

ZGODOVINA PLAVŽA V ŽELEZNIKIH

IVAN MOHORIC

Na številnih krajih, kjer so stale na slovenskih tleh v preteklih stoletjih fužine, goreli plavži in udarjala težka kladiva, najdemo danes komaj še prerasle ruševine, ki so ostale od nekdanjih železarn in plavžev. Le mogočne stanovanjske zgradbe nas še danes spominjajo, da so tu obstajale nekdanje močne industrijske kolonije. Skoraj brez sledu so izginili plavži v Trenti, Bohinju, Kamni gorici in Kropi, na Fužinah pri Jurkloštru, v Mislinjah, v Gradacu v Beli krajini, v Ponikvah pri Dobrepoljah, na Hublju, v Trziču, Mojstrani in Zagradcu. Ponekod nas le še krajevna imena spominjajo na nekdanji obstoj fužin. Maloštevilne ohranjene listine kažejo, da so pred tri sto leti v 34 plavžih po vsej Sloveniji topili železno rudo, pridobivali grodelj, ga v presnovkah predelovali v kovno železo, iz katerega so povučini delali žeblice, ki so bili tedaj najbolj iskano izvozno blago po celem Sredozemlju.

Še sredi preteklega stoletja je gorelo na slovenskih tleh 18 plavžev od Gradaca do Bohinja in od Prevalj do Jurkloštra. Tehnični revoluciji, ki je omogočila množično proizvodnjo železa tudi iz slabših vrst rude, so naši plavži desetletja žilavo kljubovali. Plavži, ki so pri gradbi železnic ostali ob strani, so polagoma pešali, njih proizvodnja je od leta do leta padala in končno so proti koncu XIX. stoletja drug za drugim ugasnili. O njih so danes ohranjene le še kake obledele fotografske slike, skice ali bakrorezi, toda malo podatkov. Mnoge fužine so predelali v žage, vendar je ljudska govornica ohranila krajevno označbo »fužin«, ki nas spominja na nekdanjo preteklost. Med zadnjimi sta ugasnila leta 1896 veliki plavž na Dvoru pri Žužemberku in leta 1902 kot zadnji plavž v Gor. Železnikih, katerih ogrodje se je ohranilo še po drugi svetovni vojni.

Od obeh najzanimivejših je plavž v Gor. Železnikih, ki ima dolgo petstoletno zgodovino in ki nam je po iniciativi Tehniškega muzeja Slovenije in po prizadevanju Zavoda za varstvo spomenikov ostal ohranjen v svoji nekdanji obliki kot tehniški spomenik. Tudi ta plavž je bil leta 1940 na tem, da ga podrejo in so ga brezposelni delavci, katerim je bil lastnik zemljišča obljubil, da jim pripade brezplačno ves gradbeni material plavža, če ga odstranijo, že pričeli rušiti. Z vnemo so podirali stolp plavža, ko je spomeniško varstvo za to zaznalo in doseglo ustavitel del ter preprečilo nadaljnje ru-

šenje. V pol podrtem stanju brez strehe je pričakal železniški plavž drugo svetovno vojno do leta 1949, ko je pripravljali odbor za Slovenski tehniški muzej organiziral njegovo obnovo in ohranitev. Je to edini preostali spomenik številnih fužin in železarn na Gorenjskem in Notranjskem. Je pa to obenem spomenik naše najstarejše slovenske rudarske in plavžarske dejavnosti, katere zgodovina sega do pričetkov XIV. stoletja nazaj. Po mnenju B. Hacqueta spada železarska industrija v Železnikih med najstarejše fužine na slovenskih tleh. Vse to nam daje povod, da smo zabeležili nekoliko podatkov o restavriranju našega prvega tehniškega spomenika, ki jih v naslednjem objavljamo:

Dela pri restavriranju plavža so trajala nad 4 mesece in stala okrog 150.000 din. Pričeli so z delom 10. septembra 1949. V teku zime so bila dela prekinjena in so se nadaljevala leta 1950 ter bila junija meseca zaključena. Z udarniškim delom so očistili plavž, ki je bil skoro do polovice zasut, izkopali zasipino, očistili zgradbo mahu, odstranili razrušene dele, za kar je bilo potrebnih 482 udarniških ur.

Nato so postavili tesarji s pomožnimi delavci 22 m visok gradbeni oder in napravili novo ostrešje za pokritje plavža. Zidarji so pozidali 3,80 metra stolpa in izvršili fugiranje zidu s cementnim ometom ter pozidali razrušene dele plavževega kamenitega zidu. Profesionisti so delali na obnovi plavža 4017 ur.

