

PLAVŽ STOJI V TURJAŠKEM DVORI

Matija Žargi, *Železarna na Dvoru ob Krki*, Dolenjska založba, Novo mesto 2000; 216 strani (125 + 91)

Delo Matije Žargija je zasnovano zlasti na arhivskem gradivu knežje družine Auersperg, ki je bila na Slovenskem precej netipičen predstavnik svojega stanu. Svoje bogastvo je namreč znala v pravem trenutku potegniti iz agrarja in ga vložiti ter oplemeniti v neagrarnih gospodarskih panogah (bili so začetniki turizma, lesno-predelovalne industrije, premogovništva). Tovrstno pionirstvo je rodilo tudi železarno na Dvoru ob Krki, ki je na svojem vrhuncu zaposlovala skoraj 1000 ljudi (resda največ pomožnih delavcev in furmanov in le 144 delavcev pri pravih železarskih delih). Vzpon dvorskega obrata iz klasične fužine v moderen, uspešen livarski obrat, ki je postavljaj merila takoimenovanega »umetniškega liva«, je bil zasluga sodelovanja kapitala, ki ga je v Dvor investirala rodbina Auersperg ter sposobnosti, drznosti in marljivosti večidel iz avstrijskih, čeških in moravskih železarn privedenih vodilnih delavcev (upraviteljev, modelarjev in mojstrov).

Žargi se je z železarno Dvor spopadel na klasičen zgodovinarski način - čas njenega delovanja je razdelil na štiri obdobja: v prvem (1763 - 1820) opisuje preraščanje fužine v livarno, v drugem (1820 - 1842) preusmeritev proizvodnje, v tretjem (1842 - 1870) zadnji vzpon in razcvet ter v zadnjem delu (1870 - 1891) ukinitev železarne. Knjiga se zaključuje z ovrednotenjem pomena dvorske železarne, kratkim spomeniškovarstvenim ekskurzom in pregledom zgodovinopisja na to temo.

Auerspergi so že leta 1763 zaprosili za železarsko koncesijo, vendar so temu nasprotovali drugi kranjski lastniki fužin. 1795. so za Dvor končno dobili koncesijo, 1796. pa uspešno začeli z delom. Rudo, ki je bila sicer neenakomerne kakovosti, so dobivali iz Žužemberka in okolice, izdelovali pa so posodo, možnarje, plošče, kotle, peči in drugo, leta 1804 pa so od srbskih vstajnikov dobili celo naročilo za topove in možnarje. Država tega naročila ni podprla, možno pa je, da so jih kljub temu odposlali.

Zaradi nekvalitetnih surovin so bili dvorski izdelki pogosto slabi, na področju kovanih izdel-

kov pa jih je ogrožala huda konkurenca koroških in gorenjskih železarn. To je privedlo v specializacijo dvorske železarne v livarno. Med njihovimi večjimi litimi izdelki velja omeniti peči, topove, lonce, strelivo (tulce), sklede, plošče za štedilnike, uteži, pokrove za kanale in vodovodne cevi, svoje mojstrstvo pa so izkazovali zlasti z manjšimi - umetniškimi livi (nabožnimi in okrasnimi), reliefi, križi (nagrobniki), pisalniki, pljuvalniki in svečniki. Vežanost na zahtevno tržišče (zlasti italijansko - Lombardija) je narekovala modernizacijo livarskih peči ter spodbujala izumiteljstvo (npr. pri kovanju žebeljev).

Smrti kreatorja dvorskega vzpona, direktorja železarne Ignaca Pantza (Dvor je vodil med letoma 1820 in 1836) je sledil katastrofalen interregnum. Livarna se je znašla na robu propada, kot sanator pa je nastopil Karel Horst, ki ga je Auersperg speljal knezu Fürstenbergu na Češkem. Začelo se je vnovično obdobje dviga, gradnje novih poslopij in naprav, zaposlovanje, bolje pa so poskrbeli tudi za zaposlene (z bratovsko skladinico, za delavce in njihove družine je skrbel tovarniški zdravnik, delovala je tovarniška šola). Namesto izpetemu umetniškemu livu se je dvorska livarna posvetila izdelovanju uporabnih predmetov (gradbenih elementov, streliva, mostov, vodnjakov, izdelali so verjetno tudi kandelabre za Markov trg v Benetkah). Med sanacijo in intenzivnimi prezidavami je seveda trpela proizvodnja, grešnega kozla za to pa je Auersperg našel v Karlu Horstu, najzaslužnejšem za dvig dvorske livarne in ga odpustil. Prestrukturiranje livarne ni popolnoma uspelo, položaj pa so oteževale še slabe poteze vodstva, neposlovno obnašanje in nekakovostni izdelki. Še zadnjič je skušala dvorska livarna po poti stare slave pod vodstvom Johanna Engelthalerja, ki je direktoriral med letoma 1848 in 1864. Tedaj je prevzela in izvedla dobave streliva (granat in šrapnelov) za topniško poveljstvo na Dunaju (1863, 1864) ter še nekaj odmevnejših naročil. V zadnjem obdobju se je livarna ukvarjala zlasti z izdelavo gradbenih elementov (cestnih in železniških mostov, stebrov, opornikov) in strojev (parnih strojev, žag, drobilcev, črpalk).

