

ŽELEZARSTVO IN ŽEBLJARSTVO V ŽELEZNIKIH V PRVI POLOVICI 19. STOLETJA

Železniki so bili v prvi polovici 19. stoletja še vedno tipično fužinarsko naselje. Okoli leta 1830 so imeli 137 hiš s 1456 prebivalci (leta 1834: 1627). Hiše so bile med seboj ločene po ozkih vijugastih ulicah in tudi prehodi med njimi, skozi katere se je prišlo na dvorišče in zemljišča za hišo, so bili zelo tesni. Od 1822 dalje, ko je velik požar upepelil Železnike, so bile vse stanovanjske hiše zidane in krite s škodlami. Nekaj med njimi je bilo enonadstropnih. Za hišami so se razprostirali vrtovi, njive in travniki, na višjih legah pa pašniki in gozdovi. Gozd je bil zaraščen z bukvijo, le redko je bila vmes kaka smreka. Delavske hiše so imele le malo ali nič zemlje. Zemljiška površina je znašala 1/64 do 117 orolov, to je 90 m² do 67 ha.

S Škofjo Loko in Zalim logom ter Sorico proti Tolminu je Železnike povezovala okrajna cesta. Včasih je mimo Železnikov vodila važna trgovska pot, ki je povezovala Hrvaško in Ogrsko z Benetkami in Italijo. Od 16. stoletja dalje je to vlogo prevzela cesta na Trst in Reko, ki je vodila skozi Ljubljano, kljub temu pa so trgovski stiki Železnikov z Italijo in Hrvaško še naprej ostali zelo živahni.¹

Nekoliko proč od naselja so stale topilne peči s fužinskimi zgradbami in obrati. V začetku 19. stoletja so v Železnikih še vedno stale stare topilne peči na volka (Stuckofen). Kljub temu da so rudarske oblasti od 90. let 18. stoletja dalje neprestano pritiskale na železnikarske fužidarje, da bi predelali stare topilne peči v plavže (Hochofen), so bili Železnikarji zadnji gorenjski železarji, ki so to storili. Z modernizacijo topilnih peči so odlašali ne samo zaradi pomanjkanja denarja za investicije v obratih, ampak tudi zaradi še vedno zadostnih količin oglja iz trdega lesa, s katerim so lahko rudo talili v starih pečeh. Tega je Žigi Zoisu za bohinske fužine primanjkovalo že v 2. polovici 18. stoletja, zato je dal že 1791 postaviti prvi plavž na slovenskih tleh.²

Končno so morali tudi železnikarski fužinarji na pritisk rudarskih oblasti popustiti ter so stare topilne peči predelali v plavže. Leta 1816 so predelali staro topilno peč v Zgornjih Železnikih v plavž, leta 1833 pa so topilno peč v Spodnjih Železnikih podrli in postavili plavž. Oba plavža sta ugasnila konec 19. in v začetku 20. stoletja: plavž v Sp. Železnikih je ugasnil baje 1898, v Zg. Železnikih pa 1902. Ta stoji še danes kot tehnični spomenik najstarejše industrijske in metalurške dejavnosti na naših tleh.

Razen topilnih peči in plavžev so v prvi polovici 19. stoletja stali v Železnikih še naslednji fužinski obrati: dve varilni peči ali presnovki (Zerrenfeuer), dva velika kladiva (Wallaschhammer), 4 do 5 cajnaric (Streckhammer ali Zainhammer) ter 106 do 110 kovaških ognjišč ali ješ (Essfeuer). Vsi navedeni fužinski obrati in naprave so bili že zelo zastareli. Ogenj v varilni peči in

velikem kladivu je v Zg. Železnikih vzdrževal star lesen meh, ki je že 1834 vzbujal veliko zanimanje domačih muzejskih strokovnjakov zaradi svoje tehnične oblike in delovanja; zato je takratni direktor podjetja Jakob Globočnik obljubil, da bo model te naprave poslal v kranjski deželni muzej za eksponat.³

V topilnih pečeh in plavžih so topili železno rudo (rjavi železovec), ki so jo v prvi polovici 19. stoletja še vedno kopali v Jelovici nad Dražgošami in Selškimi Lajšami. Nekoč so bita tam bogata ležišča rude, ki jih omenja že Valvasor, Hacquet pa je bil prepričan, da so železno rudo tam kopali, še preden so v Železnike prišli prvi fužinarji. Najbogatejša nahajališča so bila na »Coku«, kjer so železnikarski fužinarji v prvi polovici 19. stoletja še vedno imeli svoje rudne jame in deleže v skupnih rudokopih. Razen »na Coku« so kopali rudo še »za Jelenco« pri Dražgošah, v Smolevi in na Ratitovcu ter v Zalem logu in na Hotavljah. Ruda v Smolevi in na Ratitovcu ni bila dobre kakovosti, zato so jo smeli dodajati le drugi rudi in le v majhnih količinah. Ruda iz rudišč v Jelovici je dobro prečiščena dala največ dobrega železa (ca. 40 %), vendar pa to železo ni bilo nikoli tako trdo kot koroško železo ter je bilo uporabno le za predelavo v žblje. Rude v Jelovici in drugod po loških tleh pa je v tem času že močno primanjkovalo, zato so za železnikarske fužinarje kopali rudo tudi izven loškega ozemlja: na Veharšah pri Idriji, pri Št. Joštu nad Polhovim gradcem, pri Horjulu, na Golem pri Igu, v Želimljah ter v Sabočevem pri Borovnici.⁴

V prvi polovici 19. stoletja so imeli svoje rudne jame ali deleže na skupnih rudnikih le še najpremožnejši železnikarski fužinarji, vsi ostali po so rudo in oglje za talitev rude kupovali. Rudarska oblast je v začetku 19. stoletja še podeljevala prostosledna dovoljenja za rudišča, vendar pa so bila že zelo redka.⁵

