

Plavž v Železnikih – zgodovinsko-tehniški spomenik evropskega pomena

Anton Sedej



Plavž v Gorenjem koncu
Železnikov z okolico,
konec 19. stoletja.
Risba I. Benesha.

Plavži in fužine po Sloveniji

Na številnih krajih, kjer so na slovenskih tleh v preteklih stoletjih stale fužine, goreli plavži in udarjala težka kladiva, je danes še komaj kaj sledov. Mor-da le še prerasle ruševine, ki so ostale od nekdanjih železarn, plavžev in ostankov kovaških vigenjcev, v večini primerov pa so se sledi popolnoma izbrisale. Mogočne stanovanjske zgradbe nas še danes spominjajo, da so obstajale nekdanj močne industrijske kolonije, ki so omogočale vire za preživetje delavskemu sloju. Skoraj brez sledu so izginili plavži v Trenti, v Bohinju, v Kamni Gorici in v Kropi, na Fužinah pri Jurkloštru, v Mislinjah, v Gradcu v Beli krajini, v Ponikvah pri Dobropolju, na Hublju, v Tržiču, v Mojstrani in v Zagradcu. Ponekod nas na nekdanji obstoj fužin spominjajo le še krajevna imena. Maloštevilno dokumentarno gradivo in listine kažejo, da so pred 350 leti topili železovo rudo, pridobivali grodelj,¹ ki so ga predelovali v kovno železo, iz katerega so povečini izdelovali žeblje, ki so bili tedaj najbolj iskano blago po celem Sredozemlju, v kar 34 plavžih po Sloveniji.

Še pred 150 leti je gorelo na slovenskih tleh 18 plavžev od Gradca do Bohinja in od Prevalj do Jurklostra. Tehnični revoluciji, ki je omogočila množič-

no proizvodnjo železa tudi iz slabših vrst rude, so naši plavži desetletja žilavo kljubovali. Plavži, ki so pri gradnji železnic ostali ob strani, so počasi pešali, njihova proizvodnja je iz leta v leto padala in končno so proti koncu 19. stoletja drug za drugim ugasnili. Od njih so v današnjem času ohranjene le še redke obledele fotografije, skice ali bakrorezi, podatkov pa bolj malo. Kasneje so mnoge fužine predelali v žage, vendar je ljudska govorica ohranila krajevno označbo "fužin", ki nas spominja na zgodovinsko preteklost. Med zadnjimi sta ugasnila plavž na Dvoru pri Žužemberku in leta 1902 kot zadnji plavž v Gornjih Železnikih, ki se je ohranil vse do današnjih dni predvsem zaradi pozitivnega odnosa naših prednikov, ki so ga imeli do zgodovinske dediščine.

Najzanimivejši je plavž v Železnikih, ki ima dolgo, več kot petstoletno zgodovino. Zgodovinski viri pričajo, da je na tem mestu plavž stal že leta 1426. Prvotno tališno peč "na volka" so po obsežnem požaru leta 1796 obnovili, v letu 1826 so jo nadomestili z visoko pečjo – plavžem. Na spominski plošči, vzdani na plavžu, je vklesano leto 1860, ki obeležuje njegovo prvo večjo obnovo.

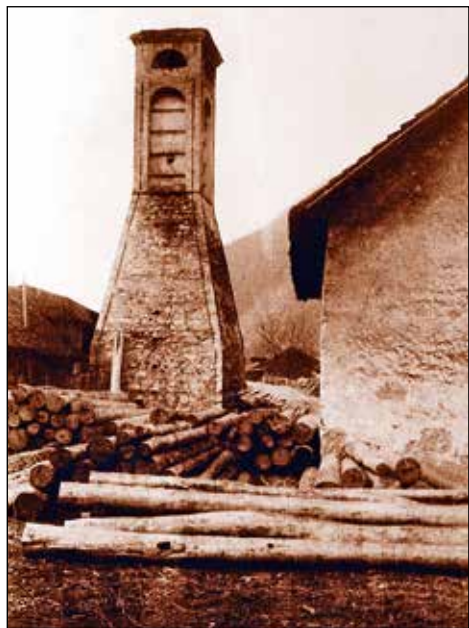
Ugasli, zapuščeni plavž, ki ga je že močno načel zob časa, je za krajane postajal iz leta v leto manj zanimiv in bolj nepomemben. V letu 1940/41 so nasto-



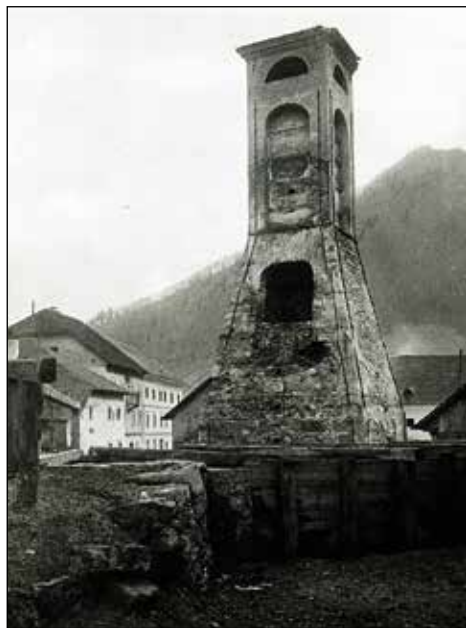
Železniki, okolica plavža pred letom 1900.
Foto: arhiv Toneta Bogataja

pile pobude, da se plavž poruši in odstrani. Rušenja so se lotili brezposelni domačini, ki bi za opravljeno delo lahko brezplačno vzeli ves uporaben gradbeni material plavža. Ob pričetku rušenja je k sreči prišlo do okoliščin, ki so dela ustavile, saj bi nastala nepopravljiva zgodovinska škoda. Po zaslugi domači-

nov, med katerimi sta bila pismonoša Blaž Gortnar (1907–1980) in takratni župan Niko Žumer (1905–1989), ter s prizadevnim sodelovanjem Tehničnega muzeja Slovenije in Zavoda za varstvo spomenikov je tako plavž ostal ohranjen v svoji nekdanji obliki kot pomemben tehniški spomenik.



Plavž okrog leta 1905, levo žaga, desno stavba v sklopu nekdanje fužine.