Dvorska livarna je imela vseskozi težave s prometnimi povezavami, rudo (slaba, oddaljena najdišča, ruda je imela veliko primesi) in izgubo trga za svoje izdelke (po tem, ko je bila v tehnološkem vrhu avstrijskih livarn, je zaradi ugašanja investicij zaostala v razvoju). 1891. so eksperti dokončno odsvetovali nadaljnji izkop rude, ker

je imela premajhen delež železa in omogočili Auerspergu, da je z zaprtjem livarne, odprodajo inventarja, kalupov, polizdelkov in izdelkov končal nekaj desetletno agonijo obrata, ki bi lahko ugasnil precej bolj dostojanstveno, kot je. Resnici na ljubo Dvora niso pokopale (zgolj) slabe prometnice, slaba ruda ali božja volja - med naravne nesreče bi lahko sodili tudi Auerspergi sami, ki so v dveh primerih dokazano ravnali v škodo obratu. V dveh primerih so nenazadnje tudi v lastno škodo odpustili direktorja, ki bi obrat še lahko držala nad vodo, za nemeček pa sta morala po sramotnem odpustu svojo zasluženo pokojnino iztožiti na sodišču (Horst, Engelthaler). Ker so imeli knezi v ognju več želez, pa tudi zaradi omenjene slaboumnosti, so bili edine žrtve zapiranja obrata okoliški prebivalci, ki jim je livarna rezala kruh. Del jih je knez »očetovsko« upokojil ali »očetovsko« prezaposlil (KID je za Jesenice v paketu s stroji »kupila« tudi delavce, prav tako Samassa), veliko pa jih je moralo »desetobratovsko« po svetu.

Takšna je torej kratka pa resnična pripovedka o dvorski livarni - obratu, ki se je začel kot zgodba o uspehu in končal kot neugledna ruševina nekje Bogu za hrbtom. Knjižico (z obširnim nemškim prevodom), ki vse to popisuje, lahko nasploh zelo pohvalimo - svežino ji dajeta kombinacija virov (inventarji ob prevzemu in predaji upravniške funkcije, načrti, fotografije, spisovno gradivo) in tekoče pisanje, zaradi obilice strokovnih izrazov in opisov postopkov pa vsem, ki si jo bodo privoščili, svetujem nekoliko železarske »naobrazbe«.

Aleksander Žižek

VOZI ME VLAK V DALJAVE

Janez Cvirn, Andrej Studen; »Ko vihar dirjajo hlaponi«. K socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. st., Tiri in čas 12, Ljubljana, maj 2001, 70 strani.

(Po obsegu) skromna knjižica dveh zgodovinarjev se nostalgичno loteva »najpomembnejše inovacije 19. stoletja«, kot sta železnico poimenovala avtorja. Delo sta začela s predgovorom, v katerem sta osvetlila zgodovino železnic na Slovenskem, ki sta jo usmerjala previdnost in nezaupljivost habsburške hiše ter pohlepno vizionarstvo judovskega kapitala. Revolucionarna iz-

najdba je v svetu in pri nas namreč precej naglo premagala pot od igračke občudovalcev tehnike do uporabnega sredstva za prevoz blaga in ljudi. V družbi, v kateri je promet (njegova hitrost in obseg) od nekdaj veljal za merilo napredka, je železnica definirala popolnoma nove pojme. Človeštvo je bilo spričo hitrosti, moči, dostopnosti in točnosti novega sredstva za potovanja in prevoz stvari v svoji navdušenosti enotno kot že dolgo ne, čeprav so se ob prihodu »železnega slona« čuli tudi svareči in odklonilni glasovi.

Slovenijo je ožilje železniških prog prepredlo v dobrega pol stoletja, čeprav je resničen prihod te uporabne novotarije pomenilo že dokončanje južne železnice v Trstu leta 1857.

Avtorja sta v začetnem poglavju obdelala začetek, potek in dokončanje del na trasi južne železnice na Slovenskem, pri čemer sta poleg fotografiskih virov uporabila tudi nadvse zanimiva pričevanja sodobnikov, ki so opisovali trume tujih delavcev (zlasti Italijanov) - graditeljev prog in železniških objektov, ki so s svojim prihodom razgibali zaspane, odročne zaselke ter pogosto prihajali navzkriž z lokalnim prebivalstvom in postavami. Omenjene spominske vire učinkovito dopolnjujejo odlomki iz časopisov, katerih uredniki so tedaj do popolnosti odigrali svojo vlogo mnenjskih voditeljev. Ljudi je bilo namreč treba prepričati v prav modrega cesarja, da z novotarijo ogrozi preužitek tega ali onega posameznika v korist celotnega kraja, dežele in države nasploh. Za svojo eksistenco so trepetali predvsem tisti, ki jih je železnica obšla, medtem ko so ljudje v bližini nastajajoče proge vsaj v času gradnje »nesramno« dobro živeli. Odprtje posameznih odsekov proge z obiski kronanih glav in lokalnih veljakov vred je ponavadi pomirilo vse negodovalce, saj so vdani v usodo pač uvideli, da napredka ni moč ustaviti. Železnica je že med gradnjo »kultivirala« pokrajine, ki jih je prečkala - spodbujala je stike med ljudmi, omogočala hitro potovanje novic, skratka širila je obzorja preko domačega zvonika in manjšala svet, čeprav je bilo treba za pravo predstavo o tem čudežu seveda sesti na vlak. Vožnja z vlakom je v ljudeh budila različne občutke - strah, tesnobo in navdušenje, nevarni predori pa so v dedcih budili grešne misli, ki so jih osamljene gospe učinkovito odganjale z ustnimi iglicami.

Na prihod železnice je vezana tudi demokratizacija turizma. Vedno širši krog ljudi si je namreč lahko privoščil izlete v poletno svežino na