V Železnikih so okoli leta 1830 pretopili letno 780 do 800 ton železne rude v surovo železo ali grodelj. V vsako topilno peč ali plavž je šlo hkrati 26 do 28 centov rude, ki je po 24-urnem segrevanju in taljenju dala 8 do 10 centov surovega železa ali grodlja.⁶ Vrednost enega centa rude je v 1. pol. 19. stoletja znašala 1 gld., enega centa surovega železa pa 5 do 6 gld.⁷ K stroškom za surovo železo je treba razen rude prišteti izdatke za oglje, ki so ga za posamezno peč porabili 180 do 200 mernikov ali letno 40 do 50 tisoč mernikov za obe peči skupaj. Cena za mernik oglja je leta 1812 znašala 5 krajcarjev. Leta 1800 je vrednost oglja za eno topilno peč bila preračunana na 18 gld. Še več oglja kot topilne peči in plavži so porabili številni ognji in ognjišča v fužinskih obratih in kovačnicah, zato je poraba oglja v železnikarskih fužinah znašala 130 do 150 tisoč mernikov letno.⁸

Les za predelavo v oglje so dajali gozdovi v loški in blejski Jelovici. Po poročilu briksenškega gospostva Bled 1838 so imeli Železnikarji v blejski Jelovici 460 oralov gozdov, kar pa je le malo v primeri z gozdovi, ki so jih izkoriščali v loški Jelovici. Za eno ogljarsko kopo so v začetku 19. stol. potrebovali drva v vrednosti 5 gld. 40 krajcarjev. Les sam takrat ni imel nobene vrednosti. V strošek za drva je računati delo za sekanje lesa in pripravo drv. Letna poraba lesa za predelavo v oglje je za železnikarske potrebe znašala več kot 600 sežnjev letno.⁹

Surovo železo so še vroče kovali pod velikimi kladivi v kovno železo, že ohlajenega pa so morali znova segrevati v varilnih pečeh ali presnovkah, da so ga mogli kovati. Večje ali manjše kose kovanega železa so potem spet segrevali, da so jih mogli pod manjšimi kladivi v cajnaricah teniti v tenke železne palice ali šibike, z katerih so kovači-žebjarji izdelovali žblje razne velikosti in vrste.

Žebbljarji so žebblje kovali v kovačnicah ali vigenjcih z ješami ali kovaškimi ognjišči. Leta 1825 je bilo v Železnikih 29 kovačnic z različnim številom ješ v vsaki kovačnici. Navadno so bile 4 ješe v eni kovačnici ali pa še manj, v največji kovačnici, ki je bila skupna fužinarska last, pa je bilo kar 10 ješ. Leta 1817 in 1830 je bilo v Železnikih 106 ješ: 50 v Zg. Železnikih in 56 ješ v Spodnjih Železnikih, leta 1852 pa 108 ješ. Po nekkih podatkih naj bi bilo v Železnikih 1834 kar 162 ješ, kar pa je štetu za izjemno število ješ v 19. stoletju. Pri vsaki ješi so bili navadno 4 panji z nakovali, na katerih so žebbljarji kovali žebblje.¹⁰

Količina rude, ki so jo v Železnikih vsako leto pretopili v surovo železo, ni zadostovala, da bi bile topilne peči in plavži v obratu vse leto. Vso zgoraj navedeno količino rude so železnikarske peči pretalile v 120 do 140 dneh; če je je bilo manj pa še prej. Topilne peči so bile v najboljšem primeru v obratu le polovico delovnih dni v letu, navadno pa še manj. Po podatkih iz leta 1834 so v Železnikih topili rudo le 10 do 12 tednov letno ali 60 do 72 dni. Da bi fužinski delavci imeli delo na fužinah skozi vse leto, so železnikarski fužinarji vsako leto dokupili nekaj surovega železa v domačih železarnah in fužinah. Običajno so ga nakupili 56 ton letno ali 1000 starih centov (1 stari cent = 56 kg). Surovo železo je železnikarskim fužinarjem dobavljala Ruardova železarna v Pasjeku pri Zagorju, pa tudi druge kranjske fužine. Razen surovega železa so Železnikarji nakupili še okrog 100 do 110 ton paličastega železa letno, ki so ga v kovačnicah predelali v žebblje. To železo so uvažali s Koroškega, ker je bilo boljše kakovosti od kranjskega, razen tega pa je bilo še 10 % do 12 % cenejše. Leta 1840 je cent domačega paličastega železa veljal 11 gld 30 krajcarjev. S produkcijo lastnega železa so imele kranjske železarne izgubo, le predelava železa v žebblje jim je donášala dobiček.¹¹

Zaradi izgub pri železarjenju so železnikarski fužinarji v 1. pol. 19. stoletja dokupovali vedno več domačega in tujega surovega in paličastega železa. Leta 1800 so v Železnikih pridobili 173 ton železa, kupili pa so ga 55 ton. Leta 1801 se je produkcija lastnega železa v Železnikih znižala na 166 ton, kupili so ga pa še 82 ton. Leta 1803 so v Železnikih pridobili 158 ton železa, kupili so ga pa 85 ton. Naslednje leto so pridobili sami 140 ton, kupili so ga pa 87 ton. Leta 1806 se je lastna produkcija zopet dvignila na 162 ton, porasel pa je uvoz železa kar na 165 ton. Med francosko okupacijo 1809—1814 je produkcija železa v Železnikih zaradi popolnega zastoja trgovine z žebblji sicer močno padla, a se je po njej zopet dvignila ter je v 40. letih 19. stoletja dosegla najvišji nivo. Leta 1830 so v Železnikih pridobili 230 ton surovega železa, kupili so ga še 56 ton, uvozili pa so kar 112 ton paličastega železa. Leta 1834 je lastna produkcija znašala 240 ton surovega železa, nekaj surovega železa so še dokupili, uvozili pa so 100 ton paličastega železa. Sredi 19. stoletja (leta 1852) naj bi v Železnikih pridobili ca. 200 ton kovanega železa, nakovali pa so kar 304 tone žebbljev, kar pomeni, da je bil uvoz paličastega železa vsaj tolikšen, kot je znašala domača proizvodnja. Iz zgornjih podatkov lahko sklepamo, da je v 1. pol. 19. stoletja proizvodnja in nakup železa v Železnikih znašala okrog 250 do 300 ton paličastega železa letno, ki so vsega predelali v žebblje. Železnikarski žebblji so bili bolj cenjeni kot kropski žebblji.¹²