Plavž pred rušenjem okrog leta 1940, spredaj lesen bajer. Foto: arhiv Muzeja Železniki



Plavž je bil po drugi svetovni vojni okrog leta 1948 delno porušen. Slika olje na platnu slikarja Rudolfa Otta. Foto: arhiv Antona Sedeja

Ohranitev in obnova plavža v Železnikih

V 22. letniku Loških razgledov leta 1975 je v prispevku Kako smo v Železnikih ohranili plavž avtor Blaž Gortnar zapisal:

Plemenito delo za vrednotenje kulturno-zgodovinskih dejstev predmetov in spomenikov je v Železnikih vzniknilo v burnem predvojnem času. Tedaj, ko je življenje železnikarskega proletarca zahtevalo, da se izkoristi vsaka priložnost za iskanje vsakdanjega kruha, tedaj je padla odločitev, da poderejo "turn"² v Železnikih, katerega kamenje in železo bi pomenilo nekaj dni obstoja za marsikaterega prebivalca Železnikov. Kot tajnik takratnega prosvetnega društva bi javnosti rad ohranil natančni podatek, kdaj so v Železnikih pričeli rušiti plavž in postopek, kako smo že začeto rušenje preprečili.

Bilo je 14. marca leta 1941. Že na predvečer mi je nekdo od prebivalcev povedal, da začnejo zjutraj podirati "turn". Takoj sem sklenil, da storim vse, kar je v mojih močeh, da to rušenje preprečim. Takoj, ko mi je zjutraj čas dopuščal, bilo je to okrog 8. ure, sem s kolesom pohitel na kraj žalostnega prizorišča. Toda, ko sem prišel tja, sem videl, da je "turn" že brez strehe. Hitro obrnem kolo in z vso naglico poženem na stanovanje takratnega župana Nika Žumra, mu povem, kaj se na plavžu dogaja, in ga poprosim, naj pomaga in ukrene karkoli, da se rušenje ustavi. Župan Žumer je takoj vzel v roke telefon, poklical sresko načelstvo v Škofji Loki in razložil, za kaj gre. Sreski načelnik (po naše okrajni glavar) Kakelj mu je odgovoril, da on tu ne more poseči vmes, ker ni nobenega odloka, ki bi ščitil take objekte. Žumer takoj zavrti drugo številko in pokliče univerzitetnega profesorja dr. Franceta Steleta, ki je bil pri banovini referent za umetnostno zgodovino. Po razlagi župana je takoj vedel, za kaj gre in v imenu banovine izdal odločbo, ki imenuje plavž za tehnični spomenik. Istočasno naroča škofjeloškemu glavarju Kaklju, naj takoj pošlje žandarmerijo v Železnike na kraj rušenja, da se to takoj ustavi in izda nalog, da plavž postavijo nazaj v prejšnje stanje. Ko sta šla žandarja Maksimovič in njegov kolega Stojanovič na mesto dogajanja, je bila ura 8 in 40 minut. Bilo je nekaj prerekanja, zatem so se razmere umirile. Plavž je bil tedaj porušen že do zgornjih lin (oken) in bolelo me je, ko sem videl, koliko je že škode, toda vseeno srečen, da se je podiranje ustavilo. Samo pičla ura je minila od začetka moje intervencije pa do nastopa žandarjev, pa že takšna škoda. Eno pa lahko z gotovostjo trdim: ko bi ne bil tako hitro ukrepal in ko bi ne imeli takrat v Železnikih župana, kot je bil Niko Žumer, bi bil plavž še istega dne do tal porušen in Železniki bi bili izgubili edinstven tehnični spomenik.

Ko sem se nekoliko umiril, sem napisal dve pismi. Eno je bilo naslovljeno na sresko načelstvo v Škofji Loki, drugo pa na Prosvetno zvezo v Ljubljani. Pismi sta bili naslednje vsebine:



Niko Žumer leta 1940,
župan v Železnikih.
Foto: arhiv družine Žumer



Blaž Gortnar, cerkovnik,
pismoenoša in prizadeven
muzejski delavec v Železnikih.
Foto: arhiv družine Marije Čipe

P. n.

Sresko načelstvo

Škofja Loka

14. 3. 1941

Podpisano društvo sporoča naslovu, kar je bil naslov že obveščen od občine Železniki, da so upravitelji posestev "Fužina zgornji Železniki" danes pričeli podirati PLAVŽ, edino še ohranjeno visoko peč v Sloveniji, v kateri so v preteklih stoletjih topili železovo rudo.

Prosvetno društvo obsoja podiranje takih zgodovinskih spomenikov, zato se bo proti rušenju tega plavža borilo z vsemi razpoložljivimi sredstvi in za obnovo tega, kar je na omenjeni peči že porušenega. Naslov prosimo, da proti podiranju tega plavža nastopi z vso odločnostjo.

Tavčar Jakob

t. č. predsednik

Gortnar Blaž

t. č. tajnik

Žig

Prosvetno društvo Železniki

Pismu, ki je bilo prav tako tega dne poslano na Prosvetno zvezo v Ljubljano, pa je bil dodan še odstavek:

Plavž je vzbujal pozornost in občudovanje tujcev, ki so prihajali v Železnike. Ima pa tudi zgodovinsko vrednost. Prosvetno društvo obsoja tako barbarsko odstranjevanje zgodovinskih spomenikov. Prosvetno zvezo prosimo, da se na odločujočih mestih zavzame, da se ta starinska visoka peč obnovi in postavi nazaj v prejšnje stanje.

(Sledijo podpisi in štampljka kot na prejšnjem pismu. Obe pismi sta ohranjeni v mojem zasebnem arhivu.)

Dne 9. aprila 1941 nas je zatekla okupacija in plavž je med 2. svetovno vojno ostal na pol porušen. Šele Zadruga kovinarjev NIKO Železniki si je leta 1949 zadala nalogo, da plavž obnovi, kar je

tudi uspešno opravila. Toda na strehi je nastala mala sprememba, streha je prej imela kratko sleme, sedaj pa ima stožec.

Ko smo leta 1968 odpirali muzejsko zbirko v Železnikih, sem stal v bližini, ko sta se rokovala naš tajnik Niko Žumer in dr. France Stele. Ko sta se predstavila, je dr. France Stele dejal: "O, dobro se vas spominjam kot takratnega župana, ko smo rešili in zavarovali ta tehnični spomenik. Trdim lahko, da je plavž in vaša muzejska zbirka prvi zametek tehničnega muzeja v Sloveniji." Po letu 1945 se je žal še mnogo rušilo: kabarnele,³ reštanjci,⁴ vigenjci in fužine; material so porabili za nove stanovanjske zgradbe. Naj končam s stihom rojaka dr. Franceta Koblarja:

"Ugasnile so v plavžih silne peči, le tih spomenik o njih govori."

