

Mladi za napredek Maribora 2017
34. srečanje

Tovarna letalskih motorjev Maribor in podzemlje Cone Tezno

Zgodovina

Raziskovalna naloga

Avtor: HELENA PONUDIČ
Mentor: SAŠA MIKIĆ
Šola: II. GIMNAZIJA MARIBOR

Maribor
Februar 2017

Mladi za napredek Maribora 2017
34. srečanje

Tovarna letalskih motorjev Maribor in podzemlje Cone Tezno

Zgodovina

Raziskovalna naloga

Maribor
Februar 2017

*“Globoko v podzemlju industrijske Cone Tezno
še naprej o(b)staja preplet betonskih hodnikov,
ki so nemi pričevalci medvojnega obdobja Maribora,
obežženega s posebej kruto represijo nacističnega okupatorja
in zaznamovanega z rušilno močjo zavezniških bomb,
ki so korenito preobrazile fizično in tudi siceršnjo podobo mesta.
Morda pa bo v tistih bunkerjih spet zasvetila kakšna lučka” (Braco Zavrnik, 2011)*

ZAHVALA

Iskreno se zahvaljujem svojemu izjemnemu mentorju za vso podporo, modrost in nasvete.

Obenem se zahvaljujem višjemu arhivistu Pokrajinskega arhiva Maribor Leopoldu Mikcu Avberšku za vso pripravljeno gradivo in diskusije o tem in onem.

Izredna zahvala gre Deanu Damjanoviču in Maji Vintar za pomoč pri iskanju in pridobivanju gradiva.

Zahvaljujem se Martinu Prašnički, ki se je prijazno odzval in mi obrazložil nekatere nemške gradbene načrte ter me opozoril na spregledano gradivo v PAM.

Hvala tudi direktorju PPC Tezno Gorazdu Bendeju in vsem ostalim intervjuvancem ter anketirancem.

Prav tako bi se zahvalila vsem, ki so mi pomagali s prevajanjem nemškega gradiva.

Toplo se zahvaljujem tudi svoji družini za mentalno podporo.

KAZALO VSEBINE

1 UVOD	13
2 BOMBARDIRANJE MARIBORA	17
2.1 Največkrat pozabljene žrtve vojne	38
2.1.1 V Mariboru postavili spominsko ploščo in spomenik žrtvam bombardiranja	42
3 TOVARNA LETALSKIH MOTORJEV V MARIBORU	45
3.1 Opis (izgled) tovarne in tovarniškega poslopja	61
3.1.1 Hala 001	63
3.1.2 Hala 002	65
3.1.3 Stavba za oskrbo	66
3.1.4 Ogrevalni kanali	67
3.1.5 Tovarniški zdravstveni dom	68
3.2 Bombardiranje tovarne	70
3.3 Delavci tovarne	73
3.3.1 Tovarna letalskih motorjev na Teznu in NOB	80
4 TOVARNA LETALSKIH MOTORJEV POD ZEMLJO	83
5 REVITALIZACIJA OBMOČJA TOVARNE LETALSKIH MOTORJEV V MARIBORU (kasnejšega TAM-a) V POSLOVNO PROIZVODNO CONO TEZNO	89
5.1 Nekoč Tovarna letalskih motorjev, kasneje TAM, danes cona Tezno	91
6 EMPIRIČNI DEL RAZISKOVALNE NALOGE	95
6.1 Cilji	95
6.2 Hipoteze	96
6.3 Metode	96
6.4 TERENSKO DELO	99
6.4.1 Obisk podzemlja PPC Tezno	100
6.4.2 Obisk Muzeja narodne osvoboditve Maribor	102
6.5 Intervju	104
6.5.1 Gorazd Bende, direktor PPC Tezno	104
6.5.2 Martin Prašnički, raziskovalec, razvojni inženir, ljubiteljski zgodovinar, nekdanji uslužbenec TAM-a,	106
6.5.3 Maja Vintar, skrbnik projektov v PPC Tezno, prostovoljni vodič po podzemnih rovih,	109
6.6 Umetniško-didaktična razstava	111
6.7 Izdelava maket	111

7 UGOTOVITVE	113
8 SKLEP	118
9 DRUŽBENA ODGOVORNOST	120
10 VIRI IN LITERATURA	123
10.1 Viri	123
10.2 Literatura	123
15 PRILOGA.....	126
15.1 Ohranjen nemški dokument št. 1 preveden v slovenščino	126
15.2 Del poročila prof. dr. ing. Rudolfa Saligerja in dipl. ing. Karla Fiebingerja, preveden v slovenščino	129
15.3 Opis enote nepremičnine kulturne dediščine	131
15.3.1 »Maribor - Industrijska hala TAM«.....	131
15.3.2 »Maribor – Vhodni objekt tovarne TAM	132

KAZALO SLIK

Slika 1: Mariborski grb, katerega osnova je mestni pečatnik.....	13
Slika 2: Nemški bombnik Heinkel nad Londonom 7. septembra 1940.....	17
Slika 3: Beograd po nemškem bombardiranju aprila 1941.	18
Slika 4: Bombnik B-17, t. i. leteča trdnjava.....	19
Slika 5: Povojna rekonstrukcija bombnih zadetkov na Maribor v letih 1944 in 1945 (v merilu 1:15 000).....	20
Slika 6: Železniški most je bil eden glavnih ciljev bombnih napadov na Maribor.	20
Slika 7: Tovarna letalskih motorjev.	23
Slika 8: Slovensko protiletalsko topništvo.....	23
Slika 9: Pogled na klavnico in Oreško nabrežje po bombardiranju.	25
Slika 10: Stanovanjska hiša na Tržaški cesti po bombnem napadu 13. oktobra 1944.	28
Slika 11: Glavni trg po bombnem napadu 14. oktobra 1944.....	28
Slika 12: Razdejanje na mestnem pokopališču in Slomškovi kapeli, danes Ljudski vrt, po bombnem napadu 14. oktobra 1944.	29
Slika 13:" Mladinska 12", danes Konservatorij za glasbo in balet Maribor.....	29
Slika 14: Bivša tovarna Zlatorog leta 1944.	32
Slika 15: Izgled mariborske železniške postaje po bombnem napadu 19. novembra 1944.....	33
Slika 16: Železniške delavnice na Studencih so bile kar sedemkrat tarča bombnih napadov, največje opustošenje pa so utrpeli ob bombardiranju 6. decembra 1944.	34
Slika 17: Ob bombnem napadu 13. februarja 1945 je bil poškodovan urad nemške vojaške komande.	35
Slika 18: Upravno poslopje moške kaznilnice po bombardiranju 1. aprila 1945.	37
Slika 19: Spomenik žrtvam bombardiranja na Tržaški cesti 88a, postavljen leta 1955.....	39
Slika 20: Trenutek iz slovesnosti ob odkritju spominske plošče.....	43
Slika 21.....	44

Slika 22: Spomenik bombardiranemu Mariboru, odkrit leta 2015.	44
Slika 23: »Eden redkih dokumentiranih dokazov proizvodnega programa v nekdanji "VDM Luftfahrtwerke Steiermark GmbH" na Teznu: pesta (okrovi) pogona letalske elise. Izdelovali pa so tudi polžasto planetno gonilo letalskih elis.«	45
Slika 24: Začetki gradnje, oktober 1941.	48
Slika 25.....	51
Slika 26: Začetki gradnje, leto 1941.....	52
Slika 27: Gradnja tovarne letalskih delov.	52
Slika 28: Zima 1942.....	54
Slika 29: Proizvodna hala julija 1942.	57
Slika 30: Povzetek uradnega originalnega nemškega dokumenta o vodstvu tovarne dne 1. 8. 1944. .	58
Slika 31: Primer gradbene evidence-računskega načrtovanja.	59
Slika 32: Projekt oskrbe z vodo.....	59
Slika 33: Talna voda.	60
Slika 34: Projekt oskrbe z vodo, podtalnica.....	60
Slika 35: Primer A. Rosenbergerjevega dela (31.11.41).	60
Slika 36:Pogled tovarne, tovarniškega poslopja in posameznih tovarniških objektov.	61
Slika 37: Območje tovarniškega poslopja ,načrt Karla Loha.....	62
Slika 38: Hala 1 zunanji stranski ris. Načrt A. Rosenbergerja, 17. 5. 1942.	64
Slika 39: Hala 1, notranjost, tloris in detail.....	64
Slika 40: Hala 1, prerez strehe.	64
Slika 41: Hala 2, notranjost, tloris, 20. 10. 1941.....	65
Slika 42: Hala 2, prerez strehe. 11. 11. 1941.....	65
Slika 43: Hala 2, zunanji stranski ris (zahod),. 17. 8. 1941.....	65
Slika 44: Delavska menza, september 1942.	
Slika 45: Umivalnica septembra 1942.	66
Slika 46: Prhe v umivalnici, september 1942.	
Slika 47: Kuharji v kuhinji, 1942.....	66
Slika 48: Zanimivost: napeljava in dobava vode.....	67
Slika 49: Obratna ambulanta, zdravstveni dom. prerez.	68
Slika 50.....	68
Slika 51: Načrt A. Rosenbergerja, 20. 5. 1942.	68
Slika 52: Primer notranjosti zdravstvenega doma, tloris, detail.	69
Slika 53: Zdravstveni dom, notranjost, tloris, A. Rosenberger, 20. 5. 1942.	69
Slika 54: VDM-Werke v Mariboru se obrača k nadžupanu Maribora s opozorilom na pomanjkljivosti splošne požarne varnosti. Ena izmed zadev, ki jo ob tem navajajo je, da zidovi, ki so v razmiku cca. 70cm od administrative zgradbe ne morejo biti ocenjeni kot požarni zidovi s strani "požarne policije", ker so speljani samo do strehe in v prehodih kažejo prekinjenost. V nadaljevanju sledijo navodila, kako bi morali biti postavljeni požarni zidovi, da bi bil prostor ocenjen kot varen in omenjajo možno izboljšanje v povezavi s požarnimi vrati, ter navajajo izdelovalce le-teh.	71
Slika 55: Gradbena dela novembra 1942. Med delavci je bilo mnogo vojnih ujetnikov iz različnih držav.	74
Slika 56: Delo v tovarni, poletje 1943.....	75

Slika 58: Zaradi zavezniških zračnih napadov in diverzantskih akcij so pričeli v tovarni graditi podzemne prostore, v katerih je nemoteno potekala proizvodnja. Na fotografijah je pričetek gradnje januarja 1944.....	84
Slika 57:Delavska baraka za vojne ujetnike, februar 1944.....	84
Slika 59.....	84
Slika 60.....	84
Slika 61: Stoječa talna voda v podzemlju današnje cone Tezno.	85
Slika 62: Delavci v podzemlju.	86
Slika 63: Listina o ustanovitvi TAM Maribor.....	90
Slika 64:Vzhod v podzemlje cone Tezno.....	100
Slika 65: Maja Vintar in Milan Novak, ki za skupine skupaj vodita ogled po rovih.....	100
Slika 66: Vzhod v podzemlje cone Tezno.....	100
Slika 67.....	100
Slika 68: Zračnik.....	100
Slika 69: V podzemlju se oblikujejo zaradi visoke vsebnosti vlage in ostalih pogojev tudi manjši stalaktiti.....	100
Slika 70: Ob vhodu v rov obiskovalec prejme čelado in luč, saj prostori podzemlja načeloma niso osvetljeni.	100
Slika 71: Vodna črpalka.	101
Slika 72: Vodnjak	101
Slika 73.....	101
Slika 74: Vzorčno mesto, vodnjak 3.....	101
Slika 75: Eden izmed mnogih podzemnih rogov pod PPC Tezno.....	101
Slika 76: Delček z razstreljenega ameriškega bombnika, ki je strmoglavilo na Teznem v jeseni 1944.	102
Slika 77: Lopata iz strmoglavljenega ameriškega letala in	102
Slika 78: Brošure z navodili za obrambo pred letalskimi napadi.	102
Slika 79: Izkaznica skrbnika protiletalske obrambe.....	102
Slika 80: Poziv za obisk tečaja protiletalske obrambe.....	102
Slika 81: Svilen bluzo sešita iz zavezniškega padala.	103
Slika 82: Ostanek zavezniškega letala,.....	103
Slika 83: 250-kilogramska rušilna bomba,.....	103
Slika 84: Svileni zemljevid ameriškega letalstva.....	103
Slika 85: 50-kilogramska rušilna bomba.....	103
Slika 86: Gorazd Bende.....	104
Slika 87: Martin Prašnički.	106
Slika 88: Maja Vintar Od kod zagon in trda volja za izvajanje kakovostnih in zanimivih, a vendar prostovoljnih vodenj po rovih nekdanje Tovarne letalskih motorjev? Ali to počnete sami ali vam pri tem kdo pomaga?.....	109
Slika 89: Utrinki s postavitve razstave.....	111
Slika 90: Maketa 1, detajl, vodnjak.....	111
Slika 91: Maketa 1, tloris podzemlja.	111
Slika 92:Načrt povzet po nemškem originalu iz dne 19.10.1944 (izhodišče za maketo 1).....	112
Slika 93: Proizvodni rovi, junij in avgust 1944.	112
Slika 94: Maketa 2, pogled v imitirano notranjost podzemlja.....	112

Slika 95: Notranjost makete 2.	112
Slika 96: Vhod v rove danes.....	112
Slika 97: Maketa 2, vhod.	112
Slika 98: Graf spolne sestave anketirancev.	114
Slika 99.....	115
Slika 100.....	115
Slika 101.....	116
Slika 102.....	117
Slika 103: Fotografija iz obiska podzemlja Cone Tezno.	120

KAZALO TABEL

Tabela 1: Tabeliran pregled bombnih napadov Maribora.	41
Tabela 2: Število delavcev (in od tega vojnih ujetnikov), ki so sodelovali pri gradnji tovarne v Mariboru.	53
Tabela 3	79
Tabela 4	80
Tabela 5	86
Tabela 6: Starostna razdelitev anketirancev, ki so pristopili k reševanju:	114

POVZETEK

Raziskovalna naloga Tovarna letalskih motorjev Maribor in podzemlje Cone Tezno je raziskava lokalne zgodovine, kjer sem se osredotočila na Maribor, kot žrtev napadov zavezniških bombnikov, ki so terjali materialno in duševno opustošenje ljudi.

Posebej intenzivno so zavezniške bombnike občutili na območju današnje mestne četrti Tezno. V osrednjem delu sem povezala današnjo Poslovno proizvodno cono Tezno s Tovarno letalskih motorjev Maribor v času druge svetovne vojne. Prav ta je bila zaradi svojega doprinosa za nemške vojne potrebe eden izmed glavnih ciljev bombardiranj in je posledično postala vzrok za večkratno bombardiranje tako Tezna, kot celotnega mesta.

Obravnavano območje ima še danes neme pričevalce dogajanja, in sicer globoko pod zemljo izkopane in z betonom utrjene podzemne hodnike, ki se razprostirajo pod t. i. Cono Tezno.

Gre za raziskavo, ki je morda daljša, a zajema popolnoma vse podrobnosti v zvezi s problemom proučevanja. Tako teoretični del opisuje bombardiranje Maribora in žrtve le-tega, celotno zgodbo nekdanje Tovarne letalskih motorjev Maribor (izgled tovarniškega poslopja, gradnja, delavci, bombardiranje tovarne, podzemlje tovarne, ...) in revitalizacijo območja nekdanje tovarne (na katerem območju je kasneje bila tudi Tovarna avtomobilov Maribor) v največjo poslovno proizvodno cono v Sloveniji.

V empiričnem delu sem ubrala raznoliko metodologijo, opravila sem krajše anketiranje, izvedla intervjuje, pripravila umetniško-didaktično razstavo, obiskala podzemlje Cone Tezno in izdelala dve maketi podzemnih rovov, ki sta prvi tovrstni maketi podzemnega dela nekdanje tovarne.

ABSTRACT

My research paper on the industry of airplane motors in Maribor and the underground of zone Tezno is a research based on local history focusing on Maribor as a victim of the ally bombing attacks claiming both physical and psychological desertation.

The effects of bombing were especially significant in the area of today's city quarter Tezno. At the core of my research paper I linked the business manufacturing zone Tezno with the industry of airplane motors Maribor midst the second world war. The latter has due to its contribution to the German war needs been one of the main targeting sites and has consequently become the cause for multiple bombings, not only centered at zone Tezno but entire Maribor.

The discussed area still has silent witnesses of past events- underground tunnels dug deep under the surface and toughened with concrete that extend themselves under the so-called zone Tezno.

This research might appear quite extensive, which is due to it consisting of all the exhaustive details in connection to the discussed problem. The theoretical part describes the bombings of Maribor and its victims, the entire story of the past industry of airplane motors (its appearance and the process of its building, workers, bombings, its underground...) and the revitalization of the area into the biggest business manufacturing area in Slovenia.

In the empirical part I took up various methodology techniques, I carried out a short survey and some interviews, constructed a didactic art show, visited the underground of zone Tezno and created two models of underground tunnels, first of its kind concerning the underground area of the prior industry.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Flugzeugmotorenfabrik im Zonenuntergrund von Tezno ist eine Recherche über die lokale Geschichte von Maribor. Die Stadt war nämlich ein Tatort der alliierten Bombenflugzeuge im Zweiten Weltkrieg, die zu materialer und auch geistiger Verwüstung brachten.

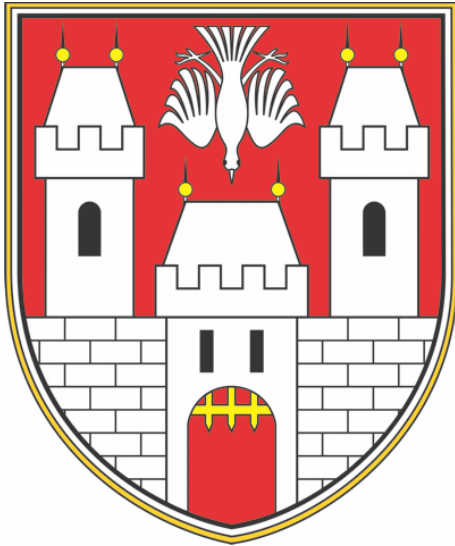
Die größte Auswirkung der alliierten Bombenflugzeuge spürte das Stadtviertel Tezno. Im Hauptteil meine Recherche weihte ich mich auf das heutige Produktionsverfahren in der Geschäftszone Tezno und verband sie mit der derzeitigen Flugzeugmotorenfabrik. Genau die Zone und auch die Stadt Maribor selbst war nämlich wegen des enormen Beitrages an die deutsche Arme oft ein strategisches Ziel des Bombardement und infolgedessen auch vielfach bombardiert.

Das erkundigte Gebiet hat noch heute stumme Glaubenszeugen, nämlich die ausgrabenden und mit Beton befestigten unterirdischen Gänge, die sich durchaus die Zone Tezno erstrecken.

Die Recherche ist vielleicht ein bisschen lang, enthält aber alle wichtige Kleinlichkeiten, die sich auf das Erkundungsproblem beziehen. Das theoretische Teil befasst sich mit dem Opfern des Bombardements im Maribor, mit der Gründung der ehemaligen Flugzeugmotorenfabrik im Maribor (unter anderem mit dem Aussehen des Gebäudes, Aufbauens der Fabrik, den Arbeitern selbst, dem Bombardement, Untergrund der Fabrik, usw.) und mit der Renovierung des ehemaligen Gebiets der Fabrik (auf dem man später mit der Automobilherstellung im Maribor fortsetzte), die in das größte Geschäfts- und Herstellungsunternehmen in Slowenien führte.

In folgendem empirischen Teil befasste ich mich mit verschiedenen Methoden; ich machte eine kurze Umfrage, führte ein paar Interviews aus, bereitete eine künstlich-didaktische Ausstellung, besuchte das Zonenuntergrund im Tezno und erzeugte zwei Maquetten der Tunnels im Zonenuntergrund, die die ersten solchen Maquetten der ehemaligen Fabrik sind.

1 UVOD



Slika 1: Mariborski grb, katerega osnova je mestni pečatnik.¹

*»Na severu te male domovine
je mesto, kjer sem bil nekoč doma.
Nad njim so nizke gozdnate planine
in dobra volja vedrega neba. /.../*

*Tam je še reka s trdnimi mostovi
in skritimi zelenimi potmi
za polrazprtimi zidovi /.../*

*In tam je park in v ribniku labodi
in dolg kostanjev drevored,
ki nekam tja v predmestje vodi,
kjer se prične in neha drugi svet.*

*/.../ vem, da sem bil, da sem,
da bom doma na severu
te male domovine...«
(Leonart, Moje mesto)*

Svet sta v 20. stoletju zaznamovali dve svetovni vojni, ki sta še posebej v Evropi povzročili ne le ogromne človeške žrtve, temveč tudi katastrofalno škodo na premični in še posebej nepremični dediščini. Slovenija, natančneje Maribor ni bil izjema.

Kaj se je dogajalo v mestu zadnje leto in pol 2. svetovne vojne še zdaj ni dokončno razjasnjeno. Le malo Mariborčanov se zaveda, kakšno vlogo je imelo njihovo mesto v omenjenem obdobju. V raziskovalni nalogi, ki bo raziskava lokalne zgodovine, se bom osredotočila na Maribor, kot žrtev napadov zavezniških bombnikov, kar je terjalo materialno in duševno opustošenje. Posebej intenzivno so zavezniške bombnike občutili na območju današnje mestne četrti

¹ Vir slike 1: <http://www.grboslovje.si/register/teritoriji/maribor.php>.

Tezno. V osrednjem delu bom povezala današnjo Poslovno proizvodno cono Tezno (*PPC Tezno*), natančneje območje bivše Tovarne avtomobilov Maribor (TAM-a), s Tovarno letalskih motorjev. Prav ta je bila zaradi svojega doprinosa za nemške vojne potrebe eden izmed glavnih ciljev bombardiranj in je posledično postala vzrok za večkratno bombardiranje Tezna s strani zaveznikov. To območje ima še danes neme pričevalce slednjega dogajanja. Namreč, gre za globoko pod zemljo izkopane in z betonom utrjene podzemne hodnike, ki se razprostirajo prav pod danes tako imenovano Poslovno (proizvodno) cono Tezno.

Preden preidem k napovedani temi bom, za lažje razumevanje, na kratko orisala mesto Maribor pred obravnavanim obdobjem. V času pred prvo svetovno vojno govorimo o gospodarski šibkosti Slovencev, kar potrjuje podatek, da je le 10 odstotkov slovensko govorečega prebivalstva plačevalo davke na nepremičnine in dohodek. Pri gospodarskem sodišču je bilo registriranih 13 slovenskih trgovskih podjetij in kar 192 nemških. Vsa industrija je bila nemška, v mestu ni bilo niti ene javne ljudske šole s slovenskim učnim jezikom, le nižji razredi gimnazij so imeli nekaj stika z delnim slovenskim učnim jezikom. Intenzivno ponemčevanje je izvajal državni aparat s šolstvom, z vojsko, s sodstvom in z nekaterimi organizacijami. Vse to se je kazalo v štetju prebivalstva. Nemška statistika je namesto kriterija narodnosti uporabljala kriterij pogovornega jezika. Leta 1910 so ugotovili, da živi v Mariboru le 14 odstotkov slovensko govorečih prebivalcev, čeprav je bila več kot polovica predvojnega mariborskega prebivalstva slovenskega rodu. Nemški nacionalizem je odrekal Slovincem pravico do slovenskega jezika, oblikovanja lastne narodnosti in finančne stabilnosti.²

Prva svetovna vojna je Mariboru prinesla popoln gospodarski zastoj, ki je bil posledica novih državnih meja. V začetku vojnega obdobja razen Delavnic Južne železnice v mestu skoraj ni bilo industrije, ki bi se lahko uspešno vključila v avstro-ogrsko vojno gospodarstvo. Prej najmočnejše panoge so začele propadati, namesto njih pa nastajati nove. Na socialne in ekonomske razmere v Mariboru je po prvi svetovni vojni najmočnejše vplivala izredno hitra industrializacija mesta z velikimi migracijskimi premiki. Sledilo je upadanje trgovine in obrti ter močno naraščanje industrije.³

² Mesto in gospodarstvo; Mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju. (2010). Maribor: Inštitut za novejšo zgodovino in Muzej narodne osvoboditve Maribor (dalje: Mesto in gospodarstvo, 2010), str. 139-143

³ Mesto in gospodarstvo, 2010, str. 35-40

Po prevratu v letih 1918-1919 je Maribor postajal vedno bolj slovenski tako v upravnem (poslovenjenje uprave, ulic) kot tudi v narodnostnem smislu. Slovenizacija mesta je tekla postopno, v mestu so še zmeraj bila slovensko-nemška nasprotja. Nemci se z zlomom monarhije niso sprijaznili in niso sprejeli zgodovinskega dejstva nastanka jugoslovanske države. Prav tako se niso sprijaznili z novonastalim položajem na Spodnjem Štajerskem. Ko je oblast v mestu prevzel slovenski vladni komisar, so odpustili mnoge nemške uradnike in jih nadomestili s slovenskimi. Pomanjkanje domačih uradnikov je slovenska oblast nadomestila s priseljenci iz slovenske Koroške, ki je po plebiscitu 10. oktobra 1920 pripadala Avstriji, in iz Primorske, ki je pripadala Italiji.⁴

Med obema svetovnjima vojnama je bil Maribor pomembno upravno središče. Od leta 1922 do leta 1929 je bil sedež mariborske oblasti z velikim županom na čelu, z uvedbo banovin (glavne uprave) pa je postal sedež okrajev Maribor levi in Maribor desni breg, dobil pa je tudi status avtonomnega mesta. Z uvedbo diktature 1929 in z nastankom banovin se je pričel očiten proces centralizacije. Tako je bila v letih 1933 in 1934 opravljena združitev zemljišč manjših občin v večje teritorialne enote, vendar je obdržal enak obseg.⁵

Prva gospodarska podlaga mariborski industriji po prvi svetovni vojni so bili kmetijstvo, obrt in trgovina. Industrija je nastala iz obrtnih obratov, in to zlasti po izgradnji železnice. Po letu 1918 se je začela gospodarska struktura spreminjati. Železniška delavnica in kurilnica sta še obstajali, izginila je največja pivovarna, propadle so skoraj vse usnjarne, mlinska industrija, skoraj v celoti je izumrla lesna industrija. Gospodarske vezi mesta z gospodarskimi središči nekdanje države so bile prekinjene. Maribor se je znašel na obrobju nove države. V gospodarstvu se je moral usmeriti proti jugovzhodu. Prevrat leta 1918 je prinesel spremembe tudi v denarnih in kreditnih zavodih. Bistvena sprememba tega časa je bila ta, da je trgovinska dejavnost prepustila vodilno mesto industrijski. K temu je tudi veliko pripomogla elektrifikacija mesta. Prav elektrifikacija mesta (izgradnja hidroelektrarne Fala), lega ob Južni železnici ter ob državni meji in cenena delovna sila so Maribor v tem obdobju spremenili v enega najmočnejših

⁴ Mesto in gospodarstvo, 2010, str. 139-143

⁵ Žnidarič, M. DO PEKLA IN NAZAJ. (1997). Nacistična okupacija in narodnoosvobodilni boj v Mariboru 1941-1945. Maribor: Muzej narodne osvoboditve Maribor (dalje: Žnidarič, 1997a), str. 14-15

centrov tekstilne industrije in močno industrijsko točko Jugoslavije nasploh, saj je za Maribor tudi močna kovinarska industrija, v manjši meri kemična in kmetijska, za lesno in živilsko industrijo v tem času pa velja, da je zastarela in primitivna.⁶

Ker se bom v nadaljnji raziskavi osredotočila na Tovarno letalskih motorjev v Mariboru, na podzemlje današnje Poslovne cone Tezno in posledično na bombardiranje Maribora s strani zaveznikov, bom splošno dogajanje med drugo svetovno vojno v Mariboru nekoliko strnila. V začetku aprila so nacisti napadli Jugoslavijo. Maribor so zelo hitro okupirali in mesto so preplavile nacistične zastave s kljukastimi križi. Ljudje so želeli zaustaviti prodor sovražnika, zato so porušili mostove čez Dravo, toda Nemci so v mestu ostali še dobra štiri leta. V skladu s svojo ideologijo so pripravili številne raznarodovalne ukrepe s katerimi so želeli slovensko besedo utišati. Imena slovenskih ulic so spreminjali v nemška, uvedli so policijsko uro, zaprli slovenske šole in na njihovih mestih uvedli nemške. Preganjali so duhovščino in vse, ki niso ustrezali njihovim merilom ali so se jim zdeli potencialno nevarni. Nenazadnje so tudi Mariborčane izganjali iz rodnega mesta.⁷

»Torej smo Slovenci po prihodu Nemcev, do kraja oropani, popolnoma brezpravni in — zapisani smrti?« (Ostrovška, 1981, 40)

Mnogi zavedni Slovenci niso prenesli okupatorjevih raznarodovalnih ukrepov. Tako je Maribor kmalu postal ne le središče okupatorjevega upravnega aparata za okupirano slovensko Štajersko, temveč tudi glavno žarišče slovenskega osvobodilnega gibanja. Za Maribor je bilo značilno stopnjevanje okupatorjevega nasilja. Z najbrutalnejšimi metodami je okupator skušal zadušiti vsak najmanjši upor. Ker izseljevanje in odgon v internacijo nista zadostovala, je okupator posegel po ubijanju. Kljub temu je vse več Slovencev odhajalo v partizane. Na podlagi naštetega lahko postavimo trditev, da je bilo v Mariboru v času druge svetovne vojne dogajanje zares pestro in odločilno za mesto samo.⁸

⁶ Mesto in gospodarstvo, 2010, str. 139-143

⁷ Žnidarič, 1997a, str. 44

⁸ Žnidarič, 1997a, str. 43-45

2 BOMBARDIRANJE MARIBORA

Ker se le malo Mariborčanov se zaveda, da je bilo njihovo mesto med drugo svetovno vojno žrtev napadov zavezniških bombnikov, ki so za seboj pustili ogromno materialno in duševno opustošenje, se mi zdi več kot le smiselno, da se v raziskavi podrobno dotaknem tudi bombardiranja Maribora v celoti. Izhajajoč iz slednjega, je predstava o tem, kaj se je pravzaprav dogajalo in zakaj so zavezniki kot svojo največkrat bombardirano žrtev izbrali prav Tezno, lažja.

Pri ocenjevanju dogajanj na slovenskem Štajerskem v letih med drugo svetovno vojno ne moremo mimo tretje dimenzije vojne, kot v literaturi običajno imenujejo vojno v zraku. Slutnjo, kaj se bo dogajalo v novih spopadih po letu 1918, je nakazovalo nemško bombardiranje Londona in Pariza med prvo svetovno vojno (cepelini, pozneje bombniki). Pravo sliko uničevanja, ki je kasneje zajelo Evropo, pa je dalo bombardiranje baskovskega mesteca Guernica. Podobe popolnega uničenja in številnih človeških žrtev Evrope žal niso spametovale.⁹ Spopad za prevlado v zraku je bil že od začetka druge svetovne vojne eden odločilnih dejavnikov dogajanj na kopnem in morju. V nemški "bliskoviti vojni" v letih 1939,



1940 in 1941 proti Poljski, Danski, Norveški, državam Beneluksa, Franciji, Angliji, Jugoslaviji, Grčiji in Sovjetski zvezi je imelo veliko vlogo tudi letalstvo. Z napadom na Poljsko 1. septembra 1939 se je hkrati z vojaškimi spopadi pričelo teroriziranje civilnega prebivalstva. Uničujoča bombardiranja Varšave, Rotterdama, Beograda in drugih evropskih mest, zlasti pa zračna bitka za Anglijo, so terjala ogromen krvni davek in neprecenljivo gmotno škodo.¹⁰

Slika 2: Nemški bombnik Heinkel nad Londonom 7. septembra 1940.¹¹

⁹ RADOVANOVIČ, S. in Senka Dreu. (2015). Maribor pod točo bomb. Taborišče smrti. Miklavž na Dravskem polju: Roman (dalje: Radovanovič in Dreu, 2015), str. 6-10

¹⁰ Žnidarič, M. (2004). Cilj Maribor. Maribor: Muzej narodne osvoboditve (dalje: Žnidarič, 2004), str. 6

¹¹Vir slike 2: Radovanovič in Dreu, 2015, str. 8



Slika 3: Beograd po nemškem bombardiranju aprila 1941.¹²

»Sila se rada s silo stepe.« (češki pregovor)

Če je bila v prvih treh letih nemška Luftwaffe gospodarica neba na vseh bojiščih, se je leta 1942 razmerje sil v zraku odločilno obrnilo na stran zaveznikov. Nemško vojno letalstvo je bilo preveč razkropljeno na različnih bojiščih, da bi lahko nudilo učinkoviti odpor in uspešno varovalo nebo nad rajhom. Sprva samo motilni napadi britanskega letalstva so že maja 1942 prešli v širokopotezno strateško in taktično bombardiranje Nemčije, ki ni prenehalo vse do konca vojne. Uničenju Kölna so kmalu sledili strahoviti udarci, ki so opustošili Berlin, Hamburg, Dortmund, Leipzig, Essen in druga nemška mesta. Dresden je na primer postal celo sinonim za uničujoče bombardiranje iz zraka. Britanci so bombardirali ponoči, Američani podnevi. Kljub veliki škodi in žrtvam sta nemška morala in nacistična disciplina še dolgo ostali trdni. Po zaslugi okupiranih dežel so nacisti celo uspeli povečati vojno proizvodnjo. To je bil leta 1944 tudi eden glavnih razlogov, zaradi katerega so zavezniki začeli bombardirati okupirane dežele v zahodni Evropi in na Balkanu.¹³

Nova faza vojne v zraku se je začela leta 1943, ko so zavezniki sklenili s "progressivnim bombardiranjem" oslabiti nemški vojaški, industrijski in ekonomski sistem ter zlomiti moralo nemškega naroda. Sredi leta 1943 so začeli Američani iz svojih baz v severni Afriki (zlasti iz Libije) in pozneje v južni Italiji ter na Malti napadati sovražnikove cilje v severni Italiji, Avstriji, južni Nemčiji, Jugoslaviji, Romuniji in na Madžarskem, ki niso bili dosegljivi iz baz v Angliji. To

¹²Vir slike 3: Radovanovič in Dreu, 2015, str. 9

¹³Žnidarič, 2004, str. 6

vojno delovanje z juga in s severozahoda so imenovali *shuttle sistem* bombardiranja. Nemško vojno letalstvo je bilo skoraj povsem razbito, vojaška proizvodnja močno ohromljena, pomembne prometnice pretrgane, pešala je tudi protiletalska obramba, ker ji je primanjkovalo usposobljenih ljudi. Konec leta 1943 se je z napredovanjem Britancev in Američanov v Italiji njihovo sredozemsko letalstvo vedno pogosteje pojavljalo tudi nad našim ozemljem, junija 1944 pa so ustanovili BAF (Balkan Air Force), Balkanske zračne sile, ki naj bi operirale predvsem nad Balkanom. Odkar so 1. oktobra 1943 eskadrilje štirimotornikov ameriške 15. zračne flote z letališč okoli Foggie v Italiji prvič odletele na borbene akcije v južno



Slika 4: Bombnik B-17, t. i. leteča trdnjava.¹⁵

Nemčijo in Avstrijo se je nad našim ozemljem vse pogosteje pojavljalo na stotine bombnikov B-17 (leteče trdnjave) in B-24 Liberator ob močnem spremstvu lovskih letal.¹⁴

Zavezniki so kmalu prišli do sklepa, da so tudi na slovenskem Štajerskem nekatera pomembna prometna vozlišča za vzhodno bojišče in Balkan (na primer Maribor, Zidani Most, Dobrava), prav tako so industrijo omenjenega območja (Maribor, Strnišče¹⁶, Celje) smatrali za pomemben člen nemškega vojnega stroja. Iz intenzivnosti in načina zavezniških letalskih napadov je mogoče sklepati, da je na slovenskem Štajerskem šlo pretežno (razen nekaj večjih napadov) za pomožne cilje zavezniških letal, ko so se vračala z borbenih akcij v Nemčiji in Avstriji in jih z različnih vzrokov niso uspela do konca izpeljati. Tovor preostalih bomb so med vračanjem v svoje baze vsula na najustreznejše pomožne cilje, za kar je bil Maribor s svojo industrijo in prometni trikot Maribor-Zidani Most-Dobova¹⁷ kot nalašč. Zavezniška bombardiranja iz velikih višin (4.000 in več metrov) niso bila povsem natančna in so povzročila velik delež nepotrebne škode na nestrategskih objektih. Posebej veliko smrtnih žrtev je bilo med civilnim prebivalstvom, česar se bom podrobneje dotaknila kasneje.¹⁸

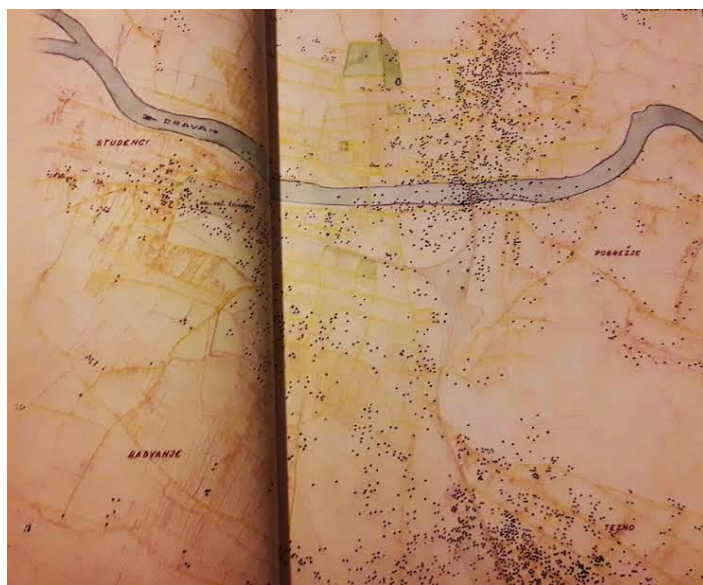
¹⁴ Žnidarič, 2004, str. 7-8

¹⁵ Vir slike 4: Radovanovič in Dreu, 2015, str. 14

¹⁶ Kraj, kjer je bila v času druge svetovne vojne zgrajena tovarna za izdelavo aluminija, ki ga je nemška vojna industrija potrebovala za izdelavo letal. Kasneje je tovarna dobila ime Tovarna glinice in aluminija Kidričevo, danes jo poznamo kot TALUM.

¹⁷ Proti koncu vojne je ob slednji prometnici precej uspešno patroljiralo tudi letalstvo narodnoosvobodilne vojske Jugoslavije (imenovano "Titovci"), ki je delovalo v okviru štaba balkanskih letalskih sil.