Za restavracijo plavža je bilo porabljenih 2100 komadov zidne opeke, 1060 komadov strešne opeke, bobrovca, 7 m³ betonskega gramoza, 12 voz mivke, 36 centov cementa, 12 m³ lesa, 18 q apna, 140 komadov spojok, 45 kg žeblicev, 16 kg vijakov in poleg tega še ves ostali ustrezni drobn in vezivni material, pločevina in žica ter drugi gradbeni pripomočki.

Po končani obnovi so stari fužinarji in fužinski delavci, ki še živijo v Železnikih, zaželeli, da bi še enkrat videli goreti plavž. Hitro so nanesli od vseh strani suhega dračja in zažgali pod plavžem ogenj, nato pa ob skupni večerji obujali spomine na trde čase plavžarenja, da proslavijo pomembni dogodek obnove starega plavža.

Povod za svoječasno gradbo plavža v Železnikih so dali zakladi železne rude, ki so jo kopali na Rudnem, kar nam priča še danes ohranjeno ime naselja, dalje okrog

Dražgoš, ki jih stare listine označujejo kot Eisenberg, potem na »Knapih«, kjer je naselje ohranilo po rudarjih svoje ime. Kraj, kjer stojijo danes Železniki, v XIV. stoletju še ni imel današnjega imena, marveč so ga označevali v starih listinah z Vrati pri mostu v Selški dolini, pozneje pa kot Zgornje in Spodnje Fužine. Sele v teku nadaljnjih stoletij se je polagoma udomačilo ime Železnikov. Z rudarstvom so se bavili domačini. Pozneje so imeli fužinarji svoje rudokope in so premožnejši najeli poklicne rudarje, pa tudi kmetje so si na raznih mestih pridobili pravico do rudosledov. V poročilih Trgovske in obrtne zbornice še leta 1860 navajajo, da so se pečali z rudarjenjem Gašper Pibrovc v Selcah z eno jamsko mero, Tereza Rovtar, Andrej Kavčič, Franc Lotrič, Matevž Šolar, Gašper Prevc, Lovrenc Šolar iz Železnikov, 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 čitamo v spisih revirnega urada o rudosledih pod Kozjakom na Jelovci, v Kamniti dolini na Jamniku, Pod Pečjo v Hudih Brdih, na Plazu za Kačjim vrhom, na Ovčji planini, za Zmrzlico, na Coko, Laški vrh, Trogovce, Jelenca pri Dražgošah, 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.

Zaloge železne rude v Selški dolini so se v teku stoletij izčrpale in železniški fužinarji so bili tako prisiljeni, da iščejo železno rudo v bolj oddaljenih krajih. Najprej so obredli Poljansko dolino in vse njene stranske doline ter so dovažali rudo iz Hotavelj, Dolge doline, z Lučen in Veharš. Pozneje so morali iti še dalje v polhograjsko področje do Lesnega brda in vrhniške okolice, končno preko Ljubljanskega barja do Golega nad Želimpljami in dalje v okolico Višnje gore ter končno do Preske in Pasjeka pri Litiji. Po tovorniških stezah in slabih potih so odondod donášali rudo preko Loke v Železnike. Čim dlje so morali hoditi po rudo, tem večji dovozni stroški so bremenili njihovo plavžarsko proizvodnjo. Rudo so plačevali po kvaliteti od 24 do 28 krajcarjev za stari cent (56 kg), visokovrednostno 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 železniških plavžev z rudo je tako postala vedno težavnejša in končno za vse

plavžarstvo usodepolna. Vedno teže so Železniki konkurirali s fužinami na Savi in na Koroškem, kjer so imeli v hüttenberškem Erzbergu v neposredni bližini plavžev bogate sklade železne rude na razpolago. Občudovati moramo vztrajnost železniških fužinarjev, da so v takih prilikah skozi polnih 400 let uspešno mogli kljubovati konkurencom in se boriti za obstoj svojih plavžev. To je bilo mogoče le, ker so vse pridobljeno železo takoj presnovali in izkovali v žblje ter podkve in druge kovaške izdelke, ki so jih preko Baškega sedla tovorili v Benečijo in tam ugodno prodali.