Blaž Gortnar

Obnova plavža

Na pobudo in s sodelovanjem Kovinarske zadruge NIKO Železniki in pripravljalnega odbora pri Slovenskem tehničnem muzeju v Ljubljani se je leta 1949 pričela obnova plavža in s tem tudi njegova zanesljiva ohranitev.

Naloga in delo obnove sta bila v rokah poklicnih in pomožnih delavcev – gradbene skupine, ki so bili zaposleni v Kovinarski zadrugi NIKO Železniki. V njej so sodelovali domačini: zidarja Jakob Šubic (1901–1975) in njegov sin Franc Šubic (1927), Janez Aiardi (1906–1988) – zidar (Aiardi, ki je bil po očetu italijanskega rodu, njegova žena pa Avstrijka, se je 21. 4. 1957 s svojo družino odselil iz Železnikov v Avstrijo, v kraj Hohenthurn – Straja vas pri Beljaku), Matevž Šolar (1898–1961), p. d. Muhovc, doma iz Selc – priznani tesarski mojster na Selškem, Peter Arnol (1881–1957) – tesar, in Jože Kristan (1896–1973). Obnova plavža je bila zelo zahtevna in je trajala več kot štiri mesece. Nastalo je okrog 150.000 din stroškov. Z delom so pričeli 10. septembra 1949. V teku zime so bila dela prekinjena in so se nadaljevala spomladi leta 1950 ter bila v mesecu juniju zaključena. Z udarniškim delom, pri katerem so sodelovali mnogi domačini, so plavž, ki je bil skoraj do polovice zasut, očistili, izkopali zasipino, očistili zgradbo mahu, odstranili razrušene dele, za kar je bilo potrebnih 482 udarniških ur.

Sledilo je zahtevno in nevarno delo – postavitev 22 m visokega gradbenega odra, za katerega so poskrbeli tesarji s priznanim mojstrom Matevžem Šolarjem, ki so izdelali tudi novo ostrešje plavža. Zidarji so pozidali 3,80 m stolpa in izvršili fugiranje zidu s cementnim ometom ter pozidali razrušene dele kamnitega zidu plavža. Strokovni delavci so pri obnovi plavža opravili 4.017 delovnih ur.

Ob tej obsežni obnovi in restavriranju plavža je bilo porabljenih 2.100 kom. zidne opeke, 1.600 kom. strešne opeke – bobrovca, 7 m³ betonskega gramoza, 12 vozov mivke, 36 centov cementa (1 cent je 56 kg), 12 m³ lesa, 18 trug apna (1 truga je cca 50 kg), 140 kom. spojki, 45 kg žebeljev, 16 kg vijakov in osta-



Jakob Šubic, zidar.
Foto: arhiv družine
Franca Šubica



Franc Šubic.
Foto: arhiv družine
Šubic iz Železnikov

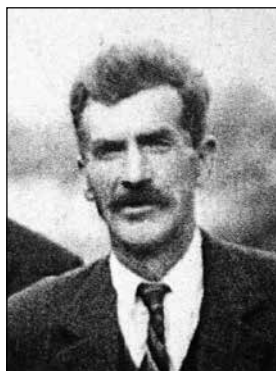


Janez Aiardi, zidar.
Foto: arhiv družine
Aiardi, Hohenthurn,
Avstrija

li ustrezni drobni in vezivni material, pločevina in žica ter drugi gradbeni pripomočki.

Po zaključku obnove so si starejši Železnikarji, ki so še pomnili delovanje plavža, zaželeli, da bi še enkrat videli goreti plavž in bi ob njem pripravili skupno večerjo, obujali spomine na težke čase plavžarjenja ter proslavili pomemben dogodek obnove in ohranitve starega plavža. Od vseh strani so nanegli suhega dračja, svežih smrekovih vej, ki bi pospešile gost dim, in pod plavžem prižgali ogenj. Ogenj se je hitro razplamtel v notranjščini plavža ter obližnil novo ostrešje. Vročina je povzročila vžig ostrešja, zato so hitro poklicali domače gasilce in uspešno pogasili goreče dele ostrešja. Škode ni bilo veliko, le strah, ki je zajel navzoče, je zasenčil zadovoljstvo ob dogodku.

Večje obnove je bil plavž deležen v obdobju 1980–81, ko je SGP TEHNIK Škofja Loka injektiral kamnito zidovje plavža. Dela so se izvajala pod nadzorom Kulturne skupnosti Škofja Loka, Zavoda za spomeniško varstvo v Ljubljani in Muzejskega društva Železniki.



Peter Arnol, tesar.
Foto: arhiv Kristine Jakolič, Železniki



Jože Kristan.
Foto: arhiv družine Kristan, Železniki



Plavž v Železnikih okrog leta 1958–59. Spredaj most čez lesen bajer. Foto: arhiv Antona Sedeja



Sanacija plavža 1980–81. Foto: arhiv Muzeja Železniki

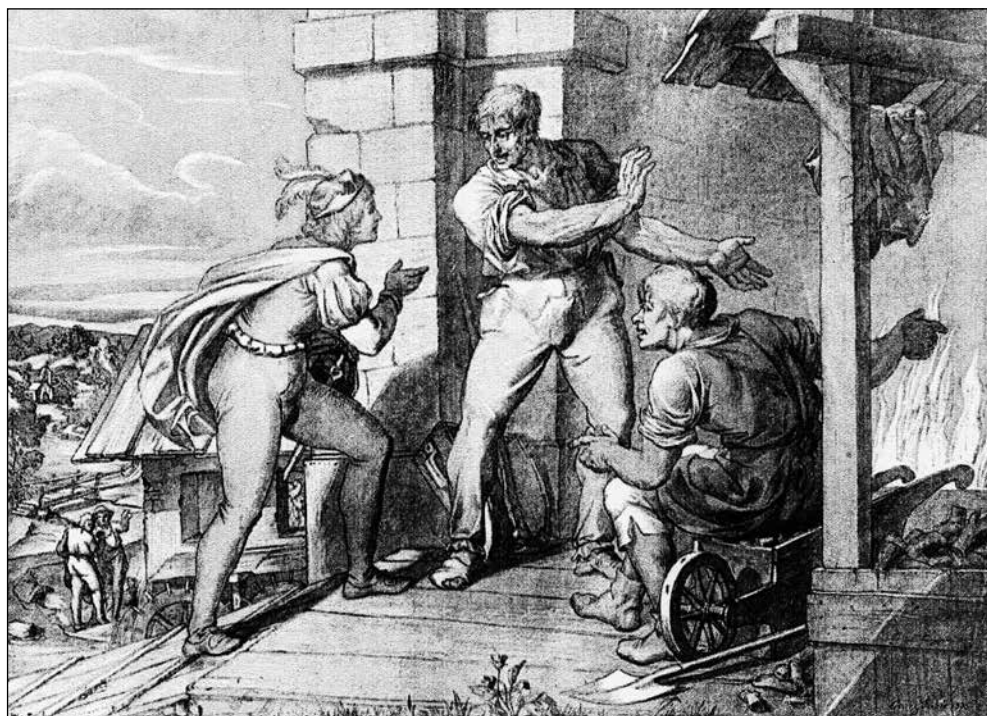
Zgodovina rudarjenja, delovanje plavža in fužin ter zaton fužinarstva