¹⁸ Žnidarič, 2004, str. 8



Slika 5: Povojna rekonstrukcija bombnih zadetkov na Maribor v letih 1944 in 1945 (v merilu 1:15 000).¹⁹

Maribor je bil med drugo svetovno vojno pomembno prometno križišče iz rajha na jug Balkana



Slika 6: Železniški most je bil eden glavnih ciljev bombnih napadov na Maribor.

in na italijansko fronto, zato je jeseni 1944 tudi postal tarča ameriških in angleških bombnikov.²⁰ Angloameričani so prodrli do meja rajha na zahodu, sovjetska armada se je postopoma, a nezadržno bližala vzhodnim mejam in tudi na jugu so se zavezniki prebijali skozi Italijo. Prav ta zadnja

fronta je bila odločilna za Maribor. Edina prava železniška in cestna povezava, ki ni prečkala težko prehodnih Alp, je potekala skozi Maribor. Nekdanja Južna železnica avstrijske in nato avstroogrske monarhije, ki je povezovala Dunaj z pristaniščem v Trstu, je bila tudi tedaj, jeseni 1944, edina prometna povezava, po kateri so lahko Nemci hitro in učinkovito oskrbovali fronto v Italiji. Zavezniki so se jeseni 1944 z vso silo spravili na to, za Nemce, izredno pomembno prometnico. Njihov cilj je bila prometna, predvsem železniška infrastruktura, železniške delavnice na Studencih in vojaška industrija na Teznu, ki je proizvajala za potrebe nemške vojne industrije. Dogajanje je pritegnilo tudi slovenske partizane, ki so čez celotno ozemlje Slovenije z angleškim razstrelivom rušili železniško progo, viadukte in predore. Del teh napadov so bili tudi letalski napadi na železniško infrastrukturo v Mariboru. Slovenski partizani so bili učinkoviti pri rušenju proge ter s tem

¹⁹ Vir slike 5 in 6: Žnidarič, 2004, str. 26

²⁰ Radovanovič, S. S., Dreu. Maribor pod točo bomb. Večer (Maribor), 2015, 22

zaustavljali dovoz opreme in vojakov na italijansko fronto. Zavezniki so sicer načrtovali, da bodo mnogo hitreje zlomili nemško fronto v Italiji in z juga vdrli v rajh, toda neugoden teren in spretna nemška obramba sta zaveznike zadržala v Italiji vse do konca druge svetovne vojne. Posledica rušenja proge so bile za Slovence ogromne in daljnosežne: Maribor je bil tako rekoč porušen, zavezniki pa so vkorakali v Trst takoj za enotami jugoslovanske armade in IX. korpusa, kar so jim omogočili prav partizani sami.²¹

Dovoljenja za bombardiranje na jugoslovanskem ozemlju je dajal in usmerjal glavni štab Narodno osvobodilne vojske (NOV), vendar z izjemo Slovenije, kar je pomenilo, da so zavezniki v Sloveniji mesta bombardirali po lastni presoji.²² Na podlagi prej omenjenega razloga ogromnega števila žrtev med civilisti je Vrhovni štab NOV in PO Jugoslavije večkrat protestiral pri zavezniških poveljstvih in zahteval bombardiranje strateških ciljev na našem ozemlju le z njihovim soglasjem.²³

Kljub temu Maribor, s strani zaveznikov, ni ostal neopažen. Celotna bilanca bombnih napadov na Maribor v letih 1944 in 1945 je katastrofalna. V skupno 29²⁴ bombnih napadih je 1.518 zavezniških letal odvrгло na mesto kar 15.795 bomb, težkih 4.750 ton, ki so popolnoma porušile ali poškodovala kar 2.290 ali 47% mestnih zgradb (466 popolnoma porušenih, 244 poškodovanih nad 50% in kar 1.590 poškodovanih pod 50%). Tudi večina ostalih poslopij je bila lažje poškodovana (odkrite strehe, polomljene šipe, poškodovane fasade...). Brez strehe nad glavo je ostalo več kot 4.200 Mariborčanov.²⁵ V bombnih napadih je izgubilo življenje 483 ljudi, med njimi 60 otrok (12,4%), ranjenih pa je bilo 352 ljudi. Število žrtev naj bi bilo še večje, kajti podatki o vojaških osebah, ki so med bombardiranjem Maribora izgubile življenje, so zelo

²¹ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 10-12

²² Radovanovič in Dreu, 2015, str. 4-7

²³ Žnidarič, 2004, str. 8

²⁴ Velja omeniti, da je v delu MARIBOR skozi stoletja. 1, Razprave. Maribor: Obzorja, 1991 (natančneje poglavje Maribor med okupacijo in narodnoosvobodilnim bojem, na str. 438) navedena številka bombnih napadov 28, prav tako navajajo 484 smrtnih žrtev. Isti podatek glede št. napadov razen v slednjem viru nisem zasledila, št. smrtnih žrtev pa je v članku (KONCILIJA, F. Zavezniki so bombardirali industrijske in prometne objekte v Sloveniji. Časnik (Online). (Povzeto 12. januarja 2017; 9.07). Dostopno na: <http://www.casnik.si/index.php/2012/01/09/zavezniki-so-bombardirali-industrijske-in-prometne-objekte-v-sloveniji/>) enako.

²⁵ Stanovanjska stiska v Mariboru je bila ravno zaradi medvojnih bombardiranj po vojni zelo velika. Tudi po sanaciji poškodovanih zgradb leta 1945 je bil stanovanjski fond v mestu kar za 996 stanovanj manjši od predvojnega.

skopi. Znano je, da je bilo med bombnimi napadi na glavno železniško postajo, ki je bila tudi eden glavnih ciljev napadov, zlasti marca in aprila 1945, tam veliko vojakov. Skupno 268 letalskih alarmov od 9. septembra 1942 do 25. aprila 1945 je več kot dve leti držalo ljudi "priklenjene" v zakloniščih skupno celih 14 dni. V zadnjih mesecih vojne okupatorjeva uprava tudi ni več uspela odstranjevati ruševin niti zadovoljivo skrbeti za prizadete.²⁶

Nemška okupacijska oblast v Mariboru se je sicer že zelo zgodaj začela zavedati nevarnosti, ki ji grozi iz zraka, vendar do prvega bombnega napada januarja 1944 ni ukrenila skoraj nič za uspešno protiletalsko obrambo. Po vsej verjetnosti je prevladovalo prepričanje, da zavezniki okupirane slovenske Štajerske ne bodo bombardirali. Šele prvi bombni napad in njegove katastrofalne posledice so streznili prebivalstvo in okupacijske oblasti. Sledili so ostri ukrepi in uvedene so bile ostre kazni za kršitelje, vendar tudi okupatorjeva strogost ni zalegla. Nevarnost bombnih napadov je bila vedno večja, od oktobra 1944 so bili napadi vse pogostejši in ljudje so začeli množično zapuščati mesto. Sčasoma so tudi nacisti začeli zapuščati Maribor. Najprej so pošiljali na deželo svoje družine, v zadnjih mesecih pa so se začeli umikati tudi nacistični funkcionarji. Obrambni sistem, ki so ga vpeljali, zato ni nikoli prav zaživel, kajti okupatorju je vedno bolj primanjkovalo ljudi. Prvi poskusi organiziranja protiletalske obrambe v Mariboru so bili že novembra 1941, prvi konkretniji tovrstni ukrep pa so bila od februarja 1942 dalje redna obvestila o obvezni zatemnitvi, ki je trajala od sončnega zahoda do sončnega vzhoda. Zakon o protiletalski obrambi, ki je v nacističnem rajhu veljal že od junija 1935, je bil v okupirani slovenski Štajerski vpeljan šele s posebno odredbo šefa civilne uprave z dne 15. aprila 1943. Z dodatnim razglasom 19. maja istega leta je dr. Uiberreither tudi točno določil, do so obvezniki protiletalske obrambe vsi, ki imajo na območju slovenske Štajerske stalno bivališče ali svoje premoženje. Neposredno skrb za protiletalsko obrambo je prevzela Štajerska domovinska zveza.²⁷

Maribor so večinoma bombardirala letala B-17, t.i. »leteče trdnjave«, in B-24, t.i. »liberatorji«. Bombniki B-17 so se v Evropi pojavili leta 1942 v sestavi 8. armade, nameščene v Angliji. Od tam so leteli v bombniške akcije po vsej Evropi. Po izkrcanju zaveznikov v Italiji so ustanovili 15. letalsko armado, ki je imela v sestavi štiri skupine bombnikov B-17. Leteli so iz italijanske

²⁶ Žnidarič, 2004, str. 18

²⁷ Žnidarič, 2004, str. 12

Foggie in v napadih na cilje v Avstriji in Nemčiji preletavali tudi Slovenijo. Med napadom na Dunaj v novembru 1943 je bil eden od B-17 nad Prekmurjem zadet, vendar ni bil sestreljen, nato je pot nadaljeval nekam proti Hrvaški. Že v začetku leta 1944 pa so letече trdnjave B-17 prvič bombardirale Tovarno letalskih motorjev na Teznu v Mariboru.²⁸



Slika 7: Tovarna letalskih motorjev.²⁹

Pomembni člen v okupatorjevih načrtih protiletalske obrambe v Mariboru je bilo protiletalsko topništvo. Položaji topniških gnezd so bili izključno na desnem bregu Drave, in sicer pri Rogozi, med Bohovo in Razvanjem, pri Hočah, ob severnem robu betnavskega gozda, v železniškem trikotu, vzhodno od Splošne stavbne družbe na Teznu, v gramoznici med Pobrežjem in Zrkovci ter nekaj sto metrov severovzhodno od Brezja. Točnih podatkov o aktivnosti in uspešnosti



Slika 8: Slovensko protiletalsko topništvo.

protiletalskega topništva na območju Maribora ni, vemo pa, da v zadnjih mesecih vojne ni več predstavljalo resnejše nevarnosti za zavezniška letala. Maribor je bil prvič bombardiran 7.januarja 1944. Do oktobra istega leta novih bombardiranj ni bilo, bili pa so vsakodnevni preleti zavezniških letal. Bombardiranja so se nadaljevala 13.oktobra 1944 in niso prenehala vse do 12.aprila 1945. Glavni cilji zavezniških letal so bili železniški in glavni most prek Drave, glavna, tezenska in studenška železniška postaja ter industrijski obrati v Melju, na Teznu (zlasti

²⁸ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 18

²⁹ Vir slike 7 in 8: Radovanovič in Dreu, str. 21 in 19

Tovarna letalskih motorjev) in na Studencih (železniške delavnice), ki so proizvajali za potrebe nemške vojne industrije.³⁰

Ob večjih bombnih napadih so bombe padale po celem mestu. Najbolj prizadeti deli mesta so bili ob obeh mostovih in glavni železniški postaji (Mlinska ulica, Ulica kneza Koclja, Sodna ulica, Glavni trg, Partizanska cesta, Šentiljska cesta, Kopitarjeva ulica, Kolodvorska ulica itd.), medtem ko glavni in železniški most direktno sploh nista bila zadeta. Le ob bombnem napadu 1. aprila 1945 sta dve bombi severno in južno od železniškega mostu padli med tračnice in za tri dni prekinili železniški promet. Med istim bombardiranjem je bila zadeta moška kaznilnica na Pobreški cesti. Pri tem so bili ubiti trije zaporniki, petim pa je uspelo pobegniti. Ponovno bi rada poudarila, da prvi bombni napad na Maribor ni bil namenjen mestu, ampak Tovarni letalskih motorjev na Teznu. Posamezne bombe pa so padle od Brezja do Rogoze. Tezenska tovarna je bila tarča napadov iz zraka še osemkrat in je bila poleg glavne železniške postaje ter železniških delavnic, studenške postaje in kurilnice, ki so doživele sedem bombnih napadov, največkrat bombardirana. Zaradi kasnejših pogostih bombnih napadov so se ljudje vedno bolj branili delati v okupatorjevih tovarnah, zlasti še v Tovarni letalskih motorjev na Teznu, ki je bila najpogosteje tarča zavezniških letal in kjer je bil režim še posebno strog. Pogosta bombardiranja leta 1944 so tudi zelo zavirala razvoj osvobodilnega gibanja v mestu. Mnogo ljudi je odšlo iz mesta na deželo in vedno težje je bilo najti zanesljivo javko ali stanovanje za ilegalce.³¹

Zavezniška letala so poleg industrijskih objektov začela kmalu, že 17. oktobra 1944, napadati tudi okupatorjeve urade, ki pa so bili raztreseni po celem mestu, na primer sedež Štajerske domovinske zveze (danes Konservatorij za glasbo in balet Maribor) v Mladinski ulici, urad državnega komisarja za utrjevanje nemštva (danes zdravstveni dom), policijske urade na Slomškovem trgu, poslopje deželnega svetnika (danes občina), kadetnico, sodišče itd. V štirih bombnih napadih (14. oktobra in 6. decembra 1944 ter 1. marca in 1. aprila 1945) je bila zadeta tudi mariborska bolnišnica. Infekcijski in ginekološki oddelek sta bila ob bombardiranju 1. marca 1945 onesposobljena za nadaljnje delo. Večina letalskih napadov je bila izvedena podnevi, med 10. in 14. uro. Ponoči oziroma v večernih urah je bil Maribor bombardiran samo 21. oktobra in 30. novembra 1944 ter 11. aprila 1945. Redki so bili tudi napadi, ki so jih

³⁰ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 15

³¹ Žnidarič, 2004, str. 14-16

zavezniška letala izvedla v nizkem letu. Takih napadov je bilo šest, in sicer: 5. novembra in 11. decembra 1944 ter 4. januarja, 1. februarja, 2. februarja in 14. marca 1945. Šlo za manjše napade, ki so terjali "samo" dve smrtni žrtvi (4. januarja 1945). V letu 1944 je Maribor preстал 16 bombnih napadov, v katerih je sodelovalo 695 zavezniških letal, ki so odvrгла skupno 6.573 bomb, ki so terjale kar 305 mrtvih in 301 ranjeno osebo. Strahoten psihični pritisk na ljudi so bili tudi številni in vsakodnevni alarmi, ki so podili ljudi v zaklonišča. V letu 1944 je bilo v Mariboru 160 letalskih alarmov, od tega v decembru 42, trajali pa so skoraj 155 ur.³²

V nadaljevanju bom podrobneje opisala posamezne bombne napade, ki so prizadeli Maribor, njegovo infrastrukturo in ljudi.

V prvem bombnem napadu na Maribor **7.januarja 1944** ob 11.12 je sodelovalo 29 štirimotornih ameriških bombnikov B-17 Flying Fortress (to so bile prve leteče trdnjave, dvotrupni lovci) v spremstvu 22 zaščitnih lovcev P-38 Lightning.³³ Napad je trajal približno šest minut. Zavezniška letala so odvrгла 276 srednje težkih razstrelilnih bomb v dolgi črti od mestnega vodovoda na Tržaški cesti čez bivšo tovarno Texta in Tovarno letalskih motorjev na Teznu do Brezja. Nekaj bomb je padlo tudi v Rogozi.³⁴ Ubitih je bilo 54 (Radovanovič in Dreu, 2015, str. 13) oz. 55 (Žnidarič, 2004, str. 22) in ranjenih 71 (Radovanovič in Dreu, 2015, str. 13) oz. 52 (Žnidarič, 2004, str. 22) oseb. Kot je razvidno se podatki medsebojno razlikujejo že v dveh virih, tako da je o točnem številu žrtev težko govoriti z gotovostjo, saj so bile pogoste smrti nekaj časa po bombnem napadu, prav tako pa je dokumentacija in beleženje slednjih podatkov v času vojne ali po njej z nekaterih vidikov izredno šibka.



Slika 9: Pogled na klavnico in Oreško nabrežje po bombardiranju.³⁵

³² Žnidarič, 2004, str. 16

³³ Žnidarič, 2004, str. 22

³⁴ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 12-13

³⁵ Vir slike 9 : Radovanovič in Dreu, 2015, str. 13

Protiletalsko topništvo, ki mu ob tem napadu ni uspelo zrušiti nobenega letala, je bilo takrat v območju mesta razmeščeno na sedmih krajih (v železniškem trikotu, na južnem robu mesta, v Zrkovcih, Brezju in na treh krajih od Razvanja do Bohove). Z letališča Thalerhof pri Gradcu so sicer vzleteli nemški lovci, ki so napadali zavezniška letala, vendar neuspešno.³⁶

V tem napadu je od industrijskih obratov bila najbolj prizadeta Tovarna letalskih motorjev, močno poškodovana je bila tovarna Texta (takrat vajeniška delavnica Tovarne letalskih motorjev). Precej poškodovana je bila cesta Maribor – Ptuj, na dveh mestih pretrgan telefonski kabel ob Tržaški cesti. Veliko škodo je utrpel mestni vodovod, pa tudi električno omrežje. Popolnoma porušenih je bilo osem, težje, srednje in lažje poškodovanih pa 216 stanovanjskih hiš.³⁷

Maribor je bil cilj predvsem ameriške 15. letalske flote, ki je bila nastanjena v Italiji in je poleg manjšega števila britanskih napadov izvedla vse večje bombne napade na mesto v letih 1944 in 1945. Kronološki pregled največjih bombardiranj je zato sestavljen po zapisih ameriške 15. letalske flote, njenih bombniških skupin in posameznih pričevanj letalcev ter poročil s terena po bombnih napadih. Kot poročila s terena predvsem zaradi lažjega razumevanja navajam (tako kot Radovanovič in Dreu, 2015), da so nemška; sicer gre za poročila, ki so nastala takoj po vojni za potrebe ocenitve vojne škode, ki pa so podatke črpala iz nemških uradnih virov. Poleg tega je zapisom s terena – nemškim poročilom dodan še zapis enega od pripadnikov protiletalskega topništva, tako imenovanega flaka (Flak – Flugabwehrkanone tudi Fliegerabwehrkanone), ki j v letih 1943 in 1944 služil pri bateriji težkih protiletalskih topov 105 mm v Zrkovcih pri Mariboru.³⁸ Nekateri podatki se v splošnem od poročila do poročila razlikujejo, prav tako dopuščam možnost, da se razlikujejo s kakšno arhivsko dokumentacijo, zato zgolj kot zanimivost dobesedno navajam (S. Radovanoviča in S. Dreua, 2015, str. 21) povzetek ameriškega in nemškega poročila:

“Ameriško poročilo: 2. bombniška skupina (118. misija) je imela tega dne za cilj tovarno Messerschmitt v Dunajskem Novem mestu. Toda, ko so cilj 10/10 prekrili oblaki, se je formacija 22. letal obrnila in bombardirala sekundarna cilja, in sicer Maribor in tovarno torpedov na Reki.

³⁶ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 12-13

³⁷ Žnidarič, 2004, str. 22

³⁸ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 18

Bombniki B-17 so odvrgli 66 ton 500 funtnih bomb na Tovarno letalskih motorjev v Mariboru. Ogled je potrdil precejšnji odstotek zadetih ciljev. Vidnih je bilo nekaj neposrednih zadetkov in ena velika eksplozija. Protiletalsko topništvo se ni oglasilo, za sovražnikove lovce pa so poskrbeli spremljevalni lovci P-38. Ob tem so se lovci zapletli v hud polurni boj s številčno močnejšim sovražnikom. Nad Mariborom so nemška letala sestrelila tri lovce P-38, več jih je bilo pogrešanih. Ameriški lovci naj bi sestrelili štiri nemške, enega naj bi verjetno sestrelili in štiri poškodovali. Edina poškodba bombniških posadk tega dne so bile pomrznjena stopala narednika Edwina D. Jacksona iz 49. eskadrilji.

Nemško poročilo: Ob 11.12. je 29 štirimotornih bombnikov tipa B-17 ob zaščiti 22 daljinskih lovcev P-38 – dvotrupni lovci izvedlo šestminutni napad v enem valu. Razpeta vrsta letal je priletela z juga in 276 srednje težkih razstrelilnih bomb odvrгла v dolgi črti od vodovodne črpalki na Tržaški cesti čez tovarno Teksta in Tovarno letalskih delov VDM (VDM – Vereignite deutsche Motoren – Luftfahrt Werke Steiermark, GmbH) na Teznu vse do Brezja. V napadu je bilo ubitih 54 oseb, 16 je bilo težko ranjenih in 55 lažje, porušeni je bilo sedem stanovanjskih stavb, deset težko poškodovanih, ena srednje težko in 63 lažje. Protiletalsko topništvo, ki mu ob tem napadu ni uspelo zrušiti nobenega letala, je bilo takrat v območju mesta razmeščeno na sedmih krajih, in to v železniškem trikotu, na južnem robu mesta, v Zrkovcih, Brezju in na treh krajih od Razvanja do Bohove. Z letališča Thalerhof pri Gradcu so sicer vzleteli nemški lovci, ki so napadali zavezniška letala, vendar s sorazmerno majhnim uspehom.”

Do jeseni 1944 Maribor ni doživel nobenega bombnega napada, kljub temu pa ljudje niso imeli miru. Jate ameriških bombnikov so skoraj vsak dan letele prek Maribora na sever na svoje uničevalne pohode v Avstrijo in južno Nemčijo ter se po isti poti vračale proti jugu. Pogosti alarmi so naganjali ljudi v zaklonišča. Posebno neugodni so bili nočni alarmi, zlasti za otroke, starce in bolnike.³⁹

Do drugega bombnega napada na Maribor je prišlo **13. oktobra 1944**, ko je na mesto padlo deset bomb, ki pa niso povzročile večje škode, kot navaja nemško poročilo⁴⁰: »Maribor je doživel nenačrtovan napad. S severa vračajoči se letali sta v nuji odvrgli deset bomb-4,5 tone, ki so porušile eno in težje poškodovale štiri stanovanjske hiše.«

³⁹ Žnidarič, 2004, str. 22

⁴⁰ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 30



Slika 10: Stanovanjska hiša na Tržaški cesti po bombnem napadu 13. oktobra 1944.⁴¹

Mnogo huje je bilo že naslednji dan, **14. oktobra 1944**, ko je Maribor doživel enega najhujših bombnih napadov. Takrat se je pričelo načrtno bombardiranje. V samo dvanajstih minutah z začetkom ob 10.35 je štirideset "liberatorjev" odvrгло štirideset težkih, sto srednje težkih in dvajset lahkih razstrelilnih bomb, med njimi tri z naknadnim vžigom in še štiristo paličastih požarnih bomb. Vse so povzročile ogromno materialno škodo. Število smrtnih žrtev je bilo 76 kot navaja Žnidarič (2004, str. 24) oz. 68 kot navajata S. Radovanovič in S. Dreu (2015, str. 12). Število ranjenih je doseglo kar 152. Težišče napada je bilo okrog železniškega in Glavnega mostu, pri tem pa je bil le prvi poškodovan. Bombe so tedaj ubile 68 oseb (od tega 17 vojakov) in ranile 152 oseb ter porušile 44 stanovanjskih stavb. Izredno velika škoda je bila na industrijskih in javnih poslopih (med drugim so bile oškodovane stavbe sodišča, kaznilnice in



Slika 11: Glavni trg po bombnem napadu 14. oktobra 1944.⁴³

urada). Številni deli delovno političnega urada Heimatbund so bili dobesedno uničeni. Tudi klavnica, štiri tovarne v Melju in kurilnica na studenški železniški postaji so utrpel veliko škodo. Protiletalsko topništvo je takrat sestrelilo tri letala.⁴²

⁴¹ Vir slike 10: Radovanovič in Dreu, 2015, str. 30

⁴² Radovanovič in Dreu, 2015, str. 12-13

⁴³ Vir slike 11: Žnidarič, 2004, str. 9



Slika 12: Razdejanje na mestnem pokopališču in Slomškovi kapeli, danes Ljudski vrt, po bombnem napadu 14. oktobra 1944.⁴⁴

Samo tri dni pozneje, **17. oktobra 1944**, je prišlo do četrtega bombardiranja Maribora. Tokrat sta bila cilj napada sedež Štajerske domovinske zveze v Mladinski ulici 12 in Kmetijska šola pod Kalvarijo. Poleg tega je bilo srednje in lažje poškodovanih še 60 stanovanjskih hiš. Napad je zahteval šest smrtnih žrtev, dve osebi pa sta bili ranjeni⁴⁵. Ponovno kot zanimivost navajam ameriško in nemško poročilo⁴⁶:

»**Ameriško poročilo:** 35 težkih bombnikov 455. bombniške skupine je napadlo železniški most in ranžirno postajo v Mariboru. Nad cilje so odvrkli 86,5 tone bomb. Protiletalska obramba je sestrelila eno letalo.

Slika 13: "Mladinska 12", danes Konservatorij za glasbo in balet Maribor.⁴⁷

Nemško poročilo: Maribor je napadlo pet štirimotornih bombnikov, ki so odvrkli sedemdeset težkih bomb na severni del mesta. Cilj napada sta bila sedež hajmatbundovskega vodstva v Mladinski ulici ter vinarška šola. Polni zadetek v tako imenovano Bundesführungo – hajmatbundovski poslopje ni bil slučajen



(na veliko zadovoljstvo mariborskih Slovencev) pa tudi gospodarsko poslopje vinarške šole je

⁴⁴ Vir slike 12: Žnidarič, 2004, str. 13

⁴⁵ Žnidarič, 2004, str. 22

⁴⁶ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 34

⁴⁷ Vir slike 13: Radovanovič in Dreu, 2015, str. 34

bilo močno poškodovano. Hkrati so bombe srednje težko poškodovale še deset stanovanjskih zgradb in petdeset lažje. Življenje so izgubile štiri osebe, dve sta bili ranjeni.»

Že **21. oktobra 1944** je ponovno sledil večji napad, tokrat prvič v večernih urah. Cilj napada sta bila železniški most in studenška železniška postaja. Na mesto je padlo 1.500 različnih bomb, ki so terjale življenje 18 ljudi ter 15 ranjenih. Popolnoma porušene so bile tri stanovanjske hiše, 170 pa poškodovanih.⁴⁸ Tudi za slednji napad, sploh zaradi raznolikosti ohranjenih informacij (npr. število smrtnih žrtev, število ranjenih) dobesedno navajam⁴⁹ britansko in nemško poročilo tega dne:

»Britansko poročilo: Ranžirno postajo v Mariboru je bombardiralo šestdeset letal 31. in 34. eskadrilje SAAF 205. bombniške skupine RAF. Zaradi gostih oblakov nad ciljem 10/10 so se morali spustiti na višino 1700 metrov, na cilj so odvrgli 181 ton bomb. Protiletalska obramba je bila srednje intenzivna.

Nemško poročilo: Ob 19.35 je približno 45 bombnikov v okolici studenškega kolodvora in železniškega mostu odvrгло dvesto razstrelilnih, okrog devetsto požarnih in še tristo fosfornih bomb. Svetilne bombe so letalom odkrivale zračno mesto. Ubitih je bilo 11 in ranjenih 18 ljudi. Tri stanovanjske zgradbe so bile popolnoma uničene, devet jih je bilo težko, 37 srednje težko in 124 lažje poškodovanih. Poleg tega so požari uničili več skednjev in poškodovali vagoni ter električne daljnovode.»

Najhujši mesec za Mariborčane je bil po mnenju mnogih november 1944, ko so zavezniki nanje v sedmih napadih odvrgli skoraj šesto ton bomb.⁵⁰ Čeprav je šesti napad **1. novembra** 1944 v Kamnici izvedlo samo eno letalo, je bilo ubitih pet ljudi, pet pa ranjenih.⁵¹ Kot navaja ameriško poročilo⁵² je takrat eno letalo nad Maribor odvrгло dve toni bomb. Ameriško poročilo si je tukaj enotno z nemškim⁵³, dodaja pa, da je bila ena stanovanjska zgradba porušena in ena težko poškodovana.

⁴⁸ Žnidarič, 2004, str. 22-24

⁴⁹ Radovanovič in Dreu, str. 35

⁵⁰ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 36

⁵¹ Žnidarič, 2004, str. 24

⁵² Radovanovič in Dreu, 2015, str. 37

⁵³ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 37

Tudi napad **5. novembra 1944** je bil manjši, namenjen pa tezenski železniški postaji. Tokrat človeških žrtev ni bilo, bilo pa je nekaj škode na železniških napravah na Teznu.⁵⁴ Ameriško poročilo⁵⁵ pravi, da je eno letalo nad Maribor odvrгло 2,5 tone bomb. Nemško poročilo⁵⁶ dodaja še čas napada, in sicer med 10.35 in 11.13, izhajajoč iz slednjega poročila so ga izvedli štiri lovski bombniki v nizkem poletu. Na tezenskem kolodvoru so s streljanjem poškodovali tri lokomotive, na Pobrežje in Brezje pa so vrgli 13 razstrelilnih bomb.

Že naslednji dan, **6. novembra 1944**, ob 12.15⁵⁷, je zopet prišlo do večjega bombnega napada na Maribor, v katerem je sodelovalo 24 ameriških letal, ki so na mesto odvrгла 200 bomb, pri čemer je bilo ubitih sedem ljudi, štiri pa so bili ranjeni. Zopet je bilo veliko škode na industrijskih objektih, saj je bilo težišče napada na Tovarni letalskih motorjev in na tovarni železniški postaji na Teznu.⁵⁸ Ista cilja so si ameriška letala izbrala za svoj napad tudi **7. novembra 1944**, ob 13.45, v katerem je sodelovalo dvesto štirimotornih bombnikov. Letala so odvrгла 700 težkih in 650 srednje težkih razstrelilnih bomb, oba tipa le-teh sta povzročila smrt 10 (Radovanovič in Dreu, 2015, str. 14-15) oz. 14 (Žnidarič, 2005, str. 24) ljudi, ena oseba pa je bila ranjena. Eksplozije bomb na tezenski tovarni železniški postaji so uničile vlak z razstrelivom, zažgale vlak s 25 cisternami bencina ter poškodovali in uničile mnogo vagonov in tračnic. Popravila le-teh so trajala polnih 14 dni. Težko poškodovane so bile tovarniške zgradbe Tovarne letalskih motorjev na Teznu in Tekste, nekoliko manj pa zgradbe Livarne Bühl, sukančarne Pinter in Splošne stavbene družbe (Metalna), in mestnega vodovoda.⁵⁹

Deseti bombni napad na Maribor so zavezniška letala izvedla **17. novembra leta 1944**, ko je 24 ameriških bombnikov na mesto odvrгло 127 bomb, ki so ubile osem ljudi, štiri pa ranile. Letala so se znova usmerila predvsem na tovarne na Teznu, meljsko vojašnico in moško kaznilnico. Precejšnje poškodbe je utrpela tezenska tovarna železniška postaja ter proga med glavno in studenško postajo. Popolnoma porušenihi je bilo pet stanovanjskih hiš, 119 pa

⁵⁴ Žnidarič, 2004, str. 24

⁵⁵ Radovanovič in Dreu, str.38

⁵⁶ Radovanovič in Dreu, str.38

⁵⁷ Radovanovič in Dreu, str. 39

⁵⁸ Žnidarič, 2004, str. 24

⁵⁹ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 12-15

poškodovanih.⁶⁰ Tudi tukaj se numerični podatki v istem viru razlikujejo, zato navajam ameriško in nemško poročilo⁶¹:

»Ameriško poročilo: Trideset bombnikov B-17 in B-24 iz 455. in 456. bombniške skupine je na ranžirno postajo v Mariboru odvrгло sedemdeset ton bomb. Protiletalska obramba je pri tem sestrelila eno letalo.

Nemško poročilo: Ob 12.20 je 24 bombnikov, ki so prileteli v dveh valovih, napadlo cilje v mestu. Letala so se lotila tovarn na Teznu, meljske vojašnice in pobreške kaznilnice. Odvrгла so 76 težkih in 51 srednje težkih razstrelilnih bomb, med njimi tudi 17 s kasnejšim vžigom. Ubitih je bilo osem ljudi, ranjeni so bili štirje. Streho nad glavo je tokrat izgubilo 22 Mariborčanov, kajti pet manjših stanovanjskih zgradb je bilo popolnoma porušeni, težje poškodovanih dvanajst, srednje 25 in lažje 82.«



Slika 14: Bivša tovarna Zlatorog leta 1944.⁶²

V enajstem bombnem napadu na Maribor, dva dni pozneje, je 22 ameriških letal s 126 odvrženimi bombami ubilo 18, ranilo pa 14 ljudi. Cilj napada je bila glavna železniška postaja. Veliko škode je bilo na stanovanjskih hišah, saj jih je bilo v okoliških ulicah kar 17 popolnoma porušeni, 91 težje in srednje ter 250 lažje poškodovanih. Močno porušeno je bilo postajno poslopje, od pomembnejših stavb pa so bile porušene ali poškodovane poslopje državnega komisarja za utrjevanje nemštva, grad (muzej), frančiškanska cerkev, osnovna šola v Tomšičevem drevoredu, carinarnica, mestna klavnica, Scherbaumova pekarna, tovarna svile Atama, Mariborska tiskarna, Mariborska plinarna in še nekatere. Po povzročeni škodi sodi

⁶⁰ Žnidarič, 2004, str. 14

⁶¹ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 41

⁶² Vir slike 14: Radovanovič in Dreu, 2015, str. 45

bombni napad **19. novembra 1944** med najhujše. Zato je dejstvo, da so se ljudje zaradi tega začeli v velikem številu izseljevati iz mesta. Tudi nemški funkcionarji so pričeli pošiljati svoje družinske člane na deželo.⁶³



Slika 15: Izgled mariborske železniške postaje po bombnem napadu 19. novembra 1944.⁶⁴

Do manjšega napada je prišlo zopet **30. novembra 1944**, ko sta dve letali napadli kadetnico in nekaj sosednjih hiš. Čeprav škoda v primerjavi z nekaterimi prejšnjimi napadi ni bila velika, je umrlo kar 19 ljudi, 14 pa je bilo ranjenih.⁶⁵ [Nemško poročilo](#)⁶⁶ o slednjem napadu govori tako: *»Ob 4.25 sta dva bombnika odvrгла dvanajst razstrelilnih bomb med njimi tri s kasnejšim vžigom. Pri tem majhnem, toda nenadnem napadu, pred katerim ni bilo niti alarma, je bilo ubitih 19 ljudi, ranjenih pa 14. Domove je izgubilo 36 ljudi, kajti ena stanovanjska zgradba je bila porušena, dve sta bili težko in srednje težko poškodovani, devet pa jih je utrpelo lažje poškodbe. Bombna proga se je raztezala od kadetnice do elektrarne Mariborski otok.«*

Trinajsti bombni napad je Maribor doživel **6. decembra 1944**, ko je 80 ameriških letal odvrгло na širokem mestnem območju 820 različnih rušilnih bomb. Ubitih je bilo 52 (Žnidarič, 2004, str. 28) oz. 43 (Radovanovič in Dreu, 2015, str. 49) ljudi, 30 pa ranjenih. Glavni cilj napada so bile železniške delavnice na Studencih. Poškodovani so bili tudi mnogi drugi industrijski objekti in javne zgradbe, na primer kadetnica, poslopje deželnega svetnika, bolnišnica, dijaški dom v Prešernovi ulici, sanatorij Ipavec, mizarstvo Wesiak v Cankarjevi ulici itd. Veliko škode je bilo

⁶³ Žnidarič, 2004, str. 24-28

⁶⁴ Vir slike 15: Žnidarič, 2004, str. 23

⁶⁵ Žnidarič, 2004, str. 28

⁶⁶ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 47

na električnem, vodovodnem in plinovodnem omrežju.⁶⁷ Streho nad glavo je izgubilo 404 oseb, saj je bilo 41 stanovanjskih zgradb porušениh, medtem ko je bilo 69 stavb težko, 73 srednje težko in 522 lažje poškodovanih.⁶⁸ Minimalno škodo je povzročil napad **11. decembra 1944**, ko je nekaj letal v nizkem letu obstreljevalo progo med Teznom in Hočami.⁶⁹



Slika 16: Železniške delavnice na Studencih so bile kar sedemkrat tarča bombnih napadov, največje opustošenje pa so utrpeli ob bombardiranju 6. decembra 1944.⁷⁰

Petnajsti napad iz zraka ja Maribor doživel **19. decembra 1944**. Okrog 70 bombnikov je odvrгло 700 rušilnih bomb na območju tezenske premikalne železniške postaje. Tokrat so ameriška letala načrtno napadla tudi položaje protiletalskega topništva med Razvanjem in Bohovo. Življenje sta izgubili dve osebi, porušениh je bilo šest stanovanjskih hiš, 67 pa poškodovanih. Zadnji zračni napad na Maribor v letu 1944 so zavezniki izvedli **27. decembra**. Prek sto letal je na mesto odvrгло okrog 1000 rušilnih bomb. Glavni cilj napada je bila zopet železniška postaja na Teznu, vendar so bile tokrat izgube mnogo večje. Življenje je izgubilo 24 (Žnidarič, 2004, str. 28) oz. 22 (Radovanovič in Dreu, 2015, str. 52) ljudi, osem (Žnidarič, 2004, str. 28) oz. sedem (Radovanovič in Dreu, 2015, str. 52) pa je bilo ranjenih. Porušениh je bilo 12 stanovanjskih hiš, poškodovanih pa kar 194. Od industrijskih obratov je bila popolnoma porušena kemična tovarna Rajh, težko poškodovani pa sta bili Splošna stavbna družba in Livarna Bühl, lažje poškodovani pa Sukančarna Pinter in mariborska tovarna svile.⁷¹

⁶⁷ Žnidarič, 2004, str. 28

⁶⁸ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 49

⁶⁹ Žnidarič, 2004, str. 28

⁷⁰ Vir slike 16: Žnidarič, 2004, str. 31

⁷¹ Žnidarič, 2004, str. 28

Prva napada v letu 1945, **4. in 5. januarja**, sta bila manjša in nista povzročila večje gmotne škode, terjala pa sta dve smrtni žrtvi. Hujše posledice je imel **napad 31. januarja 1945**. Izvedlo ga je devet ameriških letal 485. bombniške skupine in odvrгло 17 ton bomb na železniško postajo na Studencih.⁷² Ubitih je bilo 13 (Žnidarič, 2004, str. 28) oz. štiri (Radovanovič in Dreu, 2015, str. 54) oseb(e), ranjena pa ena. Porušeni sta bili dve stanovanjski hiši, 43 pa poškodovanih. Lažje poškodovano je bilo tudi postajno poslopje ter uničenih in poškodovanih nekaj železniških naprav. Po dolgem času je nemško protiletalsko topništvo nad Mariborom zopet uspelo sestreliti ameriško letalo, pri čemer se je sedem članov posadke smrtno ponesrečilo, trije pa so bili ujeti.⁷³

Hud letalski napad je mesto doživelo **13. februarja 1945** pet minut pred 12. uro. V osmih valovih je nad mesto priletelo 150 do 200 bombnikov in odvrгло 800 težkih, 700 srednje težkih in 200 lahkih razstrelilnih bomb. Te so bile usmerjene predvsem na tezenski, glavni in koroški kolodvor. V tem napadu je bilo ubitih 14, ranjenih pa devet ljudi. Poslopja osmih tovarn so bila večidel srednje težko, deloma lažje poškodovana, znova tudi tovarne Swaty, Škof, Lettnerjeva kemična tovarna ter Predilnica in tkalnica pri studenški postaji. Zadnji napad je bil izvršen le mesec dni pred osvoboditvijo.⁷⁴



Slika 17: Ob bombnem napadu 13. februarja 1945 je bil poškodovan urad nemške vojaške komande.⁷⁵

Že naslednji dan, **14. februarja 1945**, je Maribor doživel nov hud napad, v katerem je sodelovalo 106 letal, ki so na mesto vsula tovor 950 rušilnih bomb. Glavna cilja napada sta bila zopet studenška in tezenska železniška postaja. Ubitih je bilo 14, ranjenih pa 21 oseb,

⁷² Radovanovič in Dreu, 2015, str. 54

⁷³ Žnidarič, 2004, str. 28-30

⁷⁴ Radovanovič in Dreu, 2015, str.14-15

⁷⁵ Vir slike 17: Žnidarič, 2004, str. 37

porušenih 27, poškodovanih pa kar 407 stanovanjskih hiš. Med številnimi poškodovanimi objekti so bili najbolj prizadeti kadetnica, Tovarna letalskih motorjev, Splošna stavbna družba in železniške delavnice.⁷⁶ Maribor je bil v naslednjem mesecu bombardiran še dvakrat, in sicer **15. februarja 1945** in **19. februarja 1945**. Napada nista terjala smrtnih žrtev ali večje materialne škode.⁷⁷

Štiriindvajseti bombni napad je Maribor doživel **1. marca 1945**, ko je okrog sto ameriških štirimotornikov na mesto odvrгло blizu 1.200 rušilnih bomb različnih velikosti. Težišče napada je bilo na glavni železniški postaji. Življenje je izgubilo kar 75 ljudi, medtem ko število ranjenih ni bilo ugotovljeno. Popolnoma porušenih je bilo trideset stanovanjskih hiš, okrog trideset pa težje in še veliko več srednje in lažje poškodovanih. Zelo prizadete so bile ulice blizu železniške postaje, med pomembnejšimi zgradbami pa zopet šola na Ruški cesti, postajno poslopje, kadetnica, topniška vojašnica, bolnišnica, Tovarna letalskih motorjev, kovačnica v železniških delavnicah, Franzov mlin in studenška železniška postaja. Nemško protiletalsko topništvo je zadelo eno ameriško letalo.⁷⁸

Zavezniške letalske sile so z načrtnim bombardiranjem nadaljevale, sedaj res že skoraj nemoteno, kajti nemško letalstvo ni nudilo nobenega odporu več. Vedno šibkejše posadke protiletalskega topništva pa so se tudi oglašale vedno redkeje. Tako je Maribor **8. marca 1945** doživel že petindvajseti bombni napad. Okrog petdeset ameriških letal je odvrгло na mesto 950 rušilnih bomb z glavnim ciljem na studenški železniški postaji in železniških delavnicah. Življenje je izgubilo 14 oseb, ena pa je bila ranjena. Popolnoma porušenih je bilo devet stanovanjskih hiš, 74 pa poškodovanih. Težko zadeta je bila studenška železniška postaja in več lokomotiv, vagonov in tračnic. V železniških delavnicah je bil zelo poškodovan preizkuševalni oddelek, zadeta pa je bila tudi Predilnica in tkalnica v bližini. Poškodbe, ki jih je tokratni napad povzročil Livarni Bühl, pa so za dalj časa povzročile popoln izpad proizvodnje. Naslednji napad, **14. marca 1945**, ko je bil pri Hočah napaden vlak. Ni povzročil večje škode.⁷⁹

1. aprila 1945 je nad mesto v desetih valovih priletelo 250 do 300 bombnikov, v tedaj že 21. napadu so odvrgli 2500 do tri tisoč razstrelilnih bomb raznih velikosti, povrh tega še tristo do

⁷⁶ Žnidarič, 2004, str. 30

⁷⁷ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 64-65

⁷⁸ Žnidarič, 2004, str. 30-32

⁷⁹ Žnidarič, 2004, str. 32

350 zažigalnih. Glavni cilj napada sta bila glavni in železniški most, vendar je bilo območje bombardiranja zelo veliko. V slednjem napadu je bilo takrat ubitih 24 (Radovanovič in Dreu, 2015, str.14-15) oz. 32 (Žnidarič, 2004, str. 32) oseb in ranjenih 15, porušenih je bilo 75 stanovanjskih zgradb, 202 težje in srednje, kar 585 pa lažje poškodovanih.⁸⁰ Med javnimi zgradbami so bile zadete urad deželnega svetnika, sodišče, sodni zapori, Rotovž, mestno kopališče, večina traktov moške kaznilnice, meljska vojašnica, urad pooblaščenega državnega komisarja za utrjevanje nemštva, muzej, gledališče, stolna in frančiškanska cerkev, bolnišnica in še nekateri objekti. Med industrijskimi zgradbami so največ škode utrpeli predilnica v tovarni Hutter, Mariborska tekstilna tovarna, Pletilnica Škof, Tovarna Pengg, popolnoma uničena pa sta bili tovarna mila Lettner in mizarstvo Klančnik. Za nekaj časa je bila prekinjena preskrba mesta s plinom, precej škode pa je bilo tudi v telefonskem in električnem omrežju. V skoraj dvournem napadu je v mestu izbruhnulo kar 25 požarov.⁸¹



Slika 18: Upravno poslopje moške kaznilnice po bombardiranju 1. aprila 1945.⁸²

Manjši napad je bil izveden **11. aprila 1945**, ko je nekaj pred polnočjo eno letalo odvrгло blizu meljske vojašnice dve bombi, ki pa nista povzročili škode. Zadnji, devetindvajseti bombni napad na Maribor so zavezniška letala izvedla **12. aprila 1945**. Okrog petdeset letal je odvrгло 220 rušilnih, devetsto paličastih zažigalnih in okrog petsto fosfornih zažigalnih bomb. Glavni cilj napada je bil ponovno železniški most. Življenje je izgubilo 14 (Žnidarič, 2004, str. 34) oz. 12 (Radovanovič in Dreu, 2015, str. 76) ljudi, štiri pa so bili ranjeni. Popolnoma porušenih je

⁸⁰ Radovanovič, S. S., Dreu. Maribor pod točo bomb. Večer (Maribor), 2015, 80, 22

⁸¹ Žnidarič, 2004, str. 32

⁸² Vir slike 18: Žnidarič, 2004, str. 45

bilo 13 stanovanjskih hiš na Pobrežju in na meljski strani železniškega nasipa, 156 hiš pa je bilo poškodovanih. Železniški most ni bil zadet.⁸³

“Zakaj je bilo potrebno bombardirati železniški most, 1. aprila 1945, mesec dni pred koncem vojne? Ker je bil Maribor smatran za nemško mesto, ker je bilo jasno, da bo del Titove Jugoslavije ali pa preprosto zato, ker se je znašel na seznamu za bombardiranje? Kakorkoli že, bilo je nepotrebno in nesmiselno.” (Radovanovič in Dreu, 2015, str. 7)

Posledice bombardiranj v letih 1944/45 je mesto čutilo še desetletja po vojni.