Od tod izvira že od davnih dob zanimanje furlanskih in benečanskih kovinarjev za naše plavžarstvo. Mnogi so se doselili iz Furlanije v naše kraje in postali od kovačev pozneje lastniki fužin, toda Železniki so ohranili in znali varovati svojo slovensko posest proti doseljencem. Brižinski škofje, katerim je že od XI. stoletja pripadala kot fevd Selška dolina, so začetek XIV. stoletja po ohranjenih listinah doselili furlanske kovače v današnje Železnike. Že leta 1348 je tu obstajalo pet kovačij, katerih lastnikom so škofi podelili posebne privilegije in svoboščine. Toda čisto slovensko okolje je kmalu absorbiralo doseljene Lahe in Nemce in trdoživi rod domačinov je postal in ostal gospodar plavžev, fužin in kovačij.

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

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, katerih vsak je 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 in ga presnuje v kovno železo ter izkuje na fužinah.

Drugi historično važen 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 in zgodovina že do XIV. stoletja. V združbi deležnikov železniškega plavža čitamo že leta 1568 v listinah imena Vincenca Lukiča, Jer-

neja Modrijana, Jerneja Junaverja, Andreja Breclja, Lamberta Varla in Petra Planine.

Leta 1573 so vpisani kot fužinarji Matic Šuštar, Gregor Kisovec, Primož Tavčar, Marko Plavec, Jakob Rejc in Matevž Korosec. Njim se pridružijo leta 1581 Boštjan Semen, Klemen Komar in Lavra Jutrina, leta 1583 pa Matija Šušteršič, Jurij Medved, Ahac Gašperin, Filip Janeš in Andrej Papler. Leta 1617 so vpisani Gašper Petrač, Jurij

teh deležnikov imel pravico do osebne uporabe plavža in fužinskih kladiv in je tudi to svojo pravico dejansko izkoriščal. Obratovna kampanja plavža je bila zaradi tega razdeljena na 6 in pol period letno. Vsaka perioda je štela 8 tednov ali 56 dni. Če odračunamo nedelje, je bilo 48 topilniških dni na razpologo.

Enota za taljenje rude je znašala 24 ur. Posamezni upravičenec je zato skušal svoj



Plavž konec XIX. stoletja (Risba L. Benescha)

Benedek, Janez Prezelj in M. Pintar. Za nekatera razdobja iz dobe protireformacije in tridesetletne vojne ter turških vpadov so listine uničene. V XVIII. stoletju pa srečujemo med fužinarji Vrhunca, Martinčiča, Miho Potočnika, Miho Homana, Lenarta Urbančiča, 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 Železnikih sta obstajala v preteklem stoletju dva plavža. Tisti v Gor. Železnikih je bil starejšega tipa in je pripadal 19 deležnikom. Drugi v Spod. Železnikih, ki je bil konec preteklega stoletja odstranjen, pa je pripadal 22 deležnikom. Spočetka je vsak

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 kavljji ter jo razbili pod najtežjim kladivom na šest do osem kosov. Te kose so nato pod nadaljnji kladivi izoblikovali, v fužinskih pečeh presnovali 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 dobili ime »peči na volka«.

Prva neprilika tega načina obratovanja je bila v tem, da je moral vsak deležnik tako rekoč pričeti iznova. Peč se je med izvlečenjem volka razhladila in prsni del je bilo treba ponovno zazidati, preden je lahko naslednji pričel topiti rudo. Poraba oglja je bila pri tem načinu obratovanja izredno

velika in s tem tudi produkcija surovega železa dražja.

Pravica »fužinskega dneva« je prehajala od staršev na otroke oziroma na dediče. Oče jo je lahko dal hčerki za doto, jo je lahko zastavil, odstopil drugemu proti odškodnini pa tudi prodal ali odsvojil. S tem je dobila ta pravica obeležje mobilne vrednote, ki so jo kapitalno različno cenili. Brez zemljišča je bila vrednotena na 500, z zemljiščem na 600 goldinarjev. Prenosnost te pravice je omogočila v toku razvoja, da so nekateri fužinarji sčasoma z ženitvijo, podedovanjem ali z odkupi združili po več deležev v svojih rokah, vendar nikdar ni prišlo do tega, da bi postal posameznik izključni lastnik fužin. Četudi so bili deležniki siromašni in nepisani, vendar so čuvali svoje deleže in jih niso niti v stiskah 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, razširjenje obratov in izpopolnitev poslovne organizacije.

Drugi nedostatek je bil 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 vnovčenja končnih izdelkov bodisi na združni ali delniški bazi. Pomanjkanje tako izgrajene organizacije je imelo za posameznike usodepolne posledice.