Povod za gradnjo plavža v Železnikih so dali zakladi železove rude, ki so jo kopali na Rudnem, o čemer nam priča še danes ohranjeno ime naselja, okrog Dražgoš, ki jih stare listine označujejo kot Eisenberg, ter na "Knapih", kjer je naselje ohranilo svoje ime po rudarjih. Območje, kjer so danes Železniki, v 14. stoletju še ni imelo današnjega imena, v starih listinah je bilo označeno kot Vrata pri mostu v Selški dolini, pozneje pa kot Zgornje in Spodnje Fužine. Šele v obdobju nadaljnjih stoletij se je sčasoma udomačilo ime Železniki. Z rudarstvom so se bavili domačini. Pozneje so imeli fužinarji svoje rudokope in premožnejši so najeli poklicne rudarje in tudi kmetje so si na raznih mestih pridobili pravico do rudosledov. V poročilih Trgovske in obrtne zbornice še leta 1860 navajajo, da so se ukvarjali z rudarjenjem v Selški dolini: Gašper Pibrovč, Tereza Rovtar, Andrej Kavčič, Franc

Lotrič, Matevž Šolar, Gašper Prevc in Lovrenc Šolar vsak s po eno jamsko mero.

V rudarskih knjigah so rudarske pravice in kraji, kjer so sledili ali kopali rudo, označeni tako, kakor jim je ljudska govorica dala imena. Tako beremo v spisih revirnega urada o rudosledih pod Kozjakom na Jelovici, v Kamni dolini na Jamniku, Pod Pečjo v Hudih brdih, na Plazu za Kačjim vrhom, na Ovčji planini, za Zmrzlico, na Laškem vrhu, v Trogovcu, v Lubniku in za Belo pečjo v Rdeči dolini, kjer so nabirali po večini bobovec in ga na konjih ali nosilih spravljali v dolino – pozimi tudi na saneh in samotež do plavža.

Najugodnejše in najcenejše je bilo pridobivanje rude v bližini plavžev. V gozdovih okrog Železnikov so imeli skupna rudišča. V obeh plavžih v Zgornjih in Spodnjih Železnikih so talili limonit ali rjavi železovec. Bogati fužinarji so v začetku 19. stoletja še imeli svoje rudne jame in deleže v skupnih rudnikih. Najbogatejše nahajališče je bilo v Coku. Rudo so kopali še v Jelenščah pri Dražgošah, v Smolevi,



Hoja na plavž, Dom in svet, 1895. Avtor: slikar Jurij Šubic, fotokopija.

na Ratitovcu in na Zalem Logu. Pozneje so pričeli s kopanjem še izven loškega ozemlja na Veharšah pri Idriji, pri Št. Joštu nad Polhovim Gradcem, pri Horjulu, na Golem pri Igu, v Želimljah ter v Sobočevem pri Borovnici.

Razen v jamah – rovih so kopali rudo tudi na površini, jo pobirali na raznih zemeljskih presekih, v grušču ipd. To rudo so morali večkrat oprati v rudnih lužah, ki so jih naredili ob studencih ter na mestih, kjer se je nabirala deževnica.

V okolici Železnikov je še danes nekaj sledi opuščenih, težko dostopnih rogov. Po drugi svetovni vojni so bila v Železnikih še vedno prisotna prizadevanja, kako obnoviti metalurško dejavnost. Takrat ni bilo več zanimanja za iskanje železove rude, temveč za veliko bolj zanimiv mangan. Znani loški zgodovinar dr. France Štukl omenja v Loških razgledih leta 1985 podatek, da je okrog leta 1955 izdelal študent montanistike Anton Kocbek geološko poročilo. Na prvi strani je pripis: "seja ljudskega odbora Železniki", kar kaže, da so spis verjetno tam obravnavali.



Rudarski rov na Racovniku, fotografirano leta 1965.
Foto: Anton Sedej

Po takratnih ugotovitvah je bilo mnenje, da bi se mangan splačalo pridobivati. Ob tem je bil seveda pomemben popis rudniških rogov, ki so bili v tistem obdobju še dostopni in si jih je Kocbek ogledal ter napravil popis. V Železnikih za Benedikovo hišo (danes je lastnik Miran Benedičič) je rov, dolg 20 m. V njem so kopali "ta rdečo rudo", limonit oziroma hematit. Pod Špiikom na višini 745 m so v rovu, dolgem 10 m, kopali limonit. V Zgornji Smolevi so v rovu pri mostu Vancarjevega mlina kopali limonit ter iskali baker. V Vancovcu so v jami na višini 763 m pričeli z deli leta 1815. To je bil eden večjih rudnikov in verjetno so v njem kopali tudi mangan. Po ustnih izročilih so kopanje v Vancovcu opustili okrog leta 1885. Rudo so topili v Železnikih in v Kropi. Kocbek navaja (po arhivu prof. ing. Kralja iz leta 1880), da so rudo celo izvažali v Ameriko (?). Pred drugo svetovno vojno so s finančno pomočjo advokata dr. Tomšiča iz Ljubljane rove očistili in na novo podgradili. Jamo je pripravljali stari Cvek iz Železnikov. Leta 1942 naj bi Nemci projektirali žičnico, ki pa je verjetno zaradi partizanov niso izvedli. Rov pri Smolevi je bil že takrat od zunaj zasut ter seveda izkoriščen. Nižje so hoteli zastaviti nov rov, da bi kopali bolj spodaj. Ruda v Smolevi ni bila dobre kakovosti. Na območju Šošternice so obstajali trije rovi. Leta 1955 sta bila dva še dostopna, tretji pa je bil že zasut. Jama Jesenovec je bila globoka 60 m. Najdišča rude so bila tudi v Plešenicah in v Studenski grapi.