V 1. polovici 19. stoletja je letna produkcija žebbljev v Železnikih znašala 180 do 200 ton ali nad 40 milijonov žebbljev. Leta 1834 naj bi v Železnikih nakovali ca. 4000 sodčkov žebbljev. Izdelovali so največ žebblje srednje velikosti vrste tratti, in sicer: canalle, male in velike cessine, ki jih gre 18.000 v en sod-

ček. Ostale vrste žebeljev kot terne, da bezzo, quaterne, da soldo in gressette, ki so bili večji od prejšnjih, so izdelovali le v majhnih količinah (komaj 1/5 celotne količine). Prodnkijski stroški za žeblje so znašali ca. 18 gld. za sodček.¹³

Poraba žebeljev je bila v deželi zelo majhna, komaj 5 do 6 ton letno, zato so bili železnikarski žebli po večini izvozno blago. Železnikarski fužinarji so izvažali svoje žeblje največ v Italijo skozi pristanišča Trst in Reko, izvažali pa so jih tudi na Hrvaško, v Kordun, Banat, Bosno in Dalmacijo. Prevoz v Trst in na Reko so opravljali z vozmi, na Hrvaško, Banat in Bosno pa po kopnem do Zaloga, potem pa s čolni po Savi do Zagreba, Siska in Zemuna, odkoder so jih razvažali trgovcem v notranjosti dežel. Žeblje so razpošiljali v lesenih sodčkih v teži 80 do 90 kg. Sodčke za žeblje so izdelovali kmetje in sodarji na Češnjici. Na en voz so naložili po 14 do 20 sodčkov žebeljev. Sodček žebeljev je veljal 25 do 30 gld. frco. Trst. Trgovino z žebli so opravljali reški in tržaški trgovci, od katerih je bilo nekaj domačinov, ter ljubljanski in kranjski trgovci. Leta 1826 sta prevoz in mitnina do Trsta za en sodček žebeljev znašala 1 gld. 20 krajc. do 1 gld. 25 krajc. Tržaški in reški trgovci so dajali železnikarskim fužinarjem tudi denarne predujme za dobavo in prevoz žebeljev.¹⁴

V Železnikih sta bili v prvi polovici 19. stoletja dve fužinski podjetji: eno v Zgornjih, drugo v Spodnjih Železnikih. Na čelu vsakega podjetja je bil direktor, ki je bil običajno najpremožnejši fužinar V 1. pol. 19. stoletja sta bila direktorja obeh podjetij brata Jakob in Jožef Globočnik.

Vsako od obeh fužinskih podjetij je bilo razdeljeno na 48 deležev, obe podjetji skupaj pa sta imeli 96 deležev. Deleži na fužinah in rudnikih so bili vpisani v rudarsko knjigo, ki jo je vodilo rudarsko sodišče v Ljubljani, vse ostale nepremičnine v Železnikih pa so bile vpisane v zemljiško knjigo, ki jo je vodil dominij v Železnikih. Predstojnik dominija je bil voljen iz vrst fužinarjev. V prvi pol. 19. stoletja je bil predstojnik dominija Jakob Globočnik.¹⁵

Fužinski delež se je imenoval tudi fužinski dan, to se pravi, da je imel fužinar za svoj delež pravico en dan taliti rudo v surovo železo. V razdobju 48 dni je mogel fužinar z enim deležem taliti rudo samo en dan, ki mu je bil določen in vpisan v fužinsko knjigo, če je imel več deležev, pa toliko dni, kot je imel deležev. Ker pa je v enem letu šestkrat po 48 dni, je mogel fužinar šest dni v letu taliti rudo, vendar pa samo na določene dni. V 24 urah je bila ruda v plavžu pretopljena v surovo železo ali grodelj, potem pa je imel fužinar na voljo še kak dan, da je v ostalih fužinskih obratih prekoval surovo železo v kovano in paličasto železo. Cajnarica »na Lendu«, ki je bila skupna fužinska last, je bila razdeljena na enako število deležev ali dni kot topilna peč ali plavž.¹⁶

Deleži v topilnih pečeh in cajnaricah, ki so bile skupna fužinska last so se mogli prodajati, kupovati ali oddajati v najem. Ob koncu 18. stoletja je cena za fužinski dan znašala 400—500 gld., med francosko okupacijo (1809—1814) pa je padla na polovico in se ni več dvignila. Po francoski okupaciji od 1814 dalje je cena za en fužinski dan v Zg. Železnikih znašala 150 do 200 gld., v Spodnjih Železnikih pa 200 do 250 gld. Cena za en delež v cajnarici je bila 30 do 40 gld. Tudi kovaška ognjišča ali ješe so se lahko prodajala ali kupovala. Njihova vrednost je bila 100 do 150 gld. ali še manj.¹⁷