Ko se je B. Hacquet leta 1777 mudil v Železnikih in proučeval ustroj tamošnjih fužin, je predlagal, naj bi se združili močnejši fužinarji, da bi postavili modernejšo peč s trajnim obratovanjem, tako imenovano »flosovko«, ki bi bila mnogo bolj racionalna in bi porabila nesorazmerno manj oglja. Tudi vlada se je trudila, da bi razprte deležnike pripravila do združitve, vendar ni uspela. Ko so 23. marca 1796 pogoreli Gor. Železniki in so zgorele tudi fužine in skladišča oglja z zalogami, je bila dana možnost, da se postavi nova visoka peč s trajnim obratovanjem. Toda zopet so postavili le zastarelo peč na volka, ki že davno ni ustrezala takratnemu razvoju metalurgije.

Po plavžnem zapisniku iz leta 1581 so imeli Železniki tedaj najvišjo proizvodnjo železa na Kranjskem. Producirali so 3000 centov železa, medtem ko je celotna proizvodnja plavžev na Kranjskem znašala 19.650 centov. Šele na pričetku XIX. stoletja je Kamna gorica nadkrilila Železnike. Vrednost

proizvodnje industrije v Kamni gorici izkazuje leta 1808 248.270 goldinarjev, medtem ko so Železniki padli na 89.421 goldinarjev. Komaj se je železniška kolonija nekoliko opomogla, že je 23. maja 1822 nov požar uničil 109 hiš, 62 žebljarn, fužine in mehove, vodna kolesa in dovodne rake ter povzročil 204.764 goldinarjev škode.

Stroški z nabavo rud in zastarelost plavža se je vedno očitneje izražala v razliki produkcijskih stroškov nasproti koroškim in savskim železarnam. Medtem ko se je s Koroškega lahko dobil cent železa za 13 goldinarjev, je stal 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 sam izkoriščal, čeprav je imel polna skladišča oglja in rude, marveč je odstopal svoje fužinske deleže proti plačilu drugim. Ogorčenje nad njegovim početjem je rastlo in ostali fužinarji so zahtevali, da jim vsaj odstopi svoje zaloge rude in oglja. Napravili so pritožbo na rudarsko sodišče in zahtevali, da naj se omeji uvoz koroškega grodlja. Sodišče pa zahtevi ni ugodilo, marveč je razsodilo, da ne more nikogar prisiliti, da bi si 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 žebljev, za katere so uporabljali nad polovico uvoženega železa. Vendar plavžarstvo ni povsem prenehalo in še leta 1870 beremo v poročilih Trgovske zbornice, da je bilo zaposlenih v Zg. Železnikih 8 rudarjev, 8 plavcev, 8 presnočev, 6 izkovalcev in 50 drvarjev ter ogljarjev. V Sp. Železnikih, kjer so imeli modernejši plavž (flosovko), pa dva topilca, en plavžarski mojster, 9 kovačev pri težkih kladivih. Žeblje so delali v Zg. Železnikih pri 40, v Spodnjih Železnikih pa pri 50 ognjiščih. Zbornično poročilo iz leta 1852 pravi, da so izkovali to leto 5452 centov žebljev po 18 goldinarjev, to je v skupni vrednosti 98.636 goldinarjev. Kovalo je na 108 ješah skupno 432 žebljarnjev. S kovanjem žebljev je bila zaposlena tudi mladina od 12. leta naprej in žene vseh starosti. Zbornična statistika iz leta 1870 navaja, da so v Gor. Železnikih predelali 20.000 centov železne rude, žindre in odpadkov. Plavž v Spod. Železnikih tedaj že dolgo ni obratoval. Vrednost proizvodnje surovega železa v Zgor. Želez-

nikih beleži statistika z 21.000 goldinarji. Samo delavske mezde v Zgor. Železnikih na fužinah so znašale tedaj 16.700 goldinarjev letno.

V osemdesetih letih pa so strojno kovani in prešani žičniki in žebliji pričeli polniti tržišča, na katera so poprej naše železarne prodajale kovane žeblje. Nesorazmerno cenejši strojni izdelek je vedno bolj izpodrival kovani žebelj. Naročila so padala in z njimi tudi zaslužek žebelarjev. Železarstvo je zapadlo v težko krizo, iz katere trenutno v splošni gospodarski depresiji, ki je takrat vladala na Kranjskem, ni bilo najti izhoda. Leto za letom so se izseljevali ljudje trumoma posebno z Dolenjske in Notranjske v Ameriko. Tudi Železniki so padli od 3000 na 1000 prebivalcev.