V obdobju od januarja 1944 do aprila 1945 je Maribor doživel 22 hudih zračnih napadov, v katerih je več kot 1500 zavezniških letal na mesto odvrгло kar 15.795 bomb, težkih 4750 ton, ki so popolnoma porušile ali močnejše poškodovale 47 odstotkov zgradb.⁸⁴

Močno uničenje stanovanjskega fonda in industrijskih obratov je bilo tudi eden od razlogov za razvojno zaostajanje Maribora po vojni v primerjavi z nekaterimi drugimi industrijskimi središči v takratni Jugoslaviji. V napadih je življenje izgubilo 483 Mariborčanov in več kot tisoč vojakov.⁸⁵ V nadaljevanju bom namenila pozornost prav žrtvam bombnih napadov, ki največkrat postanejo neomenjene ali pozabljene.

2.1 Največkrat pozabljene žrtve vojne

Po koncu vojne so vojaki in še posebej generali dobili spomenike, vojaška pokopališča so urejena in ob vsaki obletnici prizorišča srečanj politikov. Le redko se poklonimo kolateralnim žrtvam vojne-civilistom. In kdo so bili ti civilisti? Otroci, ženske, starci, ki so živeli v velikih mestih Evrope in postali nedolžne žrtve brezobzirnega bombardiranja vseh udeležencev.⁸⁶

Mnogi zgodovinarji menijo, da je bilo vseobsežno bombardiranje, najprej nemško, nato pa še zavezniško, praktično brez pravega učinka na izid vojne. Trpljenje civilistov v mestih pa tudi letalskih posadk ter neštete žrtve so bile zamen. V letih najhujših bombnih napadov (1944-

⁸³ Žnidarič, 2004, str. 34

⁸⁴ Radovanovič in Dreu, 2015, str. 15

⁸⁵ Radovanovič, S. S., Dreu. Maribor pod točo bomb. Večer (Maribor), 2015, 80, 23

⁸⁶ Radovanovič, S. S., Dreu. Maribor pod točo bomb. Večer (Maribor), 2015, 80, 22

1945) se je namreč nemška vojaška proizvodnja večkrat povečala, učinki bombardiranja mest pa so bili za izide vojaških operacij zanemarljivi.⁸⁷

Bombni napadi zavezniških letal v letih 1944 in 1945 pomenijo eno najbolj tragičnih poglavij v zgodovini Maribora. Čeprav je šlo za izvajanje operativnih vojaških načrtov zavezniških sil v srednji Evropi in na Balkanu, katerih cilj je bil predvsem uničenje nacističnih industrijskih zmogljivosti in ohromitev prometnic, je pri tem največ trpelo nedolžno civilno prebivalstvo. Ljudje so izgubljali imetje, streho nad glavo in svoje najbližje. Pod ruševinami lastnih domov so ostajale cele družine, od starčkov do komaj rojenih otrok. Strah in velika negotovost sta trajala do zadnjih dni vojne. Obseg in način bombardiranj dokazuje, da so zavezniki Maribor obravnavali kot sestavni del nacističnega rajha, čeprav do formalne priključitve okupirane slovenske Štajerske k nacistični Nemčiji nikoli ni prišlo. Zato bombne napade na Maribor in druge kraje slovenske Štajerske ter nasilje, ki je bilo s tem prizadejano civilnemu prebivalstvu štejemo med vojne zločine, ki so bili posledica nacistične okupacije⁸⁸, tudi po takrat veljavnem mednarodnem vojnem pravu⁸⁹.

Slika 19: Spomenik žrtvam bombardiranja na Tržaški cesti 88a, postavljen leta 1955.⁹⁰



V bombnih napadih so nekatere družine izgubile po več družinskih članov. V prvem bombnem napadu na Maribor je največji krvni davek zahtevala hiša na Tržaški cesti 88a, kjer je kot je uradno zabeleženo umrlo 11 ljudi, med njimi Marija Adam in Veronika Šela z dvema otrokoma.⁹¹

Tedaj je bilo kar nekaj nepotrebnih žrtev, saj je, kot rečeno, šlo za prvo bombardiranje Maribora, medtem ko so sirene že več kot pol leta redno oznanjale nevarnost bombniškega napada in ljudje alarmov za bombniški napad niso več jemali resno. Nova stanovalca Ivan Kolarič in njegova hči Helena, ki

⁸⁷ Radovanovič, S. S., Dreu. Maribor pod točo bomb. Večer (Maribor), 2015, 80, 23

⁸⁸ Žnidarič, 2004, str. 36

⁸⁹ Bombni napadi so tudi predmet mednarodnega vojnega prava. Po njegovih klasičnih pravilih je dovoljeno bombardirati samo vojaške cilje, saj 25. člen IV. haaške konvencije strogo prepoveduje bombardiranje neobranjenih mest, vasi, naselij in poslopij. Prav pravila haaške konvencije še zlasti prepovedujejo bombardiranje objektov, ki služijo zdravstvenim in verskim namenom ali pa imajo posebno kulturno vrednost (Žnidarič, 2004, str. 10)

⁹⁰ Vir slike 19: Radovanovič in Dreu, 2015, str. 22

⁹¹ Žnidarič, 2004, str. 34

še danes živi na Tržaški cesti 88a, sta po vojni med ruševinami odkrila posmrtno ostanke teh stanovalcev in jih leta 1946 pokopala na domačem dvorišču. Devet let kasneje, leta 1955 pa sta jim postavila še spomenik.⁹²

Dne 1. novembra 1944 so bili med petimi žrtvami bombardiranja v Kamnici trije Lorbekovi otroci, osemletni Ivan, dveletni Alojz in komaj štiri tedne stara Hilda. Med bombardiranjem 30. novembra 1944 sta bili najbolj prizadeti družini Turk iz Koresove ulice 2, ki je izgubila štiri družinske člane, in družina Šic iz Ulice heroja Zidanška 18, ki je ostala brez treh družinskih članov. Bombni napad 6. decembra 1944 je terjalo po tri člane družin Bučar iz Kalohove 21, Lešnik in Raner iz Limbuške ceste 57 ter Polegek iz Pekrske ceste 5 na Studencih. Polegekovi otroci Hermina, Polde in Ivan, ki so ostali pod ruševinami hiše, so bili stari komaj tri oziroma eno leto, najmlajši pa komaj dober teden dni. Med bombardiranjem Maribora 27. decembra 1944 je umrlo kar pet članov družine Planinšek in trije člane družine Jaušovec. Obe družini sta stanovali v hiši na Ptujski cesti 24 na Teznu, kjer je tega dni življenje izgubilo kar 14 ljudi. Dne 13. februarja 1945 je izgubila tri člane družina Vrtačič iz Stranske ulice 6 na Pobrežju. Bombni napad 1. marca 1945 je terjalo smrt štirih članov družin Simrajh, Čokl in Slaček na Šentiljski cesti 11 in treh članov družine Slomšek v Einspillerjevi 46.

Skupno je tega dne bombardirana hiša na Šentiljski cesti 11 terjala kar 24 žrtev, kar je tudi največ v vseh bombnih napadih. Na Partizanski cesti 55 je bilo tega dne ubitih deset ljudi, na Cesti XIV. divizije 23 na Pobrežju sedem itd. Med bombardiranjem 8. marca 1945 so na Cesti zmage 34 ostali pod ruševinami trije člani družine Unger.⁹³

Ker je ostala poimenska dokumentacija zelo šibka in je do slednjih podatkov danes kot mlad raziskovalec praktično nemogoče priti, na podlagi tabele⁹⁴ s številkami ponazarjam razsežnost in veliko število smrtnih žrtev bombnih napadov v Mariboru.

⁹² Radovanovič in Dreu, 2015, str. 22

⁹³ Žnidarič, 2004, str. 34

⁹⁴ Povzeta po Žnidarič 2004, str. 18

Tabela 1: Tabeliran pregled bombnih napadov Maribora.

Št.	Datum	Mrtvi	Ranjeni	Čas napada	Št.	Datum	Mrtvi	Ranjeni	Čas napada
1.	7.1.1944	55	52	11.12	15.	19.12.1944	2	-	13.17
2.	13.10.1944	-	-	-	16.	27.12.1944	24	8	11.58
3.	14.10.1944	76	152	11.30	17.	4.1.1945	2	-	-
4.	17.10.1944	6	2	13.30	18.	15.1.1945	-	-	14.00
5.	21.10.1944	18	15	19.30	19.	31.1.1945	13	1	13.40
6.	1.11.1944	5	5	13.30	20.	1.2.1945	-	-	12.05
7.	5.11.1944	-	-	10.30	21.	2.2.1945	-	-	12.07
8.	6.11.1944	7	4	12.15	22.	13.2.1945	14	9	11.55
9.	7.11.1944	14	1	13.05	23.	14.2.1945	14	21	11.58
10.	17.11.1944	9	4	12.00	24.	1.3.1945	75	ni ugotov.	12.45
11.	19.11.1944	18	14	12.30	25.	8.3.1945	14	1	13.45
12.	30.11.1944	19	14	4.30	26.	14.3.1945	-	-	12.05
13.	6.12.1944	52	30	12.50	27.	1.4.1945	32	15	10.20
14.	11.12.1944	-	-	-	28.	11.4.1945	-	-	23.50
					29.	12.4.1945	14	4	11.27

Od 29 zračnih napadov na Maribor jih je 21 terjalo človeške žrtve, v osmih napadih pa je bila povzročena samo materialna škoda. Največ bombardiranj je Maribor doživel novembra 1944, in sicer sedem, po štiri bombardiranja so bila oktobra in decembra 1944 ter februarja 1945, po tri januarja, marca in aprila 1945 ter januarja 1944 en bombni napad. Po številu žrtev je bil največji napad 14. oktobra 1944, ki je terjalo 76 človeških življenj in 152 ranjenih. Sledi mi napad 1. marca 1945 s 75 žrtvami (za ta napad ni podatka o številu ranjenih), med prvim bombardiranjem Maribora 7. januarja 1944 je umrlo 55 ljudi, 52 je bilo ranjenih, 6. decembra 1944 52 mrtvih in 30 ranjenih, 1. aprila 1945 pa 32 mrtvih in 15 ranjenih. Samo v petih največjih bombnih napadih je izgubilo življenje 290 ljudi ali 60,04% žrtev. V desetih bombnih napadih je bilo med 10 in 30 žrtev, v šestih bombardiranjih pa je bilo manj kot 10 mrtvih.⁹⁵

⁹⁵ Žnidarič, 2004, str. 18-20

2.1.1 V Mariboru postavili spominsko ploščo in spomenik žrtvam bombardiranja

Zanimive so misli Zavrnik⁹⁶, zapisane leta 2011: *»Morda omenjeno nezavedanje o tem, kaj se je zadnje leto in pol druge svetovne vojne dogajalo Mariboru, velja pripisati tudi nerazumljivemu odnosu mestnega establišmenta do tega vprašanja. Mesto ne zmore enega samega javnega obeležja, ki bi spominjalo na tisto dramo, in tudi spominske komemoracije, namenjene žrtvam druge svetovne vojne, se tega vprašanja ne dotikajo. Pričevalcev o materialnih posledicah teh strahot, kot so recimo ruševine, pa že tako dolgo ni več. S t.i. udarniškim, ideološko spodbujenim prostovoljnim delom so jih Mariborčani „pospravili“ v nekaj povojnih letih, in to na krilih optimističnih, v svetlo prihodnost zazrtih domislicah socialističnega agitpropa Titove Jugoslavije. Ampak bombe, tiste, ki niso eksplodirale, tu in tam še so. Zlasti v mulju reke Drave, ki teče skozi mesto. Morda pa bi ta žgoča dejstva lahko pomagala obuditi prav EPK 2012?«*

Premik v smeri te miselnosti se je zgodil sicer nekaj let kasneje, kot primer bom podala spominsko ploščo odkrito leta 2014 in spomenik odkrit leta 2015. Spominsko ploščo so odkrili 14. oktobra 2014, ob 70. obletnici enega izmed najbolj uničujočih bombnih napadov na Maribor v drugi svetovni vojni. Nekdanji direktor Muzeja narodne osvoboditve Maribor, dr. Marjan Žnidarič, je dejal: *»Gre za eno največjih skupin žrtev v Mariboru in zgodovinsko dogajanje.«* S temi besedami so slavnostno odkrili spominsko ploščo, namenjeno spominu takratnim žrtvam. Za postavitev spominske plošče so izbrali prostor ob glavni avtobusni postaji, na Mlinski cesti, saj so v neposredni bližini le-te tisti objekti, ki so bili hudo poškodovani. Gre za železniško postajo in objekte ob njej, Meljsko cesto in Meljski industrijski bazen, Partizansko cesto in oba mostova preko Drave. Dr. Andrej Fištravec, župan Maribora, je ob odkritju spominske plošče dejal: *»Pozablja se, zamolčano je bilo, da je Maribor mesto, ki je dalo največ žrtev med drugo svetovno vojno. Maribor je tudi mesto, ki je bilo najbolj razrušeno v Sloveniji. Negovanje tega spomina je pomembno, da bi videli koliko moči je bilo*

⁹⁶ Zavrnik, B. Bombe nad mestom. Maribor 2012-Evropska prestolnica kulture. (Online). (Povzeto 10. januarja 2017; 14.32). Dostopno na: <http://82.149.22.226/~mobcinamb/index.php?ptype=8&menu=0&id=442&Pid=1032> (dalje: Zavrnik, 2011, Bombe nad mestom)

potrebnih, da živimo v mestu, kakršnem živimo, in da ima Maribor zgodovino. na katero smo lahko ponosni.«⁹⁷



Slika 20: Trenutek iz slovesnosti ob odkritju spominske plošče⁹⁸.

Prav tako je bil v Mariboru 10. aprila 2015 odkrit spomenik bombardiranemu Mariboru, saj je 12. aprila 2015 minilo natanko 70 let, odkar so na Maribor padle zadnje bombe.

"Mi smo že četrta, če ne peta generacija, ki se spominja naših prednikov, ki so trpeli v bombardiranju Maribora. Bombardiranje so izvajali zavezniki na naših tleh, da bi preprečili nemške transporte na južne fronte. Žrtev je bilo veliko, še danes so ostanki granat vidni na Železniškem mostu. Odločili smo se, da obujamo spomine na vse naše prednike, tako civilne kot vojaške, zato smo jim postavili spomenik," (Tone Korošec, predsednik območne zveze veteranov vojne za Slovenijo)

Spomenik stoji v spominskem gaju generala Maistra pred nekdanjo vojašnico v Melju.

Denar za spomenik so zbrali večinoma sami, pomagala sta jim Fundacija Franc Rozman Stane in podjetje Nigrad, kot je dejal g. Korošec na dan odkritja spomenika⁹⁹: *"Občina neposredno pri postavitvi spomenika ni pomagala, je pa ena redkih občin v Sloveniji, ki daje podporo organizacijam, ki združujejo udeležence vojn, in domoljubnim organizacijam, tudi občina Hoče-Slivnica je naklonjena našemu delu."*

⁹⁷ UREDNIŠTVO. Odkrit spomenik žrtvam bombardiranj v Mariboru. (Online). (Povzeto 12. januarja; 9.24). Dostopno na: <https://maribor24.si/lokalno/odkrit-spomenik-zrtvam-bombardiranj-v-mariboru/>

⁹⁸ Vir slike 20: <https://maribor24.si/lokalno/odkrit-spomenik-zrtvam-bombardiranj-v-mariboru/>

⁹⁹Kutin Ledenik, A. Spomenik bombardiranemu Mariboru. Večer (Maribor), 2015, 84, 19

Da je bilo žrtev bombardiranja Maribora veliko več kot 500, pa pravi zgodovinar Sašo Radovanovič¹⁰⁰: "70 let je zagotovo priložnost, da se pogovarjamo o temah, ki so bile dolgo zamolčane. Med njimi tudi bombardiranje Maribora. Žrtev sem v mrliških knjigah naštel okoli 500, a glede na izkušnje jih je bilo veliko več, veliko ljudi je ostalo pod ruševinami, a najverjetneje natančnih podatkov nikoli ne bomo imeli. V Mariboru je bilo takrat veliko pripadnikov nemških sil, ki so se v tistem času vračali z juga, in v tem času je bilo ubitih vsaj tisoč vojakov."



Slika 22: Spomenik bombardiranemu Mariboru, odkrit leta 2015¹⁰¹.



Slika 21

¹⁰⁰ Kutin Ledenik, A. Spomenik bombardiranemu Mariboru. Večer (Maribor), 2015, 84, 19

¹⁰¹ Vir slike 21 in 22: <http://www.vecer.com/clanek/201504106108740>.

3 TOVARNA LETALSKIH MOTORJEV V MARIBORU

»Kot enega največjih objektov, ki jih je nemška vojna industrija zgradila na okupiranem ozemlju, moramo navesti naše podjetje, ki je že tudi med vojno, ko je že bilo skoraj povsem dograjeno, bilo neprestano predmet bombardiranja zavezniškega letalstva.« (domnevno M. Šmid, nekdanji finančni direktor TAM-a)

S tem poglavjem prehajam na osrednjo temo moje raziskave. Kot sem do sedaj mnogokrat poudarila, je bil eden izmed glavnih ciljev zavezniškega bombardiranja prav Tovarna¹⁰² letalskih motorjev na Teznu. Ta je zaradi svojega doprinosa za nemške vojne potrebe predstavljala enega izmed glavnih razlogov za izvedene zračne napade nad mesto Maribor. Slednja tema je zanimiva prav zaradi tega, ker večina stvari v zvezi z le-to do zdaj še ni raziskana in odpira mnogo vprašanj. Najbolj skrivnosten del je pod njo, kjer so še danes nemi pričevalci dogajanja med drugo svetovno vojno za katere ve redko kateri Mariborčan.



Slika 23: »Eden redkih dokumentiranih dokazov proizvodnega programa v nekdanji "VDM Luftfahrtwerke Steiermark GmbH" na Teznu: pesta (okrovi) pogona letalske elise¹⁰³. Izdelovali pa so tudi polžasto planetno gonilo letalskih elis.«¹⁰⁴

¹⁰² »**továrna** -e ž (â) večje podjetje, ki strojno izdeluje polizdelke in izdelke v večjih količinah.« (SSKJ)

¹⁰³ »**elísa** -e ž (î) žarg. (letalski) vijak, propeler.« (SSKJ)

¹⁰⁴ Vir slike 23: Tovarna avtomobilov Maribor. Sledovi mariborskega gospodarstva v arhivskem gradivu Pokrajinskega arhiva Maribor. 60 let-spominski zbornik. (2007). Maribor: Pokrajinski arhiv Maribor (dalje: TAM, 2007), str. 9

Vrnimo se v začetek zgodbe. Področje, na katerem se je razprostirala s svojimi dokaj velikimi in prostornimi visokopritličnimi objekti Tovarna letalskih motorjev Maribor (in kasneje po drugi svetovni vojni Tovarna avtomobilov Maribor (TAM)), je bilo še v letih pred pričetkom druge svetovne vojne poraščeno z drevjem in prekrito s travniki in polji. Ob robu gozdov in travnika je bila proga bivše južne železnice Trst-Dunaj. Stanovanjskih hiš je bilo na tem območju izredno malo, ponekod so stale manjše ilovice, tako imenovane *butane bajte*. Pomemben vir podatkov, ki zadevajo Tovarno letalskih motorjev na Teznu je kronika Tovarne avtomobilov Maribor, ki jo hrani Pokrajinski arhiv Maribor. Po izjavi Jožeta Štrakla, upokojenega sodelavca TAM-a, je kroniko napisal danes že pokojni nekdanji finančni direktor TAM-a, Milan Šmid. Če se sklicujemo na to praktično edino ohranjeno kroniko, lahko zatrdimo, da v omenjenem obdobju motorizacija in avtobusna povezava na tem področju ni bila še posebej razvita, tudi cesta proti Ptujju še ni bila urejena. Namesto številnih avtomobilov so na tej cesti srečevali le vprežna vozila, motornih je bilo bistveno manj. Ko se je zgradilo tezensko postajališče, katerega izgradnja je bila takorekoč nujna, se je pričelo dolgotrajno razpravljanje in pogajanje o izpeljavi ceste, vendar do dokončne odločitve ni prišlo vse do pričetka druge svetovne vojne, saj potrebnih finančnih sredstev ni bilo.¹⁰⁵

Industrije v tem predelu Maribora in okolice skorajda ni bilo, obstajalo je le podjetje »Splošna«, kasneje Tovarna metalnih konstrukcij »Metalna«. Ob njej se je kmalu pričela gradnja manjših hišic. Kot sem že omenila, je bila industrija, obrt in v povezavi s tem tudi trgovina v Mariboru po razpadu avstro-ogrske monarhije, v primerjavi z drugimi slovenskimi kraji, dobro razvita. Predvsem se je hitro razvijala tekstilna industrija, tako je bilo neposredno pred drugo svetovno vojno že 13 podjetij tekstilne stroke.¹⁰⁶

Splošnih problemov glede delovne sile ni bilo, vendar je bila predvsem v tekstilni stroki najbolj iskana ženska delovna sila, ki je bila obenem cenejša. V tem pogledu, kot navaja g. Šmid, torej ni bilo težav, saj se je kmečko prebivalstvo, predvsem mladina, pogosto zaposlovala v mestu in njegovi neposredni bližini. Pred drugo svetovno vojno je mesto imelo 63 raznih večjih in manjših industrijskih podjetij. V povezavi s tem se je hitro razvijala trgovina, obrt in gostinstvo. Ko je okupator zavzel slovensko območje, omejimo se na Maribor, je izvedel številne

¹⁰⁵ Pokrajinski arhiv Maribor, Tovarna letalskih motorjev, (dalje: PAMB/1117), AŠ 1050, Kronika, str. 2-4

¹⁰⁶ PAMB/1117, AŠ 1050, Kronika, str. 1-3

raznarodovalne ukrepe.¹⁰⁷ Kar zadeva industrijsko proizvodnjo v Mariboru, zlasti kovinsko industrijo, jo je okupator takoj preusmeril v delovanje za potrebe svojega vojnega gospodarstva.¹⁰⁸ Torej, za popolno ponemčenje slovenske Štajerske niso bile dovolj samo politične, družbene in kulturne spremembe (kot posledica raznarodovalnih ukrepov), korenito je bilo treba poseči tudi v gospodarstvo. Tega se je zavedal tudi šef civilne uprave dr. Sigfried Uiberreither, zato si je od vsega začetka prizadeval, da bi čimprej dosegel gospodarsko enotnost slovenske Štajerske z avstrijsko Štajersko in tako vključil okupirano slovensko Štajersko v nacistični gospodarski sistem.¹⁰⁹ Pri tem se je dosledno naslanjal na upravno organiziranost strogo militarističnega gospodarstva nacistične Nemčije, ki je z letom 1939 začela v celoti veljati tudi v Avstriji, z okupacijo aprila 1941 pa tudi na slovenskem Štajerskem. Bistvo nacističnega vojno-gospodarskega sistema je bilo, proizvesti in pridelati v okupiranih deželah toliko, da bodo krite vse potrebe domačega prebivalstva in da bo lahko čim več proizvodov in pridelkov uporabljenih za potrebe nemške vojske.¹¹⁰

Tako lahko danes rečemo, da so posebno mesto v okupatorjevem gospodarskem sistemu zavzemali tisti industrijski obrati, ki so neposredno proizvajali za oboroževanje nacistične vojske. V okupirani slovenski Štajerski je bilo 12 takšnih tovarn, od tega v Mariboru šest: Tovarna kovinskih izdelkov Ernst Eylert (proizvajali so zobata kolesa, pogonske mehanizme, dele za bojne lokomotive), Kovinsko podjetje inž. J. in K. Bühl (armature in izdelki iz pločevine), Livarna Johann Pengg (livarski proizvodi), Livarna Metro (livarski proizvodi), Splošna stavbna družba (vojni zalogovniki, zavorne naprave, zakovice, vijaki, matice, zagozde in jeklene konstrukcije) in Tovarna letalskih motorjev. Kot zanimivost naj omenim, da je bilo v predzadnjem letu vojne v navedenih mariborskih podjetjih zaposlenih 5446 delavcev. Razen Tovarne letalskih motorjev so to bila večinoma stara podjetja, ki so v času vojne začela strogo namensko in specializirano proizvodnjo.¹¹¹

Vrnimo se v pomlad leta 1941, ko se je nacistična Nemčija zavedala, da ji trenutno razpoložljive sile njenega vojnega letalstva za predvideno vojno proti Sovjetski zvezi, še bolj pa za zmago v zračni bitki z

¹⁰⁷ PAMB/1117, AŠ 1050, Kronika, str. 3

¹⁰⁸ Žnidarič, 1997a, str. 158-159

¹⁰⁹ Žnidarič, 1997b, str. 213

¹¹⁰ Žnidarič, 1997a, str. 143-144

¹¹¹ Žnidarič, M. (1997). Tovarna letalskih motorjev v Mariboru (1941-1945). Z. Čepič in D. Guštin (ur.), Prispjevki za novejšo zgodovino, Ferencjev zbornik (str. 213-225). Ljubljana: Inštitut za novejšo zgodovino (dalje: Žnidarič, 1997b), str. 213

Anglijo, ne zadostujejo, zato je mrzlično iskala možnosti za hitro povečanje proizvodnje letal. Nemško vojaško vodstvo se je malo pred napadom na Sovjetsko zvezo, junija 1941, odločilo za spremembo načrta nadaljnjega oboroževanja. Prednost je dobila oborožitev letalstva, posebno še izdelava bombnikov.¹¹² Takoj po zasedbi Maribora, ko je padla odločitev za gradnjo tovarne v Mariboru, so se pričele razne predpriprave za novo gradnjo na podlagi že izdelanih in pripravljenih gradbenih načrtov. Prvotni investitor je bilo podjetje Flugmotorenwerke Ostermark G.m.b.H.¹¹³, ki je imelo svojo centralo na Dunaju. Po osnovnem načrtu naj bi vsa dela potekala tako hitro, da bi bila gradnja zaključena konec leta 1941 ali v začetku leta 1942 in bi tovarna takoj zatem pričela z redno proizvodnjo. Predvidena je bila izdelava letalskih zračnih vijakov s potrebnimi gonili, ki bi se nato dostavljali po najkrajši poti v montažno tovarno nekje v okolici Hamburga.¹¹⁴ Na pobudo vrhovnega poveljnika nemškega vojnega letalstva Hermanna Göringa je Hitler 20. junija 1941 izdal ukaz o "posebnem programu za vojno letalstvo", kar je pomenilo popolno prednost vojnega letalstva pred kopensko vojsko in mornarico v oboroževalni industriji. Delna izjema je bilo le izdelovanje tankov in podmornic. 'Göringov program' je predvideval v prvi vrsti izgradnjo novih proizvodnih zmogljivosti za nemško vojno letalstvo, ki naj bi v dveh in pol letih za štirikrat povečalo svojo moč. V letalski industriji so nameravali zaposliti 3,5 milijona delavcev. Prvi cilj je bila podvojitve izdelave bojnih letal (1200), za kar je bilo treba zgraditi nekaj novih tovarn, med katerimi je bila Tovarna letalskih motorjev.¹¹⁵

Slika 24: Začetki gradnje, oktober 1941.¹¹⁶



Prvotno sta obstajali dve možnosti (Žnidarič, 1997b, str. 214, navaja, da jih je bilo več) glede lokacije tega novega podjetja.¹¹⁷ Eden od izbranih krajev za gradnjo tovarne je bil Maribor, kjer je okupator v prvi vrsti računal na dovolj delovne sile, na poceni električno energijo iz falske elektrarne in na dobro prometno povezavo (omenjena

¹¹² Žnidarič, 1997a, str. 144

¹¹³ Na pobudo nemškega ministra za letalstvo, Bank der Deutschen Luftfahrt in družbe Junkers so januarja 1941 ustanovili podjetje Flugmotorenwerke-Ostmark G.m.b.H. s sedežem na Dunaju. Naloga podjetja Flugmotorenwerke-Ostmark je bila zagotoviti proizvodnjo letalskih motorjev Junkers-222 s kapaciteto 500 motorjev v prvi in 1000 motorjev v drugi fazi izgradnje. Takrat so bili izbrani kraji za tri tovarne podjetja Flugmotorenwerke-Ostmark, in sicer: Wiener Neudorf, kjer bi naj bilo glavno podjetje, Brno na Češkem (za proizvodnjo črpalk za vbrizgavanje goriva) in Gradec (za proizvodnjo letalskih propelerjev). Gradnji tovarne v Gradcu je nasprotovalo podjetje Steyr-Daimler-Puch AG, ki je tam že leta 1938 načrtovalo veliko tovarno letalskih motorjev in se je bala pomanjkanja delavcev. Namesto Gradca je bil nato nekaj časa planiran Breslav na Češkem, kjer pa je tudi primanjkovalo delovne sile in še električne energije. (Žnidarič, 1997b, str. 214)

¹¹⁴ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 4-5

¹¹⁵ Žnidarič, 1997b, str. 214

¹¹⁶ Vir slike 24: <http://www.kamra.si/sl/digitalne-zbirke/item/obdobje-druge-svetovne-vojne.html> (dalje: Kamra)

¹¹⁷ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 4

železnica Trst–Dunaj), drugi pa Gradec v Avstriji¹¹⁸ Odločitev glede lokacije je bilo potrebno sprejeti čimprej, saj so načrti že obstajali in jih v odvisnosti z izbrano lokacijo ne bi bilo potrebno spreminjati. Iz nekaterih ohranjenih zapisov (katerih konkretno žal ne morem navesti, saj kot omenjeno izhajam iz edine ohranjene kronike¹¹⁹, ki zapisov ne navaja,) se da ugotoviti, da so si prebivalci Dunaja in Gradca bolj prizadevali za to, da bi delovala tovarna v Avstriji, kot v Sloveniji. Kljub temu so t. i. *merodajni višji krogi* odločili, da bo tovarna v Mariboru.¹²⁰ Vest o tem se je hitro razširila, kot zanimivost dobesedno navajam članek, objavljen leta 1941, v Slovencu¹²¹:

»Ustanovitev tvornice letal v Mariboru. Nemška tvrdka Raab-Katzensteir, ki je nameravala prvotno ustanoviti v Mariboru samo zastopstvo za Jugoslavijo in eventuelno tudi za ostale države na Balkanu, se je sedaj odločila da ustanovi tovarno za letala. Tovarna, ki bi se zgradila na Teznu v bližini bodočega letališča, bi izdelovala vse dele aeroplanov, razen motorjev, ki bi se že izgotovljeni uvažali iz Nemčije. Produkcija bi bila usmerjena zaenkrat po potrebah privatnega letalstva in bi se izdelovali mali in večji športni aparati, namenjeni za Jugoslavijo in ostale Balkanske države. Vodstvo bi bilo v rokah strokovnjakov nemške tvrdke, delavstvo bi bilo domače, osnovni kapital pa bi bil nemško-jugoslovanski. Vse to je v načelu že rešeno in gre sedaj samo še za koncesijo in odobritev s strani naše vlade.«

Zgodba se je odvila nekoliko drugače. Kakršnokoli zavlačevanje ali posredovanje za spremembo te odločitve glede lokacije bodisi s strani posameznikov bodisi s strani višjih lokalnih političnih funkcionarjev, je bilo že v naprej onemogočeno. Tovarna je bila za vojni potencial okupatorja nujno potrebna, zato se je morala odločitev spoštovati. V kolikor temu ni bilo tako, bi se nesoglasje smatralo za nasprotovanje ali sabotažo, ki se je neusmiljeno kaznovala (smrt, deportacija, taborišče, vpoklic na vzhodno fronto itd.). Okupator je s tovrstnimi grožnjami spretno operiral in tako vzpostavil red, poslušnost in disciplino, česar so se prebivalci okupiranega mariborskega območja sprva po večini držali.¹²² Pripravljalna dela za izgradnjo Tovarne letalskih motorjev v Mariboru so se začela že aprila 1941, rok za

¹¹⁸ Žnidarič, 1997a, str. 158-159

¹¹⁹ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika

¹²⁰ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 5

¹²¹ Nepodpisan avtor. Ustanovitev tvornice letal v Mariboru. Slovenec: političen list za slovenski narod (31.05.1941), letnik 69, številka 127a

¹²² PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 4

dokončanje pa je bil januar 1942.¹²³ Vsi projekti so bili izdelani v centralnem gradbenem vodstvu na Dunaju in v najtesnejšem sodelovanju s strokovnjaki iz podjetja »Junkerswerke«. Po znanem Hitlerjevem planu osvajanja Evrope in po še posebej znanem planu »*Drangnach Osten*« je bilo vse pripravljeno, zato so se nekatera dela vršila že kmalu zatem (čiščenje, priprava terena, merjenje, preizkušanje). Gradbeni program je predvideval potrebno površino okrog 100 ha, od katere bi bilo samo zazidane površine 69.180 kvadratnih metrov.¹²⁴

V proizvodnih obratih je bilo predvidenih 1245 obdelovalnih strojev in še 345 različnih drugih pomožnih strojev, skupno 1590 strojev za potrebe rednega obratovanja, zanj pa je bilo planiranih 5200 ljudi. Kako so se zvrstili dogodki okrog ustanavljanja nove tovarne je delno razvidno iz (ponovno zaradi istega razloga jasnega vira ne morem navesti) prvega obširnejšega poročila o gradnji, ki je bilo sestavljeno za avgust in september 1941, torej za oba meseca. Poročilo bojda navaja, da je državno ministrstvo za letalstvo ali Reichsluftfahrtministerium dne 10. 7. 1941 izdalo nalog da se mora zgraditi novo podjetje za izdelavo zračnih vijakov v Mariboru ob Dravi¹²⁵.

Dne 16. 7. 1941 so se v Mariboru, zaradi predhodnih dogovorov in potrebnega soglasja glede same gradnje, sestali prvi člani združbe Gefolgschaftsmitglieder. Kmalu za tem, dne 21. 7. 1941, je sledil v Mariboru (zaradi dokončnega zaključevanja in formuliranja dogovorov) obisk gradbenega štaba Speer. Tega dne je bil osnovan tudi mestni biro Stadtbüro na Trgu svobode 22 (prej Afolf Hitlerplatz 22). Naslednjega dne je bodočo tovarno že obiskala posebna delegacija, v kateri so bili prof. Brugmann, Dr. Frank in *gaulajterja*¹²⁶ dr. Eckenberg ter dr. Ueberreither v Gradcu in predložili načrte v formalno odobritev. Predhodno odobritev načrta je opravil še pred tem obiskom *generalni inšpektor za zgradbe* prof. Brugmann, ki je bil kot omenjeno tudi sam v delegaciji. Z odobritvijo vseh načrtov so se dne 29. julija 1941 pričela gradbena dela. Ne glede na vsa ta dela in formalnosti so se že vršila pogajanja z nekaterimi večjimi gradbenimi in obrtnimi podjetji, s podjetji za izdelavo jeklenih konstrukcij za glavne proizvodne projekte in za montažo, kakor tudi z drugimi dobavitelji materiala in opreme. »*Iz podatkov, ki nam jih je še uspelo najti,*« kot pravi g. Šmid, »*je razvidno, da so pri gradnji novega*

¹²³ TAM, 2007, str. 4

¹²⁴ PAMB/1117, AŠ 1050, Kronika, str. 5

¹²⁵ Kot zanimivost naj omenim, da so Nemci Maribor imenovali »Marburg an der Drau«, saj je v Nemčiji ostajal še en t.i. Marburg.

¹²⁶ »*gauleiter* tudi *gavljater* -v nacistični Nemčiji pokrajinski vodja nacistične stranke.« (SSKJ)

podjetja¹²⁷ sodelovala podjetja iz Nemčije, Avstrije in tudi Maribora«. Pri gradnji so poleg Nemcev, Avstrijcev in Mariborčanov sodelovali še angleški in francoski vojni ujetniki ter prisilni delavci iz Ukrajine, Poljske in Češke. V juniju in juliju 1941 so gradili hkrati tri objekte, kurilnico in stanovanjske barake za delavce. Ob istem času so polagali tudi daljnovod, železniško progo, kanalizacijo in gradili cesto.¹²⁸

pri objektu I:	Universale, Wien	gradbena dela
	Stahlbau, Linz	jekl.konstrukcija z montažo
	Kiffman&Nassimbani, Maribor	tesarska dela - storitve
	Allgen.Baugesel, Maribor	jeklens okna
	Tubag - Kufit, RHld	bimsbeton
	Bernhard, Maribor	zasteklitev šedov
	Arbgen.Grazer Spenglermeister, Graz	kleparska dela
	Arbgen.Grazer Schwarzdecker, Graz	črno prekrivanje
	Schenk & Scheer, PIN	črno prekrivanje
pri objektu II:	Beyer & Co, Graz	gradbena dela
	Wagner Biro, Wien	jekl.konstrukcija z montažo
	Allgen.Baugesel, Marib.	jeklens okna
	Tubag & Kufit, RHld.	bimsbeton
	Bickelkamp & Schmied, Düsseldorf	zasteklitev šedov
	Bernhard, Maribor	ostala zasteklitev
	Allg.Grazer Spenglermeister, Graz	kleparska dela
	Allg.Grazer Schwarzdecker, Graz	črno prekrivanje
	Schenk & Scheer, Eln	črno prekrivanje
pri objektu III:	Mayrader, Keil, List & Co, Graz	gradbena dela
	Wagner Biro, Wien	jekl.konstrukcija
	Tubag, Kufit, RHld	bimsbeton
	Allg.Baugesel, Maribor	jeklens okna
	Claus Meyn, Frankfurt/M	zasteklitev
	Bernhard, Maribor	ostala zasteklitev
	Allg.Grazer Spenglermeister, Graz	kleparska dela
	Allg.Grazer Schwarzdecker, Graz	črno prekrivanje
	Westphal Hartbeton, Eln	hartbeton
pri objektu IV:	Mayrader, Keil, List&Co.	gradbena dela
	Karl Ludwig, Dresden	jekl.konstrukcija
	Ferd.Lentjes, Düsseldorf	kotli, odri itd.
pri objektu VII:	Fritz Kiffmann, Marib.	gradbena in tesarska dela
pri " VIII:	Ubaldo Nassimbani, "	gradbena in tesarska dela
Gradnja cest:	Arbg.Smerakar&Kleiss, Wien in Joh.Koschuch, Graz	
Kanalizacija:	" " " " " "	
Vsa ostala inostalskijska in kanalizacijska dela so opravila podjetja iz Avstrije, dela v zvezi z elektroenergijo pa podjetje EV-Sued.		

