in eno drugo mesto v treh kategorijah. Kojc zmagal na dirki od Pule do Labina in nazaj ter na dirki v Varaždinu.
 - Na dirki od Zagreba do Nagykanizse so dosegli Terglav šesto mesto, Kojc petnajsto in S. Keršič trideseto mesto, ekipno so dosegli drugo mesto.

⁸⁰ I. SSK Maribor, SŠD Polet in MŠD Branik, str. 167.

⁸¹ Prav tam, str. 167.

⁸² Prav tam, str. 167, 168.

⁸³ Prav tam, str. 168.

- Na dirki Okoli Pohorja je pri starejših mladincih Kojc zasedel tretjo mesto.
- Na dirki v Krškem je mlajši mladinec Štajnmeč dosegel drugo mesto.⁸⁴

Danes je kolesarstvo v Mariboru večinoma le še amatersko. Glede na številne, tudi mednarodne uspehe nekdanjih kolesarjev, je to velika škoda. Kljub temu pa lahko še vedno rečemo, da je Maribor mesto kolesarjev. Na žalost pa ureditev cest in mesta na sledi temu trendu.

⁸⁴ 1. SSK Maribor, SŠD Polet in MŠD Branik, str. 168, 170.

Družbena odgovornost

Čeprav se mnogim zgodovine zdi manj pomembna za razvoj družbe, pa se zavedam, da lahko zgodovinarji močno vplivajo na ustvarjanje javnega mnenja. Zaradi razširjene uporabe svetovnih medijev se ta vpliv še povečuje. Pri uporabi podatkov in navajanju sem skrbel za točnost in preglednost. Potek dela in njegovi rezultati so transparentni. Pri navajanju virov sem upošteval vsa pravila. Vse vire in literature sem upošteval in nisem nič prikrival.

Zaključek

Namen svoje raziskovalne naloge sem dosegel, saj sem podrobno raziskal temo naloge. Delo je potekalo v skladu z načrtom. Težave sem imel le s fotografskim gradivom, ker je le malo ohranjenega.

Ob raziskovanju sem ugotovil, da so bili mariborski kolesarski klubi močni in uspešni, tudi mednarodno, in je škoda, da se to ni nadaljevalo do danes. Ker so se klubi soočali s finančnimi stiskami, so se sčasoma raje osredotočili na rekreativno kolesarjenje, ob tem pa še na organizacijo maratonov ter veselic, na katerih so zbirali sredstva za klub.

Pod prvo hipotezo sem napisal, da se je kolesarstvo v Mariboru razvijalo vzporedno z ostalim svetom. V resnici se je kolesarstvo v Mariboru razvijalo z nekaj let zamude, vendar pa je potekalo na enak način kot drugod. Zaradi tega prvo hipotezo delno potrjujem.

V drugi hipotezi sem zapisal, da se je včasih s kolesarstvom ukvarjalo več Mariborčanov kot danes. To hipotezo bom zavrnil, saj sem ugotovil, da več kolesarjev, kot jih je danes v Mariboru, še ni bilo. V času okupatorja je bilo kolesarjev najmanj, saj so kolesa lastnikom odvzeli in tako smo po drugi svetovni vojni rabili še 30 let, da smo dosegli enak nivo kolesarjev, kot smo ga imeli pred vojno.

V tretji in zadnji hipotezi sem napisal, da so včasih imeli boljši odnos do koles kot danes. Ponovno sem se zmotil, saj so bili včasih lastniki koles veliko bolj malomarni. Koles niso zaklepali in tako je prišlo tudi do velikega števila tatvin. Vendar čez čas so se naučili uporabljati verige in je število tatvin upadlo. Hkrati so nekoč na kolo gledali tudi kot na nevarnost, predvsem za ženske, za kar danes vemo, da ni res. Moški in ženske so danes v rekreativnem kolesarstvu enakovredni, v tekmovalnem pa na žalost temu ni tako. Ostaja vprašanje, kdaj in ali se bodo ženske v večjem številu odločale za ta šport.

Menim, da bi se bilo potrebno tej temi v prihodnosti še posvetiti. Upam, da bo moje raziskovalno delo vsaj malo pripomoglo k razsvetlitvi zgodovine kolesarstva v Mariboru.

LITERATURA IN VIRI

Literatura

1. Branik Maribor, Maribor 1980.
2. Mag. Brovinsky B., Oblak D., dr. Batagelj B., dr. Pavlin T., Knez M. (2010), *Dve kolesi in par nog*, Tehniški muzej Slovenije, Ljubljana.
3. Enciklopedija Slovenije, knjiga 5, Ljubljana 1991.
4. Enciklopedija Slovenije, knjiga 10, Ljubljana 1991.
5. Obrul, R. (2003), *Športni Maribor do prve svetovne vojne*, Studia Historica Slovenica, letnik 3, leto 2003, št. 2-3.
6. 100 let Mariborskega športnega društva Branik 1900-2000, Katalog, Muzej narodne osvoboditve Maribor, Maribor 2000.
7. Zbornik 1. Slovenskega Športnega Kluba Maribor, Sindikalnega Športnega Društva Polet in Mariborskega Športnega Društva Branik 1919-1979, Mariborsko športno društvo Branik, Maribor.
8. Kolesarstvo v Mariboru od začetka do danes, Katalog razstave, Muzej narodne osvoboditve Maribor, Maribor 1997.
9. Srce in možgani naše kulture, Podobe in prostori meščanstva na slovenskem Štajerskem, Maribor 2012.

Viri

1. Vir:<http://ljubljanavelociped.blogspot.si/2008/05/za-najbolj-zagnane-kolesarje-zgodovina.html>, 28.12.2015.
2. Vir:<http://roklazickolesarstvo.awardspace.com/razvoj%20kolesa.htm>, 28.12.2015.
3. [http://www.primorci.si/osebe/batjel-france-\(franc,-fran\)/1151/](http://www.primorci.si/osebe/batjel-france-(franc,-fran)/1151/), 10.2.2016.

4. Prvo delavsko kolesarsko osrednje društvo za Dravsko banovino v Mariboru, 1901-1935, Zapisniki sej, PAM, Signatura 1727002/1.
5. Kolesarski klub Edelweiss 1900 Maribor, PAMB/1509, št.1.
6. Prvo delavsko kolesarsko osrednje društvo Dravske banovine v Mariboru, PAM, sign. 1727002/1.
7. <http://www.story.hr/genijalni-izumi-leonarda-da-vincija-u-zagrebu-246461>, 6.2.2016.
8. [https://sl.wikipedia.org/wiki/Kolo_\(prevozno_sredstvo\)](https://sl.wikipedia.org/wiki/Kolo_(prevozno_sredstvo)), 6.2.2016.
9. <http://www.delo.si/druzba/panorama/kolesarjenje-nekoc-zdravi-hipohondrijo-zensko-muhavost-nervozo.html>, 5.2.2016.
10. <http://www.bolha.com/hobi-zbirateljstvo/zbirateljstvo/razglednice/slovenija/kolesarski-klub-perun-maribor-1296402172.html>, 5.2016.
11. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kolesarji_mladinske_reprezentanca_Maribora_po_zmagi_1960.jpg, 6.2.2016.