Globočniki, ki so bili medtem postali skoro tričetrtinski lastniki vseh deležev na plavžu, so opustili obratovanje plavža. Valjarno na Jesenovecu so pretvorili v žago, v Ljubljani pa so prevzeli v moderno opremljeni tovarni proizvodnjo žičnikov. Stroji so dnevno proizvajali več žičnikov, kot so jih poprej izkoveale Kropa, Kamna gorica in Železniki skupaj.

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

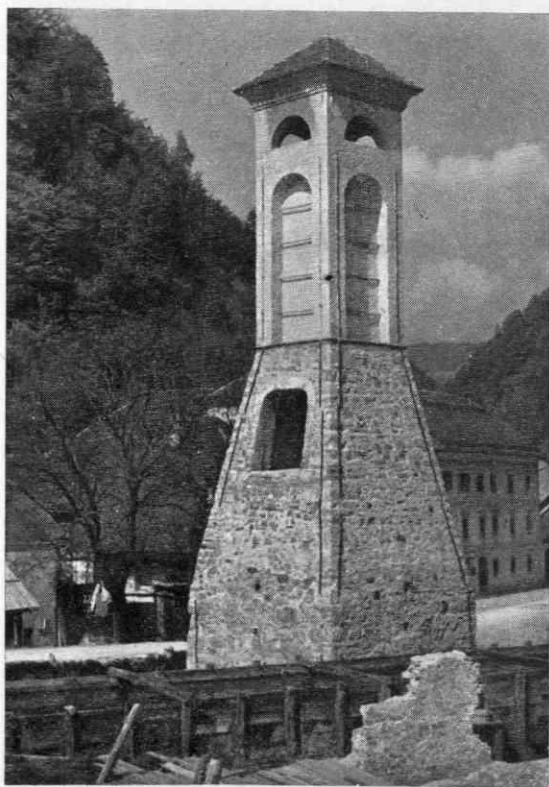
Tudi protestantsko gibanje je našlo med industrijsko kolonijo in rudarji obilo somišljenikov. Škofje so bili nad odpadništvom težko razočarani. Kot vidnega nosilca rudarskih in fužinarskih pravic so odstavili leta 1578 Felicijana Bompo, krajevnega rudarskega sodnika v Železnikih, in ga ukazali izgnati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

Ob pričetku tridesetletne 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. Pozneje pa si je deželni knez pridržal pravice rudarskih koncesij in dovoljevanje fužinskih naprav zase in poveril krajevemu rudarskemu sodniku, da ureja in sodi spore med rudarji,

fužinarji in drugim prebivalstvom. Njemu je bil dodeljen sodni služitelj, ki je tehtal in meril oglje in rudo, ki so ju donášali tovarniki, in pri nepravilni teži konfisciral blago. Obenem je brezplačno opravljajal posle kurirja.

Pod dvema gospodarjema, škofi in deželnim knezom, so Železnikarji vedno zahtevali avtonomijo nasproti škofjeloški gosposki, končno so leta 1784 dosegli lastno sodstvo in pravico lastnega dominija 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 itd. Pod rudarsko oblast pa so spadale pravice do taljenja rud na plavžu in uporabe kladiv za izkovanje. Dominij v Železnikih je imel položaj poznejših županstev ter ni imel z dominiji gosposk 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



Plavž po obnovitvi danes

gosposk in komisijski ogledi niso mnogo izdali. Proti raznim razvadam fužinskih delavcev so se borili in vpeljali 6. septembra 1782 nov fužinski red, toda v kratkem so se razvade fužinarjev posebno glede nočnega dela pričele zopet ponavljati.

Ob ugaslem plavžu pa je živela stara tradicija naprej in oblikovala novo življenje. Sodarji, ki so skozi stoletja izdelovali sodčke za odpremo žebeljev, so ostali zvesti svojemu izročilu in ohranili tradicijo združne sodarske obrti v Sodarski zadrugi v Češnjici tudi potem, ko ni bilo več žebeljarjev, in se presmerili na izdelavo hrastovih vinskih sodov. Živahen promet, ki se je razvijal okrog plavžev, je omogočil razvoj lesnih obrtov, posebno kolarstva, ko so bile končno zgra-

jene ceste za vprežno živino. Železarsko tradicijo pa so ohranili številni kovinarji, ki so se združili v obrtno proizvodno in predelovalno zadrugo, ki nosi po svojem predsedniku agilnem Niku Žumru ime »NIKO«.