V Železnikih so bili v prvi polovici 19. stoletja fužinski deleži razdrobljeni na večje število fužinarjev. Največ je bilo takih fužinarjev, ki so imeli samo en fužinski dan ali delež. Leta 1801 je bilo v Zg. Železnikih 16 fužinarjev, v Sp. Železnikih pa 24 fužinarjev ali skupaj 40 fužinarjev. Fužinarja z največ deleži

v Zg. Železnikih sta bila Johan Peter Plautz z 12 deleži in Fr. Ant. Homan z 10 deleži. Tretji fužinar po številu deležev v Zg. Železnikih je bil Jurij Globočnik s 5 deleži. Ker pa je imel ta fužinar hkrati še 7 deležev pri fužini v Sp. Železnikih ter je njegov sin Anton Globočnik imel v Zg. Železnikih tudi 3 deleže, je bila rodbina Globočnikov že v začetku 19. stoletja najuglednejša fužinarska rodbina. Razen zgoraj omenjenih treh največjih fužinarjev so imeli v Zg. Železnikih po dva ali več deležev še naslednji fužinarji: Andrej Warl (3), Marija Koblar (2), Fr. Luzner (2), Gregor Gašperin (2), ostalih 9 fužinarjev pa je imelo samo po en fužinski delež. Rudne jame in deleže na skupnih rudnih kopih ter gozdove in oglje ter shrambe za rudo in oglje so imeli samo še največji železnikarski fužinarji, vsi drugi, posebno pa tisti z enim fužinarskim dnem, niso imeli niti rude niti oglja ter so morali vse to kupovati, če so hoteli železariti. Nekateri od teh fužinarjev sploh niso prebivali v Železnikih, zato so oddajali svoje fužinske dneve drugim fužinarjem v najem. Do deležev so prišli z dedovanjem, ali pa so jih kupili od fužinarjev, ki so bili pri njih zadolženi. Na ta način so prišli tudi reški in tržaški trgovci do fužinskih deležev v Železnikih. Med fužinarji z enim fužinskim dnem je bil tudi kak pošterovec (Polster Schmiede). To je bil žebjar z lastno ješo, ki je koval žblje za lastno prodajo. Od žebjarjev je nakupoval »privancano« železo, to je železo, ki jim je preostalo od žbljev in so ga smeli prodati za lasten dobiček. Ker pa je bilo tega železa premalo, so pošterovci nakupovali še rudo in oglje ter so vzeli v najem kak fužinski dan, da so rudo pretopili v železo. Pri tem so konkurirali fužinarjem, ki so se jim maščevali s tem, da so jih tožili rudarskim oblastem, ki so jim rudo in oglje zaplenile ter prodale fužinarjem. Da bi se zaplembi izognili, so pošterovci običajno kupili kakšen fužinski dan, da so postali fužinarji, ki so edini imeli pravico kupovati rudo in oglje in taliti rudo.¹⁸

Se večja razdrobljenost na posamezne fužinske dneve je 1801 prevladovala v fužini v Sp. Železnikih. Največji fužinar v tej fužini je bil Jožef Urbančič z 12 deleži ter že prej omenjeni Jurij Globočnik s 7 deleži. Več kot en delež so v tej fužini imeli še Valentin Kobler (4), Martin Urbančič (2), Štefan Semen (2), Jožef Semen (2) in Valentin Grohar (2). Rodbina Semen je bila v 18. stoletju skupaj z rodbino Urbančič najpomembnejša fužinarska rodbina v Železnikih, v 19. stoletju pa je že čisto propadla. Po en fužinski delež je imelo v Sp. Železnikih kar 17 fužinarjev. Med njimi je bil tudi nekdanji pošterovec Matevž Kofler, ki ga je Franc Homan 1794 zatožil rudarski oblasti zaradi nedovoljenega nakupovanja rude in oglja. Ker pa je že po zaplembi kupil fužinski dan, ni mogel rešiti zaplenjene rude in oglja.¹⁹

Od 1801 do 1834, ko so nam na voljo novi podatki o lastništvu železnikarskih fužinskih deležev, so v lastništvu teh deležev nastale že mnoge izpremembe. Zaradi pogostega prehanjaja iz rok v roke so mnogi deleži dobili nove lastnike, tudi takšne, ki do takrat še niso bili fužinarji v Železnikih. Leta 1834 je bilo v Zg. Železnikih 19 fužinarjev, v Sp. Železnikih pa 20. Deleži 1827. leta umrlega Johana Petra Plautza so bili 1828 razdeljeni med vse člane njegove še živeče rodbine. Največ deležev, 7 po številu, je prejel njegov glavni dedič Johan Plautz. Do 1834 so drugi člani Plavčeve rodbine svoje deleže že razprodali, Johanu Plautzu pa so bili deleži prodani na dražbi 1838. Rodbina Plautz se po tej finančni krizi ni več opomogla ter je po 400-letnem obstoju in dolgoletni vodilni vlogi med železnikarskimi fužinarji za vedno propadla in izginila. Podobno usodo je sredi 19. stoletja doživela tudi nekdanj zelo vplivna fužinska rodbina Homanovih. Namesto obeh družin pa se je na najvišji vrh povzpela rodbina

Globočnikov, ki je konec 19. stoletja postala edina lastnica železnikarskih fužin.²⁰