Slika 25¹²⁹

¹²⁷ Katera konkretno je razvidno na priloženi fotografiji (vir: PAMB/1117, AŠ 1050, Kronika, str. 6)

¹²⁸ Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1947-1987. (1987). M. Iršič (ur.), zbornik. Maribor: Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor (dalje: TAM, 1987), str. 4

¹²⁹ Vir slike 25: PAMB/1117, AŠ 1050, Kronika, str. 6

Slika 26: Začetki gradnje, leto 1941.¹³⁰



Pri izdelavi stanovanjskih in drugih barak za potrebe podjetja so sodelovala večinoma podjetja izven Maribora in sicer kot dobavitelji sestavno-montažnih delov. To so bila tri podjetja iz Dunaja in eno podjetje iz Schladminga, ki pa se niso ukvarjala s postavljanjem barak, temveč so bila za to delo določena ali izbrana le podjetja iz Maribora in iz Gradca.¹³¹

Gre za naslednja podjetja:

- *fma.*¹³² Fritz Kiffman,
- *fma.* Ubald Nassimbeni,
- *fma.* Karl Holzer,
- *fma.* Karl Glaser,
- *fma.* Jeleneč&Schleimer,
- *fma.* Heigl&Schwab.



Slika 27: Gradnja tovarne letalskih delov.

Poimenski seznam izvajalcev raznih del sem navedla, saj je iz njega razvidno, da so bila vsa večja in odgovornejša dela oddana nemškim (oziroma avstrijskim) firmam, neglede na precejšnjo oddaljenost od gradbišča samega. Slednje je deloma razumljivo, saj v obravnavanem obdobju na tem območju še ni bilo večjih domačih gradbenih podjetij. Osnovni material za gradnjo (pesek, prod, ...) se je nahajal v neposredni bližini in ga ni bilo potrebno dovažati od drugod. Tudi opeka se je priskrbela iz bližnje okolice. Ves cement so podjetja nabavljala iz Zidanega mosta in Trbovelj. Potrebno betonsko železo so dobavljale Jesenice in deloma tudi tovarne iz Avstrije. Nekoliko so sicer zakasnile dobave jeklenih konstrukcij za glavne objekte iz Avstrije, kar je povzročilo splošno pomanjkanje vagonov.¹³³

¹³⁰ Vir slike 26 in 27: Kamra.

¹³¹ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 7

¹³² Dobesedni navedek, PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 7

¹³³ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 8-9

Zemljišče za gradnjo tovarne je bilo pridobljeno z nakupom, deloma pa z razlastitvijo. Konec avgusta 1941 je bilo na gradbišču tezenske tovarne, ki se je razprostirala na površini 75 hektarjev, zaposlenih 800 delavcev, junija 1942 pa že 2668, med njimi 280 vojnih ujetnikov. Zanimivo je, da so nacisti večino potreb po delovni sili pri gradnji matične tovarne v Wiener Neudorfu pokrili z vojnimi ujetniki, medtem ko jih je pri gradnji tovarne v Mariboru bilo veliko manj, največ poleti 1942 (samo 10,5%).¹³⁴

Tabela 2:Število delavcev (in od tega vojnih ujetnikov), ki so sodelovali pri gradnji tovarne v Mariboru.

Leto	Mesec	Število delavcev	Od tega vojnih ujetnikov
1941	Avgust	800	-
	September	1.450	-
	Oktober	1.570	-
	November	1.500	-
	December	1.566	245
1942	Januar	1.563	195
	Februar	1.839	170
	Marec	1.827	180
	April	2.059	244
	Maj	2.335	282
	Junij	2.668	280
	Julij	2.634	242
	Avgust	2.487	246

Ohranjeni podatki o gibanju delavcev na gradbišču tezenske tovarne za obdobje od avgusta 1941 do avgusta 1942 so podani v zgornji tabeli. V oktobru¹³⁵ leta 1941 je odšlo na šolanje v razne kraje v Nemčiji 1350 ljudi, ki naj bi pozneje v tovarni delali kot kvalificirani delavci. Za

¹³⁴ Žnidarič, 1997b, str. 214

¹³⁵ Natančneje 1. 11. 1941 (PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 11)

šolanje učencev so tudi preuredili takratno tekstilno tovarno Texta in takoj pričeli redno šolati mlade kadre.¹³⁶ Kot primer ureditve šolanja podajam šolanje delavcev v Magdeburgu, kjer je usposabljanje zajemalo naslednje oddelke: planiranje proizvodnje, pripravljalni in konstrukcijski biro, nabavni in terminski biro, strojni oddelek, orodjarna in priprave. Prav tako je bilo določeno in imenovano že tudi vodilno osebje za vse proizvodne obrate, kontrolno službo-tehnično, tehnični biro in tovarniško ali obratno policijsko zaščito t.i. . »Werkschutz«. Vodja izobraževalnih kadrov je bil ing. Sperk iz Dunaja.¹³⁷

Veliko proslavo t. i. *likof*¹³⁸ je investitor priredil že 27. novembra 1941; na njej je pogostil okoli 2500 ljudi, četudi proizvodni objekti še niso bili končani. Proslave so se udeležili *gaulajter* iz Gradca ter drugi visoki politični, partijski, vojaški in gospodarski predstavniki. Pozdravni govor je imel »*obratovodja*« dr. Wilhelm Eckenberg. *Gaulajter* je govoril izključno o vsenemški politiki, o »neizmerni sreči«, ki je doletela te kraje, s tem, da so bili priključeni k tretjemu rajhu in o potrebah doslednega ponemčevanja dežele Spodnje Štajerske, ki mora slediti nemški dinamiki že zaradi same hvaležnosti do rajha.¹³⁹

Slika 28: Zima 1942.¹⁴⁰



Kmalu zatem so nastopile prve resnejše težave, saj se je gradnja zelo zavlekla, čeprav je pri njej sodelovalo kar devet gradbenih podjetij.¹⁴¹ Januarja 1942 morali zunanja gradbena dela zaradi mraza¹⁴² za nekaj časa prekiniti. Težave pri oskrbi z bencinom in dizelskim gorivom (od novembra 1941 do februarja 1942 se je oskrba z gorivom zmanjšala za skoraj šestkrat) so povzročile še neredno oskrbo z gradbenim materialom. Dodatno pa je upočasnitev gradnje povzročilo še pomanjkanje delovne sile, nenehne spremembe

¹³⁶ TAM, 1987, str. 4

¹³⁷ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 10

¹³⁸ »*likof* -a m (i) zlasti v kmečkem okolju pojedina, pitje po končanem večjem (gradbenem) delu, po sklenjeni kupčiji.« (SSKJ)

¹³⁹ ¹³⁹ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 12

¹⁴⁰ Vir slike 28: Kamra.

¹⁴¹ TAM, 1987, str. 5

¹⁴² O mrazu, ki je oviral gradnjo je g. Šmid (PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 8) zapisal tako: »Zaradi hude zime so morali dela večkrat povsem zaustaviti, ker se je živo srebro spustilo celo na -30°C, snega pa je bilo dolgo časa tudi do 60cm in več, Pod takšnimi atmosferskimi pogoji in motnjami je bilo povsem jasno, da dela niso mogla napredovati, pa tudi ne pod najhujšim terorjem, temveč so se morala enostavno prekiniti, kar pa seveda ni bilo v skladu z izdelanim programom.«

proizvodnega programa ter delovna disciplina in morala zaposlenih delavcev, ki sta predvsem od leta 1942 dalje zaradi okupatorjeve brezobzirne raznarodovalne politike do Slovencev močno upadli.¹⁴³

Prvi del tovarniških proizvodnih naprav na Teznu je začel obratovati 27. novembra 1941, redna proizvodnja v novih prostorih pa je stekla šele konec marca 1942. Hkrati so v tem času pospešeno gradili barake v taboriščih I, II in III ter tako imenovano Špesovo naselje na Pobrežju. V juniju leta 1942 je bilo zaposlenih v podjetju 7105 ljudi, od tega jih je delalo 4278 v proizvodnji in 2827 pri gradnji podjetja. V raznih krajih Nemčije se je šolalo kar 2543 ljudi. Do konca junija je prispelo v podjetje prvih 120 strojev za proizvodnjo. Do konca avgusta pa so zgradili že 60 barak, ki so sprejele okoli 2500 ljudi.¹⁴⁴

Skupni stroški gradnje tovarne niso znani, vendar poznamo podatek, da je bilo samo v času od 1. aprila do 30. junija 1942 za gradnjo tovarne porabljenih 1,095.300 RM. Do avgusta 1942 je tezenska tovarna spadala v koncern Flugmotorenwerke-Ostmark iz Wiener Neudorfa.¹⁴⁵ Ob tem naj omenim, da se je ime tovarne v vojnem času večkrat spremenilo, prav v odvisnosti od nominalnih lastnikov, kakor tudi od organiziranosti¹⁴⁶:

-leta 1941: Flugmotorenwerke Ostmark GmbH Wien¹⁴⁷

-leta 1942: Vereinigte Deutsche Metallwerke (dalje: VDM) – Luftfahrtwerke – GmbH Frankfurt

-leta 1943: VDM – Luftfahrtwerke AG Frankfurt

Leta 1943: VDM – Luftfahrtwerke Steiermark GmbH s popolno osamosvojitvijo v Mariboru.

Ponovno se vrnimo v leto 1941. Da bi proizvodnja v Mariboru lahko stekla še pred dograditvijo tovarne, so poleti 1941 adaptirali in opremili za začasno proizvodnjo tekstilno tovarno Texta na Teznu, ki jo je okupator zaplenil, saj je bila last judovskega kapitala. Od marca 1942 dalje,

¹⁴³ Kot zanimivost naj omenim, da so delavci močno prekoračili dolžino božičnih praznikov leta 1941, saj je 29. decembra na gradbišču manjkalo kar 1100 od 1566 zaposlenih delavcev. Dne 15. februarja 1943 je bilo na gradbišču tezenske tovarne zaposlenih 1582 delavcev, a jih je 340 ali 21,5% neopravičeno manjkalo. Pozneje se je zaradi bombnih napadov odstotek manjkajočih delavcev še povečal. (Žnidarič, 1997b, str. 215)

¹⁴⁴ TAM, 1987, str. 4

¹⁴⁵ Žnidarič, 1997b, str. 215

¹⁴⁶ TAM, 2007, str. 10

¹⁴⁷ Pomenski prevod: Tovarna letalskih motorjev, Vzhodna marka, d. o. o. Dunaj. Po priključitvi k tretjemu rajhu leta 1938 je Avstrija dobila ime »Vzhodna marka«.

ko je v novi tovarni stekla redna proizvodnja, so, kot že omenjeno, prostore Texte uporabljali za vajeniške delavnice in za usposabljanje delavcev.¹⁴⁸

Kot je razvidno iz prej citiranega o *ustanovitvi tvornice letal v Mariboru*, je bilo v prvotnih načrtih predvideno, da bo tezenska tovarna proizvajala vse vrste letalskih delov, vendar se je že od samega začetka specializirala na izdelavo motorjev. Po načrtu za začasno proizvodnjo v prostorih Texte naj bi leta 1941 izdelali 500 propelerjev VS-7 za letala Junkers, toda že novembra je mesečna proizvodnja dosegla 1200 propelerjev in 1300 regulatorjev vrtljajev letalskega motorja. Proizvodnja se je hitro povečala.¹⁴⁹

Do velike spremembe je prišlo 4. avgusta 1942, ko je mariborska Tovarna letalskih motorjev izstopila iz koncerna Flugmotorenwerke-Ostmark iz Wiener Neudorfa in se 31. avgusta istega leta vključila v koncern VDM iz Frankfurta na Maini. Takrat so zaupniki frankfurtske firme Karl Dörmann, Karl Krauskopf in dr. Hugo Scholz sklenili družbeno pogodbo za podružnico v Mariboru. Dotedanja podružnica Flugmotorenwerke Ostmark v Mariboru je bila formalno ukinjena 3. novembra 1942. Ta ukrep je bil sprejet iz dveh razlogov: zaradi spremembe licence

289 tehničnih uslužbencev
134 komercialnih uslužbencev
227 strokovnih delavcev in priučenih
1996 delavcev na šolanju /
460 drugih moških delavcev
83 delavk
64 učencev

mariborskega podjetja in zaradi strahu pred bombnimi napadi na severno Nemčijo, kjer sta bili ogroženi tovarni VDM¹⁵⁰ v Hamburgu.¹⁵¹

Ne glede na to, da se v prvem letu izgradnje tovarne do 31.3. 1942 še ni ničesar proizvajalo, pa statistika prikazuje že sledeče število zaposlenih, kot je razvidno na levi.

Za vmesni čas, do dokončne ureditve statusa mariborske tovarne, je družba VDM ustanovila

prehodno družbo VDM-Luftfahrtwerke Steiermark GmbH, s sedežem v Celovcu. Njen začetni

¹⁴⁸ Žnidarič, 1997b, str. 215

¹⁴⁹ Žnidarič, 1997a, str.161-162

¹⁵⁰ Sporazumno s podjetjem VDM v Hamburgu, ki so jo morali zaradi nenehnega bombardiranja brezpogojno evakuirati, je kasneje generalfeldmaršal Milch izdal nalog o premestitvi materiala in strojev iz Hamburga. Tako je prispelo v Maribor v času od 15. marca 1943 do 13. aprila 1943 143 vagonov razne strojne opreme, neobdelanih delov in materiala. (TAM, 1987, str. 7)

¹⁵¹ Žnidarič, 1997b, str. 214-216

kapital je znašal le 20.000 RM. Direktor (tudi tehnični vodja¹⁵²) mariborske izpostave podjetja VDM je postal inž. Heinrich Nasinski, njegov namestnik (trgovski vodja¹⁵³) pa inž. Hans Schönbaumsfeld. Nasinskega je marca 1943 zamenjal inž. Heinrich Wilhelm Sussner, Schönbaumsfelda pa Wertheim. Ker je za dokončanje in polno proizvodnjo tovarne v Mariboru bilo potrebnih še 85 milijonov RM ter 35 milijonov RM obratnih sredstev in ker VDM iz Frankfurta ni bila zmožna zagotoviti potrebnih sredstev iz lastnih virov, niti s krediti, je prej omenjeni vrhovni poveljnik Göring predlagal ustanovitev nove družbe z ustreznim deležem države. Tako je bila 24. septembra 1942 ustanovljena družba VDM - Luftfahrtwerke Steiermark GmbH, s sedežem v Mariboru in z osnovnim kapitalom 10 milijonov RM, novoustanovljeni družbi pa je Göring pri njenih investicijskih vlaganjih pomagal z enkratno pomočjo 30 milijonov RM. Manjkajoča investicijska in obratna sredstva je s krediti zagotovila še nemška Aerobank.¹⁵⁴

Slika 29: Proizvodna hala julija 1942.¹⁵⁵



Temeljna naloga mariborske izpostave VDM je bila jasno določena v družbeni pogodbi iz maja 1943, kjer je bilo med drugim zapisano: *"Načrtovanje, razvoj, proizvodnja in prodaja vseh vrst delov za letala in letalske motorje.(...) Družba ima pravico ustanavljati izpostave¹⁵⁶."* Od 9. februarja 1944 je bila mariborska tovarna

popolnoma samostojna, že 14. aprila 1942 pa jo je inšpekcija za oboroževanje XVIII v Salzburgu razglasila za "varovan objekt" in jo uvrstila v najvišjo stopnjo varovanja. Leta 1944 so bili v ožjem štabu direktorja podjetja poleg namestnika še varnostni inženir Kleinwächter, inženir za organizacijo dela Alsleben, pooblaščenec za mobilizacijo Fuss, vodja obratne straže Oswald in vodja protiletalske obrambe von Höpker. Poseben položaj v tovarni je imel tako imenovani pooblaščenec podjetja (politična funkcija), ki je bil neposredno odgovoren delovno-političnemu uradu pri šefu civilne uprave. Do leta 1944 je bil na tem položaju Rudolf Melk,

¹⁵² PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 9

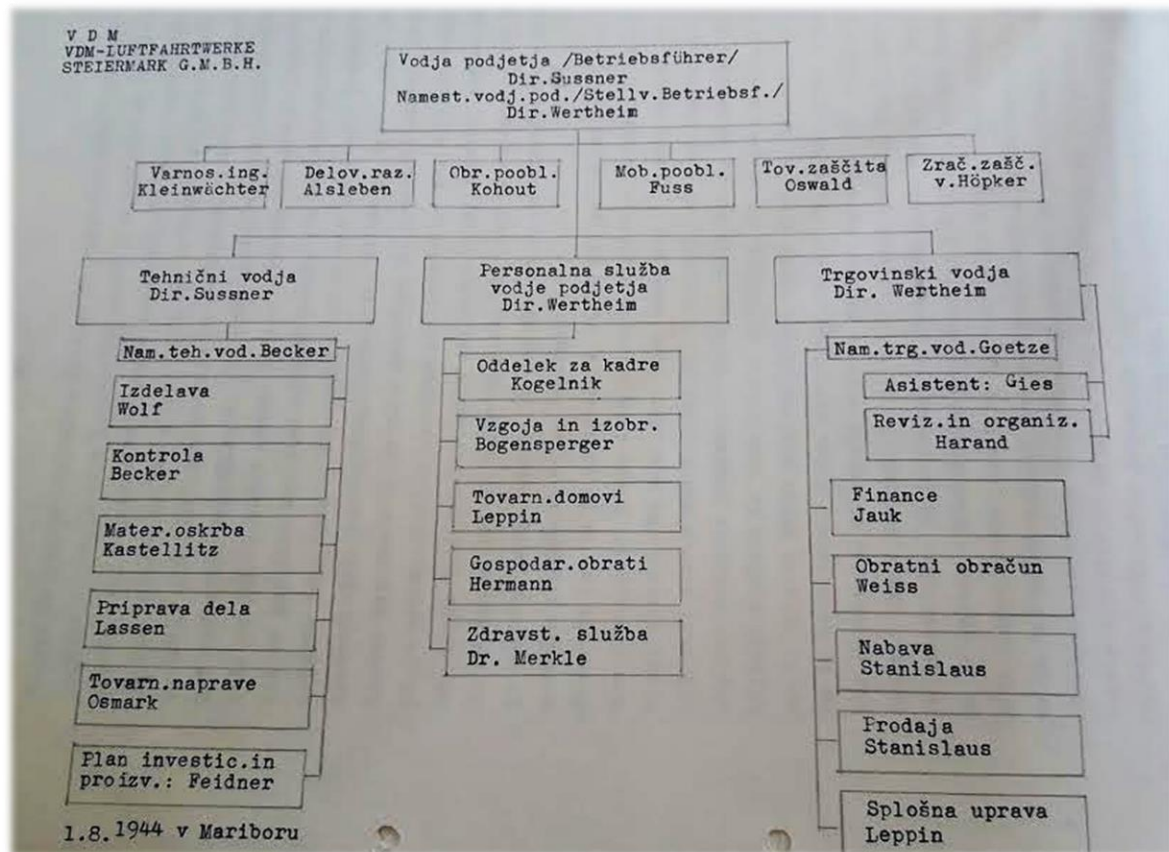
¹⁵³ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 9

¹⁵⁴ Žnidarič, 1997a, str. 162

¹⁵⁵ Vir slike 29: Kamra.

¹⁵⁶ » **izpostáva** -e ž (â) manjša enota zunaj sedeža organizacije, podjetja, za katero opravlja določene posle.« (SSKJ)

nato Rudolf Kohout. Po osamosvojitvi februarja 1944 se je podjetje delilo v tri sektorje: tehnični (proizvodni), kadrovski in komercialni. Prvega je vodil direktor, druga dva pa njegov namestnik. Tehnični sektor je bil razdeljen v šest oddelkov, kadrovski v pet in komercialni sektor v šest oddelkov.¹⁵⁷



Slika 30: Povzetek uradnega originalnega¹⁵⁸ nemškega dokumenta o vodstvu tovarne dne 1. 8. 1944.¹⁵⁹

Da je bila mariborska Tovarna letalskih motorjev velika in za nacističnega okupatorja pomembna, lahko sklepamo tudi iz kadrovskih načrtov, dejanskega števila zaposlenih in izredno natančnih gradbenih načrtov. Celovito načrtovanje se je s strani Direkcije za gradnjo obratov letalskih motorjev Ostmark, preneslo arh. dipl. ing. Antonu Rosenbergerju, ki je ob tem nastopil tudi v vlogi vodje gradbenih del. Za posamično načrtovanje delov poslopja in zunanjih površin, so bila naročila dodeljena različnim podjetjem in uradom, med drugim:

- *Pisarni prof. dr. ing. Salinger – dipl. ing. Fiebinger – Dunaj* (statični izračuni konstrukcij iz armiranega betona in lesa),

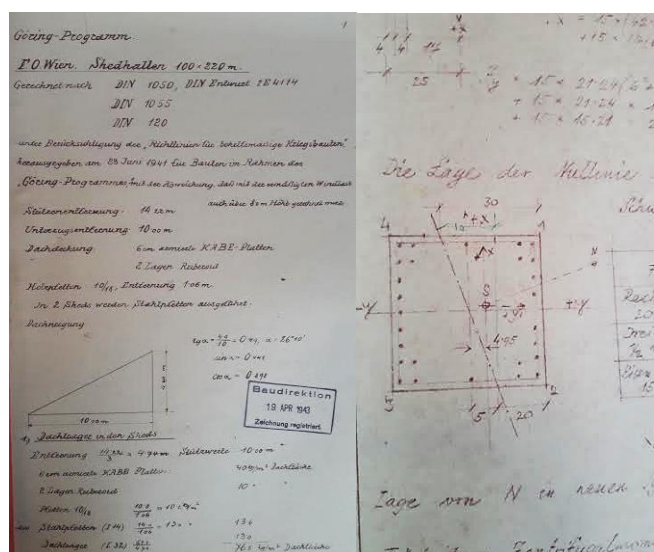
¹⁵⁷ Žnidarič, 1997b, str. 218

¹⁵⁸ Originalna nemška različica je izgubljena oz. se po mojih podatkih ne hrani v Sloveniji.

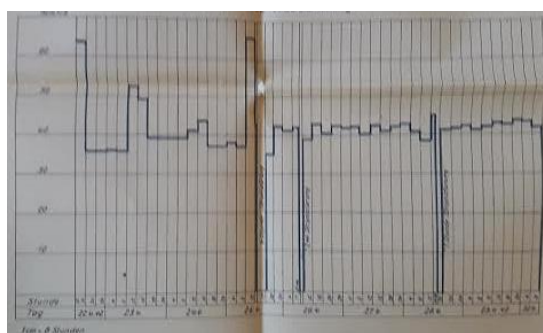
¹⁵⁹ Vir slike 30: PAMB/1117, AŠ 1050, Kronika, str. 79

- Wiener Brückenbau (statični izračuni jeklenih konstrukcij)
- Civilni inženir Loh, Berlin (dovajanje vode in izsuševanje).

Osebnost sem pregledala popolnoma vse ohranjene nemške gradbene hranjene v Pokrajinskem arhivu Maribor in preučila dela vseh treh podjetij, čeprav sem se osredotočila povečini na gradbene načrte prof. dr. ing. Rudolfa Saligerja in dipl.-ing. Karla Fiebingerja, in arh. dipl. ing. A. Rosenbergerja. Z razumevanjem le-teh sem imela sprva zaradi nepodkovanosti v tehnično-gradbeni stroki in neznanja nemškega jezika težave, zato jih preučujem zgolj z laičnega vidika.



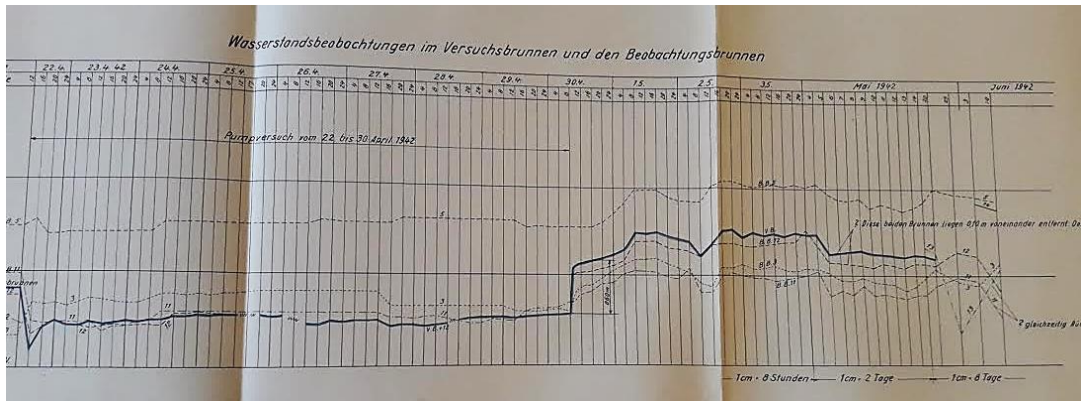
Slika 31: Primer gradbene evidence-računskega načrtovanja.¹⁶⁰



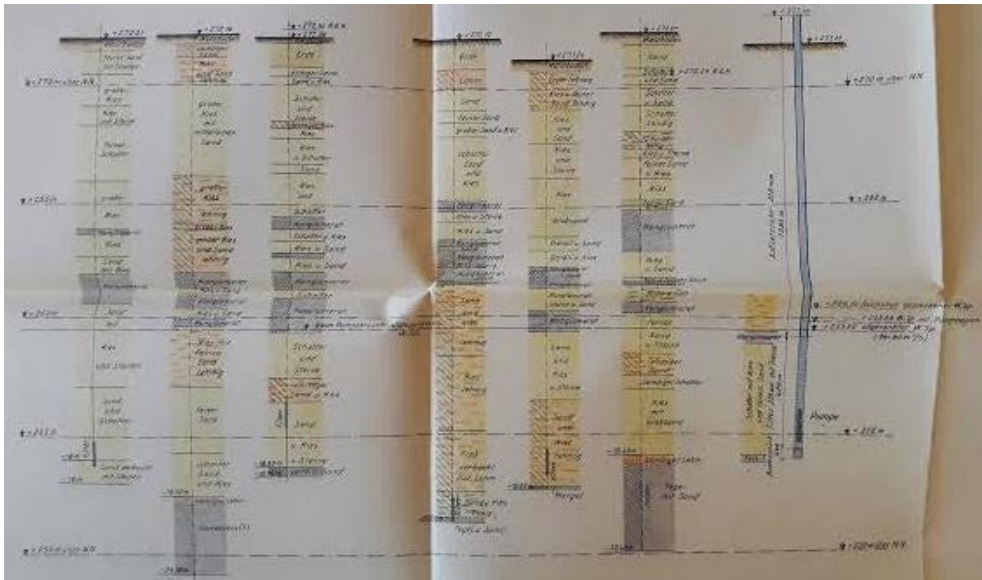
Slika 32: Projekt oskrbe z vodo.¹⁶¹

¹⁶⁰ Vir slike 31: Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, AŠ 1189. Nemški gradbeni načrti TAM iz let 1941-1945, F.O.Wien Shedhallen. Wr. Neudorf. Standberechnung

¹⁶¹ Vir slike 32: Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, AŠ 1189. Nemški gradbeni načrti TAM iz let 1941-1945, Projekt der Wasserversorgung der VDM Luftfahrtwerke Steiermark G.m.b.H. Werk Marburg, Karl Loh (dalje: SI_PAM/0990, AŠ 1189, TAM, Nemški gradbeni načrti, Karl Loh)

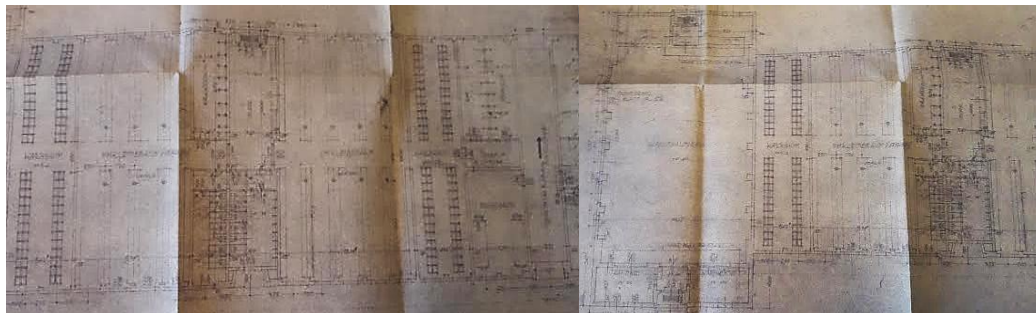


Slika 33: Talna voda.¹⁶²



Slika 34: Projekt oskrbe z vodo, podtalnica.

Slika 35: Primer A. Rosenbergerjevega dela (31.11.41).¹⁶³



¹⁶² Vir slike 33 in 34: SI_PAM/0990, AŠ 1189, TAM, Nemški gradbeni načrti, Karl Loh

¹⁶³ Vir slike 35: Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, AŠ 1187. Nemški gradbeni načrti TAM iz let 1941-1945, Arch. dipl. ing. A. Rosenberger (dalje: SI_PAM/0990, AŠ 1187, TAM, Nemški gradbeni načrti, A. Rosenberger)

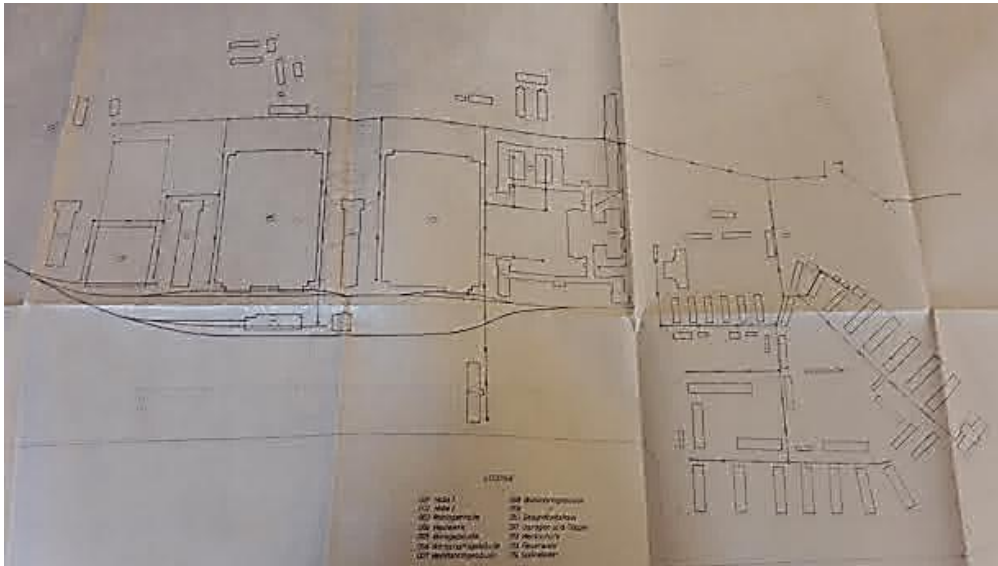
3.1 Opis (izgled) tovarne in tovarniškega poslopja

Slika 36: Pogled tovarne, tovarniškega poslopja in posameznih tovarniških objektov.¹⁶⁴



- | | |
|------------------------------|--------------------------|
| 1. Upravno poslopje | 15. Kovačnica |
| 2. Inštitut | 16. Kotlarna |
| 3. Laboratoriji | 17. Odpremni oddelek |
| 4. Prototipna delavnica | 18. Prodajni oddelek |
| 5. Mehanska obdelava | 19. Restavracija |
| 6. Kalilnica | 20. Elektronski računski |
| 7. Sprejem blaga | 21. Glavni vhod |
| 8. Vzdrževanje tovarne | 22. Obratna ambulanta |
| 9. Montaža motorjev in šasij | |
| 10. Orodjarna | |
| 11. Karosernica | |
| 12. Lakirnica | |
| 13. Montaža vozil | |
| 14. Livarna | |

¹⁶⁴ Vir slike 36: Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor. Odsek za ekonomsko propagando. (1971) Bojan Steinbücher (ur.). Murska sobota: ZGP Pomurski tisk



Slika 37: Območje tovarniškega poslopja, načrt Karla Loha.¹⁶⁵

V prilogi kot izredno zanimivost prilagam dva izmed redkih ohranjenih nemških dokumentov, ki zadevajo gradnjo in podroben opis tovarne. Slednja sem našla po treh mesecih zavzetega in motiviranega iskanja v arhivu in jih dala prevesti prevajalski agenciji, da bi ohranila verodostojnost. Čeprav se sprva morda zdi, da niso nič posebnega, ti predstavljajo danes redke obstoječe natančne avtentične zapise/poročila o Tovarni letalskih motorjev (dopuščam možnost, da gre tudi za prvi prevod v slovenščino) in potrjujeta dejstva in dogodke vzpostavljene tekom celotne raziskovalne naloge. Izvirnika v nemščini sta hranjena¹⁶⁶ v Pokrajinskem arhivu Maribor, v tem poglavju pa izhajam prav iz omenjenega.

Splošni izgled tovarne in njenega poslopja je razviden na zgornji skici, vendar prilagam še strokovni opis¹⁶⁷ tovarniškega poslopja:

»Severno od prekritega uvoza sta umeščeni stavbi varovanja tovarne in javnega poštnega urada. Južno od uvoza leži gradbeni blok, ki vsebuje tovarniško pisarno, gospodarsko poslopje, garaže in stavbo gasilske službe. Od pisarniške stavbe proti zahodu leži proizvodna hala 001 (imenovana tudi objekt I), stavba za oskrbo 008, proizvodna hala 002 (imenovana tudi objekt II), stavba za oskrbo 007, hala za skladiščenje surovcev 003 (imenovana tudi objekt III) in

¹⁶⁵ Vir slike 37: Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, AŠ 1189. Nemški gradbeni načrti TAM iz let 1941-1945 (dalje: SI_PAM/0990, AŠ 1189, TAM, Nemški gradbeni načrti)

¹⁶⁶ SI_PAM/0990, AŠ 1189, TAM, Nemški gradbeni načrti

¹⁶⁷ SI_PAM/0990, AŠ 1189, TAM, Nemški gradbeni načrti

stavba za oskrbo 009. Na južni cesti se nahaja toplarna s skladiščem premoga in skladišče odrezkov s prizidano lopo za lokomotivo. Južno od hale 001, se nahaja tovarniški zdravstveni dom 010. Vzhodno ob tovarniškem zemljišču, ločeno s tovarniško ograjo, leži tovarniški dom 1, z bivalnimi in siceršnjimi barakami za namestitev 2000 tovarniških delavcev.«

3.1.1 Hala 001

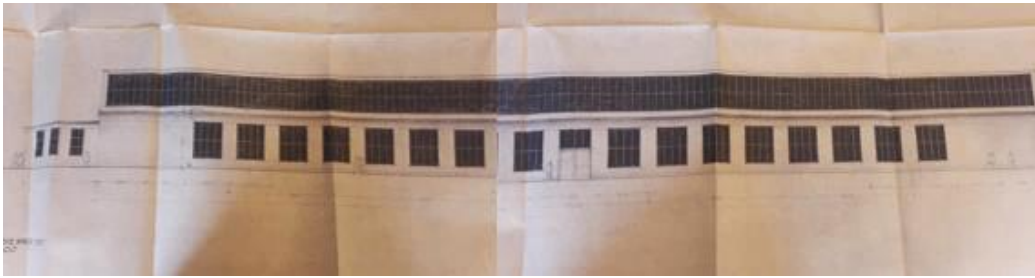
Jugozahodni kot hale je bil podkleten in je vseboval kalilnico.¹⁶⁸ Konstrukcija hale je iz armiranih betonskih stebrov na betoniranih temeljih, iz preko njih položene jeklene konstrukcije, ki je bila dobavljena in montirana s strani podjetja Stahlbau Linz. Tla so iz sloja (debelega 25 cm¹⁶⁹), odporna proti zmrzali. Talna obloga površine hale je bila izdelana iz trdega betona podjetja Westphal Berlin. Tla v prizidkih so iz trdega betona, deloma iz lesenokamene obloge ali lesa. Streha je prekrita z dvema slojema strešne lepenke na lesenem opažu in lesenih nosilcih in je bila zaradi toplotno tehničnih razlogov iz spodnje strani opremljena s ploščami (debelimi 2,5 cm). Prostornina hale se je, z dvema prekinitvenima protipožarnima poljema, razdelila na 3 razdelke. Jeklena okna prizidkov so bila glede na namen uporabe posameznih prostorov, zastekljena z žičnim ali običajnim steklom. Zidovje zunanjih in notranjih sten je zafugirano, pri čemer so bile zunanje stene (debeline 25 cm), opremljene z ojačitvenimi nosilci. Notranje stene so bile beljene. Ker pri obsežni, 100 m širini hale ni bilo mogoče deževnice odvesti ven/v zunanost, sta dve odtočni cevi, ki v notranjosti hale vodita navzdol. Za potrebo postavitve orodjarskih strojev v prostor, je bila napeljava kablov položena pod celotnim prostorom hale v opečnih ceveh, tako da se vsak stroj lahko oskrboval s kratkim priklopom iz tal hale. V prizidkih hale so bile vsega skupaj nameščene 4 transformatorske postaje. Objekt se je ogreval s pomočjo zračnih grelnikov, medtem ko so imeli prizidki običajna *grelna telesa*. K opremi hale so pripadali železniški vagoni in vzdolžni žerjavi, katerih proge so potekale v smeri sever-jug ter prečni žerjavi v kalilnici in na *rampi*.¹⁷⁰

¹⁶⁸ Ker večina objektov stoji še danes, a se prostori več ne uporabljajo za njihov prvoten namen, sem se pri opisih poskusila izogniti pisanju v sedanjosti, vendar je bilo slednje ponekod zaradi lažje miselne vizualizacije prostora nujno.

¹⁶⁹ Betonska podlaga znaša 15cm, krovni beton pa 5cm.

¹⁷⁰ SI_PAM/0990, AŠ 1189, TAM, Nemški gradbeni načrti

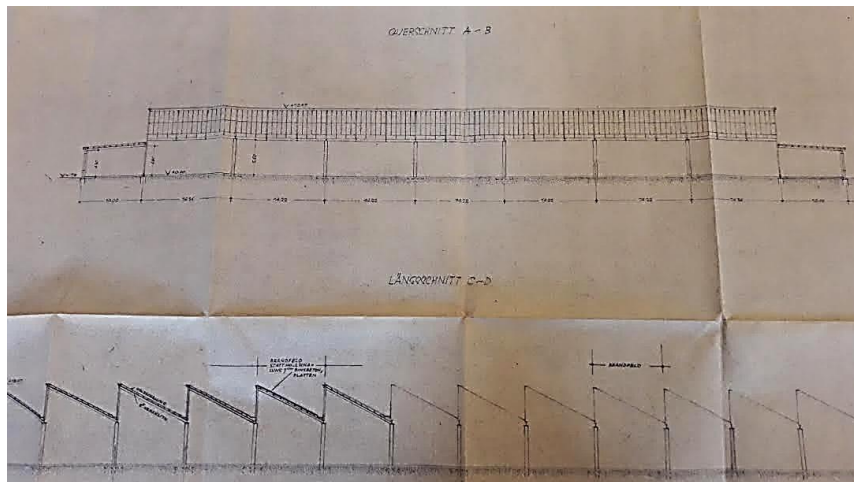
Slika 38: Hala 1 zunanji stranski ris. Načrt A. Rosenbergerja, 17. 5. 1942.¹⁷¹



Slika 39: Hala 1, notranjost, tloris in detail.



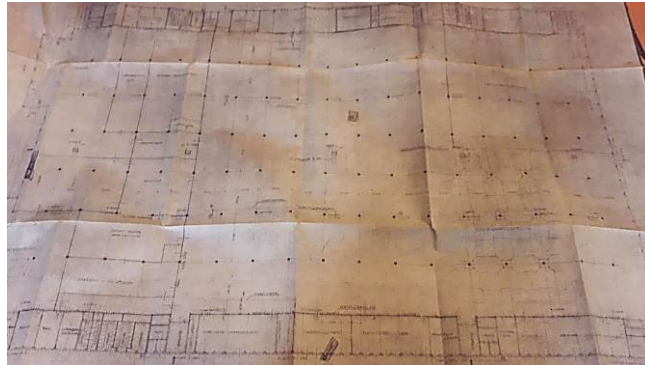
Slika 40: Hala 1, prevez strehe.



