

Kurja vas, Podmežakla in Jesenice



Občina Jesenice – od Hrušice do Koroške Bele, kar je tudi ozemlje današnje občine – je imela leta 1880 2452 prebivalcev. Kurja vas je imela leta 1900 19 hiš in 141 prebivalcev, leta 2000 pa je bilo teh 1586.

V Kurji vasi se je začela pozidava razmeroma pozno, saj je z Mežakle v tisočletjih priletelo ogromno skalovja, poraščena pa je bila predvsem z visokimi bukvami. Prva naselitev se je tako začela okrog leta 1870. Kupci parcel so se morali najprej spoprijeti z živo skalo. Prve kolibe in hiše so v zadnjih letih 19. stoletja začeli postavljati oglarji



Oglarji savske fužine,
slikani pred mostom v Kurji vasi leta 1897.
(GMJ)

in furmani, ki so na Mežakli kuhali oglje in ga vozili k pečem na Savo. Prve hiše so bile večinoma lesene in postavljene v bližini Hermanovega mostu. Zadnje lesene hiše so v Kurji vasi izginile okrog leta 1950.

Do leta 1930 se je naselje razširilo do železniškega podvoza. Po letu 1930 pa so delavci železarne začeli z gradnjo hiš od podvoza proti Podkočni. Hiše med nogometnim igriščem in Ilirsko cesto so začele rasti v letih od 1934 do 1941. Te hiše so že sodobno grajene. Spominjam se, da je bilo veliko kamenja in tudi hrib, ki se je vil od nogometnega igrišča do nas. Kamenje so vozili furmani s konji na Staro Savo, kjer je bila apnenica, apno pa so potrebovali v novih plavžih. Železarna je po prvi svetovni vojni zgradila pet zidanih barak, od katerih tri še služijo svojemu namenu.

V Kurji vasi se je ohranilo kar nekaj domačih imen, ki pa počasi izginjajo: pri Drglež, pri Bleščk, pri Čarej, pri Lentnik, pri Kapret, pri Kurej. Kurja vas, danes Podmežakla, je tako nastala kot izrazito delavsko naselje. Ob koncu 80. in 90. let je zraslo štiri ali pet sodobnih blokov.

Reka Sava vseskozi deli Jesenice in Podmežaklo, za prehod pa so potrebni mostovi. Spominjam se večine mostov. Najstarejši in dolga leta edini most je bila lesena brv pri Žvagnu na Plavžu. Leta 1990, ko je bila zgrajena avtocesta, je bil zgrajen tudi nov sodoben betonski most. Leta 1960 je bil zgrajen most pri hokejski dvorani.

Hermanov most je bil sprva železen. Ker je bil dotrajan, so okrog leta 1930 naredili most, kakršen je še danes. Leta 2001 je bil narejen nov most v naši bližini. Na Javornik



Hermanov most
okoli leta 1960.
(GMJ)

je do leta 1958 vodila le lesena brv, ki jo je Sava večkrat odnesla. Sedanji most, narejen leta 1958, je bil okrog 1995 razširjen zaradi povečanega prometa. Mostove smo nekaj časa imenovali tudi po županih, ki so jih gradili: npr. Slamnikov most (pri hokejski dvorani), Bregantov (pri nas), Trevnov (na Javorniku). Pod železniško postajo se spominjam tudi podvozov. Prvi ozek za furmane in pešce je služil svojemu



Savski most na Javorniku
okoli leta 1959.

(K 230)

namenu do leta 1930. Tega leta je bil zgrajen nov, širši podvoz, usposobljen za manjša tovorna vozila. S širitvijo železarne v Hrenovco in z večanjem prometa je bil narejen sedanji podvoz.

Prvi taksi avto se je pojavil na Jesenicah okoli leta 1930, do leta 1936 pa so bili že trije. To so bile škatle pravokotnih oblik in na začetku so motorje poganjali še z vinto. Po letu 1935 pa so že imeli akumulatorje. Parkirni prostor so imeli pred železniško postajo. Črpalke za bencin je imel daleč največji trgovec Andrej Čufer pred svojo hišo, nasproti današnjega zdravstvenega doma.

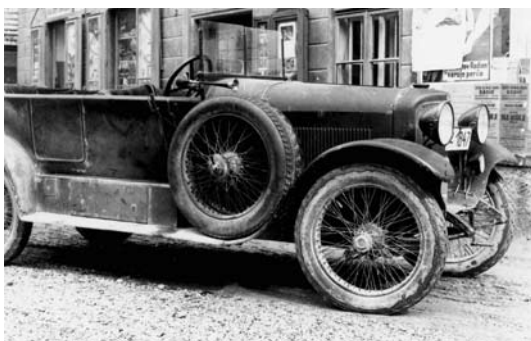
Poleg treh trgovin je imel še nekaj gostiln, kopališče, žago, stavbi današnje Lesnine, fotografski atelje (vse stare fotografije v knjigi mojih spominov so njegove), imel je grad za zdravstvenim domom, njegova je bila polovica obdelovalne zemlje na Plavžu in še marsikaj. Njegov vnuk je današnji rektor ljubljanske univerze Jože Mencinger. Njegova mama se je stalno zanimala za našega Milana, saj sta bila sošolca in sta se z našo mamo dobro poznali.



Čufarjev gradič na Murovi 1.

(K 1889)

Poleg treh taksistov je bilo na Jesenicah še pet osebnih avtomobilov. Lastniki so bili dr. Kržan, mesar Bajželj, menjalec Sitar, trgovec Krašovec in še nekdo z Javornika. Poleg teh avtomobilov je bilo na Jesenicah mogoče še pet motornih koles. Spominjam se, da so bile okrog leta 1938 organizirane motorne dirke z Jesenic v Rovte. Motoristi so prišli tudi od drugod. Tovornjakov in avtobusov pred drugo svetovno vojno ni bilo. Spominjam se prvega traktorja. Ker moj ata po prihodu Nemcev ni hotel več delati v tovarni, je skupaj s sodelavcem vozil traktor. Zadaj je bila nameščena peč na drva, kar je proizvajalo plin, ki je nato poganjal traktor. Pri nas smo imeli kolo, ki mi ga je zapustil stric Maks in sem se z njim kar veliko prevozil. Vsako kolo je moralo biti registrirano na policiji. Imeli smo železne tablice s številko sreza in z zaporedno številko kolesa. Letna taksa je bila 25 din. Je pa še ena primerjava motorizacije za preteklih 60 let. V Sloveniji je sedaj registriranih okoli milijon motornih vozil, od



Eden prvih avtomobilov na Savi.
(GMJ)

tega 800 tisoč osebnih avtomobilov. Na osnovi števila prebivalcev občine Jesenice je primerjava taka: Leta 1940 je bilo na Jesenicah 20 motornih vozil, leta 2000 pa jih je 10. 000. Leta 1940 je bilo na Jesenicah 10 osebnih vozil, leta 2000 pa jih je bilo 9000.

Ohranil sem tudi cenik nekaterih živil iz leta 1937. Gre za kilogram posameznega živila oziroma kos (časopis in sladoled) računano v dinarjih: moka za kruh 3,50 din, koruzna moka 2,25 din, riž 7din, krompir 1,25 din, sladkor 16 din, olje-sončnično 14 din, mleko 2 din, meso za juho 8 din in ostalo meso od 10 do 16 din, dnevni časopis Jutro 2 din in veliki sladoled 1 dinar.