Po podatkih, ki so nam ohranjeni, sega rod Globočnikov v Železnikih vsaj v konec 17. stoletja, lahko pa je še starejši. Blaž Globočnik, sin Jurija Globočnika iz Železnikov, ki ga štejemo za starejšega člana tega rodu, če ne celo za najstarejšega, se je poročil 10. 2. 1737 z Elizabeto roj. Kapus, umrl pa je 8. 12. 1764, 47 let star. Njegov sin Jurij Globočnik, fužinar v Železnikih, ki je bil rojen okoli 1740. leta, se je poročil 23. 9. 1771 z Elizabeto, hčerko Gregorja Luznarja, fužinarja v Železnikih, umrl pa je 17. 8. 1808. O Juriju je znano, da si je v svojem življenju pridobil veliko premoženje, ki so si ga 1811 razdelili med seboj še živeči člani njegove družine: žena Elizabeta, sinova Jakob in Jožef ter hči Neža por. Fröhlich. Ostala dva najstarejša sinova Janez in Anton sta dobila očetovo dediščino še za očetovega življenja, zato pri delitvi očetove zapuščine nista prišla v poštev. Žena in mati Elizabeta je dobila 4 fužinske deleže, sin Jakob 3, sin Jožef 4, hči Neža 1. Razen tega so si omenjeni dediči razdelili med seboj še ostalo očetovo nepremično in premično premoženje, ki je kljub razvrednotenju denarja pred francosko okupacijo in med njo, še vedno znašalo 14.374 gld. Za dediščino v vrednosti 2405 gld. je vsak od obeh bratov prejel kar precejšnjo nepremično posest. Jakob Globočnik je prejel hišo v Železnikih h. št. 9 skupaj s hlevi v vrednosti 525 gld., zgornjo polovico njive »v Nivah« v vrednosti 600 gld., polovico gozda za njivo v Pirečah v vrednosti 65 gld., vrt v »Logu« v vrednosti 30 gld., tri fužinske dneve v vrednosti 570 gld., 3 ješe, od teh eno v zadnji kovačnici in dve v prvi kovačnici v vrednosti 180 gld., 3 ogljarska kopišča (Kohlstätte) v Ljubljanskem vrhu v vrednosti 3 gld., senožet »Vrtelka« v vrednosti 100 gld., gozd v Plenšaku v vrednosti 80 gld., manjši travnik v Plenšaku v vrednosti 3 gld., 5 kopišč »za Psam« v vrednosti 10 gld., 6 kopišč »v Rastovki« v vrednosti 24 gld., 6 kopišč »v Hribah« v vrednosti 45 gld., 3 kopišča »v Tombale« v vrednosti 30 gld., eno klet za rudo in kabernelo ali kolpern (Kohlborn) »na Mlečjem« v vrednosti 30 gld. ter še nekaj drugih kabernel in klet za rudo. Jožef Globočnik je iz očetove zapuščine prejel hišo v Železnikih h. št. 33 v vrednosti 370 gld., spodnji del njive »v Nivah« v vrednosti 600 gld., polovico gozda »v Pireči drči« v vrednosti 65 gld., 4 ješe (dve v kovačnici »v Produ«, dve pa v zadnji kovačnici »v Logu« poleg mlina) v vrednosti 240 gld., 4 fužinske deleže v vrednosti 760 gld., en dan v cajnarici »u Škarjencu« in tri dneve v cajnarci »na Logu«, ter večje število kopišč, klet za rudo in kabernel za oglje. Hči Neža, ki je že ob mojitvi prejela precejšnjo doto (1215 gld.), je razen enega fužinskega deleža in ene ješe ter nekaj kopišč prejela še nekaj zadolžnic ter posteljnino in kuhinjski pribor. Mati Elizabeta je vse svoje nepremično premoženje že 1818 izročila svojemu sinu Jakobu proti izplačilu 2000 gld. v denarju ter preužitku v njegovi hiši, in tudi sestra Neža je kmalu za njo prodala bratu Jakobu svoj fužinski delež z vsem, kar je spadalo zraven. Leta 1846 je še sin Anton prodal svoje tri deleže bratu Jožefu Globočniku, tako da sta sredi 19. stoletja oba brata Jakob in Jožef združila vse očetove deleže v svojih rokah. Med tem časom sta pridno kupovala fužinske deleže še iz drugih rok, da sta imela 1834 že vsak po 11 fužinskih deležev. Če priračunamo k tem deležem še 3 deleže Antona Globočnika, so 1834 imeli Globočniki v Železnikih 25 fužinskih deležev. Po dva ali več deležev so 1834 imeli v Zg. Železnikih naslednji fužinarji: Andrej Warl (4), Jožef Troyer (3), Lovrenc Boncelj (3), Janez Koblar (2), po en delež pa je imelo 10 fužinarjev (Jernej Šolar, Gregor Levičnik, Jožef Martinčič, Andrej Benedik, Jakob Presel, Matija Tušek, Matija Gašperin, Leopold

Frirenreich, Fr. Luzner in Jožef Gašperin. V Sp. Železnikih so imeli razen bratov Globočnikov še naslednji fužinarji svoje deleže: Jožef Urbančič (10), Jožef Martinčič (3), Gregor Levičnik (3), Jožef Semen, Fr. Kobler in Martin Jerala po 2 deleža, po en delež pa je imelo 12 fužinarjev.²¹

Od 1834. leta dalje sta brata Jakob in Jožef Globočnik še povečala število svojih deležev. Posebno Jakob Globočnik, ki je do leta 1850 pokupil vse deleže Andreja Warla, Jožefa Troyerja in Johana Plautza. Leta 1866 so imeli Globočniki kar 61 deležev v Železnikih od skupno 96 deležev ali 2/3 vseh deležev. Večinoma so si jih pridobili s posojanjem denarja zadolženim sovrstnikom, kupovali pa so jih tudi na dražbah, če so bili prodani pod normalno vrednostjo. S potrpežljivostjo in vztrajnostjo, predvsem pa z dobro premišljenimi ekonomskimi računi so vztrajno množili svoje premoženje. Dohodek jim je prinašalo tudi prevoznništvo, ki so ga sredi 19. stoletja opravljali za vse železnikarske fužinarje.²²