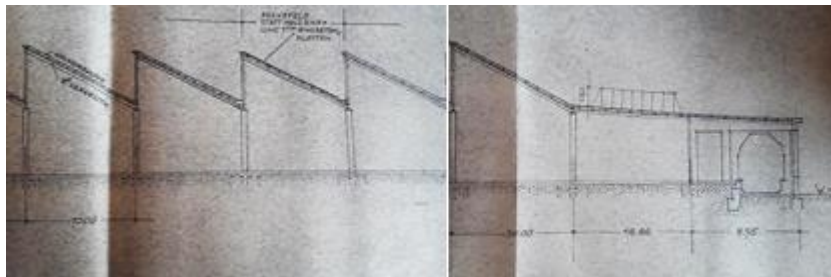
¹⁷¹ Vir slike 38, 39 in 40: SI_PAM/0990, AŠ 1187, TAM, Nemški gradbeni načrti, A. Rosenberger

3.1.2 Hala 002

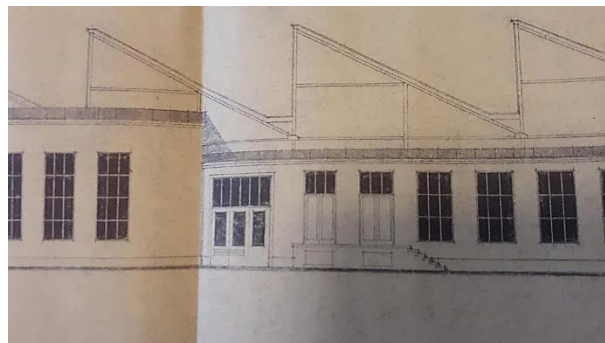
Gradbena izvedba je bila enaka kot pri hali 001. Jeklena konstrukcija je bila dobavljena in montirana s strani podjetja Waagner-Biro. Na južni strani sta bili umeščeni dve prekriti *rampi*. Srednji del zahodnega prizidka je višji, ker je po prvotnih načrtih bil predviden kot prostor za zagon. Ta hala prvotno ni bila podkletena.¹⁷²



Slika 41: Hala 2, notranjost, tloris, 20. 10. 1941.¹⁷³



Slika 42: Hala 2, prerez strehe. 11. 11. 1941.



Slika 43: Hala 2, zunanji stranski ris (zahod), 17. 8. 1941.

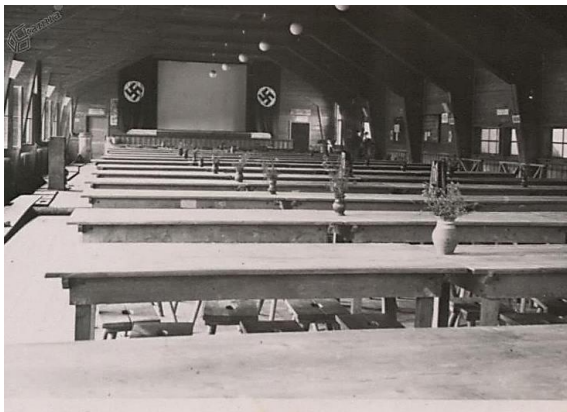
¹⁷² SI_PAM/0990, AŠ 1189, TAM, Nemški gradbeni načrti

¹⁷³ Vir slike 41, 42 in 43: SI_PAM/0990, AŠ 1187, TAM, Nemški gradbeni načrti, A. Rosenberger

3.1.3 Stavba za oskrbo

Stavbe za oskrbo so imele na severni strani po en večnamenski prostor, ki je večinoma služil kot jedilnica ali kot soba za preživetje prostega časa med odmorom (zajtrkom). V smeri sever-jug potekajoči vzdolžni trakti so vsebovali stranišča, garderobe, umivalnice, prhe in sanitetne prostore za ambulantno oskrbo poškodovancev. Prostor prvotno niso bili podkleteni. Tla v skupinskih prostorih so bila parketna, betonska ali tlakovana. Za ogrevanje so bile vgrajene *pretvorniške naprave*¹⁷⁴ po principu nasprotnega toka, ki so iz toplarne distribuirano 160 °C ogrevalno vodo, pretvorile v ca. 80 °C vročo vodo. Iz te zaprte napeljave za vročo vodo, so se ogrevala vsa *grelna telesa* in bojlerji za umivalnice in prhe.¹⁷⁵

Slika 44: Delavska menza, september 1942.¹⁷⁶



Slika 45: Umivalnica septembra 1942.



Slika 46: Prhe v umivalnici, september 1942.



Slika 47: Kuharji v kuhinji, 1942.



¹⁷⁴ Naprave za pretvorbo vrele vode v vročo.

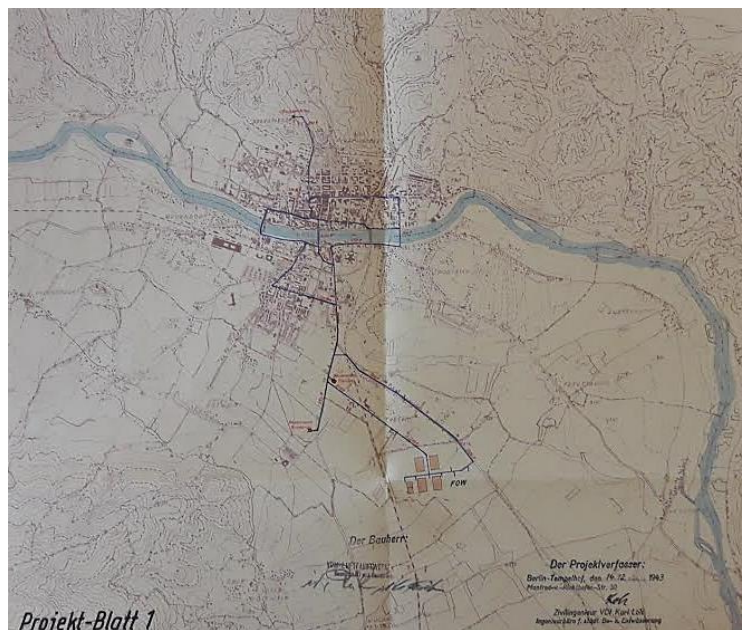
¹⁷⁵ SI_PAM/0990, AŠ 1189, TAM, Nemški gradbeni načrti

¹⁷⁶ Vir slike 44, 45, 46 in 47: Kamra.

3.1.4 Ogrevalni kanali

Ogrevalni kanali so potekali od toplarne do posameznih stavb in do tovarniškega doma 1, v katerem se je nahajala naprava za pretvorbo vrele vode v vročo. Kot že omenjeno, so se hale ogrevale neposredno z vročo vodo. Bivanjske izbe so opremljene z ogrevanjem na peči. Ogrevalni kanali so bili s ploščami iz armiranega betona, tako da je bil ogrevalni kanal v primeru poškodbe dostopen. Kjer so ogrevalni kanal prečkali tiri in ceste, je bilo ustrezno prekritje kanala obvezno.¹⁷⁷

Slika 48: Zanimivost: napeljava in dobava vode.¹⁷⁸

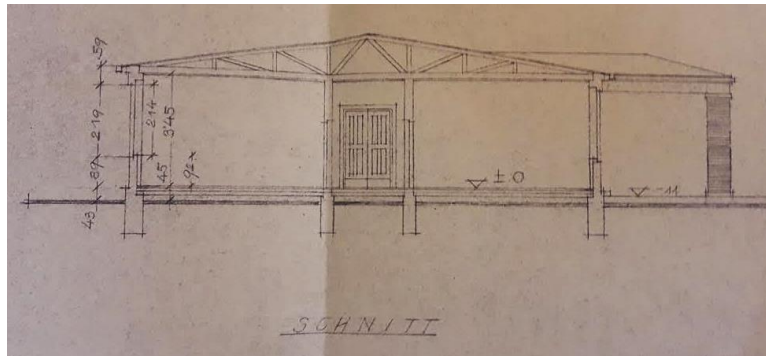


¹⁷⁷ SI_PAM/0990, AŠ 1189, TAM, Nemški gradbeni načrti

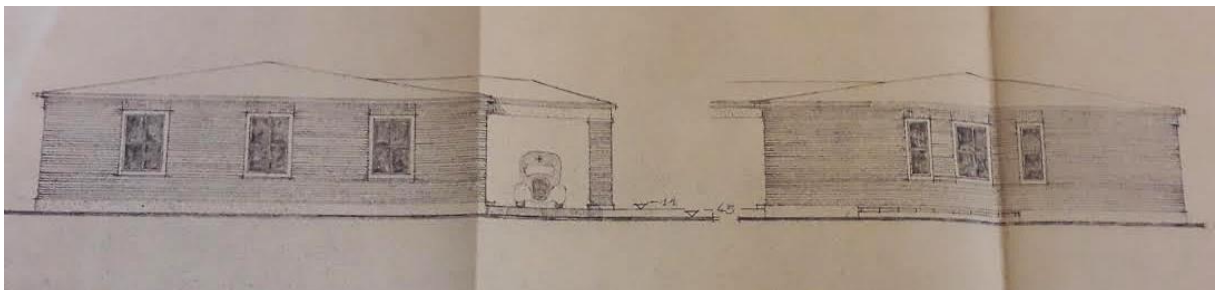
¹⁷⁸ Vir slike 48: SI_PAM/0990, AŠ 1189, TAM, Nemški gradbeni načrti

3.1.5 Tovarniški zdravstveni dom

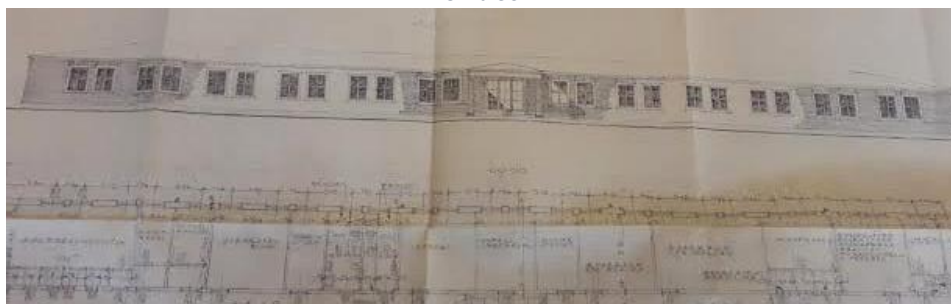
Tovarniški zdravstveni dom je služil preventivni zdravstveni oskrbi in zdravljenju in je vseboval najrazličnejše prostore za obsevanje, podvodno masažo, zobozdravstveno oskrbo, rentgen itd. Način gradnje je enak kot pri stavbah za oskrbo, vendar so bila v prostorih za zdravljenje tla obložena protiprašno, z lesenokameno oblogo. *Pretvorniška naprava* za ogrevanje in oskrbo z vročo vodo, je bila umeščena v kleti, na severnem koncu stavbe.



Slika 49: Obratna ambulanta, zdravstveni dom. prerez.¹⁷⁹



Slika 50



Slika 51: Načrt A. Rosenbergerja, 20. 5. 1942.

¹⁷⁹ Vir slike 49, 50 in 51: Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, AŠ 1187. Nemški gradbeni načrti TAM iz let 1941-1945, Betriebsgesundheitshaus 010 (dalje: SI_PAM/0990, AŠ 1187, TAM, Nemški gradbeni načrti, A. Rosenberger, ambulanta)

3.2 Bombardiranje tovarne

Kot je bilo v dosedanjem prispevku raziskovalne naloge večkrat poudarjeno, je bil eden glavnih ciljev zavezniških letal med bombardiranjem Maribora v letih 1944 in 1945 Tovarna letalskih motorjev na Teznem. Čeprav sem zračne napade že v splošnem opisala, sedaj posebej dodajam podrobnosti, ki zadevajo tovarno.

Že ob prvem bombnem napadu na Maribor, **7. januarja 1944** je 29 ameriških bombnikov odvrгло na širšem območju Tezna kar 276 bomb.¹⁸¹ Na ožje območje tovarne je padlo 28 (PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 68) oz. 37 (Žnidarič, 1997b, str. 223) bomb. Napad je terjal 41 smrtnih žrtev in 40 težko ranjenih delavcev ter storil ogromno škodo, ki je bila ocenjena z 900.000 RM. Štiri bombe so zadele severni del upravnega poslopja, s tremi polnimi zadetki je bila popolnoma porušena ena baraka in več jih je bilo hujše poškodovanih. Močno porušeno je bilo tudi poslopje tovarniške gasilske enote in obratne straže. Pri tem je bil uničen del tovarniške opreme za protiletalsko obrambo, dva polna zadetka sta močno poškodovala obratno ambulanto. Poškodovane so bile ceste in razne instalacije, kanalizacija, izgubljene so bile razne pomembne tehnične in predvsem obračunske dokumentacije. Zelo močno je bil prizadet objekt III, vendar takrat še ni bil v celoti porušen.¹⁸² Na območju bivše tekstilne tovarne Texta, v kateri so bile tedaj vajeniške delavnice Tovarne letalskih motorjev, je padlo šest bomb.¹⁸³ Ves vzhodni del šolskih/vajeniških poslopij je bil popolnoma porušen, zelo pa je bil poškodovan tudi desni trakt¹⁸⁴. Med človeškimi žrtvami je bilo 33 učencev/vajencev. Pri reševanju številni žrtev in ranjencev so v veliki meri pomagali angleški in francoski vojni ujetniki. V napadu so bili uničeni vsi stroji in instalacijske naprave, tako da je vodstvo preišljevalo ali naj tovarno »Texta« obnovijo ali zgradijo novo šolo v neposredni bližini tovarne. Močno porušeni sta bili tudi tovarniška menza in ena vajeniška delavnica.¹⁸⁵

»Iz vsega se da sklepati, da je bil ta napad namenjen v prvi vrsti tovarni, ne pa šoli, ker je dejansko padlo na razmeroma majhno območje toliko raznih rušilnih in zažigalnih bomb in da so torej letala le nekoliko zgrešila svoj pravi cilj oziroma nekaj prehitro spustila svoj uničujoči

¹⁸¹ Žnidarič, 1997b, str. 223

¹⁸² PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 68

¹⁸³ Žnidarič, 1997b, str. 223

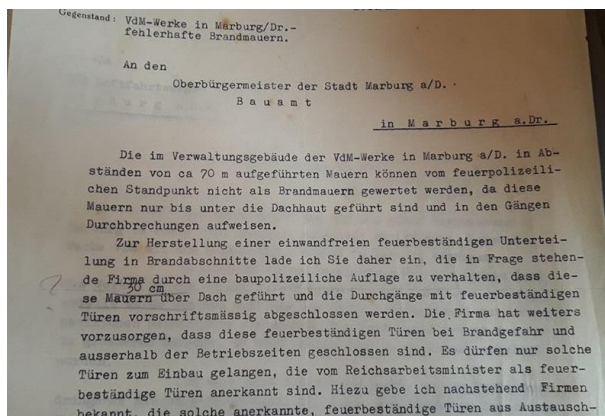
¹⁸⁴ »trakt - 1. krilo, del stavbe.« (SSKJ)

¹⁸⁵ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 70

tovor, čeprav je tudi jugozapadni del tovarne doživel zelo hude udarce, in je bil močno prizadet.« (domnevno M. Šmid¹⁸⁶)

Tovarna letalskih motorjev je bila ponovno zadeta v osmem bombnem napadu **6. novembra 1944**, ko je bila škoda še večja. Popolnoma porušenih je bilo šest barak (delavnic obrata (hale) II) in garaža, precej poškodovano je bilo upravno poslopje, prvi in drugi objekt, katera je bilo mogoče še zasilno popraviti, da se je lahko delo v teh delavnicah še nadaljevalo.¹⁸⁷ Do tal je pogorelo skladišče z živili. Bombe so poškodovale visokonapetostni električni vod k tovarni¹⁸⁸, na več mestih pa je bila porušena železniška proga v tovarni in do nje, katero je bilo potrebno popraviti v čim krajšem času. Zelo močno je bil prizadet tudi del stanovanjskih in gospodarskih barak (32 barak¹⁸⁹). Ljudje so se že pričeli množično umikati iz delovnih mest in iskati zatočišča, bodisi v bunkerjih in bombnih lijakih bodisi v gozdovih.¹⁹⁰

Naslednji dan, **7. novembra 1944**, je prišlo do novega bombardiranja tezenske tovarne. Na območju tovarne je padlo 78 bomb, ki so močno poškodovale objekt III. Ogenj je uničil skladišče materiala, porušene so bile štiri barake taborišča za vojne ujetnike, poškodovani pa so bili tudi vsi ostali objekti. Na šibkost požarne varnosti je vodstvo tovarne opozarjalo že pred tem, kot primer podajam pismo »nadžupanu Maribora«.



Slika 54: VDM-Werke v Mariboru se obrača k nadžupanu Maribora s opozorilom na pomanjkljivosti splošne požarne varnosti. Ena izmed zadev, ki jo ob tem navajajo je, da zidovi, ki so v razmiku cca. 70cm od administrative zgradbe ne morejo biti ocenjeni kot požarni zidovi s strani "požarne policije", ker so speljani samo do strehe in v prehodih kažejo prekinjenost. V nadaljevanju sledijo navodila, kako bi morali biti postavljeni požarni zidovi, da bi bil prostor ocenjen kot varen in omenjajo možno izboljšanje v povezavi s požarnimi vrati, ter navajajo izdelovalce le-teh.¹⁹¹

¹⁸⁶ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 70

¹⁸⁷ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 71

¹⁸⁸ Žnidarič, 1997b, str. 224

¹⁸⁹ Žnidarič, 1997b, str. 223

¹⁹⁰ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 71

¹⁹¹ Vir slike 54: SI_PAM/0990, TAM, št. 1189

Popoln izpad proizvodnje je trajal pet dni. Tudi vsi objekti Tخته so bili še zmeraj precej prizadeti, saj je na njenem območju padlo 50 bomb, kar je tudi tukaj pomenilo za nekaj časa popolno zaustavitev proizvodnje. Tudi v desetem bombnem napadu na Maribor, **17. novembra 1944**, so se zavezniška letala lotila predvsem tovarne na Teznem. Najbolj prizadeta je bila zopet Tovarna letalskih motorjev, ravno tako pa tudi visokonapetostni električni vod k tovarni. V petnajstem bombardiranju Maribora, ki je bilo **19. decembra 1944**, je bil ponovno poškodovan električni daljnovod k Tovarni letalskih motorjev. Tudi v naslednjem bombnem napadu, **27. decembra 1944**, je bil na več mestih pretrgan električni daljnovod k tovarni, poškodovana je bila vodovodna črpalka, tako da je tovarna dva dni bila brez vode.

Zaradi bombnega napada **14. februarja 1945** je prišlo v tezenski tovarni do enodnevnega izpada proizvodnje. Tudi med bombnim napadom **1. marca 1945**, ko je bila glavni cilj napada glavna železniška postaja, je bila v tezenski tovarni močno poškodovana ena proizvodna hala. V napadu **8. marca 1945** je bila med zadetimi industrijskimi objekti tudi predilnica in tkalnica v bližini studenške železniške postaje, ki je v tem času delno služila za vajeniško delavnico Tovarne letalskih motorjev. Skupno je Tovarna letalskih motorjev v Mariboru od januarja 1944 do marca 1945 doživela devet bombnih napadov, ki so okupatorju povzročili veliko gmotno škodo. V začetku leta 1945 so se v tovarni na Teznu začele velike težave tudi pri dobavi reprodukcijskega materiala, tako da je bila proizvodnja v veliki meri odvisna od starih zalog.¹⁹²

Že januarja 1945 se je del vodstva podjetja umaknil v Nemčijo, aprila pa so nacisti skušali rešiti in evakuirati v notranjost nemškega rajha del strojev in opreme. Poskus se ni posrečil, saj so partizani dva tovarna vlaka pred Dravogradom ustavili in ju vrnil v Maribor. Poleg poskusa evakuacije strojev in opreme je v zadnjih tednih okupacije pomenilo veliko nevarnost za mariborsko Tovarno letalskih motorjev tudi Hitlerjevo povelje z dne 19. marca 1945 o uničenju vseh gospodarskih obratov in prometnih naprav, predno bi prišle v roke sovražniku. Ministru za oboroževanje in strelivo Albertu Speeru je uspelo v izvedbeni odredbi, ki je sledila, ostrino Hitlerjevega povelja precej ublažiti. A. Speer je formulacijo uničenje spremenil v onesposobitev. V tolmačenju odredbe na dr. Uiberreitherjev telegram dne 3. aprila 1945 je A. Speer na Štajerskem ukazal uničiti objekte samo v primeru, če jih ne bi bilo možno onesposobiti. Poleg tega je A. Speer ukazal, da smejo industrijske obrate onesposabljeni samo

¹⁹² Žnidarič, 1997b, str. 224

strokovnjaki. Še posebej se je to nanašalo na tovarni Steyr-Daimler-Puch v Gradcu in Tovarno letalskih motorjev v Mariboru, ki sta bili za nacistično Nemčijo do zadnjih dni vojne velikega strateškega pomena. Po trditvah inž. Labnerja iz Gradca, ki je bil v zadnjih tednih vojne vodja gradnje tezenske tovarne, je bila proizvodnja v Tovarni letalskih motorjev ustavljena šele 8. maja 1945 popoldne, ko so enote 12. in 16. divizije prve bolgarske armade zasedle tovarno. Dva dni pozneje so kontrolo nad tovarno prevzele enote slovenskega osvobodilnega gibanja.¹⁹³

3.3 Delavci tovarne

"Zanikati ljudem njihove človekove pravice pomeni izpodbijati njihovo človečnost."

(Nelson Mandela)

Kljub oblikovnemu načinu podpoglavja (in ne samostojnega poglavja) tematika tovarne, ki zajema delavstvo, odnos do njih in njihovo življenje v letih 1941 do 1945 sega v sam vrh pomembnosti, saj je prav odnos, ki so ga delavci doživljali v tem času z mnogih vidikov sporen in vreden podrobnejšega vpogleda v zadevo. Iz slednjega razloga se tematike grobo dotaknem v skoraj vsakem poglavju ali podpoglavju.

Najhujše razmere so delavci doživljali v letih 1944 in 1945, ko so živeli dobesedno pod zemljo, pod tovarno in delali večinoma ponoči. O tem bom podrobneje spregovorila v poglavju Tovarna letalskih motorjev pod zemljo.

Glede na predvideno dinamiko izgradnje tovarne in obseg proizvodnje je bil konec leta 1941 izdelan štiriletni načrt zaposlovanja, ki je predvideval postopno povečevanje števila zaposlenih, od načrtovanih 450 januarja 1942 do 5300 januarja 1945, ko bi naj tovarna proizvajala s polno zmogljivostjo in se število delavcev ne bi več povečevalo.¹⁹⁴ Načrt kadrovske rasti podjetja je bil izdelan za vsak mesec za kar 33 različnih profilov delavcev in posebej za nameščence. Število resnično zaposlenih pa se je gibalo od 160 (do 800¹⁹⁵) avgusta

¹⁹³ Žnidarič, 1997b, str. 222-224

¹⁹⁴ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 12

¹⁹⁵ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 26

1941, prek 1798 avgusta 1942¹⁹⁶, do 4664 julija 1944, ko je število delavcev doseglo najvišji nivo. K temu je treba prišteti še delavce, ki jih je vodstvo tovarne od oktobra 1941 dalje pošiljalo na osemtedensko usposabljanje v ustrezne tovarne v Nemčiji (VDM Hamburg, Flugmotorenwerke-Ostmark Wiener Neudorf, Daimler Benz Stuttgart, Büssing Braunschweig in Junkerswerke Kassel). Oktobra 1941 je odšlo na usposabljanje v Nemčijo 1200 delavcev, maja 1942 jih je bilo tam že 2350, avgusta istega leta pa 2531 (največ) in februarja 1943 2227. Do avgusta 1942 je bilo število zaposlenih za 300-600 oseb višje, kot so bile načrtovane potrebe. Pozneje so bile potrebe vseskozi za približno 300-400 delavcev višje, kot je bilo število zaposlenih. V tezenski tovarni so v letih 1941-1945 delali delavci 14 nacionalnosti: Angleži, Bolgari, Francozi, Grki, Italijani, Hrvati, Romuni, Srbi, Slovaki, Čehi, Ukrajinci, Madžari, Nemci in Slovenci^{197, 198}.



Slika 55: Gradbena dela novembra 1942. Med delavci je bilo mnogo vojnih ujetnikov iz različnih držav.¹⁹⁹

Eden glavnih problemov, s katerimi se je vodstvo tovarne s težavo ukvarjalo vsa štiri leta, je bila disciplina delavcev (na gradbišču in v proizvodnji), ki so se na razne načine izmikali delu (zamujanje zaradi slabih prometnih povezav, neopravičeni izostanki za daljše obdobje zaradi

¹⁹⁶ Domnevni avtor M. Šmid (PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 26) navaja, da je bilo že decembra 1941 2.515 zaposlenih ljudi pri gradnji, točno število se ne da ugotoviti, saj so evidenco zaposlenih (predvsem vojnih ujetnikov) nekaj časa vodile vojaške oblasti.

¹⁹⁷ »Delovna sila se je za potrebe izgradnje tovarne rekrutirala predvsem iz vojnih ujetnikov različnih narodnosti, pa tudi Slovenci iz mesta in okolice, ki so se kakorkoli zamerili ali bili osumljeni. Morali so nositi poseben znak in sicer »beli križ« in stanovati v posebni baraki. Ti niso bili politični kaznjenci, temveč »zgolj« kaznovani zaradi neopravičenih izostankov, nezadovoljivega dela drugod in podobno.« (PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 25)

¹⁹⁸ Žnidarič, 1997b, str. 217

¹⁹⁹ Vir slike 55: Kamra.

kmečkih opravil, bolniške, pobegi z delovnega mesta ipd.).²⁰⁰ Število neopravičeno odsotnih delavcev je nenehno naraščalo. Tako je 8. novembra 1943 doseglo že številko 399, za 11. januar 1944, po prvem bombnem napadu na Maribor, pa 285. Največ delavcev je manjkalo ob sobotah ter ob večjih kmečkih delih: spomladi (setev), poleti (žetev) in jeseni (spravljanje krompirja in koruze). Kot zanimivost se lahko ozremo k podatku o neopravičeno odsotnih delavcih v času žetve julija 1943, in sicer: 3. 7. - 162, 5. 7. - 316, 6. 7. - 160, 12. 7. - 110, 19. 7. - 133 itd.²⁰¹ Prav tako so se bili v tem času vse večji vpoklici v nemško vojsko. Obenem se je



prišel dodeljevati izredni dopust t. i. »bombenurlaub« vsem delavcem iz bombardiranih mest v Nemčiji, saj so napadi povzročili pravo razdejanje in je bilo zato delavcem dovoljeno oditi domov zaradi družinskih in stanovanjskih okoliščin.²⁰²

Slika 56: Delo v tovarni, poletje 1943.²⁰³

Vodstvo podjetja je bilo prisiljeno iskati pomoč pri gestapu (sredi julija 1943), saj je postajal izpad proizvodnje iz dneva v dan večji. Najbolj se je to poznalo pri proizvodnji na tekočem traku (vpeljali so ga konec marca 1943), ki so ga morali tudi zaradi izpada samo nekaj delavcev večkrat ustaviti. Nekaj delavcev so tudi kazensko premestili v kazensko taborišče za posebne delovne obveznike v Strnišče.²⁰⁴ Da bi ustvarili večji red in disciplino, so se odločili uvesti posebne značke, ki so omejevale delavcem in uslužbencem svobodno sprehajanje po tovarniškem in izven tovarniškem območju. Vsak je moral strogo biti le na svojem delovnem mestu. Kasneje so v tovarniški ambulanti uvedli zelo strog režim prihajanja in odhajanja, prav tako je morale zdravniško osebje odkloniti pomoč osebam, ki so se v ambulanti pojavljale »prepogosto«. To prepogosto zahajanje v ambulanto je bilo tudi kaznovano²⁰⁵. Po

²⁰⁰ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 12-14

²⁰¹ Žnidarič, 1997b, str. 218

²⁰² PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 26

²⁰³ Vir slike 56: Kamra.

²⁰⁴ Žnidarič, 1997b, str.218

²⁰⁵ »Glede na veliko št. zaposlenih, je vodstvo ustanovilo svoj oddelek sodišča, ki je imelo pravico takoj po izvršenem kaznivem dejanju (na podlagi prijave zdravniškega osebja, tovarniške zaščite in vodilnega osebja) izreči in izdajati odločbe o kaznovanju. Za takšne kaznjence je bil osnovan poseben »vzgojni lager«, ki so ga

opravljenem rednem delu na delovnem mestu, so bili delavci pod nadzorom odpeljani v posebno barako, kjer so bili pod stalnim nadzorom.²⁰⁶

Po zaostritvi delovne discipline se je prihajanje na delo za nekaj mesecev bistveno izboljšalo (dnevno jih je manjkalo le nekaj deset), vendar se je konec oktobra in v začetku novembra 1943 spet močno poslabšalo, med 150 in 400 odsotnimi dnevno. K temu so v začetku leta 1944 precej pripomogli še bombni napadi. Poleti in jeseni 1944 so postali pogosti tudi pobegi delavcev iz delovnega taborišča. Pri tem so prednjačili francoski delavci iz Alzacije in Lorene, ki so delali v Mariboru kot obvezniki Arbeitsdiensta.²⁰⁷ Zaradi strogih kazni in terorja, ki jih je okupator izvajal nad delavci zaradi visokega deleža odsotnosti pri delu v tovarni, se je prav ta delež v času od 1. 1. 1944 in do 1. 6. 1944 iz 15% znižal na 7%.²⁰⁸ Med kršitvami delovne discipline slovenskih delavcev je bila velikokrat tudi neuporaba nemškega jezika, ki je v nasprotju z okupatorjevimi zahtevami in pričakovanji v komuniciranju delavcev vedno bolj izgubljal veljavo (kljub jezikovnim tečajem). Vodstvo podjetja si je prizadevalo, da bi delavci, ki so bili oddaljeni od delovnega mesta več kot dvajset kilometrov, stanovali v tovarniškem barakarskem naselju. Na ta način bi se izognili odsotnosti z dela zaradi slabih prometnih povezav²⁰⁹.

Bolniško in nezgodno so bili zavarovani vsi delavci tovarne, pokojninsko pa so bili zavarovani samo strokovni delavci, ki so bili v Maribor premeščeni iz Nemčije. Vsi ostali delavci in uslužbenci niso bili pokojninsko zavarovani, zato je obvezni prispevek za takrat socialno zavarovanje znašal le nekaj nad 10% celotnega zaslужka. Vodstvo je to opravičevalo s tem, da se bo za priključena ozemlja vprašanje pokojninskega zavarovanja delavcev na območju okupiranega ozemlja rešilo takoj po končani vojni. Življenjske in delovne razmere so bile zelo težke tudi za delavce, ki so bili na usposabljanju v Nemčiji. Plačani so bili le po 50 pfenigov na uro. Mnogi so zaradi tega pobegnili domov, nekateri so odšli tudi v partizane. Tako jih je na primer samo aprila 1942 iz tovarne Daimler Benz v Berlinu pobegnilo 27, iz Braunschweiga 32, oktobra istega leta pa iz Hamburga 14²¹⁰.

poimenovali »beli križ« kamor so zapirali vse tako imenovane »bumelleute«. Bili so pod strogim nadzorom dokaj močne tovarniške zaščite »Werkschutz«.

²⁰⁶ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 68

²⁰⁷ Žnidarič, 1997b, str.218

²⁰⁸ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 69

²⁰⁹ Žnidarič, 1997b, str.218

²¹⁰ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 68

Iz leta 1943 je kar nekaj primerov, ko so delavci zapuščali svoja delovna mesta brez dovoljenja. V večini primerov je šlo za take, ki so bili januarja in februarja 1943 iz njim neznanih razlogov premeščeni iz Nemčije v tovarno lokomotiv na Dunaj, ne pa v Tovarno letal v Wiener Neudorf. Razmere v tovarni lokomotiv na Dunaju so bile zelo slabe, saj so stanovali skupaj z ruskimi vojnimi ujetniki in so jih tako tudi obravnavali. Poleg tega je bil njihov zaslužek takšen, da z njim niso mogli shajati. Stanovanjske težave delavcev, ki so gradili tovarno, pa tudi pozneje zaposlenih v njej, so bile vsa leta poseben problem. Čeprav je gradnja stanovanj za delavce dobila v gradbenem načrtu tovarne posebno prednost, je potekala veliko počasneje, kot je bilo načrtovano. Iz poročila pooblaščenca podjetja zveznemu vodstvu Štajerske domovinske zveze z dne 12. novembra 1942 se vidi, da se je načrt izgradnje in zagotavljanja stanovanj za delavce tezenske tovarne uresničeval počasneje tudi zaradi razprtij v vodstvu podjetja. Po načrtih bi naj do jeseni 1942 zgradili tovarniško naselje 30 hiš s 60 stanovanji, 50 začasnih stanovanj v lesenih barakah, zgradili naj bi posebno barakarsko delavsko naselje, s čimer bi sprostili tudi precej stanovanj v mestu, v katerem so bili razni uradi ter pridobili tudi osem stanovanj v Hutterjevem bloku. Do konca avgusta 1942 so v gozdu med Teznim in Miklavžem (približno 1,5 km od tovarne) zgradili 60 barak, ki so sprejele okrog 2500 ljudi. Stanovalci v tovarniških barakah so plačevali najemnino 0,8 RM za posteljo na dan (mesečno 24 RM).²¹¹

Do večjih težav je prišlo z nastanitvijo nameščencev in strokovnjakov, ki so prišli iz rajha. Vodstvo tovarne je nastanitvene težave delavcev reševalo skupaj s stanovanjskim uradom pri Štajerski domovinski zvezi. Slednja je leta 1942 priskrbelo 161 stanovanj v bližnji okolici tovarne. Zaradi širitve proizvodnje in vpoklicev delavcev v nemško vojsko je prišlo leta 1943 v tezenski tovarni do resnega pomanjkanja delovne sile, ki so jo večinoma nadomeščali s premeščanjem delavcev iz nekaterih drugih mariborskih tovarn, največ iz tekstilnih.²¹² Nemško ministrstvo za oborožitev in municijo se je zaradi potreb po delovni sili v oboroževalni industriji odločilo drastično zmanjšati proizvodnjo potrošnih dobrin. Tako je iz Mariborske predilnice in tkalnice prišlo 350, iz Unio GmbH in Rotexa skupno 300 delavcev ter nekaj iz tovarn svile Atama in Jugosvile. Oktobra 1943 se je vrnilo z usposabljanja v Nemčiji 700 delavcev, s katerimi so vsaj delno rešili kadrovske primanjkljaje. Od februarja oziroma aprila 1944 dalje pa so bili na

²¹¹ Žnidarič, 1997b, str.220 in Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, št. 1189. Nemški gradbeni načrti TAM iz let 1941-1945 (dalje: SI_PAM/0990, TAM, AŠ 1189)

²¹² Žnidarič, 1997b, str.220 in Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0974 Mariborska tekstilna tovarna, 1908-2000 (Fond/[zbirka])

voljo še delavci iz naslednjih tovarn: Tovarna svile Radvanje, Mariborska tekstilna tovarna, tovarna Thoma in tkalnica Novak in Co.²¹³

Od marca do avgusta 1943 je delalo v Mariboru tudi 369 delavcev iz dveh hamburških tovarn VDM. Delavci, ki so imeli že dolgoletne izkušnje v takšni proizvodnji in so jih zaposlili na ključnih delovnih mestih v proizvodnji, so veliko pripomogli k povečanju le-te. Ta je po njihovem odhodu (odšli so takoj po velikem bombnem napadu na Hamburg) takoj padla za 20%. Maja 1944 so v tezenski tovarni dobili v pomoč delovno silo iz Italije.²¹⁴ V času od 15. marca do 13. aprila 1943 so zaradi nevarnosti pred zračnimi napadi iz hamburških tovarn VDM preselili v Maribor velik del strojne opreme, polproizvodov, surovin in 330 različnih obdelovalnih strojev. V drugi polovici leta 1944 je mariborska tovarna mesečno proizvajala že 1800 letalskih propelerjev in 1500 menjalnikov za letalske motorje. Kljub opaznim proizvodnim dosežkom, so se še vedno kazale slabosti pri vodenju podjetja, kar je onemogočalo hitrejši razvoj. Takšno ugotovitev potrjuje tudi poročilo o kontroli podjetja, ki je bila opravljena v dneh od 9. do 18. decembra 1943. Plače so bile regulirane posebej za nameščence in posebej za mezdne delavce. Tovarniški uslužbenci so bili po višini mesečne plače razdeljeni v sedem plačilnih razredov, in sicer: A (od 90-130 RM),²¹⁵ B (130-270 RM), C (od 180-360 RM), D (od 230-470 RM), E (320-570 RM), F (od 420-700 RM) in G (od 700-800 RM). V plačilnem razredu A so bili uslužbenci, ki so opravljali najbolj enostavna dela (čistilke, pomožni pisarniški delavci itd.), v plačilnem razredu G pa uslužbenci s posebnimi pooblastili in odgovornostmi (npr. vodja izobraževanja, vodja proizvodnega obrata ipd.). Mezdni delavci so bili razdeljeni v štiri tarifne skupine s po petimi plačilnimi razredi.²¹⁶

Tarifna skupina	Plačilni razredi (v RM)				
	1	2	3	4	5
I. nad 21 let	0,80	0,90	1,00	1,10	1,20
II. nad 21 let od 18-21 let	0,75	0,80	0,85	0,90	-
	0,65	0,70	-	-	-

²¹³ Žnidarič, 1997b, str. 221

²¹⁴ Žnidarič, 1997a, str. 162-163

²¹⁵ Gre za bruto zneske.

²¹⁶ Žnidarič, 1997b, str. 221

III. nad 21 let od 18-21 let	0,69	0,72	0,75	0,80	-
	0,60	0,70	-	-	-
IV. nad 21 let od 18-21 let	0,60	0,64	0,66	0,70	-
	0,49	0,54	-	-	-

Tabela 3²¹⁷

V tarifni skupini I so bili visokokvalificirani, v tarifni skupini II kvalificirani, v tarifni skupini III priučeni in v tarifni skupini IV pomožni delavci. Nekoliko slabše so bili plačani delavci mlajši od 18 let, in sicer: delavci v 18. letu starosti so dobivali 90%, v 17. letu 80%, v 16. letu 70% in v 15. letu starosti samo 60% plače IV. tarifne skupine. Ženske so dobivale 80% moške mezde, v posebnih primerih pa 90%. Dekleta mlajša od 18 let so dobivala enak procent mezde kot fantje, sorazmerno z ženskimi mezdami. Delovni čas, ki so ga zaradi težav pri prihajanju na delo dolgo usklajevali, se je leta 1943 ustalil na 10 ur dnevno (oziroma 55 ur na teden). Delo ob nedeljah in praznikih je bilo plačano z dodatkom. Vsakemu delavcu sta pripadali vsaj dve prosti nedelji na mesec. V proizvodnih obratih so delali v dveh izmenah. Delovni teden žensk je trajal 48 ur. Okupator je pri nagrajevanju delavcev predvidel tudi dodatek za uspešnost, ki je lahko dosegel višino od 3 do 15% plače. Do nagrade za uspešnost so bili upravičeni delavci, ki so vsaj za 30% presegali povprečje svoje delovne sredine. Ravno tako od 3 do 15% je bil predviden dodatek za težje pogoje dela. Takšno oznako pa so dobila le redka opravila v tovarni. Posebej je bilo urejeno plačevanje obratne straže in tovarniških gasilcev. Obratni stražarji so tedensko prejeli od 40 do 45 RM, v primeru tako imenovanih celodnevnih dežurstev (24 ur v službi, 24 ur doma) pa so imeli še 10 RM dodatka in 5 RM dodatka za nevarnost. Delovni teden obratnih stražarjev je trajal 72 ur. Tovarniški gasilci so bili povprečno za 5 RM bolje plačani od obratnih stražarjev. Delovni čas je bil reguliran na izmenjavo 24-urnega delovnika in 24-urnega odmora. Tudi mesečna nagrada, ki so jo prejeli vajenci, je bila točno določena, bila pa je diferencirana po starosti in vajeniškem stažu (od 25 do 70 RM) in to:

²¹⁷ Povzeta po: Žnidarič, 1997b, str.220

Vajeniška doba	Starost vajenca		
	do 16 let	od 16-18 let	od 18-21 let
1. letnik	25	30	40
2. letnik	35	40	50
3. letnik	45	50	60
4. letnik	55	60	70

Tabela 4²¹⁸

Delovni čas vajencev je bil 48 ur na teden. Če je vajenec imel hrano v tovarniški menzi in je stanoval v tovarniški baraki, je prejemal le simbolično žepnino med 4 in 14 RM tedensko (odvisno od starosti in vajeniške dobe). Da bi okupator zagotovil čimbolj redno prihajanje delavcev na delo, je delavcem, ki so bili oddaljeni več kot 12 kilometrov od delovnega mesta in so zaslužili manj kot 500 RM na mesec, zagotavljal nadomestilo za prevoz na delo v višini 6 RM za mesečno vozovnico (vlak, III. razred).²¹⁹ Kljub navidezno izpopolnjeni ureditvi, delavci niso prejemali zadostno količino spoštovanja, bili so preganjani in mnogokrat prikrajšani za temeljne človekove pravice.