Zaloge železove rude v Selški dolini so se v teku stoletij izčrpale in železnikarski fužinarji so bili tako prisiljeni, da iščejo rudo v bolj oddaljenih krajih. Najprej so obredli Poljansko dolino in vse njene stranske doline, kjer so dovažali rudo tudi iz Hota velj in Dolge doline. Pozneje so morali oditi še dalje v polhograjsko področje do Lesenega Brda in vrhniške okolice ter končno preko Ljubljanskega barja naprej v okolico Višnje gore ter Preske in Pasjeka pri Litiji. Po tovarniških stezah in slabih poteh so od tam dostavljali rudo preko Loke (Škofje Loke) v Železnike. Čim večja je bila oddaljenost do nahajališč rude, tem večji so bili stroški, ki so bremenili njihovo plavžarsko proizvodnjo. Rudo so plačevali po ka-

kovosti od 24 do 28 krajcarjev za stari cent (56 kg), visoko kakovostno pa tudi po 34 krajcarjev. Cena se je ravnala po vsebini železa. Med francosko okupacijo so oblasti izdale mnogo dovoljenj za rudoslede in za pridobivanje rud.

Oskrba železnikarskih plavžev z rudo je tako postala vedno težavnejša in končno za vse plavžarstvo usodna. Železniki so vedno teže konkurirali fužinam na Savi in na Koroškem, kjer so imeli v hüttenberškem Erzbergu v neposredni bližini plavžev na razpolago bogate zaloge železove rude. Občudovanja vredna je bila vztrajnost železnikarskih fužinarjev, da so ob takih pogojih polnih 400 let uspešno kljubovali konkurenci in se borili za obstoj svojih plavžev. Vse to je bilo mogoče le z njihovim načinom dela, ko so vse pridobljeno železo takoj presnovali in s kovanjem predelali v žeblje ter podkve in druge kovaške izdelke, ki so jih preko Baškega sedla tovorili v Benečijo in tam ugodno prodali.

Od tam je že od davnega obdobja izviralo zanimanje furlanskih in benečanskih kovinarjev za naše plavžarstvo. Mnogi so se iz Furlanije naselili v naše kraje in postali iz kovačev pozneje lastniki fužin, vendar so Železniki ohranili in znali varovati svojo slovensko posest proti priseljenim tujcem. Brižinski škofje, ki jim je kot fevd pripadala Selška dolina že od 11. stoletja, so v Železnike po ohranjenih listinah naselili furlanske kovače na začetku 14. stoletja. Že leta 1348 je tu obstajalo pet kovačij, katerih lastnikom so škofje podelili posebne privilegije in svoboščine. Toda čisto slovensko okolje je doseljene Lahe in Nemce kmalu absorbiralo in gospodar plavžev, fužin in kovačij je postal in ostal trdoživi rod domačinov.

Obnovljeni plavž pomeni poznim rodovom simbol ustvarjalnega dela in borb slovenskega ljudstva v Selški dolini kot spomenik nekdanje močne industrijske kolonije, ki se je razvila okrog plavžev. V zid ohranjenega plavža niso vklesana imena veteranov dela in nekdanjih fužinarjev. Zato je potrebno, da povemo nekaj besed o njegovi doslej malo znani znamenitosti in pomenu.

Prva znamenitost starega plavža v Železnikih je bil njegov svojevrstni organizacijski ustroj in sistem

dela. Plavž in težka kladiva na fužinah so bili nedeljiva skupna last 48 fužinarjev, od katerih je vsak imel na določene dni v letu, ko je prišla vrsta nanj, pravico, da topi v plavžu rudo, ki jo je sam nabral, in da pridobljeni grodelj obdela pod težkimi kladivi, ga presnuje v kovno železo in nato izkuje v fužinah.

Drugi zgodovinsko pomemben moment pa je v tem, da nam ohranjene listine nesporno dokazujejo, da smo bili Slovenci že pred 400 leti industrijsko aktivni in da sega naša rudarska in plavžarska tradicija ter zgodovina že do 14. stoletja. V združbi deležnikov železnikarskega plavža zasledimo že leta 1568 v listinah imena Vincenca Lukiča, Jerneja Modrijana, Jerneja Junaverja, Andreja Breclja, Lambertha Varla in Petra Planine.

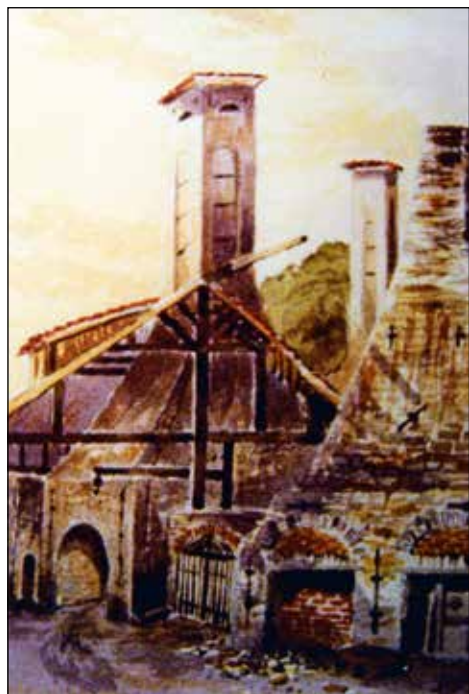
Leta 1573 so vpisani kot fužinarji Matic Šuštar, Gregor Kisovec, Primož Tavčar, Marko Plavc, Jakob Rejc in Matevž Korošec. Njim se leta 1581 pridruži Boštjan Semen, Klemen Komar in Lavra Jutrina; leta 1583 pa Matija Šušteršič, Jurij Medved, Ahac Gašperlin, Filip Janeš in Andrej Papler. Leta 1617 so vpisani Gašper Petrač, Jurij Benedek, Janez Prezelj in M. Pintar. Za nekatera obdobja in dobe (protireformacija in tridesetletna vojna ter turški vpadi) so listine uničene. V 18. stoletju pa srečujemo med fužinarji Vrhunca, Martinčiča, Miho Potočnika, Miho Homana, Lenarta Urbanciča, Tomaža Bohinca, Miho Voguja, Matevža Megušarja, Blaža Prevca in Lenarta Čadeža. Okrog leta 1800 se pridružijo nova imena: Bogataj, Bertoncelj, Bergant, Demšar, Grohar, Jerala, Jesenko, Levičnik, Luznar, Marenk, Mlakar, Nastran in Tušek. Imena nemških kolonistov postajajo vedno bolj redka in končno popolnoma izginejo.