Leta 1850 je Jakob Globočnik svoje premoženje, ki ga lahko cenimo na najmanj 20.000 gld., delno razdelil med svoja dva sinova Antona in Janeza Globočnika. Še mladoletnemu sinu Antonu, ki mu je vodil fužinske posle, je prepustil nepremično premoženje v vrednosti 3.940 gld., že polnoletnemu in samostojnemu sinu Janezu pa je izročil celotno dediščino v vrednosti 9.850 gld. Ker sta oba sinova prejela imovino, ki ni izvirala iz dediščine Globočnikov, ampak si jo je oče Jakob Globočnik pridobil v času svojega 40-letnega podjetniškega poslovanja, je vredno, da si jo pobliže ogledamo. Anton Globočnik je od očeta prejel hišo s h. št. 79 v Zg. Železnikih v vrednosti 800 gld., razen tega pa še hišo s h. št. 39, ki jo je oče kupil iz konkurzne mase Pavla Škofica za ceno 400 gld. Hiši so rekli »verkštat«, k hiši pa je spadalo tudi nekaj njiv, travnikov in gozdov. Razen obeh hiš je Anton prejel od očeta še 6 fužinskih deležev v Zg. Železnikih v vrednosti 800 gld., 6 žebljarskih ješ (Nagelschmiedessfeur) »med vigenjc« imenovanih v vrednosti 600 gld., velik travnik z gozdom s površino 17,5 oralov in v vrednosti 350 gld., ves gozd na Osojniku in Blegošu v vrednosti 200 goldinarjev, tri deleže v cajnarici »na Lentu« v vrednosti 90 gld., šest kopišč na Ljubljanskem vrhu ter njim pripadajoče gozdove na Jelovici v vrednosti 400 goldinarjev, eno kopišče s pravico plavljenja lesa, imenovano »Struga«, v »Logu« v vrednosti 30 gld., ter dve zidani skladišči za oglje — vsa ostala so bila lesena — v vrednosti 70 do 80 gld. Ob podpisu pogodbe se je moral svojemu očetu zavezati, da mu bo še naprej vodil njegove poslovne zadeve.

Sin Janez Globočnik je za zgoraj omenjeno vrednost prejel hišo s h. št. 103 skupaj z nanovo postavljenimi hlevi ter vrtovi, njivami in travniki v skupni vrednosti 3300 gld. ter še eno hišo s h. št. 117 skupaj z velikim mlinom, ki je imel štiri pare mlinskih kamnov in 8 stop s pripadajočimi norci, vse skupaj v vrednosti 2245 gld., 6 fužinskih deležev v Sp. Železnikih v vrednosti 1320 gld., kleti za surovo železo in kabernele za oglje, vse v Sp. Železnikih, 9 deležev v cajnarici na »Lentu« po 40 gld. v skupni vrednosti 360 gld., 4 žebljarske ješe v »Vrbovcu« po 150 gld. v skupni vrednosti 600 gld., ter njive, travnike in gozdove kupljene na dražbi od imetja propadlega fužinarja Andreja Warla v vrednosti 750 gld., velik gozd »za Plenšakom« s 3 kopišči v vrednosti 350 gld. ter gozd v Grčarici s 7 kopišči v vrednosti 280 gld. Fužinar Janez Globočnik, ki je v 2. pol. 19. stoletja pridobil večino železnikarskih fužinskih deležev, je 1858 postavil valjarno za paličasto železo v Železnikih (na Jesenovcu), izvedel pa je tudi marsikatero izboljšavo na železnikarskih pečeh in plavžih.²³

Medtem ko so bili Globočniki najpremožnejša fužinarska rodbina v Železnikih, pa štejemo Plautze k najstarejšim fužinskim rodbinam. Že Valvasor prišteva Plautze k najstarejšim fužinarjem v Železnikih ter jih postavlja v isto vrsto z rodbino Omota, Peer in drugimi.²⁴ Posamezni člani rodbine so celo trdili, da se je njihova rodbina bavila s fužinarstvom v Železnikih od 15. stoletja dalje in že prej.²⁵ Po priimku sodeč izvira rodbina Plautz iz fužinskih delavcev. Plavci ali plajerji so bili fužinski topilničarji in varilci.²⁶ Po doslej znanih virih pa priimek Plautz prvič srečamo na loških tleh konec 14. ali v začetku 15. stoletja, samo da nosilec tega priimka ni bil Železnikar, ampak iz Šmartna pri Kranju.²⁷ V računski knjigi mitnice na Bači 1536 pa se med tovarniki blaga, prepeljanega skozi to mitnico, omenja tudi Balant Plautz, ki je skozi navedeno mitnico tovoril svoje žeblje. Vsega skupaj je tisto leto pretovoril 7 tovorov žebeljev. Nedvomno je bil fužinar, ker so z njim vred tovorili skozi to mitnico še drugi fužinarji svoje žeblje kot Jurij Fröhlich, Gompa in Boncelj, za katere pa vemo, da so bili železnikarski fužinarji. Nazaj grede je Balant Plautz tovoril skozi to mitnico vino, ki ga je gotovo naložil nekje na Vipavskem.²⁸ Kot železnikarski fužinarji se Plautzi v virih prvič omenjajo leta 1581. Takrat je Jurij Omota, fužinar v Železnikih, prodal Marku Plautzu in Lovru Jutrini po en fužinski dan od svoje polovice fužinskega tedna. Tedaj je Marko Plautz kupil še druge fužinske deleže v Zg. Železnikih. Od fužinarja Vincenca Lukiča je kupil pol fužinskega tedna, od Andreja Žmitka in Križeta Modrijana pa po en fužinski dan, da je imel skupno 6 fužinskih deležev ali dni. Marko Plautz je imel 1581 tudi svojo hišo v Železnikih. Takrat so Železniki šteli 28 hiš.²⁹ V 17. stoletju so Plautzi svoje deleže pri fužinah sicer prodali, ostali pa so še naprej v Železnikih. Leta 1633 sta imela v Železnikih kar dva Plautza svoji hiši: Marko in Klemen. Ob koncu 18. stoletja so Plautzi s svojimi 12 fužinskimi deleži in velikim premoženjem uživali v Železnikih velik ugled, že sredi prve polovice 19. stoletja pa so izgubili deleže, imetje in veljavo.³⁰