3.3.1 Tovarna letalskih motorjev na Teznu in NOB

Ali kot bi dejala ga. Ostrovska: »Kljub vsemu odpor!«

Maribor ni bil le središče okupatorjevega upravnega aparata za okupirano slovensko Štajersko, tu je bilo tudi močno žarišče slovenskega osvobodilnega gibanja. V mesecih priprav na oborožen odpor je bilo v Mariboru nekaj časa tudi vodstvo odpora za severovzhodno Slovenijo. Do potankosti zgrajen okupacijski aparat z velikim številom okupatorjevih uradnikov, policistov in novim oblastnikom vdanih domačih Nemcev je omogočal dobro kontrolo slovenskega prebivalstva. Vzporedno s tem je tekel proces radikalnega spreminjanja etnične podobe Maribora, saj se je z deportacijami, pravočasnim prostovoljstvom ali prisilnim umikom mnogih Slovencev iz Maribora, premeščanjem na prisilno delo v Avstrijo ali Nemčijo in drugimi oblikami okupatorjevega nasilja nad Slovenci ter z obsežnim doseljevanjem Nemcev

²¹⁸ Povzeta po: Žnidarič, 1997b, str.221

²¹⁹ Žnidarič, 1997b, str.222

(Avstrijcev) naglo zmanjševal delež slovenskega prebivalstva v mestu. Kljub temu je bil Maribor prvo mesto v Sloveniji, v katerem je prišlo do pomembnejše akcije proti okupatorju.²²⁰

"Pogum ni odsotnost strahu, temveč zmaga nad njim. Pogumen človek ni tisti, ki strahu ne čuti, ampak tisti, ki strah premaga." (Nelson Mandela)

Na delo tovarne je posredno, včasih pa tudi neposredno vplivalo slovensko narodnoosvobodilno gibanje. Zaradi pogostih partizanskih napadov na komunikacije (železnice in ceste) je bila večkrat motena ali celo prekinjena tekoča proizvodnja. Tako npr. zaradi miniranja proge pri Lipoglavu v noči od 16. na 17. julij 1944 kar 500 delavcev mariborske Tovarne letalskih motorjev ni moglo priti na delo. Takih izpadov delovne sile je bilo veliko. Enega najhujših udarcev je slovensko osvobodilno gibanje zadalo tezenski tovarni v noči od 28. na 29. september 1944, ko so borci Lackovega odreda²²¹ napadli elektrarno Fala. Zaradi izpada električne energije se je za več kot teden dni popolnoma ustavila proizvodnja. Šele ko je tovarna dobila iz tekstilne tovarne Hutter električni parni agregat, je proizvodnja lahko postopoma spet stekla. Dne 1. oktobra 1944 so borci 2. bataljona Lackovega odreda med preskrbovalno akcijo v Breznu v Dravski dolini uničili dva osebna avtomobila Tovarne letalskih motorjev iz Maribora. Med partizanskim napadom na nemška avtomobila je bil ubit inženir tezenske tovarne. Precej preglavic je vodstvu podjetja povzročalo tudi odporniško gibanje delavcev v tovarni, ki so od pomladi 1942 do konca vojne bili organizirani v odporniške skupine.²²²

Prvo odporniško skupino v Tovarni letalskih motorjev v Mariboru je spomladi 1942 organiziral Martin Konšak. Člani te skupine so zbirali denarne prispevke za OF, povezani pa so bili s Savinjsko dolino, Rušami in Prlekijo. Leta 1943 je bila zelo aktivna odporniška skupina, v kateri so bili učenci kovinarske šole Tovarne letalskih motorjev Marjan in Stanko Vivod, Stanko Budja, Emil Tomažič, Ivan Pajek in Martin Poznič. Fantje so svoje nezadovoljstvo do okupatorja izražali predvsem s pisanjem protinacističnih gesel in z zbiranjem orožja, ki jim je je prišlo zelo prav, ko so se leta 1944 štirje od njih odločili za odhod v partizane. Dne 21. junija 1943 so nacisti aretirali Martina Konšaka in ga po nečloveškem mučenju januarja 1944 v Velenju ustrelili kot talca. V začetku septembra 1943 je bila izvedena prva partizanska akcija v tovarni. Partizani

²²⁰ Žnidarič, 1997a, str. 167-168

²²¹ Imenovan po Jožetu Lacku, slovenskemu partizanu in narodnemu heroju.

²²² Žnidarič, 1997b, str. 222

Pohorskega odreda Hilda Turk, Stane Lenardon in Jože Berglez (prej je bil zaposlen v tovarni) so razorožili dva obratna stražarja in nato na domu še njunega komandirja. Nekaj dni pozneje so s tovornim avtomobilom, ki ga je vozil Franc Koražija, odpeljali iz tovarne več vermanskih uniform in nekaj orožja. Ista skupina je v eni od akcij zažgala nekaj tovarniških barak, istočasno pa na drugi strani tovarne odpeljala stvari, ki so jih zbrali in pripravili njihovi sodelavci v tovarni.²²³

Delavci Tovarne letalskih motorjev na Teznu so sodelovali v OF tudi leta 1944. Med najbolj aktivnimi so bili Avgust Gajšt, Marija Malec, Stane Kelc, Julij Levačič in Franc Hlupič. Med sodelavci odporniškega gibanja v tovarni je bil tudi Karel Kladnik, poznejši sekretar Okrožnega komiteja KPS Maribor, ki je kmalu začel sodelovati z okupatorjem. Avgusta Gajšta so gestapovci zaprli že 22. marca 1944 in ga maja istega leta v Zagorju ustrelili kot talca, v drugi polovici aprila so aretirali in poslali v koncentracijsko taborišče Ravensbrück delavko Marijo Malec, Stane Kelc in Julij Levačič pa sta se pravočasno umaknila v partizane. Že julija 1943 je iz tovarne pobegnil aktivist OF Franc Vrbnjak, ki je oktobra 1944 odšel v Lackov odred. Franc Hlupič je do marca 1944 tesno sodeloval s Karlom Kladnikom. Hlupič je tudi prvi posumil, da Kladnik sodeluje z gestapom. Dne 18. avgusta 1944 je Hlupič postal ena od Kladnikovih žrtev. Nacisti so ga poslali v koncentracijsko taborišče Dachau.²²⁴

Tudi v drugi polovici leta 1944 je nekaj slovenskih delavcev nadaljevalo z odporniškim delovanjem v tezenski tovarni. V posameznih oddelkih so bile organizirane skupine OF, ki so v zadnjih mesecih vojne prerasle v odbore OF. Te skupine med seboj niso bile povezane, zato Kladnik, ki je do avgusta 1944 delal v tovarni, za večino ni vedel. Med najaktivnejšimi sodelavci OF v tovarni v tem obdobju so bili Franc Recer, Lojze Rosenfeld, Ana Razborčan, Antonija Fras, Nika Novak in Rada Rapoc. Izvajali so predvsem manjše sabotaže in skrbeli za pomoč političnim kaznjencem in vojnim ujetnikom, zlasti Francozom in Angležem, ki so delali v tovarni. Delavce so tudi opozarjali na grozeče mobilizacije v nemško vojsko in na aretacije. Tako so se mnogi pravočasno umaknili v ilegalo ali odšli v partizane (npr. Recer, Rosenfeld, Razborčanova...)²²⁵

²²³ Žnidarič, 1997a, str. 226, 224, 250, 263

²²⁴ Žnidarič, 1997a, str. 245, 280, 281, 308

²²⁵ Žnidarič, 1997b, str. 223

4 TOVARNA LETALSKIH MOTORJEV POD ZEMLJO

Sedaj je že povsem razvidno je, da so zavezniški bombniki posebej intenzivno bombardirali prav del današnje mestne četrti Tezno, na jugovzhodnem delu mesta Maribor. Neka sled, še dobro ohranjena in nemo pričujoča današnjim generacijam, je neposredno povezana s tem dogajanjem. To so globoko pod zemljo izkopani in z betonom utrjeni podzemni hodniki (domnevno jih je za več kot štiri kilometre), ki jih najdemo na območju, kjer danes deluje poslovno industrijska cona Tezno oz. na kratko Cona Tezno. Slednja predstavlja največjo poslovno proizvodno cono v Sloveniji.

Danes je jasno, da če omenjenega dogajanja ne bi bilo, tudi »podzemnega labirinta« (kot mu radi rečejo na Teznu), ne bi bilo. Namreč, septembra 1943 so se pričeli prvi večji preleti zavezniških letal nad Mariborom. V mestu so na nevarnost opozarjali s sireni, kar je bilo za delavstvo, zaposleno v tovarni zelo neprijetno. Delavci tovarne v začetku tudi ob zvoku siren in morebitni nevarnosti niso smeli zapustiti svojega delovnega mesta, marveč so morali nemoteno delati dalje. Brez dvoma pa so takšni preleti letal povzročili veliko strahu ne samo pri podrejenih, temveč tudi pri vodstvu, ki je slednje takoj posredovalo in je tako bil v zelo kratkem času tovarni dodeljen močnejši oddelek protiletalskega topništva. Obenem je bil izdan še nalog, da se morajo že začeta dela zaščitnih podzemnih rovov (bunkerjev) pod tovarno nadaljevati v pospešenem tempu in jih čimprej dokončati. Kot navaja g. Šmid²²⁶ za to kompleksnejšo izgradnjo primernih rovov, ponovno ni bilo na voljo potrebnih strokovnjakov in gradbenega materiala. Tako se je nujno potrebna izgradnja bunkerjev zavlekla. Kljub temu se je leta 1943 na zahtevo nemških oblasti in željo vodstva podjetja pričela gradnja slednjih zaščitnih rovov proti razstrelkom. Zgrajenih je bilo skupno 13 rovov, v katere se je lahko zateklo v primeru zračnega napada okrog 2400 ljudi. Zaradi nadaljnjega nemotenega in nujnega razvoja proizvodnje ter čim manj motenega dela pa je bilo nujno zgraditi rove v še večji globini. Deloma že izdelani, deloma pa še v izgradnji so bili trije različni rovi za 1925 oseb velikosti 660 kvadratnih metrov, bunker št. I velik 4.093 kvadratnih metrov in bunker št. II v

²²⁶ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 28

velikosti 4.439 kvadratnih metrov, v katere so se premestili stroji in razne naprave iz prvega in drugega proizvodnega objekta.²²⁷



Slika 58: Zaradi zavezniških zračnih napadov in diverzantskih akcij so pričeli v tovarni graditi podzemne prostore, v katerih je nemoteno potekala proizvodnja. Na fotografijah je pričetek gradnje januarja 1944.²²⁸

Slika 59



Slika 57: Delavska baraka za vojne ujetnike, februar 1944.



Slika 60

Po prvem napadu 7. januarja 1944 je okupator sklenil premestiti celotno proizvodnjo pod zemljo, zaradi ponavljajočih se bombnih napadov, pa je svojo zamisel v prvih mesecih leta 1944 tudi udejanjil.²²⁹ Stroški izgradnje slednjih rogov so bili zelo veliki, in sicer 5. 200 000 RM. Te je podjetju povrnila centralna industrijska zbornica Berlin. Pri težkih delih, ki so jih prevzela štiri velika podjetja pod strokovnim nadzorom inž. arh. Rosenbergerja je sodelovalo 697 ljudi, od tega je bilo 223 rudarjev, 123 zidarjev ter 342 vojnih ujetnikov in pomožnih

²²⁷ PAMB/1117, AŠ 1050, Kronika, str. 56

²²⁸ Vir slike 57, 58, 59 in 60: Kamra.

²²⁹ Žnidarič, 1997b, str. 222-224

delavcev. Po sklenjenem dogovoru naj bi bil v mesecu avgustu 1944 celotni sistem bunkerja št. 2 dograjen in že primeren za preselitev strojev in naprav iz določenih delavnic oz. objektov. V teh rovih, globokih 14 metrov, se je nadaljevala proizvodnja letalskih delov vse do osvoboditve. Bile pa so komplikacije s talno vodo, ki se je morala neprestano črpiti²³⁰, s pomočjo črpalk, ki pa v primerih zračnih napadov zaradi prekinitve električne energije, niso delovale. Da bi si v takšnih primerih pomagali, so nabavili Diesel agregat za električno energijo, ki je sicer služil predvsem za vzdrževanje razsvetljave, vendar so ga uporabljali tudi v primerih prekinitve za pogon črpalk, vendar je bil večkrat poškodovan tudi agregat in je lahko voda v rovih narasla do 30 cm²³¹. Podoben problem s stoječo vodo je v rovih še danes (prilagam fotografijo).

Slika 61: Stoječa talna voda v podzemlju današnje cone Tezno.²³²



Tako so stroji in ubogi delavci večkrat morali stati v vodi. Pod takšnimi pogoji seveda delavci skorajda niso mogli in želeli delati, vendar se jih je vodstvo k temu takorekoč prisililo. Da bi se delo nadaljevalo nemoteno, sta nastopila zloglasni »Gestapo« in

tovarniška zaščita, ki sta imela vse večji vpliv v tovarni in (ne)posredno izvajala najhujši pritisk na delavce, ki so morali največkrat ukloniti v izogib grozljivim posledicam. Kljub terorju izvedeno delo ni bilo najvišje kakovosti. Glede strojev in strojnih naprav, ki so bili v rovih obstaja le še podatek, da je bil zadnji podrobni popis opreme izvršen 1. 4. 1944 (bojda se je število strojev gibalo okoli 1466²³³). Osebno tega poročila kljub zavzetemu iskanju nisem našla, vendar je izhajajoč iz kronike leta 1951 še obstajalo. Iz poznejšega časa ni ohranjenega nikakršnega popisa obstoječe opreme.²³⁴

Zanimivo je dejstvo, da so tedaj pod zemljo preselili proizvodnjo, ki je nekaj mesecev prej „sodelovala“ pri rušenju Londona, Coventryja in Beograda, kakršnega je zmogla Hitlerjeva aviacija. Naposled se je prav ta proizvodnja ironično morala sama „skriti“ pred sovražno

²³⁰ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 56

²³¹ Ista težava glede stoječe vode je v rovih še danes, kar je razvidno na fotografijah iz rovov v empiričnem delu raziskovalne naloge.

²³² Vir slike 61: lasten.

²³³ Zavrnik, 2011, Bombe nad mestom

²³⁴ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 57

aviacijo, ki jo je ogrožala. V bunkerjih, 14 metrov pod nivojem tal, so uredili kar 8.512 kvadratnih metrov proizvodnih površin, kjer je tekla proizvodnja vse do kapitulacije. Število zaposlenih naj bi se gibalo okoli 7000²³⁵, natančneje v tabeli²³⁶:

Tabela 5

Zaposleni pri gradnji tovarne:	2.827
Zaposleni v tovarni:	4.278
<hr/>	
SKUPNO:	7.105

Na tem mestu naj omenim, da podatki o številu zaposlenih v zadnjih letih vojne nikakor ne more biti povsem točni, saj se od vira do vira (in le-ti so izredno skopi) razlikujejo. Razlogov za to je več in jih navajam tekom raziskave. Če jih na hitro povzamem, so najpomembnejši odhodi delavcev iz delovnih mest, odhodi v partizane in NOB, odhodi na usposabljanje ali vpoklici v nemško vojsko, nenatančni popis itd. Kot danes presojava je bila evidenca podatkov bodisi izredno tajna bodisi šibka, zato v zgornji tabeli vsekakor dopuščam nepravilnosti ali bolje rečeno odprt prostor za interpretacijo ali nadgradnjo. Prav tako tabela ponazarja začetek leta 1944, že v naslednjih mesecih se je število zaposlenih znatno zmanjšalo. Kakorkoli, številke zaposlenih delavcev v tovarni navedene tekom celotne raziskave nakazujejo, da sta bil kljub vsej polemiki intenzivnost in obseg tovarne zares velika. Delavci, katerih elito so usposobili v Nemčiji in na zasedenih ozemljih, so bili angleške, bolgarske, francoske, grške, italijanske, hrvaške, romunske, srbske, slovaške, češke, ukrajinske, madžarske, nemške in slovenske nacionalnosti, kot omenjeno pa med njimi ni manjkalo vojnih ujetnikov.²³⁷

Slika 62: Delavci v podzemlju.²³⁸



Do septembra 1944 so še obstajali skromni podatki in zapisi o proizvodnji, prav tako mesečna poročila o poslovanju, od tega meseca dalje pa vse do osvoboditve leta 1945 pa ni ohranjeno nikakršno poročilo o proizvodnji, poslovanju ali drugih pomembnih dogodkih. Vse to je najbrž

²³⁵ TAM, 1987 in Zavrnik, 2011, Bombe nad mestom

²³⁶ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 18

²³⁷ Zavrnik, 2011, Bombe nad mestom

²³⁸ Vir slike 62: Kamra.

povzročilo vse pogostejše zavezniško bombardiranje in dejavnost partizanskih enot. Kar se je dogajalo v rovih v letu 1944 in 1945 danes štejemo kot skoraj docela neznano, saj je bila stopnja varovanja podatkov in tajnost delovanja na izredno visokem nivoju.²³⁹

Znano je le, da je proizvodnja, ki je poprej silovito naraščala, začela upadati. Ob vsakem znaku nevarnosti z zraka (alarmi, sirene) so delavci pričeli »nelegitimno«²⁴⁰ zapuščati delovna mesta in se skrivati. Tako je bilo po zračnih napadih izredno težko ponovno zbrati vse ljudi, ki so zaradi nevarnosti zapustili tovarno. Zaradi preletov letal in zračnih napadov je vodstvo tovarne spremenilo delovni čas, ki je bil ponoči. Delali so od 16. ure in vse do 8. ure zjutraj, s tem, da se je delalo v dveh izmenah. Zavezniški napadi so bili namreč najpogostejši med 9. in 11. uro (oz. med 10 in 14. uro²⁴⁰) zjutraj in zelo redki ponoči. Kljub strogemu nadzoru pa je delo postalo zelo neusklajeno in oteženo.

Ko se je kasneje začela mobilizacija delavstva v t.i. »Volkssturm«, v katero akcijo so se morali vključiti vsi zaposleni za 14 dni in katere naloga je bila opravljati v letu 1945 razna utirjevalna dela v okolici Maribora (predvsem kopanje jarkov), se je v vse veči meri sporovajala akcija in odhod v partizane. Spet drugi so odhajali k svojim sorodnikom in znancem na deželo, se skrivali po domačijah in gozdovih ali pa se vključili v NOB. S tem se je iz dneva v dan število zaposlenih v tovarni zmanjševalo. Tako so na primer v personalni evidenci tovarne zabeležili dne 1. 10. 1944 skupno 5.977 oseb število zaposlenih, obenem z vpoklicanimi v nemško vojsko, vendar brez gradbenih in obrtniških delavcev, ki pa je bilo okrog 700. Od tega števila je bilo 1.115 vpoklicanih v vojsko, statistično, pa so se vseeno še vodili v podjetju. Statistika tudi ni zajemala tovarniške zaščite, ki je bila v oktobru šteta že 114 stražarjev.²⁴¹ Kasnejša dokumentacija je izredno mizerna, saj je bila stopnja tajnosti v letu 1944/45 izredno visoka.

Poslovno proizvodna cona Tezno (dalje PPC Tezno) se trudi ohranjati in opozarjati na temno plat zgodovine, ki se je vršila v sedanjih prostorih največje tovrstne cone v Sloveniji. Direktor PPC Tezno Gorazd Bende se z družbeno odgovorno noto zaveda pomembnosti slednjega zgodovinskega dogajanja. Posebej pohvalno je tudi delo uslužbenke Maje Vintar in še Milana Novaka, ki prostovoljno pripravljata in vodita ogleda po podzemnih prostorih Tovarne letalskih motorjev- tako imenovanih »rovih«, katere sem v sklopu empiričnega dela raziskovalne naloge

²³⁹ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 80

²⁴⁰ Žnidarič, 2004, str. 16

²⁴¹ PAMB/1117,AŠ 1050, Kronika, str. 81

obiskala tudi sama. Maja Vintar in Milan Novak sta si mnogo let prizadevala najti nekoga, ki je živel in delal v podzemlju Tovarne letalskih motorjev. Po dolgem iskanju sta našla pričevalca dogajanja. Gre za Mariborčana, Ludvika Štelcerja, ki je pred nekaj leti, star krepko več kot 80 let, na kratko povzel svojo zgodbo tovarniškega delavca v podzemlju²⁴²:

»Sredi maja 1942 so me izpustili iz ptujskega zapora, kjer sem se pol leta prej znašel zaradi upiranja prisilnemu delu. To je pravzaprav bila prisilna napotitev v Strasbourg, kjer sem se usposabljal za strugarja - specialista pri izdelavi letalskih delov. Julija 1942 so me napotili v tovarno letal Junkers v Magdeburgu. Za božič 1942 so mi odobrili dopust in nisem se več vrnil. Zaradi „zvez“ sem se takoj zaposlil v tovarni na Teznem. Delal sem v obratu, ki so mu rekli „propelerwerk“, saj je tam potekala proizvodnja delov, potrebnih za pritrditev in zagon vijakov na vojaških letalih. Pod zemljo, kjer nas je pogosto zalila voda, sem bil premeščen v prvih mesecih 1944. Delovna disciplina je bila zelo stroga, posebej še, ko smo se preselili tja dol. Podpisati sem moral, da ne bom izdajal nobenih skrivnosti o proizvodnji, na kar me je opominjala tudi delavska izkaznica, kjer je na zadnji strani bil odtisnjen obraz s prstom na ustih. Pod zemljo nismo samo delali, marveč tudi bivali. V tistih rovih so bile urejene skupne spalnice in tudi menza, ves režim življenja je bil na pol vojaški. Delo je teklo v dveh 12-urnih izmenah, od 6. do 18. ure, in enako ponoči. Pri tekočem traku, kjer sem bil zaposlen, je vsak delavec opravil določeno operacijo. To je bila linija stružnic, kjer smo izdelovali mehanizme za zagon letalskih propelerjev. Sam sem opravljal zadnjo operacijo po vrsti, ki je zahtevala veliko natančnost. Ker sem nekega dne naenkrat naredil kar tri „škarte“, so me takoj postavili pred naglo sodišče. Samo zato, ker ni bilo dovolj delavcev, sem bil namesto na zaporno kazen ali celo kaj hujšega obsojen na prisilno delo, kar je pomenilo, da nisem prejemal plače in sem bil pod strožjim nadzorom. Ko so januarja ali februarja leta 1945 začeli moške delavce prisilno mobilizirati v nemško vojsko, sem pobegnil, se pridružil Titovim partizanom in tako v Mariboru dočakal svobodo.»

²⁴² Povzeto po Contactu, informatorju Zavoda poslovno proizvodne cone Tezno (avdio posnetek je na voljo za poslušanje tudi vsem obiskovalcem vodenega ogleda po podzemnem delu PPC Tezno).

5 REVITALIZACIJA OBMOČJA TOVARNE LETALSKIH MOTORJEV V MARIBORU (kasnejšega TAM-a) V POSLOVNO PROIZVODNO CONO TEZNO

»Želja po menjavi prostora spremlja človeštvo že od nekdaj. Ljudje so potovali, da bi sklepali kupčije, si širili in izmenjevali znanje ali kratkomalo uživali v spoznavanju novega. Z njimi je potoval tudi tovor. Zato so potrebovali prevozna sredstva, sprva preprosta, nakar so iznašli motor in avtomobil, ki je skrajšal razdalje, olajšal stike med ljudmi in naredil svet dostopnejši.

Svoj delež pri tem ima tudi naša tovarna.« (TAM, 1987²⁴³)

V začetku leta 1944 so se pričeli napadi zavezniškega letalstva, ki so povzročali veliko gmotno škodo in terjali človeške žrtve. 8. maja 1945 so tovarno zasedli Bolgari. V podjetju so naredili ogromno škodo, ker so očitno menili, da so na nemškem ozemlju. K sreči je trajala zasedba Bolgarov le štiri dni. Po štirih dneh je namreč zasedla tovarno močna enota KNOJ, ki je imela nalogo, da ohrani premoženje zaplenjenega nemškega podjetja.²⁴⁴ Kmalu so bile ustanovljene delovne skupine z okoli 4000 delavci, ki so pričeli pod strokovnim vodstvom odstranjevati ruševine in reševati dragocene stroje in drugo opremo. Po temeljiti obnovi, v katero je bilo vloženega ogromno prostovoljskega udarniškega dela²⁴⁵, so bili sledovi vojnega opustošenja odstranjeni in tovarna je bila pripravljena za novo proizvodnjo.²⁴⁶

Osvoboditev izpod okupatorske nacistične Nemčije je postavila pred Mariborčane vprašanje, kaj je s tovarno, ki je zaposlovala več tisoč za strojno industrijo usposobljenih delavcev. Le s težavo so se izoblikovale nove razvojne možnosti, za katere so praviloma prihajali predlogi iz Beograda ali so morali biti tam vsaj odobreni. Po vojni je bila industrija pod strogim nadzorom vlade in brez njenih odločitev veliki sistemi niso mogli nastajati.²⁴⁷

Tako se takoj po vojni v tovarni, imenovani »Tovarna letalskih delov Maribor Tezno«, izdelovali vse kaj drugega kot letalske dele. Znani so izdelki kovinske galanterije, kot so na primer jedilni

²⁴³ Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1947-1987. (1987). M. Iršič (ur.), zbornik. Maribor: Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor (dalje TAM, 1987), str. 4.

²⁴⁴ 25 let Tovarne avtomobilov in motorjev Maribor. (1971). T. Perlič (ur.), zbornik. Maribor: Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor (dalje: 25 let TAM-a, 1971), str. 6

²⁴⁵ Poleg rednega dela so mnoge skupine opravile ogromno težkega dela. Mnogi posamezniki so opravili tudi do 1000 ur prostovoljnega udarniškega dela. (TAM, 1987, str. 3)

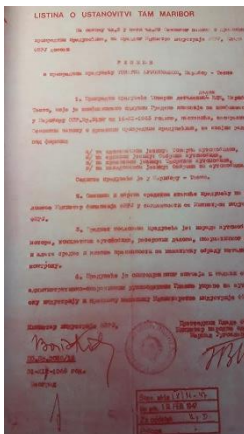
²⁴⁶ TAM, 1987, str. 3-4

²⁴⁷ TAM, 2007, str. 82

pribor, glavniki, ventilčki za kolesne zračnice in podobno. Iz poznejših let je razvidno, da so se iznajdljivi tehnični kadri lotili osvajanja vrtnih strojev za rudarstvo in gradbeništvo, kakor tudi vibratorjev in ventilatorjev za to področje dejavnosti.²⁴⁸

Najpomembnejša naloga v tem obdobju je bilo sestavljanje različnih tipov, ki jih je pošiljala UNRRA kot pomoč jugoslovanskemu gospodarstvu. Sočasno je bil po nalogu zveznega ministrstva za industrijo opravljen temeljit strokoven ogled tovarne²⁴⁹, iz česar se je porodil predlog, da naj bi v tem podjetju organizirali avtomobilsko proizvodnjo. Po tem predlogu je bila sprejeta odločitev, da se odreja tovarna letalskih delov Maribor Tezno za avtomobilsko proizvodnjo, in sicer za proizvodnjo tovornega vozila pionir po češki licenci, ki jo je že imela tovarna IMAD Rakovica. O tej odločitvi je bilo izdano uradno potrdilo 17. avgusta 1945.²⁵⁰

Že 1. junija leta 1945 je obiskal podjetje maršal Josip Broz Tito. Pred podjetjem ga je z velikim navdušenjem pričakala množica delavcev, o krajšem ogledu podjetja je tovariš Tito govoril delavcem in v svojem govoru izrazil željo, da bi naj podjetje v prihodnje opravljalo za nas narod koristnejša dela kot dotlej.²⁵¹ Od tega dne dalje so v tovarni stekle intenzivne priprave za proizvodnjo tovornih vozil. Že po krajšem času so se vse jasneje kazali obrisi bodoče tovarne avtomobilov. V tem času je podjetje prevzelo še eno obsežno nalogo, namreč generalno



popravilo vozil GMC. To je bila pošiljka okoli 1500 vozil ameriške proizvodnje, ki jih je država prav tako dobila kot pomoč prek UNRRE. Prve pošiljke teh vozil so pričele prihajati v tovarno v začetku januarja 1946.²⁵²

Slika 63: Listina o ustanovitvi TAM Maribor.²⁵³

Dne 31. decembra 1946 je vlada FLRJ izdala dokument, po katerem se je tovarna letalskih delov preimenovala v Tovarno avtomobilov Maribor Tezno. S tem aktom, ki ga je podpisal Josip Broz Tito, je tovarna postala

²⁴⁸ TAM, 2007, str. 82

²⁴⁹ Po nalogu zveznega ministrstva za industrijo je opravil natančnejši pregled podjetja dr. inž. Ivo Hercigonja, ki je po ogledu podjetja dal jasen predlog, da bi se naj v tem podjetju organizirala avtomobilska proizvodnja. O svojem predlogu in stanju v podjetju je ustno poročal takratnemu zveznemu ministru Andriji Hebrangu in ministru za industrijo Slovenije Francu Leskošku. Na posebnem sestanku v Beogradu, ki so se ga udeležili Franc Leskošek, Branko Zlatarič, Dore Mihevc, dipl. inž., Ivo Bulič, dipl. inž. Ivo Hercigonja in še nekateri drugi tovariši, so sklenili, da se odreja tovarna letalskih delov Maribor-Tezno za avtomobilsko proizvodnjo. (TAM, 1987, str. 5)

²⁵⁰ 25 let TAM-a, 1971, str. 5

²⁵¹ TAM, 1987, str. 4

²⁵² 25 let TAM-a, 1971, str. 6

²⁵³ Vir slike 63: TAM, 1987, str. 7

prva tovarna avtomobilov v državi, datum Titovega podpisa, pa so šteli za rojstni dan njihove organizacije.²⁵⁴ Sledil je val navdušenja v podjetju, Mariboru in širom po Sloveniji. Ta pomemben akt, ki so ga delavci tako težko pričakovali je pomenil, da so postali prva tovarna avtomobilov v državi.²⁵⁵

5.1 Nekoč Tovarna letalskih motorjev, kasneje TAM, danes cona Tezno

*Kjer je nekdanja bila Tovarna letalskih motorjev Maribor,
je danes naglo rastoča, sodobna poslovno-proizvodna cona,
največja v Sloveniji ...*

Cona Tezno, kot na kratko pravijo zaokroženemu poslovnemu in industrijskemu območju v mariborski četrti Tezno, je največji tovrstni gospodarski agregat v Sloveniji. Nastal je tam, kjer je včasih bila Tovarna letalskih motorjev in kasneje Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor. V dobrih desetih letih od novega koncipiranja tega prostora, pri katerem sta sodelovali Mestna občina Maribor in Republika Slovenija, lahko danes že govorimo o uspešni zgodbi. Tako jo je konec lanskega leta v prispevku o mariborskem gospodarstvu označil tudi ugledni londonski Financial Times.²⁵⁶

Vendar, kako se je vse začelo? Po drugi svetovni vojni, v socialistično, administrativno-centralističnem obdobju (1945-1952), je sledil najintenzivnejši razvoj mesta. V letih med 1946 in 1948 je bilo nacionaliziranih šestdeset večjih in manjših industrijskih podjetij. Elektrifikacija in razvoj hidroenergetskega sistema na Dravi sta omogočila povečanje proizvodnje zmogljivosti in razvoj novih industrijskih panog. Vodilno vlogo je leta 1952 prevzela kovinska industrija z 48,2% vseh industrijskih delavcev, tekstilna industrija pa je s 33,6% delavcev ustvarila največji delež narodnega dohodka mestne industrije. V družbeno-ekonomskih razmerah tega obdobja je nastala v Mariboru izrazito ekonomska gospodarska struktura s poudarkom na proizvodnji prometnih sredstev, sredstev za delo, investicijske opreme in tekstila.²⁵⁷

²⁵⁴ 25 let TAM-a, 1971, str. 7

²⁵⁵ TAM, 1987, str. 6-7

²⁵⁶ TAM, 2007, str. 82

²⁵⁷ ReTInA. Revitalizacija starih industrijskih območij, Cona Tezno. (2011). L. Lorber (ur.). Maribor: Filozofska fakulteta Univerze v Mariboru (dalje: ReTInA, str. 14-15).

Mariborska industrija je v šestdesetih letih dosegla zrelo stopnjo razvoja. Na prvem mestu so bile še vedno kovinska s 45,0%, tekstilna z 19,8% in elektrotehnična industrija z 9,5%. Pojavile so se tri nove industrijske panoge: barvna metalurgija, industrija gradbenega materiala in proizvodnja naftnih derivatov. Povojni industrijski razvoj je temeljil v glavnem na širitvi tradicionalnih industrijskih panog. V sedemdesetih letih je mariborska industrija prišla v fazo stagnacije in zaostajala za slovenskim razvojem. Zniževala so se vlaganja v investicije, značilna je bila zaprtost in razdrobljenost industrijskih podjetij in njihova tehnološka zastarelost. Osemdeseta leta pomenijo za mariborsko gospodarstvo nazadovanje, kar se kaže v zaustavljeni rasti prebivalstva, v zmanjševanju števila delovnih mest, v padcu deleža družbenega proizvoda in v stopnji novih investicij, ki je bila pod republiškim povprečjem.²⁵⁸

Največji padec je mariborsko gospodarstvo doživelo v obdobju od konca osemdesetih let do osamosvojitve Slovenije, leta 1991. Šele za obdobje po letu 2002 lahko govorimo o počasnem oživljanju mariborskega gospodarstva, ki pa je še vedno prepočasno, da bi bistveno vplivalo na izboljšanje socio-ekonomskih razmer na območju mariborske občine. Vzroke krize mariborskega gospodarstva sredi osemdesetih lahko analitično opredelimo z neustrezno sestavo gospodarskih dejavnosti. Več kot 60,0% dohodkov je takratno mariborsko gospodarstvo ustvarilo s predelovalnimi dejavnostmi, kjer sta imeli vodilno vlogo proizvodnja vozil in tekstilna industrija. S krizo v teh dveh panogah je prišlo do resnih težav v mariborskem gospodarstvu. Ob razpadu jugoslovanske države je velik del trga izgubila predvsem proizvodnja investicijske opreme in tekstila.²⁵⁹

Z začetkom deindustrializacije, ki sega v povojni čas, ko se je začel hitri razvoj novih tehnologij, ki so potrebovale manj delovne sile, vendar z dobro izobrazbo, se je tudi značaj industrijskih con začel spreminjati. Sama proizvodnja je bila vedno bolj avtomatizirana in podprta s hitro razvijajočo se informatiko in ni več potrebovala velikih industrijskih con v njihovi primarni funkciji. Med klasična industrijska mesta nedvomno sodi tudi Maribor. Z vključevanjem slovenskega gospodarstva na skupni trg in prehodom na tržno gospodarstvo je prišlo do hitrega zloma nekoč tradicionalnih industrijskih panog. Območja, kjer je bila ta industrija

²⁵⁸ ReTInA, str.15

²⁵⁹ ReTInA, str. 17

locirana, so doživela prestrukturiranje ali pa so opustela in so postala degradirana, S tujko jih imenujemo *brownfields*.²⁶⁰

Kot rečeno, je po vojni na območju Tovarne letalskih motorjev čez čas nastala avtomobilska industrija, ki je sčasoma prerasla v veliko podjetje, doma in v tujini znano pod že omenjeno blagovno znamko TAM. Tovarna je imela s tovornjaki, avtobusi in specialnimi vozili znaten tržni delež v nekdanji skupni državi Jugoslaviji, poznali pa so jo tudi v tujini. Imela je močam razvojni oddelek, prvi računalniški sistem na tleh bivše države in razvejano mrežo podizvajalcev v vseh njenih zveznih republikah. V najboljših časih je tovarna zaposlovala skoraj 9000 ljudi. Sistem TAM je sodeloval z institucijami znanja, skrbel za kulturo in se nenazadnje precej odgovorno obnašal tudi do okolja. Danes namreč ugotavljajo, da niti zemlja niti vodni viri na območju nekdanje tovarne niso onesnaženi. Za Mariborčane TAM ni bil le tovarna, ki je preživljala njihove družine, temveč sinonim za delavski Maribor in mariborski ponos.²⁶¹

Konec osemdesetih let, ko se je začel razpad Jugoslavije in vzhodnih trgov, je tovarna začela izgubljati svoj položaj. Večletna agonija se je končala s stečajem leta 1996. Celotno premoženje bivše tovarne, zemljišča, objekte, opremo ter komunalno in energijsko infrastrukturo je nato od stečajnega upravitelja odkupil Konzorcij 22 podjetij, med njimi z največjo udeležbo državni Slovenski razvojni sklad. Do prvega uspešnega posla je prišlo leta 2000, ko je Unior iz Zreč kupil dve MPP podjetji in odprl velik proizvodni obrat. Skoraj istočasno je v Cono Tezno vstopil tudi koprski Cimos s podjetjem za proizvodnjo avtomobilskih delov za svetovne proizvajalce. V teh letih je v Coni Tezno razmahnila predvsem kovinskopredelovalna industrija, velikoserijska proizvodnja delov za avtomobilsko industrijo, orodjarstvo ter izdelava specialnih proizvodnih sistemov. Ta podjetja še danes predstavljajo osrednje sisteme v Coni. Prej omenjena podjetja in še nekatera, ki jih nisem posebej imenovala, izdelujejo tudi varnostno in funkcionalno najzahtevnejše komponente za vozila, ki jih proizvajajo tako ugledne družbe, kot so Daimler Benz, Renault, Citroen, Peugeot, BMW, Chrysler, Magna in druge.²⁶²

Po letu 2001 beleži Cona Tezno naglo rast storitvenih dejavnosti, med njimi so tudi take z velikim deležem znanja in visoko dodano vrednostjo. Prva se je v Coni naselila Pošta Slovenije

²⁶⁰ ReTInA, str. 5

²⁶¹ ReTInA, str. 22

²⁶² ReTInA, str.24

s sodobnim logističnim centrom, kmalu so ji sledili družba Hermes Softlab (nekdanji ComTrade), ki razvija računalniške programe, Menegra, ki je strokovnjak za varčne energetske in prezračevalne sisteme, ter centralna računalniška in organizacijska centra Nove Kreditne banke Maribor in Zavarovalnica Maribor. V Coni Tezno je bila pred nedavnim zgrajena tudi največja sončna elektrarna v državi. Tu so še številna majhna podjetja, ki nudijo različne poslovne in tehnične storitve. S prihodom novih podjetij je Cona Tezno začela spreminjati tudi svojo zunanjo podobo. Ob starih tovarniških hal so zrasle moderne zgradbe, ki bogatijo zunanjo podobo Cone. Konec leta 2010 je v Coni Tezno delovalo 187 podjetij, ki so skupaj zaposlovali več kot 3400 ljudi. Cono Tezno kot celovit poslovno-industrijski logistični sistem upravlja Zavod Poslovno proizvodna cona Tezno. Zavod je v nekaj letih prerasel v koordinatorja in zastopnika interesov podjetij v Coni Tezno ter pobudnika njenega nadaljnjega razvoja. Zagotavlja promocijo Cone Tezno doma in na tujem, prizadeva si za njeno umeščanje v razvojne perspektive mesta in njegovih institucij, spodbuja povezave in sodelovanje med podjetji ter povezavi z institucijami znanja in zagotavlja strokovno pomoč investitorjem pri nakupu zemljišč, gradnji in širitvi objektov.²⁶³

Filozofska fakulteta Univerze v Mariboru kot partnerica sodeluje v mednarodnem projektu ReTInA – Revitalization of Traditional Industrial Areas (revitalizacija tradicionalnih industrijskih območij) v okviru evropskega programa SEE (Jugo-vzhodna Evropa). V projekt je vključenih sedem držav. Glavni namen projekta je razviti metodo revitalizacije starih industrijskih območij v Jugovzhodni Evropi na podlagi modela, ki izhaja iz študij primerov dobre prakse in predvideva vključitev lokalnih in regionalnih »stakeholderjev« oz. zainteresiranih strani. Dolgoročni cilj projekta je revitalizacija starih industrijskih območij za zagotovitev novih delovnih mest in trajnostnega razvoja ter vzpostavitev sinergijskih učinkov med zagotavljanjem kakovosti bivanja, socialne varnosti in kulturnih dejavnosti. Filozofska fakulteta je kot projektna partnerica oblikovala skupino zainteresiranih strani, s katerimi sodeluje in jih seznanja z aktivnostmi in rezultati projekta. Poleg Mestne občine Maribor so v tej skupini Štajerska gospodarska zbornica, Mariborska razvojna agencija, Mestna četrt Tezno in prav Poslovno proizvodna cona Tezno.²⁶⁴

²⁶³ ReTInA, str.24-28

²⁶⁴ ReTInA, str. 5-6

6 EMPIRIČNI DEL RAZISKOVALNE NALOGE

6.1 Cilji

Izbor teme za raziskovalno nalogo ni bil naključen. Osebno stojim za tem, da morajo biti tudi raziskovalne naloge dijakov svoje vrste inovacija, ki poseže na nekaj novega, bodisi neraziskanega bodisi pozabljenega. Prizadevam si, da to prepričanje ohranim tekom celotne raziskave. Moja raziskovalna naloga bo raziskava lokalne zgodovine v letih od 1941 do 1945. Osredotočila se bom na zavezniško bombardiranje Maribora in v povezavi s tem na Tovarno letalskih motorjev Maribor. Mlademu raziskovalcu zelo zanimiv in skrivnosten je podzemni del bivše tovarne, ki zajema 14-metrov globoke rove, v katerih so delavci tovarne v letih 1944 in 1945 živeli in delali. Predvidevam, da bo razpoložljivega gradiva o Tovarni letalskih motorjev Maribor in o njenem podzemlju izredno malo, zato je moj prvotni cilj zbrati vso gradivo, ga ustrezno umestiti in interpretirati. Pomoč pri zbiranju gradiva bom poskusila poiskati v Muzeju narodne osvoboditve Maribor (Dalje: MNOM), Zavodu za varstvo in kulturno dediščino Maribor (dalje: ZZVKD Maribor), Pokrajinskem arhivu Maribor (dalje PAM), Poslovno proizvodni coni Tezno (PPC Tezno), Univerzitetni knjižnici Maribor (dalje: UKM), natančneje na oddelku za domoznanstvo itd.