V zgodovini plavžarstva sta v Železnikih obstajala dva plavža, v Gornjih Železnikih (Na plavžu), kjer je bil plavž starejšega tipa in je pripadal 19 deležnikom, ter v Spodnjih Železnikih (na Racovniku), ki je pripadal 22 deležnikom. Ob koncu 18. stoletja so ga odstranili. Na začetku je imel vsak od deležnikov pravico do osebne uporabe plavža in fužinskih kladiv, kar je vsak dejansko izkoriščal. Obratovalna kampanja plavža je bila zaradi tega razdeljena na 6,5 period letno. Vsaka perioda je štela 8 tednov ali

56 dni. Če odštejemo nedelje, je bilo na razpolago 48 toplinskih dni.

Enota za taljenje rude je znašala 24 ur. Posamezni upravičenec je zato skušal svoj fužinski dan čim bolj izkoristiti, da bi pridobil čim več surovega železa. Po končanem delu so peč odprli in stopljeno kepo grodlja, tako imenovanega volka, ki se je nabral na dnu peči, izvlekli z močnimi kavli ter ga pod najtežjim kladivom razbili na šest do osem kosov. Posamezne kose so nato pod drugimi kladivi izoblikovali, v fužinskih pečeh predelali in končno iz njih izdelali železne palice. Take vrste visokih peči ali plavžev, ki so bili pet stoletij običajna oblika za pridobivanje železa, so zaradi tega dobile ime "peči na volka".

Prva težava tega načina obratovanja je bila v tem, da je moral vsak deležnik postopek tako rekoč pričeti znova. Peč se je med izvlečenjem volka ohladila in prsni del je bilo treba ponovno zazidati, preden je lahko pričel topiti rudo naslednji. Poraba oglja je bila pri tem postopku obratovanja izredno velika in



Nekdanji plavž s fužino na Racovniku.
Foto: arhiv Antona Sedeja

s tem je bila tudi produkcija surovega železa dražja.

Pravica "fužinskega dneva" je prehajala od staršev na otroke oz. na dediče. Oče jo je lahko dal hčerki za doto, lahko jo je zastavil, odstopil drugemu proti odškodnini, prodal ali odsvojil. S tem je dobila ta pravica obeležje mobilne vrednote, ki so jo kapitalno cenili različno. Brez zemljišča je bila vrednotena na 300, z zemljiščem pa na 600 goldinarjev. Prenosnost te pravice je v toku razvoja omogočila, da so nekateri fužinarji sčasoma z ženitvijo, podovanjem ali z odkupi v svojih rokah združili po več deležev, vendar nikoli ni prišlo do tega, da bi postal posameznik izključni lastnik fužin. Kljub dejstvu, da so bili nekateri deležniki siromašni in nepismeni, so čuvali svoje deleže in jih niti v stiskah niso dali iz rok. Slaba stran tega sistema pa je bila, da se ni mogla ustanoviti močnejša združba, ki bi razpolagala z večjimi sredstvi ali krediti za modernizacijo naprav, širjenjem obratov in izpopolnjevanjem poslovne organizacije.

Druga pomanjkljivost je bila v tem, da je obsegala skupnost samo talilno fazo proizvodnje železa, sicer pa je bil vsak prepuščen samemu sebi, da si nabavlja rudo in oglje, kakor ve in zna, in da pridobljeno železo potem zopet sam izkuje v žeblje in druge izdelke. Naravno bi bilo, da bi skupno obratovanje organizirali od pridobivanja rude in kuhanja oglja pa do prodaje končnih izdelkov bodisi na združni ali delniški bazi. Pomanjkanje take organiziranosti je imelo za posameznike negativne posledice.

Ko se je B. Hacquet leta 1777 mudil v Železnikih in proučeval organiziranost fužin, je predlagal, naj se močnejši fužinarji združijo in postavijo modernejšo peč s trajnim obratovanjem, tako imenovano "flosovko",⁵ ki bi bila mnogo bolj racionalna in bi porabila manj oglja. Tudi vlada se je trudila, da bi deležnike pripravila do združevanja, vendar ni bilo uspeha. Ko so 23. marca 1796 pogoreli Gornji Železniki in so zgorele tudi fužine ter skladišča oglja z vsemi zalogami, je bila dana možnost, da se postavi nova visoka peč s trajnim obratovanjem. Vendar so ponovno postavili zastarelo peč na volka, ki že davno ni ustrezala takratnemu razvoju metalurgije.



Balthasar Hacquet (1739–1815), rudniški zdravnik, naravoslovec, raziskovalec, botanik in geolog.
Vir: Digitalna knjižnica Slovenije

Po plavžnem zapisniku iz leta 1581 so imeli Železniki tedaj najvišjo proizvodnjo železa na Kranjskem. Izdelali so 3.000 centov železa, medtem ko je celotna proizvodnja plavžev na Kranjskem znašala 19.650 centov. Šele na začetku 19. stoletja je Železnike presegla Kamna Gorica. Vrednost proizvodnje industrije v Kamni Gorici je bila leta 1808 248.270 goldinarjev, medtem ko so Železniki padli na 89.421 goldinarjev. Železnikarska kolonija se je komaj nekoliko opomogla, ko je 23. maja 1822 nov požar uničil 109 hiš, 62 žebeljarn, fužine in mehove, vodna kolesa in dovodne rake ter povzročil za 204.764 goldinarjev škode.