Kot priča te žive zgodovine iz davnih dob nam ostaja restavrirani plavž na volka v Gor. Železnikih.

VIRI

Globočnik Anton: Der Berg- und Hammerwerksort Eisnern, Eine geschichtliche statistische Schilderung in Regestenform, 1867. — Alfons Müllner: Die Geschichte des Eisens in Krain, Wien 1909. — Hacquet B.: Oryctographia Carniolica, 1778 Leipzig. — Dr. Blaznik Pavel: Kolonizacija Selške doline, Ljubljana 1928. — Statistično poročilo Trgovsko-obrtniške zbornice v Ljubljani za leto 1870. — Bericht der Handels- und Gewerbekammer zu Laibach, 1852.

SLIKAR JOŽEF PETKOVŠEK

PRISPEVKI ZA NJEGOV ŽIVLJENJEPIS

RAFAEL OGRIN

1

Mesto Vrhnika se deli na tri dele: Hrib, Vas in Breg. Tam na Vasi pod Sv. Trojico, pred 150 leti Vas št. 41, danes Idrijska cesta št. 5, stoji dom Petkovškovih prednikov, ki se mu po domače pravi »pri Šupcu«. Hiša je staro, enonadstropno poslopje in še sedaj priča o pridnosti in gospodarski trdnosti svojih lastnikov.

Tu se je rodil 24. novembra 1793 slikarjev oče Andrej. Leta 1819 se je poročil v Verdu št. 24 s štiriindvajsetletno Veharjevo vdovo Nežo, rojeno Drašler. V zakonu se mu je rodilo pet otrok: Matevž (r. 1820), Marija (r. 1827), Ana (r. 1829) in še dva druga, ki pa sta umrla že v otroških letih. Marija se je 1847 omožila, Ana pa je 1867 umrla v Trstu. Po smrti žene Neže 1845 se je oče Andrej 1852, ko je bilo njegovemu sinu Matevžu že 32 let, vnovič poročil z dvajsetletno Marijo Stopar, hčerjo gostača Jurija Stoparja z Vrhnike. Iz tega zakona so bili trije otroci: Frančiška (r. 1853), Ivana (r. 1856) in Jožef, naš slikar, ki se je rodil 7. marca 1861, ko je bil oče v 68. letu starosti. Tri leta nato, 23. septembra 1864, je oče Andrej umrl.

Po njegovi smrti je prevzel posestvo pri »Veharju« Matevž, sin iz prvega zakona, a je že po dveh letih umrl tudi sam, posestvo pa zapustil svojemu po pol bratu Jožefu. Mati se je nato 1867 vnovič poročila z Gregorjem Novakom iz Verda št. 57. Ta zakon

je bil brez otrok. Z možem in z otroki svojega prvega zakona se je Marija Stoparjeva preselila v Veharjevo bajto, Verd št. 3, domačijo pri Veharju pa so dali v najem. Ko so otroci dorasli, je šel osemnajstletni Jožef prostovoljno k vojakom, sestri pa sta se poročili.

Sestra Ivana je imela sina Jožefa (r. 1878), dva druga njena otroka pa sta v zgodnji mladosti umrla. Na Petkovškovi sliki »Doma« je poleg slikarja, njegove matere in sestre naslikan bržkone ta Ivanin sin in Petkovškov nečak Jožef.

Petkovškova mati se je 1898 še enkrat poročila. Njen tretji mož je bil takrat 75-letni Lovrenc Oswald, zadnji Petkovškov varuh. Umrla je 11. septembra 1907. Njeno sliko je objavil Marijan Marolt v »Močilniku« 1940, št. 2 (priloga 3).

2

Leta 1815 se je priženil v Verd tudi Jožef, brat slikarjevega očeta Andreja, ki se je poročil z Marijano Maček. Iz tega zakona je bilo šest deklet, ki so se vse dobro poročile. Ena izmed njih se je omožila s Tomšičem v Hribu in je bila mati Ivana Tomšiča, najboljšega svetovalca in prijatelja Petkovškovega. Na domu, Verd št. 8, po domače »pri Marjančniku«, je ostala najmlajša hči Ivana in se poročila z Jožefom Rebičem, ki je že l. 1878 umrl. V hiši, ki stoji tik pred mostom čez Ljubljano, je bila gostilna,