Nadejam se, da bom temo znala podati na zanimiv in inovativen način (z namenom, da bi k branju pritegnila, med drugim tudi sovrstnike), zato bo moj empirični del raziskovalne naloge bogat z metodologijo in osnovnim ciljem družbeno odgovorno problematiko približati (ali opomniti nanjo) Mariborčanom, tako mlajšim kot tudi starejšim.

Svoje cilje sem strnila v naslednjih povedih:

- Preučiti vso zbrano gradivo in ga ustrezno interpretirati.
- Napisati raziskovalno nalogo, ki bo pokrila celotno izbrano temo in njene vzporednice ter bo v nadaljnjem služila tudi drugim raziskovalcem, in sicer kot kvalitetno (*nezamudno*) čtivo.
- Raziskati nekaj, kar je do konca neraziskano ali pozabljeno ter poskusiti na inovativen način na tematiko opomniti, jo približati ljudem.
- V nalogi zajeti vse podrobnosti, ki jih drugod ni moč najti zbrane v eni sami raziskavi.
- Obiskati popolnoma vse ustanove ali osebe, ki mi lahko posredujejo kakršne koli informacije.
- V empiričnem delu raziskovalne naloge ubrati svojevrstno metodologijo.

- Obiskati »podzemni del tovarne« oz. danes obstoječe neme pričevalce dogajanja v letih 1944 in 1945, *podzemne rove*.
- V sklopu empiričnega dela raziskovalne naloge izdelati prvi obstoječi maketi podzemlja PPC Tezna oz. maketi podzemnih delov nekdanje tovarne letalskih motorjev.
- Pripraviti umetniško-didaktično razstavo, katere namen je ozaveščanje in poučevanje.
- Preučiti vso ohranjeno (in v Sloveniji dostopno) dokumentacijo (arhivsko gradivo) v zvezi s Tovarno letalskih motorjev na Teznu.
- V empiričnem delu raziskave izvesti intervju in krajšo anketo.
- Ostati zvesta svojim prepričanjem, se potruditi po svojih najboljših zmožnostih in delovati v skladu z naslovom projekta oz. z njegovim delom: »Mladi za napredek Maribora /.../«. (*osebni cilj*)

6.2 Hipoteze

Preden sem se lotila poglobljenega večmesečnega dela, sem predpostavila naslednje:

H1: Literature in gradiva na izbrano temo je malo, saj problem ni raziskan do konca in je že deloma pozabljen.

H2: Le malo mladih Mariborčanov pozna osnovni zgodovinski okvir Tovarne letalskih motorjev v Mariboru.

H3: Večina ljudi Tovarne letalskih motorjev in Tovarne avtomobilov Maribor (TAM) ne povezujejo med seboj.

H4: PPC Tezno v bližnji prihodnosti ne načrtuje preoblikovanje svojega podzemlja v muzej ali podobno turistično ponudbo.

6.3 Metode

Osnovna in najbolj temeljna vprašanja raziskave so zahtevala najrazličnejše metode in pristope k delu. Ena izmed vodilnih izhodiščnih vprašanj so bila:

- Kako sta bombardiranje Maribora in Tovarna letalskih motorjev na Teznu med seboj povezana?
- Zakaj je bil prav Maribor žrtev kar 29-ih bombnih napadov?
- Kakšno vlogo je predstavljalo naše mesto v času druge svetovne vojne?

- Zakaj je bila Tovarna letalskih motorjev na Teznu tako zelo pomembna za okupatorja in zakaj je proizvodnja potekala tudi v podzemlju današnje poslovno proizvodne cone Tezno?
- Kako in kje se dokopati do kar se da natančnih podatkov v zvezi s temo?
- Kako temo kljub mizerni količini razpoložljivega gradiva predstaviti na zanimiv način in zajeti vse osnovne podatke navezujoče se na temo raziskave?

Z zbiranjem literature in arhivskega gradiva sem imela, kot predpostavljeno, izredno velike težave. Da sem gradivo docela zbrala, sem potrebovala tri mesece. Dokumentacija v zvezi z izbrano temo je po mnenju pristojnih zelo neurejena, s čimer se popolnoma strinjam. V Pokrajinskem arhivu Maribor so mi v samem začetku dejali, da z gradivom za Tovarno letalskih motorjev ne razpolagajo, da imajo večinoma le dokumentacijo o TAM-u in da iz vojnega časa ni ohranjeno skoraj nič. Kljub temu sem gradivo poskušala najti s pomočjo njihove spletne strani in v fondu SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, kjer je natanko 1202 map (personalne mape, kartoteke, fotografije, ...), ki niso opremljene z natančnim opisom vsebine. Seveda takšnega števila map nisem bila zmožna pregledati, pa tudi s praktične strani dobave slednje ni mogoče. Obrnila sem se tudi na MNOM, kjer so prav tako dejali, da omenjenega gradiva nimajo in me tako ponovno napotili v PAM. Tudi po drugem obisku v PAM-u ni bilo napredka. Kasneje sem se obrnila na ZZVKD Maribor, natančneje na g. Deana Damjanoviča, ki mi je skupaj z mano odšel v PAM. Tam smo skupaj ponovno poiskali in naleteli na nemške gradbene načrte. Tako sem lahko januarja pričela z raziskavo Tovarne letalskih motorjev. Naj omenim tudi, da so bili vsi dokumenti in načrti v nemščini, v jeziku katerega ne govorim in ne razumem. Kljub temu sem vztrajno prevajala vsako besedo s pomočjo slovarja in poskušala razumeti kontekst. Kasneje sem se sestala tudi z g. Martinom Prašnički (katerega kontakt mi je posredoval prav g. Damjanovič), ki je bil v letih 1965–1996 redno zaposlen v razvojnih oddelkih Tovarne avtomobilov v Mariboru in nekaj let delal na vodilnem položaju tehničnih razvojnih služb v TAM-u. Čeprav ne živi v Mariboru, se je prijazno odzval in mi prinesel vso gradivo, s katerim razpolaga. Opozoril me je tudi, da se v arhivu hrani edina obstoječa kronika tovarne in skupaj z mano pregledal nekatere gradbene načrte ter mi jih obrazložil, kar tudi zelo cenim.

V samem začetku raziskovanja sem se prav tako obrnila na vodstvo PPC Tezno, ki so mi pomagali po vseh svojih zmožnostih. Čeprav ne hranijo nikakršne dokumentacije iz vojnega časa, mi je ga. Maja Vintar, skupaj z direktorjem PPC Tezno, g. Gorazdom Bendejem, večkrat pomagala vzpostaviti miselni zgodovinski okvir dogodkov, tako z knjižno literaturo o bombardiranju Maribora, kot tudi praktično, ter me popeljala na ogled podzemnih rogov. Tudi pri izdelavi makete mi je pomagala s posredovanjem numeričnih podatkov o podzemnih rovih. Prav tako sem obiskala UKM, natančnejše oddelke za domoznanstvo, kjer razen knjig o drugi svetovni vojni v Mariboru in o bombardiranju le-tega, niso imeli drugih podatkov. V zadnjem tednu pred oddajo naloge, sem se na pobudo mentorja, ponovno povezala z MNOM, kjer sem se sestala z g. Matjašičem. Pokazal mi je stalno razstavo, na kateri so razstavljeni najdeni ostanki bombardiranja v Mariboru. V pogovoru o moji raziskavi je dejal, da sem vse kar je v mojih močeh že storila, ostala dokumentacija se po vsej verjetnosti hrani v Nemčiji, kjer pa mi najbrž ne bi pomagali, saj nimam uradnega statusa raziskovalca, pa tudi dobava gradiva je zelo draga in dolgotrajna. Obenem me je pohvalil in zatrdil, da sem bojda edina v tem tisočletju, ki sem se slednjega problema lotila tako natančno in dosledno.

Pri obdelavi celotne literature in gradiva, sem uporabila komparativno in deskriptivno metodo zbranega gradiva. Moj primarni vir pri obravnavi bombardiranja Maribora so bile knjige (predvsem Cilj Maribor²⁶⁵ in Maribor pod točo bomb²⁶⁶), medtem ko so bili v osrednjem delu, ki zajema Tovarno letalskih motorjev, primarni vir arhivski dokumenti, nemški gradbeni načrti in kronika, sekundarni pa knjige (predvsem prispevek M. Žnidariča o Tovarni letalskih motorjev²⁶⁷).

V empiričnem delu raziskovalne naloge sem opravila intervju z direktorjem PPC Tezno, ga. Majo Vintar in g. Martinom Prašnički. Prav tako sem izvedla krajšo anketo in pripravila umetniško-didaktično razstavo likovnih del z obravnavano tematiko. Izdelala sem tudi dve maketi podzemnih rogov, ki sta prvi tovrstni maketi podzemnega dela nekdanje tovarne.

²⁶⁵ Žnidarič, M. (2004). Cilj Maribor. Maribor: Muzej narodne osvoboditve

²⁶⁶ RADOVANOVIČ, S. in Senka Dreu. (2015). Maribor pod točo bomb. Taborišče smrti. Miklavž na Dravskem polju: Roman

²⁶⁷ Žnidarič, M. (1997). Tovarna letalskih motorjev v Mariboru (1941-1945). Z. Čepič in D. Guštin (ur.), Prispevki za novejšo zgodovino, Ferenčev zbornik (str. 213-225). Ljubljana: Inštitut za novejšo zgodovino

Čeprav so zadnje metode nekoliko likovnega značaja, naloge ne bi opredelila na interdisciplinarno področje. Gre zgolj za svojevrstni metodi približanja zgodovinskega problema širši javnosti.

6.4 TERENSKO DELO

Celostno lahko označim velik del svojega raziskovanja kot opravljanje terenskega dela, saj sem pri zbiranju gradiva za teoretični del raziskovalne naloge večkrat obiskovala v metodologiji naštetih ustanov (med drugim MNOM, ZZVKD Maribor, PAM, PPC Tezno, ...) se srečevala s pristojnimi, opravljala intervjuje, pripravila umetniško-didaktično razstavo na sedežu Zveze prijateljev mladine Maribor, v roku treh mesecev v delavnici izdelovala maketi in v obdobju dveh do treh tednov vsakodnevno obiskovala PAM.

V tem podpoglavju sem se osredotočila na terensko delo; obisk podzemlja nekdanje Tovarne letalskih motorjev oz. danes podzemlje PPC Tezno in obisk MNOM. Prvo smatram kot terensko delo v svojem pravem pomenu, medtem ko obisk MNOM to ni povsem. Kljub temu ga omenjam, saj sem si na slednjem ogledala zanimive ostanke bombardiranega Maribora.

Torej, v nadaljevanju prilagam predvsem fotografije povojnih ostankov, in sicer od bombardiranja Maribora in Tovarne letalskih motorjev na Teznu (danes).

6.4.1 Obisk podzemlja PPC Tezno



Slika 64: Vzhod v podzemlje cone Tezno.



Slika 65: Maja Vintar in Milan Novak, ki za skupine skupaj vodita ogled po rovih.



Slika 68: Zračnik.



Slika 67



Slika 69: V podzemlju se oblikujejo zaradi visoke vsebnosti vlage in ostalih pogojev tudi manjši stalaktiti.

Slika 70: Ob vhodu v rov obiskovalec prejme čelado in luč, saj prostori podzemlja načeloma niso osvetljeni.

²⁶⁸ Vir slike 64, 65, 67, 68, 69 in 70: lasten.



Slika 71: Vodna črpalka.²⁶⁹



Slika 72: Vodnjak



Slika 73



Slika 75: Eden izmed mnogih podzemnih rovov pod PPC Tezno.



Slika 74:
Vzorčno
mesto,
vodnjak 3.

²⁶⁹ Vir slike 71, 72, 73, 74, 75: lasten.

6.4.2 Obisk Muzeja narodne osvoboditve Maribor

Slika 76: Delček z razstreljenega ameriškega bombnika, ki je strmoglavilo na Teznom v jeseni 1944.



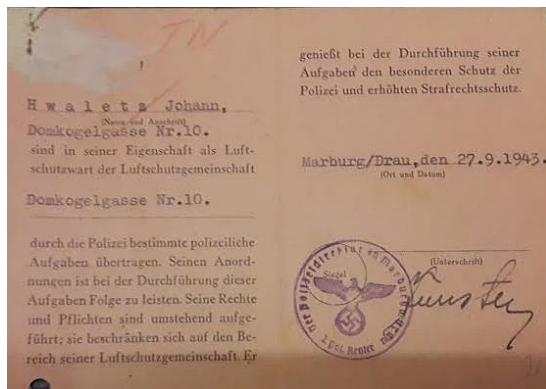
Slika 77: Lopata iz strmoglavljenega ameriškega letala in rokavice ameriškega vojaškega pilota, katerega letalo je bilo sestreljeno nad Teznom, novembra 1944.²⁷⁰



Slika 78: Brošure z navodili za obrambo pred letalskimi napadi.



Slika 79: Izkaznica skrbnika protiletalske obrambe.



Slika 80: Poziv za obisk tečaja protiletalske obrambe.



²⁷⁰ Vir slike 76, 77, 78, 79 in 80: Stalna razstava Muzeja narodne osvoboditve Maribor (dalje: MNOM, razstava)

Slika 81: Svilena bluza sešita iz zavezniškega padala.²⁷¹



Slika 82: Ostanek zavezniškega letala, ki je strmoglavilo leta 1944.



Slika 83: 250-kilogramska rušilna bomba, najdena na Tržaški cesti leta 2000.



Slika 84: Svileni zemljevid ameriškega letalstva.



Slika 85: 50-kilogramska rušilna bomba.



²⁷¹ Vir slike 81, 82, 83, 84 in 85: MNOM, razstava.

6.5 Intervju

6.5.1 Gorazd Bende, direktor PPC Tezno

Slika 86: Gorazd Bende²⁷²



Kaj vam pomeni Poslovna cona Tezno in na kaj ste bili pri revitalizaciji starih industrijskih poslopij najbolj ponosni?

Ponosni? Sem ponosen na to, da lahko doživim to zgodbo, ki se tu godi in teče že 21. leto. Začetek stečaja je bil 3.junija leta 1996. Število zaposlenih je takrat ostalo nad tisoč ljudi. Revitalizacija je po mojem ponovno vračanje poslovnega življenja. Ponovno se vračajo poslovni objekti – jih je zdaj okrog 200 (100 lastnikov), ponovno je 3500 zaposlenih. Bilo jih je več kot 4000, ampak kot je znano, je problem v tem, da poslovni objekti zmanjšujejo obseg dela. Tu je naproti nas Cimos, ki je v zadnjih 5 letih odpustil 600 delavcev. V Mariboru je bilo v preteklosti bolj pomembno nekaj drugega, na primer univerzijade, ali pa ne vem, nekaj takega. Na gospodarstvo pa je bilo pozabljeno, pozabljeno na to, od česa lahko človek živi. Bilo je bolj pomembno svetovno srečanje ljubiteljev praženega krompirja in podobni projekti. Kar se tiče gospodarstva, tu je bila moč občine omejena. Kaj lahko naredi? Lahko pripravi neko zemljišče. Mi smo na sončni strani Alp navajeni jemati en drugemu iz žepa, se pravi, pomemben je doprinos, se pravi, če pride tuji investitor, če pride svež denar, nič ni narobe, ampak to je tisto to pravo. Področje bivšega TAM-a in nekaj zemljišč zraven, tam po diagonali (kaže na zemljevid) 108 hektarov – to področje je zdaj polno. Tu se dogajajo še vedno spremembe, in sicer: firme usihajo in se hkrati rojevajo nove, zato jih je bilo včasih manj, danes pa jih je vedno več, nekatere se krčijo, nekatere pa se širijo. Življenje gre naprej.

Se vam zdi ohranjanje zgodovine tega območja pomembno in če da, na kak način, s katerimi dejanji ohranjate zgodbo Tovarne letalskih motorjev?

Zgodovino je pomembno ohranjati. Ker sem sam naravnani v tej smeri, da verjamem, da cilj sveta nismo mi sami, ker je bilo že v preteklosti marsikaj narejeno, kar je vredno, da se ohrani enemu zgodovinskemu spominu. TAM je bil vseeno velike globine organizirano podjetje, ne samo po številu zaposlenih, bil je velikan po globini organiziranosti, na primarnem sektorju, to

²⁷² Vir slike 86: <http://www.conatezno.si/kontakti/gorazd-bende/>.

pomeni, tu so bile kovačnica, livarne, tu se je delalo od prvih faz vse do finalizacije. Danes imamo v slovenski industriji podjetja, ki zaposlujejo veliko ljudi, ampak mi imamo zaposlene na posameznih operacijah, nobeno podjetje ni zraslo tako globoko. Žal, danes je drugače. Da ne bi izpadalo to, kar sem rekel, kot nostalgija. Nisem tako neumen, da bi misli, da se bodo stari časi vrnili. Če pa ne spoštujete starih dosežkov, dosežkov iz starih časov, pomeni, da nimaš srca. Če pa hočeš biti danes ali pa jutri uspešen, rabiš glavo in srce. Zato je tudi tak odnos do preteklosti. Tovarna letalskih delov – tu smo malo obudili spomin na to, na to idejo, predvsem pa na podzemne rove. Bom rekel, nizko proračunsko v nekem lastnem interesu smo opremili te podzemne rove. To se pravi, da bi zbudili širši interes, da bi zraven stopil še kdo.

Ali morda veste, kako in zakaj so se podzemni rovi uporabljali od druge svetovne vojne in do sedaj? Za kaj jih uporabljate danes?

Svojega dostopa do podzemnih rogov nimamo. Dostop imamo preko dvorišča drugega podjetja. Najprej je treba urediti dostop, da se lahko z avtomobilom prepelješ, z avtobusom. Vhod je treba urediti. Zmenjen sem z Aleksandro Berberih Slani in z dr. Lučko Lorbek, da uredimo neki projekt ali kombinacijo projektov, ali v sklopu kulturne dediščine, da bi se Maribor s tem pokazal. Zaenkrat ne moremo tega imeti vsak teden (ogled rogov), ker moramo imeti pogoje za to. Moji sodelavci poleg delovnega časa vodijo skupine na ogled rogov. To bi morali urediti, mogoče bi povabili nekega upokojenca, da bi to prevzel. S temi rovi se ni dogajalo nič kaj pametnega, ko jaz vem. Tudi danes se ne uporabljajo. Imamo vodno črpalko, samo to je. Pred 10 leti smo še uporabljali to vodo iz črpališča, tudi za pitno vodo, potem pa mariborski vodovod ni dovolil te uporabe. Zdaj imamo vodo iz mariborskega vodovoda, vodo iz rogov pa imamo za tehnološke potrebe, na primer, za hlajenje livarskih peči.

Ste razmišljali, da bi podzemne rove preoblikovali v muzej oz. v podobno turistično ponudbo?

Nam je marsikaj v interesu, samo do sedaj so prišli zraven samo takšni, ki so rekli, to bi bilo fajn, so hoteli dati še kakšno idejo zraven, ampak samo z idejami se ne da pomagati. Mi živimo od teh podjetij, ki so notri. Že v okviru EPK so hoteli tu narediti ploščad za nastop (na primer, sem jim pokazal staro kotlovnico, kjer bi lahko priredili koncert), ampak ko smo prišli malo dlje, se kulturniki niso mogli dogovoriti med seboj. Vsaka prireditev zahteva ne samo varovanje, ampak tudi usposobitev teh prostorov za nastope (gasilci, organizacijske stvari,

elektrika, parkirišče, ...). Pravijo, da za vrhunsko kulturo ne sme biti vprašanje denarja, ampak pričakujejo, da naredimo in financiramo vse samo mi. Tudi Mariborska občina bi lahko pokazala interes, morali bi se zmeniti, ali ja ali pa ne. Poslovno moramo gledati.

Ali vzdržujete podzemne rove le zaradi tega kaj so predstavljali v času druge svetovne vojne ali imate za t.i. podzemlje cone Tezno kakšne načrte v prihodnosti?

Predlani spomladi smo uredili te rove za ogled. Ogledi so vodeni s strani mojih sodelavcev, vizijo za prihodnost pa sem omenil v prejšnjem vprašanju.

Kaj menite, da bo s podzemljem nekdanje Tovarne letalskih motorjev čez približno toliko časa, koliko je minilo od druge svetovne vojne do sedaj?

Upam, da bo ta stvar posebno odprta kot znamenitost tega kraja. Ne bom zloben, ampak zdaj Maribor dosti nima kaj za pokazati. Oziroma ima, ampak ne neguje tega. Maribor nima nobenih finančnih možnosti za take stvari. Nisem velik optimist, toda včasih poklic politika imel nek pomen, danes, se mi zdi, da politik išče bližnjice, da bi pridobil vpliv, ki bi koristil njegovemu interesu, ne da bi se dokazal s svojim profesionalnim delom. Maribor ima dobro lego, ampak primanjkuje političnega vpliva na razvoj mesta. Jaz gledam na to, kot moraš gledati na podjetje. Vsaka stvar mora imeti neki začetek, konec, pomembno pa je, da imaš ljudi okrog sebe, ki so predani neki ideji in sposobni neko idejo udejanjiti, delati na tem.

6.5.2 Martin Prašnički, raziskovalec, razvojni inženir, ljubiteljski zgodovinar, nekdanji uslužbenec TAM-a, ...



Slika 87: Martin Prašnički.²⁷³

Ste znani kot izredno marljiva, kreativna in spoštovana oseba. Ob vseh rečeh s katerimi ste se ukvarjali, ste nekaj let bili tudi na vodilnem položaju tehničnih razvojnih služb v TAM-u. Kako bi opisali svoje delo v TAM-u? Kakšno življenjsko izkušnjo je slednje predstavljalo za vas?

TAM je bilo podjetje, ki mi je nudilo obilo priložnosti. Prva moja tesnejša povezanost s to veliko tovarno sega v čas, ko sem kot podeželski deček iskal sredstva za šolanja: TAM je zelo načrtno

²⁷³ Vir slike 87: <http://www.spodnjepodravci.si/osebe/pr%C5%A1ni%C4%8Dki-martin/328/>.

skrbela za kadre in je nudila vrsto štipendij. Naslednji pomemben življenjski dogodek zame je bil, ko sem se potem lahko brez težav zaposlil. Od prvega dne sem bil član takrat uglednega razvojnega inštituta, v katerem smo razvijali nove proizvode, motorje, tovornjake, avtobuse. Ker je bila TAM mednarodno uveljavljena tovarna, je imela več pogodb o sodelovanju s tujimi sorodnimi partnerji. Tako sem se srečeval z njihovimi pogledi na razvojno delo, bil član mešanih razvojnih skupin in tudi nosilec katerega od razvojnih projektov. To sodelovanje mi je omogočilo, da sem prebil kako leto tudi v tujini na skupnih projektih. S privoljenjem in podporo moje službe sem se vključil v raziskovalno sfero in sem kot raziskovalni stažist dokončal podiplomski študij. Moja specialnost je bila uvajanje računalniških metod dela v razvojno prakso. S sodelavci v TAM smo veljali za eno najnaprednejših razvojnih skupin s področja računalniškega konstruiranja in analiz konstrukcij v tedanji državi Jugoslaviji. Naj omenim, da je iz TAM razvojnih tehničnih in ekonomskih služb izšlo lepo število visokošolskih učiteljev. Na področju strojništva so se na obeh fakultetah v Sloveniji številni uveljavili kot predavatelji in profesorji, vsaj 15 jih je. TAM je bila ena pobudnic in podpornikov za razvoj visokega šolstva v Mariboru in je svojim sodelavcem omogočala tudi delo v mešanih raziskovalnih skupinah skupaj s sodelavci na univerzah. S tem je skrbela za prenos znanja v obeh smereh. Vzorno skrbela je za kadre tudi tako, da je financirala izgradnjo stanovanj, ki jih je dodeljevala svojim sodelavcem, za katerega smo plačevali le zmerno najemnino. Če sklenem odgovor na vaše vprašanje, potem je moja izkušnja: brez TAM-a bi težko shajal Maribor in Slovenija, a tudi moja življenjska usoda se ne bi razpletla tako ugodno, kot jo ocenjujete v vašem vprašanju.

Ste se v tovarni trudili ohranjati zgodovino podjetja in ob raznih družabnih priložnosti spregovorili o zgodovini tovarne v času druge svetovne vojne?

Zgodovine podjetja iz časov okupacije se v dobi mojega službovanja v TAM-u (1965-1996) ni posebej častilo, a nihče tudi ni zanikal, da je okupator zgradil tovarno zelo načrtno in da je bila sprememba namembnosti od letalske na avtomobilsko industrijo pravzaprav neproblematična. Spominjam se pripovedovanj starejših sodelavcev, ki so bili v času gradnje tovarne letalskih delov pod okupacijo v njej že zaposleni. Znali so pohvaliti eno in drugo.

So bili v TAM-u kakšni materialni ostanki (npr. pohištvo, razni predmeti, stroji, ...) iz časa Tovarne letalskih motorjev ali je pohod Bolgarov ob koncu vojne popolnoma opustošil tovarno?

Največ, kar zasluži omembo, so, seveda, stroji in industrijske naprave. Nekaj tega je bilo uničeno v času bombardiranja Maribora, a glavnina je ostala. Saj je bila vendar prav to osnova, da se je lahko takoj po vojni pričelo z delom na obnovi vojaških vozil, ki so jih prepustile zavezniške vojske tedanji Jugoslaviji. Koliko škode so naredili Bolgari, če so je res kaj, mi ni znano. Gotovo pa je ostalo v tovarni po pisarnah pohištvo, ki so ga še desetletja uporabljali. Novo opremo so kupovali predvsem v novozgrajenih objektih in v visoki upravi.

Kako je bilo delati v prostorih, ki jih je zgradil okupator? Se je to s časoma pozabilo? Ali se je iz časa vojne veliko prenovilo, spremenilo?

Name to sploh ni delovalo, zame je bilo vse drugačno, kot sem bil vajen videti ali imeti pred zaposlitvijo, zato na to vprašanje nimam odgovora, razen tistega, kar sem povedal že v prejšnjih točkah.

S koliko od 1 do 10 bi ocenili stopnjo ozaveščenosti mladih v povezavi z bombardiranjem Maribora in Tovarno letalskih motorjev? Zakaj?

Ocena: 3

Zakaj? Pred kratkim sem imel priložnost videti na mariborski televiziji kratko reportažo o nekdanjih industrijskih kapacitetah Maribora. Novinarji so spraševali mlade, ali vedo, kaj je to MTT, Svila, Metalna, ... Za TAM menda sploh ni bilo vprašanja, kaj šele za tovarno letalskih delov. Mladi so samo skomigali z rameni, kot da še o teh kraticah niso nikoli slišali. Verjamem, da so slišali, a jih ne zanima, če o tem pripovedujejo stari. Morda vedo kaj več o bombardiranju Maribora, a mladim tudi to najbrž ne seže pod kožo. Časi so drugi, pravijo. Res je bolje, ker mnogim ni treba doživeti in preživeti bombardiranj in bede po njih, a spomin bi moral živeti. Tudi vaša naloga lahko prispeva, da bodo obujeni nekateri spomini in da bodo ohranjeni v pisni obliki. Tudi kot opomin!

Ali menite, da bi lahko podzemni del nekdanje tovarne letalskih motorjev preoblikovali v muzej? Ali omenjeno smatrate kot dobro in zanimivo turistično ponudbo?

Da, strinjam se: to izjemno gradbeno veledelo pod zemljo bi morali ohraniti, ga primerno vzdrževati in mu dati vsebine za turistično ponudbo. Mnogo kje bi bili to priložnost že zdavnaj izkoristili.

6.5.3 Maja Vintar, skrbnik projektov v PPC Tezno, prostovoljni vodič po podzemnih rovih,

...

Slika 88: Maja Vintar²⁷⁴



Od kod zagon in trda volja za izvajanje kakovostnih in zanimivih, a

vendar prostovoljnih vodenj po rovih nekdanje Tovarne letalskih motorjev? Ali to počnete sami ali vam pri tem kdo pomaga?

Sama sem po naravi raziskovalka in obožujem zgodovino. Ko sem prišla sem pred 5 leti v službo, nisem o rovih vedela ničesar. Ob prvem ogledu, pa so me pritegnili in začela sem raziskovati. Tudi zanimanje za ogleda je postalo večje, ko smo naredili malo reklame. Na srečo je tudi moj sodelavec Milan Novak enakih misli kot jaz in skupaj nekako ustvarjajo zgodbe in jih vnašava v rove. Direktor na srečo vse to podpira. Deliti nekaj tako pomembnega za našo zgodovino z drugimi, pa je motiv, ki naju oba žene naprej.

Kdaj se je porodila ideja, da pričnete z vodenimi ogledi po t.i. podzemlju cone Tezno?

Rove so si »izbrani« lahko ogledali že pred leti, vendar ne v celoti in prazne, brez vsebine. Dolgo smo razmišljali, kakšno vsebino jim lahko damo in kako se naj lotimo tega projekta. Lani smo se odločili, da tvegamo, naredimo nizkoprorračunsko razstavo in poskušamo našo zgodovino predstaviti na zanimiv način.

Ste zgodbo Tovarne letalskih motorjev Maribor raziskovali tudi sami? Ste imeli s pridobitvijo informacij za leto 1944/45 težave?

Velike težave. Ni veliko zapsanega. Naši arhivi imajo informacije od leta 1945 dalje, zapisano je vse o TAM-u, o njegovi predhodnici pa bolj malo. Zato poskušam brskati po tujih arhivih in izbrskati nekaj novega. Seveda pa to počnem v svojem prostem času, ker imam v službi preveč pester urnik in delo.

Ali morda veste, kako in zakaj so se podzemni rovi uporabljali od druge svetovne vojne in do sedaj? Za kaj jih uporabljate danes?

V rovih je težava podtalnica, ki je predvsem v pomladnih mesecih, ko se na Pohorju topi sneg, izredno visoka. To smo znali izkoristiti in zato se v rovih nahajajo trije vodnjaki iz katerih se je

²⁷⁴ Vir slike 88: <http://www.conatezno.si/kontakti/maja-vintar/>.

črpala pitna voda, danes tehnološka voda za proizvodne procese podjetij v Coni. Kaj vse se je v rovih dogajalo vmes, žal ni zapisano, pa tudi povedati ne zna nihče.

Kaj menite, da bo s podzemljem nekdanje Tovarne letalskih motorjev čez približno toliko časa, koliko je minilo od druge svetovne vojne do danes?

Upam, da jih bomo uspeli ohraniti v svoji obliki, da bomo v njih uredili sodoben muzej naše zgodovine in tako preteklost industrije Maribora približali tudi našim potomcem. Upam, da bo v njih znova življenje, vendar veliko lepše, kot je bilo leta 1944/45.

Ste kdaj razmišljali, da bi podzemne rove preoblikovali v muzej ali podobno turistično ponudbo?

To je želja, vendar je za izvedbo le tega potrebno še veliko postoriti in veliko vložiti. Morda nekoč. Letos, še zagotovo ne.

6.6 Umetniško-didaktična razstava

17.1 .2017 sem v domu Zveze prijateljev mladine Maribor postavila razstavo likovnih izdelkov z vojno tematiko. Vsako delo je opremljeno s kratkim opisom in sosledjem ključnih dogodkov obravnavanih tem raziskave. Prostor razstave se mi zdi zelo ugoden, saj ga otroci in najstniki vsakodnevno obiskujejo. Razstavo si je bilo moč ogledati tekom naslednjih dveh tednov. Prilagam le nekaj fotografij razstavljenega, ostalo bom predstavila na zagovoru raziskovalne naloge.

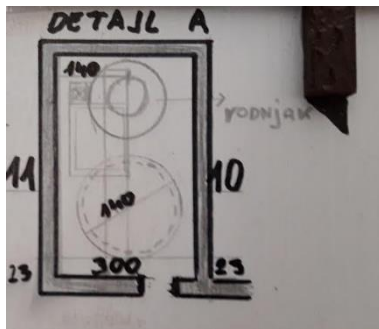


Slika 89: Utrinki s postavitve razstave.

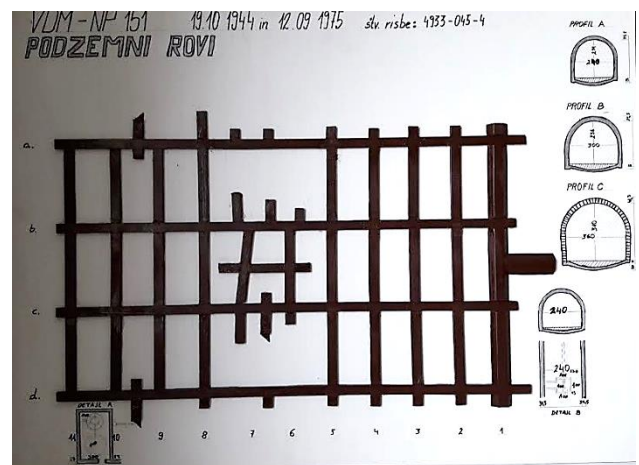
6.7 Izdelava maket

V empiričnem delu raziskovalne naloge sem se odločila tudi za vizualizacijo podzemnih rogov. Izdelala sem dve maketi. Prva je nastala po edinemu ohranjenemu načrtu (prilagam fotografijo) podzemlja nekdanje tovarne, in zaradi tega predstavlja svojevrstno posebnost. Ob strani so predstavljeni in izmerjeni različni tipi rogov. Druga maketa je le del celote in zajema vzhod ter manjši splet rogov. Vanjo je napeljana tudi električna svetloba, nadejam se, da mi v prihodnje uspe dodelati tudi zvočni alarm, ki so ga delavci tovarne ob zračnih nevarnostih slišali nemalokrat.

Slika 90: Maketa 1, detajl, vodnjak²⁷⁵.

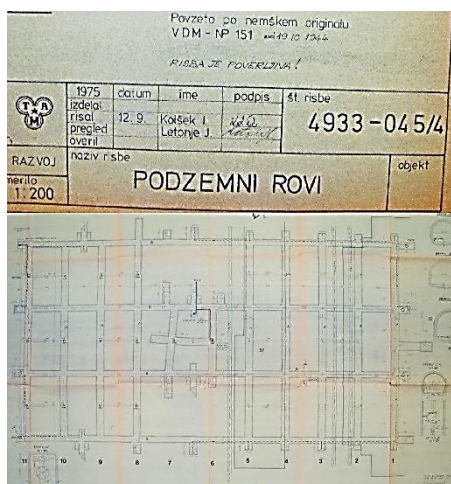


Slika 91: Maketa 1, tloris podzemlja.



²⁷⁵ Vir slike 89, 90 in 91: lasten.

Slika 92: Načrt povzet po nemškem originalu iz dne 19.10.1944 (izhodišče za maketo 1).²⁷⁶



Slika 93: Proizvodni rovi, junij in avgust 1944.²⁷⁷



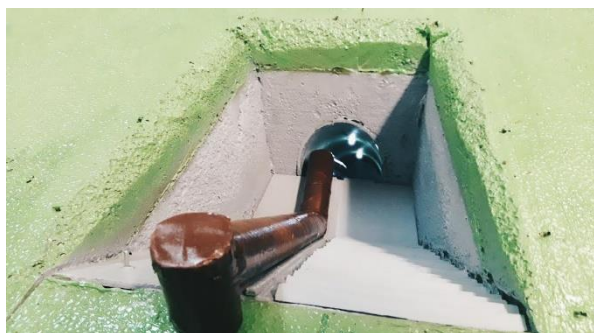
Slika 94: Maketa 2, pogled v imitirano notranjost podzemlja.²⁷⁸



Slika 95: Notranjost makete 2.



Slika 96: Vhod v rove danes.



Slika 97: Maketa 2, vhod.

²⁷⁶ Vir slike 92: PPC Tezno.

²⁷⁷ Vir slike 93: Kamra.

²⁷⁸ Vir slike 94, 95, 96 in 97: lasten.

7 UGOTOVITVE

S pomočjo proučevanja literature, zbranega arhivskega gradiva, nemških gradbenih načrtov in dokumentov, poročil, kartotek, člankov, skratka vseh razpoložljivih virov in terenskega dela, anketiranja in intervjujev, sem lahko potrdila ali ovrgla štiri hipoteze, ki sem si jih zastavila ob začetku raziskovalne poti.

Preden preidem h kritiki hipotez naj omenim, da je bil tudi moj prvotni naslov *Podzemlje Cone Tezno* neke vrste predpostavka. Ko sem začela raziskovati, sem ugotovila, da gradiva, ki bi zadevalo samo zgodovino podzemnih rovov, žal ni, tako sem nalogo preimenovala v *Tovarna letalskih motorjev Maribor in podzemlje Cone Tezno* in kar se da natančno zajela vse teme, ki se navezujejo ne samo na naslov, temveč tudi na izbrano temo. Iz slednjega razloga, sem smatrala etično skoraj nujno omeniti tudi žrtve bombnih napadov in bombardiranje Maribora v splošnem. Kot sem omenila že pri naštevanju ciljev in metod, sem pri pisanju sledila ideji, da naj bo naloga svojevrstna, zanimiva bralcu in prvo delo, ki zajema oz. pokriva celotno problematiko.

»Literature in gradiva na izbrano temo je malo, saj problem ni raziskan do konca in je že deloma pozabljen.« Tako se je glasila moja prva hipoteza, ki sem jo potrdila že v samem začetku raziskovanja. Kot sem že omenila, sem obiskala številne ustanove in osebe, da bi pridobila gradivo iz katerega sem izhajala. To podrobno opisujem v 6.3 *Metode*. Da sem dokončno zbrala vso gradivo za interpretacijo, sem potrebovala kar tri meseca. Tekom raziskave sem sodelovala z g. Martinom Prašnički, direktorjem PPC Tezno Gorazdom Bendejem, uslužbenko (ki vodi ogleda po rovih) Majo Vintar, ... Navezala sem stik z MNOM, ZZVKD Maribor, UKM (natančneje oddelek za domoznanstvo), PPC Tezno in skoraj vsakodnevno obiskovala PAM. Tudi ga. Maja Vintar, ki se ena izmed redkih zanima za podzemlje nekdanje Tovarne letalskih motorjev ter zadevo poskuša podrobno raziskati, v svojem intervjuju na vprašanje o težavah s pridobitvijo gradiva, pove tako: *»Velike težave. Ni veliko zapisanega. Naši arhivi imajo informacije od leta 1945 dalje, zapisano je vse o TAM-u, o njegovi predhodnici pa bolj malo. Zato poskušam brskati po tujih arhivih /.../.«*

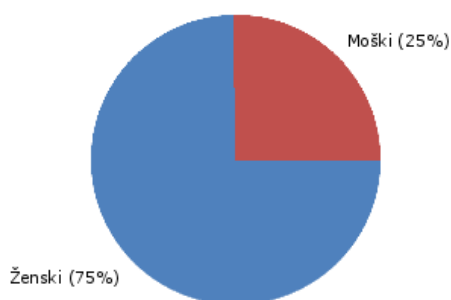
Prej sem omenila, da sem prvotno načrtovala naslov *Podzemlje Cone Tezno*, nakar sem si, zaradi pomanjkanja gradiva in literature le o slednjem, premislila. Pomiril me je g. Matjašič iz

MNOM v pogovoru o moji raziskavi: »Tako pač je, kadar se lotiš znanstvenega ali zgodovinskega raziskovanja. Nekaj predpostaviš in ugotavljaš, če to drži ali ne, če je dovolj gradiva ... Vsekakor ste naredili vse kar je bilo v vaši moči.«

»Le malo mladih Mariborčanov pozna osnovni zgodovinski okvir Tovarne letalskih motorjev v Mariboru.« Da sem lahko potrdila ali ovrgla slednjo hipotezo, sem izvedla krajše spletno anketiranje. Anketiranje je bilo anonimno, vendar je dopuščalo možnost, da anketiranec nekatera vprašanja izpusti, zato bom pri analizi zmeraj pokomentirala tudi participacijo. Sicer sem se navezujoč na hipotezo osredotočila na svoje sovrstnike, vendar so k anketi pristopili tudi odrasli in starejši. Anketiranih je bilo 420 ljudi, 106 moških in 314 žensk.