Stroški za nabavo rude in zastarelost plavža so se vedno bolj očitno odražali v razliki produkcijskih stroškov v primerjavi s koroškimi in zasavskimi železarnami. Medtem ko se je s Koroškega lahko dobil cent železa za 13 goldinarjev, je bila cena v Železnikih 14,50 do 15 goldinarjev. Podjetnejši fužinarji kakor Gregor Gašperlin so zato raje kupovali cenejše železo od zunaj in ga z večjim dobičkom predelali v žeblje. Gašperlin svoje fužinske pravice ni izkoriščal sam, čeprav je imel polna skladišča oglja in rude, temveč je odstopil svoje fužinske deleže proti plačilu drugim. Ogorčenje nad njegovim početjem

se je stopnjevalo in ostali fužinarji so zahtevali, da jim vsaj odstopi svoje zaloge rude in oglja. Pritožili so se na rudarsko sodišče in zahtevali, naj se omeji uvoz koroškega grodlja. Sodišče njihovi pritožbi ni ugodilo z razsodbo, da ne more nikogar prisiliti, da bi sam povzročal škodo na lastnem premoženju.

V takih okoliščinah je pričela produkcija plavža pojmljivo pešati. Toda kovinarska tradicija je bila tako močna, da se je železarska obrt kljub temu ohranila. Težišče proizvodnje je prešlo na kovanje žebeljev, za katere so uporabljali nad polovico uvoženega železa. Vendar plavžarstvo ni povsem prenehalo in še leta 1870 je bilo v poročilih Trgovske zbornice zapisano, da je bilo v Zgornjih Železnikih zaposlenih osem rudarjev, osem plavcev,⁶ osem presnovcev,⁷ šest izkovalcev⁸ in 30 drvarjev ter oglarjev. V Spodnjih Železnikih (na Racovniku), kjer so imeli modernejši plavž (flosovko), pa dva topilca, en plavžarski mojster in devet kovačev pri težkih kladivih. Žeblje so izdelovali v Zgornjih Železnikih pri 40, v Spodnjih Železnikih pa pri 50 ognjiščih. V poročilu zbornice iz leta 1852 je bilo zapisano, da so skovali to leto 5.452 centov žebeljev po 18 goldinarjev, to je v skupni vrednosti 98.636 goldinarjev. Na 108 ješah⁹ je kovalo skupaj 432 žebjarjev. S kovanjem žebeljev je bila zaposlena tudi mladina od 12. leta naprej in žene vseh starosti. Zbornična statistika iz leta 1870 navaja, da so v Gornjih Železnikih predelali 20.000 centov železove rude, žlindre in odpadkov. Plavž v Spodnjih Železnikih tedaj že dolgo ni obratoval. Vrednost proizvodnje surovega železa v Zgornjih Železnikih je bila po podatkih statistike 21.000 goldinarjev. Samo delavske plače v Zgornjih Železnikih na fužinah so znašale takrat 16.700 goldinarjev letno.

V osemdesetih letih pa so tržišča, na katera so prej naše železarne prodajale kovane žeblje, pričeli polniti strojno kovani in prešani žičniki in žebli. Nesorazmerno cenejši strojni izdelek je vedno bolj konkuriral kovanemu žeblju. Naročila so padala in z njimi tudi zaslužek žebjarjev. Železarstvo se je znašlo v težki krizi, iz katere v splošni gospodarski depresiji, ki je takrat vladala na Kranjskem, ni bilo najti izhoda. Leto za letom so se ljudje trumoma,

posebno iz Dolenjske in Notranjske, izseljevali v Ameriko. Tudi v Železnikih se je število prebivalcev občutno zmanjšalo, saj jih je od 3.000 ostalo le še 1.000.

Globočniki, ki so medtem postali skoraj tričetrtinski lastniki vseh deležev na plavžu, so opustili obratovanje plavža. Valjarno na Jesenovcu so spremenili v žago, v Ljubljani pa so prevzeli moderno opremljeni tovarni proizvodnje žičnikov. Stroji so dnevno proizvajali več žičnikov, kot so jih prej skupaj skovali v Kropi, Kamni Gorici in Železnikih.

Industrijska kolonija v Železnikih je živela tesno povezana s svojim okoljem, iz katerega so se rekrutirali fužinski delavci, drvarji, oglarji, tovarniki in pomožni obrtniki. Bila je solidarna v borbi kmetov za njihove pravice in se je skupaj z njimi udeležila velikega kmečkega upora leta 1516. Po krvavo zadušnem uporju so sledile sankcije tudi proti fužinarjem. Odvzeli so jim nekdanje svoboščine in privilegije ter za kazen naložili tako imenovani "puntarski davek", ki sta ga morali plačevati dve generaciji.

Tudi protestantsko gibanje je našlo med industrijsko kolonijo in rudarji precej somišljenikov. Škofje so bili nad odpadništvom težko razočarani. Kot vidnega nosilca rudarskih in fužinarskih pravic so leta 1578 odstavili Felicijana Gompa, krajevnega rudarskega sodnika v Železnikih, ter ga ukazali izgnati iz dežele.

Ob pričetku vojne, v letih 1616 do 1619, so Železnikarji pod vodstvom fužinarja mojstra Plavca branili prehode pri Oslici in na Baškem sedlu proti furlanskim vpadnikom. Prvotno so podeljevali rudarske in fužinske pravice kot fevdna oblast brižinski škofje, ki so imeli v Loki svoje gospostvo in upravo. Kasneje pa si je deželni knez pridržal pravice rudarskih koncesij in dovoljenj do fužinskih naprav zase. Krajevnega rudarskega sodnika je poveril, da ureja in sodi spore med rudarji, fužinarji in ostalimi prebivalci. Njemu je bil dodeljen sodni sluga, ki je tehtal in meril oglje in rudo, ki so jo dovažali tovarniki, ter pri nepravilni teži reklamiral blago, obenem pa je brezplačno opravljal posle kurirja.



Plavž, sveti večer, 24. december 2006.
Foto: Anton Sedej



Plavž, zima, 5. december 2010. Foto: Anton Sedej



Plavž, 3. maj 2011. Foto: Anton Sedej

Pod dvema gospodarjema – pod škofi in deželnim knezom, so Železnikarji pogosto zahtevali avtonomijo proti škofjeloški gospodi. Končno so leta 1784 dosegli lastno sodstvo in pravico lastnega dominija¹⁰ in predstojnika gosposke s triletno poslovno dobo. Tako so imeli lastne zemljiške knjige, v katere so vpisovali fužinske naprave, ješe, kladiva in skladišča za oglje ipd. Pod rudarsko oblast pa so spadale pravice do taljenja rud v plavžu in uporabe kladiv za kovanje. Dominij v Železnikih je imel položaj poznejših županstev in ni imel z dominiji gosposke in njihovimi pravicami nič skupnega.