Delavstvo v Železnikih se je delilo v fužinske delavce in kovače žebeljev. Fužinski delavci so bili maloštevilni. Pri vsaki topilni peči ali plavžu sta bila dva topilca rude ali plajerja in en pomočnik, basavec rude v peč. Pri vsaki varilni peči ali presnovki sta bila tudi po dva plajerja, ki sta kurila peči podnevi in ponoči, da se je gmota surovega železa, ki je prišla iz topilne peči, pa se je potem ohladila, nanovo segrela in razžarila, razžarjeno surovo železo pa sta ogomošter in udajavec vode pod velikimi kladivi prekovala v kovano železo. Ogomoštri in udajavci vode so potem posamezne kose kovanega železa prekovali v železne štange, te pa so kovači, nazvani cajnarji, in cajnarski podajavci pod hitrimi in lahkimi kladivi v cajnaricah tenili v cajne ali železne šibike, iz katerih so kovači v kovačnicah ali vigenjcih izdelovali žeblje.

Vseh fužinskih delavcev v Železnikih je bilo največ 32, navadno pa še manj. Uradne statistike 19. stoletja jih pri štetju prebivalstva in ugotavljanju števila delavstva v Železnikih sploh niso jemale v poštev. Fužinski delavci se navadno niso družili s kovači žebeljev. Zanimivo je tudi, da noben žebelar ni postal fužinski delavec ali obratno. Med železnikarskim delavstvom je obstajala ne samo stroga delitev po delu, temveč tudi močna socialna diferenciacija. Zaslugek fužinskih delavcev je bil boljši od kovačev žebelarjev, zato so se prvi še bolj ograjevali od drugih, ki so tvorili glavno plast delavstva v Železnikih.³¹

Ogljarje in rudarje, ki so dobavljali oglje in rudo za plavže in peči v Železnikih sicer štejemo med fužinske delavce, vendar pa so bili to povečini kmet-

je, največ kajzarji, ki so ogljarjenje in kopanje rude imeli za dodaten poklic in dohodek. Svoj zaslužek so prejemali od količine oddane rude in oglja.³²

Pretežni del delavstva v železnikarskih fužinah so bili kovači in kovačice, ki so v kovačnicah ali vigenjcih kovali žeblje. Kovači in kovačice v Železnikih se med seboj niso imenovali žebjarji kot je bil to npr. običaj pri bohinjskih žebjarjih, ampak samo kovač ali kovačica. Izraz žebjar se je k njim zanesel od drugod in šele v najnovejši dobi. Najverjetneje se jih je ta naziv oprijel šele potem, ko so ga začeli uporabljati v literaturi (primerjaj Župančičevo pesem: Žebljarska. Leta 1830 je bilo v Železnikih 426 kovačev žebjev; v Zg. Železnikih jih je bilo 200, v Sp. Železnikih pa 216. Pri vsaki kovaški ješi so kovali štirje kovači. Po statistiki je bilo v Železnikih kar 600 kovačev žebjev. Verjetno so sem šli tudi vajence in otroke, ki so pomagali staremu v kovačnicah in ne samo odrasle osebe in izučene delavce. Otroci železnikarskih in kropskih kovačev so že z desetimi leti hodili na delo v kovačnice, neredko celo že z osmimi leti. Na podlagi gornjih podatkov in količine železa, ki so ga vsako leto železnikarski fužinarji pripravili za predelavo v žeblje, lahko sklepamo, da je bilo v Železnikih v prvi polovici 19. stoletja okoli 400 kovačev žebjev.

Pri vsaki ješi je bil vsaj eden delavec žebljarski mojster. Ta je vsak večer prižgal ješo v kovačnici, skrbel pa je tudi za delo ostalih kovačev pri ješi. Seveda je tudi žebljarski mojster skupaj s svojim pomočnikom ali hlapcem koval žeblje kot ostali kovači pri njegovi ješi. Pomočnik je bil nesamostojen delavec. Lahko je bil izučen delavec, le da ni bil v statusu samostojnega delavca in je zaslužil manj kot mojster in samostojni delavci. Skupaj z mojstrom ali z drugim kovačem je obojerno udarjal s kladivom po železu, da je pomagal izkovati klin ali »štiblo« žeblja, mojster pa je »štibli« v luknji žebeljnice še pobil glavo in žebelj je bil gotov. Pomočniki ali hlapci so bili odrasli moški, pa tudi žene in otroci. Žene so kovale z možmi, otroci z očetom, brat z bratom ali sestro itd. Dela v kovačnicah so se udeleževale kar cele žebljarske družine.³³

Vsak železnikarski žebjar je prejel od delodajalca 12 funtov železa dnevno (= 6,72 kg). Od te količine je moral oddati 8 funtov žebjev (= 4,48 kg), preostale 4 funte železa (= 2,24 kg) pa je smel pridržati zase. Nekaj od tega železa je šlo za kalo ali odpadek, drugega pa so žebjarji prodajali za svoj dobiček.³⁴ Iz osem funtov železa je železnikarski žebjar nakoval 1000 žebjev vrste canalli ali cessini, ki so predstavljali 4/5 vseh železnikarskih žebjev. Ker je železnikarski žebjar skupaj s svojim pomočnikom vsak dan nakoval 1000 žebjev, so mu rekli »tavžentar«. Ideal vsakega izučenega žebjarja v Železnikih je bil postati »tavžentar« in se čimprej osamosvojiti. Vendar pa tega ni bilo moč vedno doseči, ker so bila mesta za samostojne kovače-žebjarje omejena.