Tabela 6: Starostna razdelitev anketirancev, ki so pristopili k reševanju:

Starost anketirancev	Frekvenca
1 Do 20 let	348
2 Od 21 do 40 let	28
3 Od 41 do 60 let	28
4 60 let ali več	16
Skupaj	420



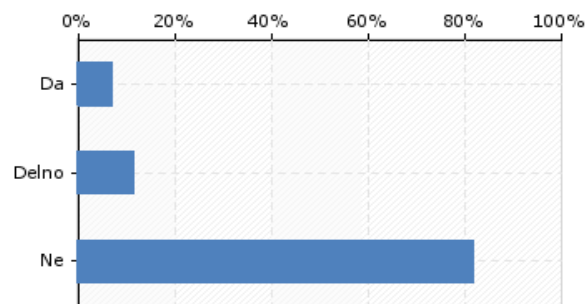
Slika 98: Graf spolne sestave anketirancev.²⁷⁹

²⁷⁹ Vir slike 98: lasten.

Vprašanja, ki so se navezovala na hipotezo in s katerimi sem ugotavljala, ali anketiranci poznajo delovanje Tovarne letalskih motorjev v Mariboru, so bila naslednja:

1. **Ali poznaš osnovni zgodovinski okvir Tovarne letalskih motorjev Maribor?**
2. **V kateri mestni četrti je bila Tovarna letalskih motorjev?**
3. **Je v Mariboru zares bila Tovarna letalskih motorjev ali je anketa potegavščina?**

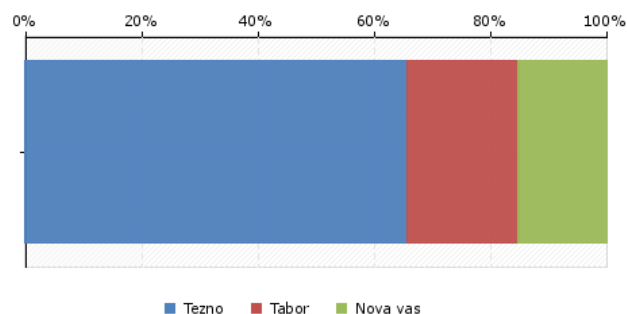
Na 1. vprašanje »Ali poznaš osnovni zgodovinski okvir Tovarne letalskih motorjev Maribor?« je odgovorilo 415 anketirancev. Možni odgovori so bili »Da«, »Delno« in »Ne«. Odgovori so prikazani v stolpčnem diagramu.



Slika 99²⁸⁰

Ker je kar 80% anketirancev, to je 339 oseb, odgovorilo z »Ne«, bi lahko že potrdila hipotezo, vendar sem se odločila, da postavim še dve »kontrolni« vprašanji.

Na 2. vprašanje »V kateri mestni četrti je bila Tovarna letalskih motorjev?« je odgovorilo 370 anketirancev. Možni odgovori so bili »Tabor«, »Tezno« in »Nova vas«. Odgovore podajam v strukturiranem stolpcu:

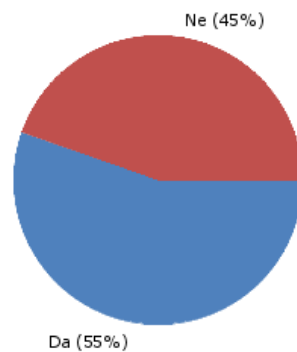


Slika 100

²⁸⁰ Vir slike 99 in 100: lasten.

Na to vprašanje je pravilno odgovorilo (odg »Težno«) kar 66% anketirancev, torej 243 ljudi, vendar je tudi kar 19% anketirancev, to je 71 ljudi, odgovorilo napačno (podajam primer »Tabor«). Zaradi slednjega sem se odločila, da postavim zadnje kontrolno vprašanje, na katerega je odgovorilo 369 ljudi. Vprašanje se je glasilo: *»Je v Mariboru zares bila Tovarna letalskih motorjev ali je anketa potegavščina?«*

Na vprašanje je odgovorilo 367 anketirancev. Možna odgovora sta bila »Da« in »Ne«, torej »Da, je obstajala«, »Ne, ni obstajala«. Odgovore podajam v kubičnem diagramu:



Slika 101²⁸¹

Čeprav je večji delež (55%, 203 osebe) anketirancev odgovoril pravilno (odg. »Da«), me je presenetil prav tako zelo visok delež (45%, 164 oseb) napačnih odgovorov. Na podlagi tega sem po razmisleku presodila in se odločila, da hipotezo *»Le malo mladih Mariborčanov pozna osnovni zgodovinski okvir Tovarne letalskih motorjev v Mariboru.«* potrdim. Žal iz slednje ankete ni razvidno koliko ljudi iz določene skupine je odgovarjalo na posamezno vprašanje, vendar, če se ozremo na začetek analize ankete, vidimo, da je izmed 420 anketirancev, 348 takih, ki so stari pod 20 let. Na odločitev ni vplivalo samo to vprašanje, vendar sinteza vseh treh naštetih.

Na tem mestu dodajam tudi odgovor iz intervjuja g. Martina Prašnički na vprašanje *S koliko od 1 do 10 bi ocenili stopnjo ozaveščenosti mladih v povezavi z bombardiranjem Maribora in Tovarno letalskih motorjev? Zakaj?:*

»Ocena: 3 Zakaj? Pred kratkim sem imel priložnost videti na mariborski televiziji kratko reportažo o nekdanjih industrijskih kapacitetah Maribora. Novinarji so spraševali mlade, ali vedo, kaj je to MTT, Svila, Metalna, ... Za TAM menda sploh ni bilo vprašanja, kaj šele za tovarno

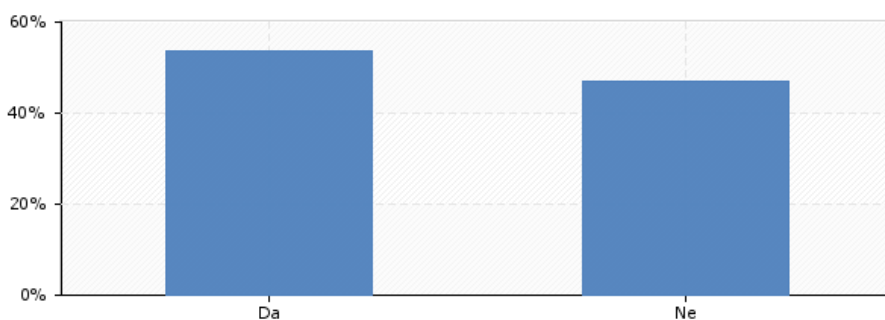
²⁸¹ Vir slike 101: lasten.

letalskih delov. Mladi so samo skomigali z rameni, kot da še o teh kraticah niso nikoli slišali. Verjamem, da so slišali, a jih ne zanima, če o tem pripovedujejo stari. Morda vedo kaj več o bombardiranju Maribora, a mladim tudi to najbrž ne seže pod kožo. /.../ Tudi vaša naloga lahko prispeva, da bodo obujeni nekateri spomini in da bodo ohranjeni v pisni obliki. Tudi kot opomin!«

Tudi pri naslednji hipotezi sem uporabila metodo anketnega vprašalnika. Hipoteza se je glasila: »Večina ljudi Tovarne letalskih motorjev in Tovarne avtomobilov Maribor (TAM) ne povezujejo med seboj.«

Anketirancem sem postavila še eno vprašanje, in sicer: *»Je bila slednja tovarna na istem mestu kot Tovarna avtomobilov Maribor (t.i. TAM)?«*

Na vprašanje je odgovorilo 369 anketirancev. Možna odgovora sta bila »Da« in »Ne«.



Slika 102²⁸²

197 ljudi (53%) je odgovorilo z »Da«, kar je tudi pravilni odgovor. Z »Ne« je odgovorilo 172 anketiranih (47%). Tako sem hipotezo ovrgla, vendar menim, da je visok delež odgovarjanja z napačnim odgovorom prav tako vreden omembe.

»PPC Tezno v bližnji prihodnosti ne načrtuje preoblikovanje svojega podzemlja v muzej ali podobno turistično ponudbo.« Tako se je zglasila moja zadnja, četrta hipoteza. Slednjo sem potrdila na podlagi intervjuja z direktorjem PPC Tezno in uslužbenko ga. Majo Vintar. Oba poudarjata, da sicer interes je, ni pa potrebnih financ in organiziranosti.

²⁸² Vir slike 102: lasten.

8 SKLEP

Maribor je bil v času druge svetovne vojne močno prizadet s strani okupatorja. Omenjeni je, v skladu s svojo ideologijo, pričel izvajati številne raznarodovalne ukrepe. Nemci so spremenili imena slovenskih ulic v nemška, uvedli so policijsko uro, zaprli slovenske šole in uvedli nemške, preganjali so duhovščino in vse, ki niso ustrezali njihovim merilom ali so jim bili potencialno nevarni.

Takoj po zasedbi Maribora se je okupator odločil, da na Teznu zgradi eno največjih tovarn na okupiranem ozemlju. Gre za Tovarno letalskih motorjev Maribor. Na izbiro lokacije so vplivali predvsem lega, bližina elektrarne, dokajšnja industrijska in trgovska tradicija mesta. Gradbena dela so se pričela že leta 1941, redna proizvodnja letalskih delov pa je dokončno stekla v začetku leta 1943, ko je iz Nemčije prispela kompletna strojna oprema. V tem času je odšlo na šolanje v razne kraje Nemčije večje število ljudi, ki so kasneje delali v tovarni kot kvalificirani delavci.

V zračni bitki med zavezniki in Nemčijo, Maribor ni ostal neopažen. Zavezniki so kmalu prišli do sklepa, da so tudi na slovenskem Štajerskem nekatera pomembna prometna vozlišča za vzhodno bojišče in Balkan, prav tako so mariborsko industrijo smatrali za pomemben člen nemškega vojnega stroja.

Celotna bilanca bombnih napadov na Maribor v letih 1944 in 1945 je katastrofalna. V skupno 29 bombnih napadih je 1.518 zavezniških letal odvrгло na mesto kar 15.795 bomb, težkih 4.750 ton, ki so popolnoma porušile ali poškodovale kar 2.290 ali 47% mestnih zgradb (466 popolnoma porušeni, 244 poškodovani nad 50% in kar 1.590 poškodovani pod 50%). Tudi večina ostalih poslopij je bila lažje poškodovana (odkrite strehe, polomljene šipe, poškodovane fasade...). Brez strehe nad glavo je ostalo več kot 4.200 Mariborčanov. V bombnih napadih je izgubilo življenje 483 ljudi, med njimi 60 otrok (12,4%), ranjenih pa je bilo 352 ljudi. Število žrtev in ranjenih naj bi bilo še večje, kajti so podatki o vojaških osebah, ki so med bombardiranjem Maribora izgubile življenje, zelo skopi.

Zavezniški bombniki so posebej intenzivno bombardirali del današnje mestne četrti Tezno, na jugovzhodnem delu mesta, saj je tam razprostirala omenjena tovarna. Ta je bila s strani zaveznikov bombardirana kar devet krat. Da bi si zagotovili nemoteno proizvodnjo, je vodstvo

tovarne pričelo graditi podzemne proizvodne prostore. Bunkerje, v katerih so delavci tovarne živeli in delali že leta 1944, so gradili 14 metrov globoko. Tako so pod zemljo pripravili kar 8512 kvadratnih metrov proizvodnih površin. Proizvodnja je potekala v podzemskih bunkerjih vse do konca vojne.

8. maja 1945 so tovarno zasedli Bolgari, ki so jo (zraven bombnih napadov) še dodatno opustošili. Že 12. maja 1945 pa je tovarno zasedla enota jugoslovanske vojske z nalogo, da ohrani premoženje zaplenjenega nemškega podjetja. Kmalu so bile ustanovljene delovne skupine z okoli 4000 delavci, ki so pričeli pod strokovnim vodstvom odstranjevati ruševine in reševati dragocene stroje in drugo opremo. Kasneje so se v tovarni izdelovali najrazličnejši proizvodi, dne 31. decembra 1946 pa je vlada FLRJ izdala dokument, po katerem se je tovarna letalskih delov preimenovala v Tovarno avtomobilov Maribor Tezno. S tem aktom, ki ga je podpisal Josip Broz Tito, je tovarna postala prva tovarna avtomobilov v državi.

Danes je na tem območju Poslovno proizvodna cona Tezno, ki je največja tovrstna cona v Sloveniji. Pod njo še danes obstajajo nemi pričevalci dogajanja. To so globoko pod zemljo izkopani in z betonom utrjeni podzemni hodniki. Gre za podzemlje nekdanje tovarne letalskih motorjev, ki danes bolj ali manj ostaja neuporabljeno.

9 DRUŽBENA ODGOVORNOST

Zakaj naše sence po več kot 70-ih letih od zadnjega bombnega napada v Mariboru tako zelo spominjajo na sence ubogih, prestrašenih ljudi, ki so živeli in delali v podzemnih rovih v času druge svetovne vojne? Ker smo ljudje.



Slika 103: Fotografija iz obiska podzemlja Cone Tezno²⁸³.

Ker menim, da je Družbena odgovornost eno najpomembnejših poglavij celotne raziskave, delčke le-te vidimo pravzaprav tekom celotne raziskovalne naloge. So povsod. Z vsako uvodno mislijo, citatom in pojasnitvijo, sem skušala približati krutost, žalost in muke ljudi, ki so v živeli vojni. Trudila sem se bralcu besedno vzpostaviti podobo Tovarne letalskih motorjev, njene delavce, gradnjo in predvsem njeno podzemlje. Prav zaradi družbeno odgovornega udejstvovanja, sem se odločila podrobneje spregovoriti tudi o vseh zračnih napadih Maribora v času druge svetovne vojne, saj menim, da bralec le tako vzpostavi celotno sliko dogajanja in teme obravnavanega problema lažje povezuje med seboj. Slika tako postane globlja in kot opozorilo lažje premostljiva tudi v današnji čas. Podobno je s pripravo umetniško-didaktične razstave, risbami, slikami, maketami in fotografijami, ki sem jih ustvarila med raziskovanjem. So medij, po katerem želim, da bralec naloge ozavesti raziskano.

Potrebno je ohranjati zgodovino, saj se iz nje učimo, ceniti izobrazbo in ji dajati visok pomen. Medtem ko se ne strinjam z znanim rekom Nelsona Mandele »Pozabite preteklost.«, se strinjam z drugimi njegovimi besedami:

²⁸³ Vir slike 103: lasten.

»Izobrazba je najmočnejše orožje, ki ga lahko uporabiš za spremembo sveta. Da bi bil svoboden, ni dovolj sneti okove, temveč živeti tako, da spoštuješ in podpiraš svobodo drugih.«

Kljub temu v praksi žal ni zmeraj tako. Dejstvo je, da je industrija orožja po svetu prevelika. Človek igra vlogo žrtve vojne, čeprav jo povzroča sam. Po prvi svetovni vojni bi lahko mislili, da je človeštvo spoznalo krutost in brezsmiselnost celotne vojne, a že je bila na pragu druga svetovna vojna. Menim, da bi morali strmeti k temu, da najdemo mir, harmonijo in ljubezen in ne novih povodov za množično morijo. Mi, mlada generacija se ne zavedamo, kaj pomeni v vojni izgubiti bližnje, zaradi vojne ne hoditi v šolo, biti lačen ... Ne poznamo strahu pred jutrišnjim dnem. Vse, kar nam ostane je preučevati zgodovino in se iz nje učiti, ustvariti boljši svet, ki ga bomo pustili svojim potomcem.

Pojmi, o katerih je potrebno govoriti so vojne, trgovina z orožjem, razvijanje najnovejših razstreliv, nevarnosti preučevanja in razvoja jedrskega orožja ...

Iskreno si želim, da bi na mestu nekdanje Tovarne letalskih motorjev Maribor odprli muzej. Tega si v svojem intervjuju želi tudi Maja Vintar. Prihodnost podzemlja Cone Tezno komentira tako: *»Upam, da jih bomo uspeli ohraniti v svoji obliki, da bomo v njih uredili sodoben muzej naše zgodovine in tako preteklost industrije Maribora približali tudi našim potomcem. In upam, da bo v njih znova življenje, vendar veliko lepše, kot je bilo leta 1944/45.«*

Z izobraževanjem, kritičnim razmišljanjem, poudarjanjem nevarnosti, lahko pripomoremo h krčitvi razsežnosti problema. Zavedam se, da sveta ni mogoče spremeniti z raziskovalno nalogo. Problem vojn in množičnega razmaha orožja v svetu tiči v mnogih rečeh. Najpogostejših in najvidnejših političnih vzrokov se po večini zavedamo in si jih razlagamo vsak po svoje, zato bom to diskusijo prihranila zase.

Eden izmed mnogih vzrokov lahko izvira tudi iz nezaveščenosti in družbene nezainteresiranosti mladih. Poglejmo zgolj eno izmed možnih razlag. Mar se povprečnemu dijaku, zraven obilice domačih nalog, preizkusov znanja, zmeraj novih pregrad, nakopičenega dela, ljubi »razmišljati in ozaveščati«? Seveda ne. Kljub spornosti vzpostavljenega, menim, da je mlajša generacija, izhajajoč iz mnogih aspektov, preobremenjena. Posledično problem vojn in razmaha orožja ne tiči zgolj v tesnobi poznega kapitalizma, želji po denarju itd. Vsekakor tega ne zanikam, nasprotno, menim, gre za enega primarnih vzrok mnogih bed. Kljub temu

podajam razmišljanje, da to morda ni edini vir. Predpostavimo eno izmed možnih sosledij: preobremenjenost že iz ranega otroštva → porast ravnodušja → v svetovnem merilu vse pogostejši razvoj nihilizma pri mladih (ki ga mimogrede beležijo mnogi specialisti) → razvrednotenje vrednot, čustvena nepismenost, uniformiranost, brezbržnost, droge, depresije, nevroze ... → mladostniki odrastejo v odraslo osebo ...

Kakšna je ta oseba? Kako bo delovala v družbi in kakšne vrednote bo zagovarjala? Ponovno poudarjam, da slednjega ne smatram kot primarni vzrok nastanka vojn in podle igre s kakršnim koli tipom orožja, želim predstaviti zgolj drug vzorni kot. Morda zorni kot mladostnika, ki je pred kratkim dopolnil toliko let, da lahko legalno poseže po nizkocenovnih alkoholnih pijačah, v upanju, da skupaj z gruščico apatičnih ljudi, za katere predpostavlja, da so njegovi prijatelji, poskuša zbežati v svoj svet. Morda pa zorni kot mladostnika, ki bo ubral drugačno pot, saj je pri njem vzgoja doprinesla k oblikovanju drugih vrednot, drugačnega videnja sveta in čustvovanja.

Kljub pripisani pomembnosti medijev pri oblikovanju mladih individuumov, igrajo pomembno vlogo tudi realne osebe okoli nas, starši, profesorji, ... Pomembni so dobri in spoštljivi medsebojni odnosi v družbi, želja po miru in slogi. Kot je dejal Dalai Lama: »Kjer je ljubezen, je tudi upanje«.

10 VIRI IN LITERATURA

10.1 Viri

Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, AŠ 1187. Nemški gradbeni načrti TAM iz let 1941-1945

Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, AŠ 1187. Nemški gradbeni načrti TAM iz let 1941-1945, Arch. dipl. ing. A. Rosenberger

Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, AŠ 1187. Nemški gradbeni načrti TAM iz let 1941-1945, Betriebsgesundheitshaus 010

Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, AŠ 1189. Nemški gradbeni načrti TAM iz let 1941-1945

Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, AŠ 1189. Nemški gradbeni načrti TAM iz let 1941-1945, F.O.Wien Shedhallen. Wr. Neudorf. Standberechnung

Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0990 Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1941-2003, AŠ 1190. Nemški gradbeni načrti TAM iz let 1941-1945

Pokrajinski arhiv Maribor, Tovarna letalskih motorjev, AŠ 1050, Kronika

Pokrajinski arhiv Maribor, SI_PAM/0974 Mariborska tekstilna tovarna, 1908-2000
(Fond/[zbirka])

10.2 Literatura

CHURCHILL, W. (1995). Velike bitke druge svetovne vojne. Ljubljana: Mladinska knjiga.

KONCILIJA, F. Zavezniki so bombardirali industrijske in prometne objekte v Sloveniji. Časnik [online]. 2012. Dostopno na: <http://www.casnik.si/index.php/2012/01/09/zavezniki-so-bombardirali-industrijske-in-prometne-objekte-v-sloveniji/>.

Kutin Ledenik, A. Spomenik bombardiranemu Mariboru. Večer (Maribor), 2015, 84, 19.

Mesto in gospodarstvo; Mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju. (2010). Maribor: Inštitut za novejšo zgodovino in Muzej narodne osvoboditve Maribor.

OSTROVŠKA, M. (1981). Kljub vsemu odpor. Maribor v času okupacije in narodnoosvobodilnega boja. Maribor: Obzorja.

OSTROVŠKA, M. (1981). Kljub vsemu odpor 2. Maribor v času okupacije in narodnoosvobodilnega boja. Maribor: Obzorja.

OSTROVŠKA, M. (1981). Kljub vsemu odpor 3. Maribor v času okupacije in narodnoosvobodilnega boja.. Maribor: Obzorja.

RADOVANOVIČ, S. in Senka Dreu. (2015). Maribor pod točo bomb. Taborišče smrti. Miklavž na Dravskem polju: Roman.

Radovanovič, S. S., Dreu. Maribor pod točo bomb. Večer (Maribor), 2015, 80, 22-23.

ReTInA. Revitalizacija starih industrijskih območij, Cona Tezno. (2011). L. Lorber (ur.). Maribor: Filozofska fakulteta Univerze v Mariboru.

Slovenec: političen list za slovenski narod (31.05.1941), letnik 69, številka 127a .

Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor 1947-1987. (1987). M. Iršič (ur.), zbornik. Maribor: Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor.

Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor. Odsek za ekonomsko propagando. (1971) Bojan Steinbücher (ur.). Murska sobota: ZGP Pomurski tisk .

Tovarna avtomobilov Maribor. (2007). S. Tovšak (ur.), Sledovi gospodarstva v arhivskem gradivu Pokrajinskega arhiva Maribor. 60 let - spominski zbornik. Maribor: Pokrajinski arhiv
UREDNIŠTVO. Odkrit spomenik žrtvam bombardiranj v Mariboru. (Online). (Povzeto 12. januarja; 9.24). Dostopno na: <https://maribor24.si/lokalno/odkrit-spomenik-zrtvam-bombardiranj-v-mariboru/>.

WEBER, T. in Drago Novak. (1996). 20. stoletje. V zgodovinskih virih, besedi in slikah. Druga svetovna vojna 1939-1945. Ljubljana: DZS d. d.

Zavrnik, B. Bombe nad mestom. Maribor 2012-Evropska prestolnica kulture. (Online).

(Povzeto 10. januarja 2017; 14.32). Dostopno na:

<http://82.149.22.226/~mobcinamb/index.php?ptype=8&menu=0&id=442&Pid=1032>.

ŽNIDARIČ, M. DO PEKLA IN NAZAJ. (1997). Nacistična okupacija in narodnoosvobodilni boj v Mariboru 1941-1945. Maribor: Muzej narodne osvoboditve Maribor.

Žnidarič, M. (1997). Tovarna letalskih motorjev v Mariboru (1941-1945). Z. Čepič in D. Guštin (ur.), Prispevki za novejšo zgodovino, Ferenčev zbornik (str. 213-225). Ljubljana: Inštitut za novejšo zgodovino.

Žnidarič, M. (2004). Cilj Maribor. Maribor: Muzej narodne osvoboditve.

25 let Tovarne avtomobilov in motorjev Maribor. (1971). T. Perlič (ur.), zbornik. Maribor: Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor.

15 PRILOGA

15.1 Ohranjen nemški dokument št. 1 preveden v slovenščino
VDM-LUFTFAHRTWERKE STEIERMARK

(VDM-ŠTAJERSKI OBRATI LETALSTVA)

Družba z omejeno odgovornostjo

Gradbena zasnova in načrtovanje tovarne

Opis gradnje

k vlogi za gradbeno policijsko odobritev.

Z izvedbo tovarne oboroženih zračnih sil, ukazane s strani RLM (predpostavljam - pristojnega ministrstva), se je na osnovi dodeljenega pooblastila s strani C.d.Z. (predpostavljam - pristojna direkcija), pričelo julija 1941.

Celovito načrtovanje se je s strani Direkcije za gradnjo obratov letalskih motorjev Ostmark, preneslo g. arhitektu dipl. ing. Anton Rosenbergerju, ki je ob tem nastopil tudi v vlogi vodje gradbenih del.

Za posamično načrtovanje delov poslopja in zunanjih površin so bila naročila dodeljena različnim podjetjem in uradom, med drugim:

Pisarni prof. Dr. ing. Salinger – dipl. ing. Fiebinger – Dunaj
(statični izračuni konstrukcij iz armiranega betona in lesa)

Wiener Brückenbau (Statični izračuni jeklenih konstrukcij)

Civilni inženir Loh, Berlin (dovajanje voda in izsuševanje).

Za izvedbo tovarne je bilo zemljišče »Auf der Thesen« s strani gradbenega pooblaščenca za okoljske predpise dodeljeno prihodnjemu industrijskemu zemljišču mesta Maribor. Za določitev lokacije je bila po eni strani merodajna zaželena prikritost vsled obstoječega gozda, po drugi strani pa ugodna lokacija tovarne v bližini mesta Maribor in možnost vzpostavitve železniškega priključka in tovarniške postaje, z razmeroma neznatno razdaljo od železniške postaje Tezno.

Edini dovoz k tovarni se odcepi od Ptujске ceste približno pravokotno in vodi k severni glavni cesti tovarne, iz katere vodijo prečne ceste vzdolž stavb, vse tja do (predpostavljam - gradbene) linije tovarne, na jugu tovarniških hal.

Severno od prekritega uvoza sta umeščeni stavbi varovanja tovarne in javnega poštnega urada. Južno od uvoza leži gradbeni blok, ki vsebuje tovarniško pisarno, gospodarsko poslopje, garaže in stavbo gasilske službe. Od pisarniške stavbe proti zahodu leži proizvodna hala 001, stavba za oskrbo 008, proizvodna hala 002, stavba za oskrbo 007, hala za skladiščenje surovcev 003 in stavba za oskrbo 009.

Na južni cesti se nahaja toplarna s skladiščem premoga in skladišče odrezkov s prizidano lopo za lokomotivo. Južno od hale 001 se nahaja tovarniški zdravstveni dom 010. Vzhodno ob tovarniškem zemljišču, ločeno s tovarniško ograjo, leži tovarniški dom 1 z bivalnimi in siceršnjimi barakami za namestitev 2000 tovarniških delavcev.

Hala 001.

Jugozahodni kot hale je podkleten in vsebuje kalilnico. Sama konstrukcija hale sestoji iz armiranih betonskih stebrov na betoniranih temeljih, iz preko njih položene jeklene konstrukcije, ki je bila dobavljena in montirana s strani podjetja Stahlbau Linz. Betonski stebri so deloma nameščeni v gotovem stanju, deloma z opaži in na mestu samem zabetonirani. Tla sestojijo iz sloja, odpornega proti zmrzali, debeline 25 cm, betonske podlage debeline 15 cm in krovnega betona debeline 5 cm. Talna obloga površine hale je izdelana iz trdega betona in je izvedena s strani podjetja Westphal Berlin. Tla v prizidkih sestojijo, glede na namen uporabe prostorov, deloma iz trdega betona, deloma iz lesenokamene obloge ali lesa. Streha je prekrita z 2 slojema strešne lepenke na lesenem opažu in lesenih nosilcih in je zaradi toplotno tehničnih razlogov iz spodnje strani opremljena s prekritjem iz heraklit plošč, debeline 2,5 cm. Od 16 kapnic sta bila 2 deleža lesenega opaža opremljena z oblogo iz bims betona na jeklenih nosilcih, da se prostornina hale, z dvema prekinitvenima protipožarnima poljema razdeli na 3 razdelke.

Pravokotne površine kapnic premorejo zasteklitev brez kita iz žičnega stekla. Jeklena okna prizidkov so glede na namen uporabe posameznih prostorov, deloma zastekljena z žičnim steklom, deloma z običajnim. Sleherno zidovje zunanjih in notranjih sten je zafugirano, pri čemer so zunanje stene debeline 25 cm, izvedene s potrebnimi ojačitvenimi nosilci. Notranje stene so beljene.

Ker pri obsežni, 100 m širini hale ni bilo mogoče deževnice odvesti v zunanost, so v nižjih predelih kapnic nameščeni po 2 odtočni cevi, ki po notranjosti hale vodijo navzdol. Tam nameščeni kanali za meteorne vode so priključeni na zbiralnik ob južni cesti.

Za potrebo postavitve orodjarskih strojev v prostore hale, je napeljava kablov položena pod celotnim prostorom hale v opečnih ceveh, tako da se vsak stroj lahko oskrbuje s kratkim priklopom iz tal hale. V prizidkih hale so vsega skupaj nameščene 4 transformatorske postaje. Prostornina hale se ogreva s pomočjo zračnih grelnikov, medtem ko imajo prizidki običajna grelna telesa. Na južnem prizidku hale je umeščena prekrita rampa, tako da se prihajajoči oz. odhajajoči železniški vagoni lahko pretovarjajo pod streho. K opremi hale pripadajo vzdolžni žerjavi, katerih proge potekajo v smeri sever-jug in prečni žerjavi v kalilnici in na rampi.

Hala 002.

Gradbena izvedba je enaka kot pri hali 001. Jeklena konstrukcija je bila dobavljena in montirana s strani podjetja Waagner-Biro. Na južni strani sta umeščeni dve prekriti rampi. Srednji del zahodnega prizidka je izveden z večjo višino prostora, ker je po prvotnih načrtih bil predviden kot prostor za zagon. Ta hala ni podkletena.

Stavba za oskrbo.

Stavbe za oskrbo vsebujejo na severni strani po en večnamenski prostor, kateri je v rabi med odmorom za zajtrk in je kot jedilnica na voljo tistim zvestim članom, ki se ne oskrbujejo iz tovarniške

kuhinje. V smeri sever-jug potekajoči vzdolžni trakti vsebujejo stranišča, garderobe, umivalnice, prhe in sanitetne prostore za ambulantno oskrbo poškodovancev. Prostori niso podkleteni. Tla v skupinskih prostorih so parketna, v sanitetnih prostorih iz cementnega estriha na podbetonu, v slačilnicah iz opečnih tlakovcev na peščeni podlagi. Strešna konstrukcija sestoji iz plohov, streha iz lesenih opažev in dvoslojnega prekrivne lepenke. Za ogrevanje so vgrajene pretvorniške naprave po principu nasprotnega toka, ki iz toplarne distribuirano 160 °C ogrevalno vodo, pretvori v ca. 80 °C vročo vodo. Iz te zaprte napeljave za vročo vodo, se ogrevajo vsa grelna telesa in bojlerji za umivalnice in prhe.

Tovarniški zdravstveni dom.

Tovarniški zdravstveni dom služi preventivni zdravstveni oskrbi in zdravljenju zvestih članov in vsebuje najrazličnejše prostore za obsevanje, podvodno masažo, zobozdravstveno oskrbo itn. Način gradnje ustreza tistemu za stavbe za oskrbo, vendar so v prostorih za zdravljenje tla obložena protiprašno, z lesenokameno oblogo. Pretvorniška naprava za ogrevanje in oskrbo z vročo vodo, je umeščena v kleti, na severnem koncu stavbe.

Ogrevalni kanali.

Ogrevalni kanali potekajo od toplarne do posameznih stavb in do tovarniškega doma 1, v katerem se nahaja naprava za pretvorbo vrele v vročo vodo. Kot že omenjeno, se hale ogrevajo neposredno z vročo vodo, medtem ko se siceršnje stavbe prejmejo ogrevalno vodo po uspešni pretvorbi. V tovarniškem domu 1 so na centralno ogrevanje priključene zgolj sanitarije velikih stanovanjskih barak. Bivanjske izbe so opremljene z ogrevanjem na peči.

Ogrevalni kanali so vseskozi prekrite s ploščami iz armiranega betona, tako da je ogrevalni kanal v primeru poškodbe dostopen. Kjer ogrevalni kanal prečkajo tiri in ceste, je prekritje kanala ustrezno močno dimenzionirano.

Po dokončanju izvedbenih in situacijskih načrtov preostalih stavb in zunanjih priteklin, bo dokumentacija predložena naknadno.

Maribor/Drava, dne 15. junija 1943.

VDM-LUFTFAHRTWERKE STEIERMARK

Družba z omejeno odgovornostjo

15.2 Del²⁸⁴ poročila prof. dr. ing. Rudolfa Saligerja in dipl. ing. Karla Fiebingerja, preveden v slovenščino

1.) Splošno

Obrati letalskih motorjev Ostmark G.m.b.H., Dunaj smo v letu 1941-1943 v Mariboru na Dravi, Spodnja štajerska, v predelu mesta Tezno postavili tovarno za obdelavo kovin. V vmesnem obdobju se je tovarna odcepila od obratov letalskih motorjev in se kot podjetje VDM-Luftfahrtwerke Steiermark G.m.b.H. (VDM- štajerski obrati letalstva) osamosvojila.

Z dopisom z dne 3.5.1941 je podpisani z izvedbo projekta dovajanja voda – sprva za zazidalni načrt za Gradec, kateri je svoj čas bil predviden namesto mariborskega, in po predstavitvi zazidalnega načrta v začetku julija 1941 za Maribor – kakor je tukaj predloženo, pooblaščenec.

Za izvedbo gradnje so »smernice za pomožni vojni način izgradnje«, izdane s strani g. Reichsministra Dr. ing. Todt-a, z datumom 2.7.41, zavezujoče. Le te zahtevajo zlasti pri napravah za dovajanje vode po možnosti uporabo čim manjših količin železa in temu primerno določitev premerov napeljave, ki je pri običajnem obratovanju tovarne še zagotavlja potrebno višino tlaka na porabniških mestih. V primeru morebitnega krotčenja velikega požara, se lahko tlak v napeljavi ustrezno zniža, saj brizgalke za uporabo ne potrebujejo dovodnega pritiska.

Zaradi s strani Luftwaffe izredno kratko določenega izvedbenega termina zazidalnega načrta, se je moralo sočasno začeti tudi načrtovanje in izvedba naprav za dovajanje vode in je v tem času vsa napeljava že položena.

Območje tovarne

Zemljišče tovarne leži južno od mesta Maribor, na vzhodni strani Rechstrasse Maribor-Ptuj in je ca. 4 km oddaljeno od centra mesta. Oddaljenost od vhoda v tovarno do Drave, ki na vzhodni strani teče mimo v smeri sever-jug, znaša ca. 3 km.

²⁸⁴ Izvirnik (SI_PAM/0990, AŠ 1189, TAM, Nemški gradbeni načrti, Rudolf Saliger & Karl Fiebinger) ni ohranjen v celoti

Zemljišče tovarne je ob valoviti obliki izredno plosko in leži med ordinatama + 271,50 in +273.00 m nad jadranskim morjem. Najvišja točka leži na severni strani v smeri mesta Maribor, najnižja pa na južnem robu tovarne. Sprednje zemljišče med samo tovarno in Reichstrasse sestoji iz udrtega zemljišča, ki na južnem delu dosega največjo globino z ordinato +267,6 m nad jadranskim morjem. Reichstrasse leži spet na ordinatah +269,6 do 270,00 m nad jadranskim morjem. Vzhodno od Reichstrasse zemljišče počasi pada proti Dravi. Pred naseljem Dogoše ima le ta strm padec s ca. 15 m višinske razlike, da potem znova, v rahlem nagibu upada proti Dravi. Vodna gladina Drave je pri nivojskih posnetkih dne 27.9.41 znašala +238,50 m nad jadranskim morjem.

Talne razmere

Za določitev talnih razmer in ravni podtalnice so se izvedle številne preizkusne izvrtine. Le te so pokazale, da so do globine 0,80 m tla humusna oz. peščeno ilovnata z rastlinskimi preostanki. Pod njimi je približno na 2,50 m globine grob gramoz s slabimi in močnejšimi primesmi ilovice. Nadalje sledi grob gramoz z uležanimi kamni do globine 20 m, ki je v znatnem delu čist. Od globine 20-23 m je bila izvrtana glina oz. skale. Sama podtalnica leži ca. 13 m pod zemljiščem. V kolikor so zgornje plasti močno ilovnate, nastopi tu in tam v neznatnih količinah tudi voda v vmesnih plasteh.

Zemljišče ta čas sestoji iz obeh velikih proizvodnih hal Št. 1 in 2, s pripadajočimi stranskimi stavbami in delovnim taborom, ki je neposredno priključen na jugovzhodni strani. Za kasneje je predvidena izvedba enako velikih hal Št. 3 in 4 in načrtovane šolske delavnice. Pri razvrstitvi dovodne in razdelilne napeljave je bilo to treba upoštevati. V zadevnih izračunih je le ta, za kasneje predvidena dogradnja tovarne vsebovana pod oznako »Kasnejša celovita izgradnja«.

2.) Ugotavljanje potreb po vodi.

Število zaposlenih

Znaša:

1. izmena 2. izmena

pri sedanji izgradnji tovarne	3750	2270
pri kasnejši celoviti izgradnji	7150	4470

15.3 Opis enote nepremičnine kulturne dediščine

Registra sta bila pridobljena s strani ZZVKD Maribor.

15.3.1 »Maribor - Industrijska hala TAM«

IDENTIFIKACIJA ENOTE DEDIŠČINE		
Evidenčna številka enote:	13620	
Ime enote:	Maribor - Industrijska hala TAM	
Fototeka OE Maribor: 2015, Dean Damjanovič		
OPIS ENOTE DEDIŠČINE		
Zvrst dediščine:	stavbe	
Tip enote:	profana stavbna dediščina	
Obseg enote:	objekt	
Tipološka gesla enote:	tovarniška hala	
Tekstualni opis enote:	Prva industrijska hala tovarne za proizvodnjo letalskih delov, ki so jo začeli graditi 1941. Nadstropna, iz opeke grajena neometana stavba, z dvignjeno frčadno streho s svetlobnimi linami je značilna industrijska hala svojega časa.	
Datacija enote:	druga četrtina 20. stol., 1941-1942	
Avtor(ji):	Jaroslav Černigoj (arhitekt; 1943), Milan Černigoj (arhitekt; 1943)	
Varstvene usmeritve:	stavbe	
LOKACIJA ENOTE DEDIŠČINE		
Naselje:	MARIBOR	
Občina:	MARIBOR	
Lokacija:	Hala nekdanje Tovarne avtomobilov Maribor stoji ob Cesti v Tam na Teznem.	
PRISTOJNOSTI		
Območna enota:	ZVKD Maribor	

15.3.2 »Maribor – Vhodni objekt tovarne TAM

IDENTIFIKACIJA ENOTE DEDIŠČINE

Evidenčna številka enote: **30286**

Ime enote: **Maribor - Vhodni objekt tovarne TAM**

Fototeka OE Maribor: 2015, Srečko Štajnbaher

OPIS ENOTE DEDIŠČINE

Zvrst dediščine: **stavbe**

Tip enote: **profana stavbna dediščina**

Obseg enote: **objekt**

Tipološka gesla enote:

vhodni objekt

Tekstualni opis enote:

Predrt osrednji del objekta z enotno dvokapno streho nosijo štirje pari podpornikov, ki ustvarjajo prehod za vozila in pešce. Nekdaj glavni vhod v tovarniško območje je imel na strehi napis in logotip TAM (avtor J. Černigoj, 1947).

Datacija enote:

druga četrtina 20. stol., 1941

Avtor(ji):

Varstvene usmeritve:

stavbe

LOKACIJA ENOTE DEDIŠČINE

Naselje: **MARIBOR**

Občina: **MARIBOR**

Lokacija:

Nekdanji glavni vhod v tovarno je na vzhodnem delu obrtne cone Tezno, med stavbama Cesta k Tamu 6 in 7.

PRISTOJNOSTI

Območna enota: **ZVKD Maribor**