Industrijska kolonija v Železnikih je vodila stalno borbo proti širjenju rovtov in lazov, kjer so požigali gozdne nasade, da so pridobivali obdelovalno zemljo in pašnike. Rovtarji so večkrat pregnali fužinarje iz gozdov in jim razdrli kope. Fužinarji so rovtarjem vračali milo za drago. Ena kot druga stran se je stalno pritoževala nad pustošenjem gozdov, vendar vsi ukrepi gosposke in komisijski ogledi niso mnogo prispevali k rešitvam. Proti različnim razvadam fužinskih delavcev so se borili in vpeljali 6. septembra 1782 nov fužinski



Plavž z okolico po obnovi v letu 2011, fotografirano 29. 4. 2012. Foto: Anton Sedej

red, vendar so se v kratkem času razvade fužinarjev – posebno glede nočnega dela – pričele spet ponavljati.

Ob ugaslem plavžu pa je živel stara tradicija naprej in oblikovati se je začelo novo življenje. Sodarji, ki so skozi stoletja izdelovali sodčke za odpremo žeb-ljev, so ostali zvesti svojemu izročilu in so ohranili tradicijo združne sodarske obrti v Sodarski zadrugi na Češnjici, tudi potem ko v Železnikih ni bilo več žeb-ljarjev. V Kropi pa je bilo žeb-ljarstvo še polno dejavno pred prvo svetovno vojno. Sodarji s Češnjice so za njih še naprej izdelovali embalažo – lesene sodčke, ki so jih njihove žene samotež nosile čez hrib preko Jamnika v Kropo. Kasneje so se sodarji preusmerili na izdelavo hrastovih vinskih sodov. Živahen utrip, ki je bil okrog plavžev, je omogočil razvoj lesne obrti, posebno kolarstva, ker so bile končno zgrajene ceste za vprežno živino. Železarsko tradicijo pa so ohranili in oživili številni kovinarji, ki so se združili leta 1946 v obrtno proizvodno in pridelovalno Zadrugo NIKO, ki je ohranilo naziv po svojem agilnem predsedniku in ustanovitelju Niku Žumru.

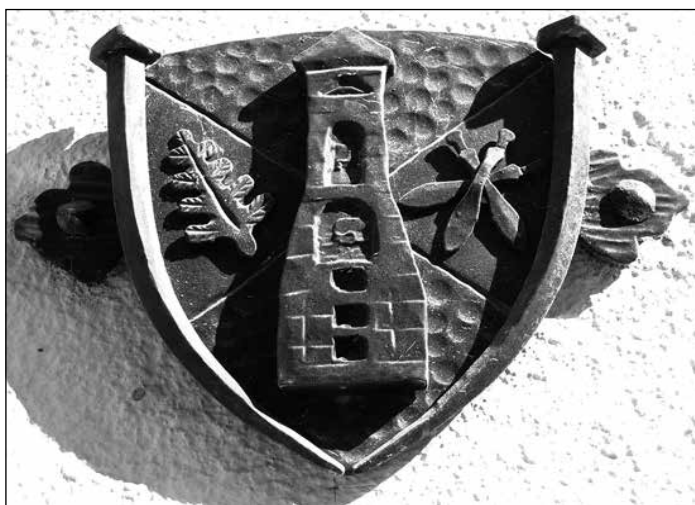
Plavž je v obdobju do leta 1898 deloval še s polno ka-

paciteto, za vedno pa je ugasnil v letu 1902. Po iniciativi Tehniškega muzeja in Zavoda za spomeniško varstvo v Ljubljani je bil plavž na volka v Zgornjih Železnikih kot tehnični spomenik najstarejše industrijske rudarske in metalurške dejavnosti Slovencev v povojnih letih konzerviran in restavriran ter ohranjen poznim rodovom kot simbol plavžarjenja naših prednikov.

Zaključek

Plavž ostaja nedvomno najbolj veličasten spomenik in pomnik zgodovine Železnikov, na katerega se domačini oziramo s ponosom. Ohranja nam spomin na stare čase, ko so naši predniki z železno voljo in trdim delom kovali prihodnost sebi, nam in zanamcem. Ostanimo jim ob teh spominih hvaležni, saj so v težkih časih utirali prihodnost Železnikom.

Zgodovinska pot železnikarskih kovačev se je po več kot sto letih prevesila v sodoben razvoj kovinarske in elektroindustrije v Železnikih, iz katerih sta vzklihi uspešni industrijski družbi NIKO in DOMEL.



Kovan simbol s plavžem na pročelju Plavčeve hiše v Železnikih. Foto: Anton Sedej

Viri:

Ivan Mohorič: *Dva tisoč let železarstva na Gorenjskem*. Ljubljana: Mladinska knjiga, 1969–1970.

Ivan Mohorič: *Zgodovina plavža v Železnikih*. Kronika: časopis za slovensko krajevno zgodovino, leto 2, št. 2 (1954), str. 95–100. Digitalna knjižnica Slovenije.

France Štukl: *Prispevki k zgodovini železarstva v Železnikih*. Loški razgledi, 32 (1985), str. 63–91.

Pavle Blaznik: *Škofja Loka in Loško gospostvo: (973–1803)*. Škofja Loka: Muzejsko društvo, 1973.

Blaž Gortnar: *Kako smo v Železnikih ohranili plavž*. Loški razgledi, 22 (1975), str. 271–272.

Olga Šmid: *Selca nekoč*. Selca: Turistično društvo, 1973.

Informatorji:

Jure Rejec, kustos Muzeja Železniki.

Peter Polajnar, Češnjica 36, Železniki.

Franc Šubic, Trnje 14, Železniki.

Opombe:

¹ Surovo železo, ki priteče iz plavža.

² Op. a.: stolp.

³ Op. a.: kabarnela – skladišče oglja.

⁴ Op. a.: reštanjc – žgalnica rude.

⁵ Peč na prebod za dodatno obdelavo surovega železa v kovno.

⁶ Plavec – delavec pri taljenju rude v plavžu.

⁷ Presnovec – delavec pri peči presnovki v fužini.

⁸ Izkovalc – delavec pri težkem kladivu (norcu) v fužini.

⁹ Ješa – kovaško ognjišče.

¹⁰ Dominij – lastništvo, svobodna posest.