V posamezen sodček neto teže 145 do 150 funtov (= 81 do 84 kg) je šlo 18.000 žebjev vrste canalli, če so bili večje velikosti pa manj. En sodček žebjev je kovač-žebjar skupaj s hlapcem nakoval v 18 dneh, v enem letu pa je nakoval 11 do 13 sodčkov žebjev.³⁶ Svoj zaslužek je kovač-žebjar prejel od količine in teže oddanih žebjev. Leta 1630 so stroški za delo in oglje od enega sodčka žebjev znašali 3 gld. 27 krajcarjev.³⁶ Če odštejemo strošek za oglje, ki je tisti čas znašal 45 krajcarjev do 1 gld. za sodček žebjev, je žebjarju ostalo za zaslužek 2 gld. 42 krajcarjev do 2 gld. 27 krajcarjev. Leta 1778 so bohinjski žebjarji prejeli po 3 gld. 12 krajcarjev zaslužka od enega sodčka žebjev vrste canalli in cessini.³⁷ Cena za te vrste žebjev je bila takrat 28 do 30 gld. za sodček. Ker pa iztržek za žeblje tudi v prvi polovici 19. stoletja ni bil večji kot takrat, je tudi zaslužek žebjarjev ostal na isti višini ali pa se je le malenkostno

povečal, posebno še, ker se je medtem oglje in železo precej podražilo. Tako je železnikarski žebjar podobno kot njegov stanovski tovariš v Bohinju zaslužil največ 3,5 do 4 gld. od sodčka nakovanih žeblov. Če ta zaslužek razdelimo na 18 dni, ki jih je potreboval za izdelavo enega sodčka žeblov, je njegov dnevni zaslužek znašal komaj 11 do 13 krajcarjev na dan. Četudi je žebjar prejel za železo, ki mu je preostalo, še enkrat koliko denarja, kot ga je zaslužil v kovačnici, je vendarle zaslužil eno tretjino manj kot topilniški delavec. Ta je zaslužil dnevno 30 do 35 krajcarjev. Razen tega pa je moral železnikarski žebjar deliti svoj zaslužek še s pomočnikom ali s hlapcem. In da bi mu ves zaslužek ostal v žepu, so mu bili za pomočnika ali hlapca njegova žena ali otroci.³⁸

Kljub majhnemu zaslužku žebjarjev so se železnikarski fužinarji pogosto pritoževali, da svojim žebjarjem priznavajo večji kalo kot drugi fužinarji po deželi. Kroparski in kamnogoriški žebjarji so za 13 funtov dobljenega železa oddali 10 funtov žeblov ali 3 funte manj kot so prejeli železa, bohinjskim žebjarjem pa je Žiga Zois priznaval na 10 funtov železa 2,5 funta za odpadek. Prvi so prejeli 23 % železa za odpadek, drugi 25 %, medtem ko so ga železnikarski žebjarji dobili kar 33 % za odpadek. Ko so se konec 18. stoletja železnikarski fužinarji pritožili na rudarsko oblast zaradi previsokega odpadka, ki ga morajo priznavati svojim žebjarjem, jim je ta odgovorila, da so temu sami krivi, ker so se z žebjarji tako pogodili, pa čeprav že davno.³⁹

Žebjarji so smeli svoje odvišno železo prodati, komur so hoteli. Železo, ki je pri predelavi šlo v odpadek, so morali izročiti delodajalcu, z ostalim pa so samostojno razpolagali. Fužinarjem ga niso radi prodajali, ker jim ga niso hoteli plačati po tržni ceni. Železo so prodajali bodisi pošterovcem ali pa so iz njega izdelali žblje, ki so jih prodajali na domačih sejmi ali pa na sejmi v bližnji okolici ter v Škofji Loki in Kranju. V Železnikih je bilo letno pet sejmov, ki so bili vedno dobro založeni z žblji. Ljubljanski in kranjski trgovci so sem prinašali mlevske izdelke na prodaj, ki so jih zamenjali tudi za žblje. Bohinjski žebjarji so odvišno železo prodajali pošterovcem ali pa podkovskim kovačem. Žblje so kupovali tudi izdelovalci cokel, ki so bile posebno na Gorenjskem in Koroškem običajna obutev delovnega človeka. Tudi železnikarski žebjarji so nosili cokle.⁴⁰

Železnikarski žebjarji so kovali žblje samo ponoči, podobno kot bohinjski žebjarji, medtem ko so kroparski in kamnogoriški žebjarji kovali žblje od zgodnjega jutra do večera. Z delom so pričeli ob 10. uri zvečer ter so delali do osme ure zjutraj. Natančneje rečeno, žebjarji v Zg. Železnikih so pričeli z delom ob 10. uri zvečer, v Sp. Železnikih pa o polnoči. Kovali so 10 ur dnevno. Predpisanega delovnega časa niso imeli. Vsak je delal, kolikor časa je hotel. Ker ni nihče nikogar prisiljeval, da bi delal vsak dan oziroma noč enako število ur, je marsikdo delal eno noč 14 ur in še več, drugo noč pa je bil preutrujen in ni prišel na delo. Prevelika prostost glede delovnega časa jih je zavajala v nedisciplino in nered ter v pogosto izostajanje od dela, nad čemer so se fužinarji pogosto pritoževali. Temu so bili deloma sami krivi, ker so s točenjem pijač silili delavca k pijačenju in zapravljanju časa in denarja.

Običajno so žebjarji podnevi spali. Okoli devete zvečer jih je budil iz spanja poseben klicar takole: »O, Mica, Katra, vstan, pojď kovat!« Čez kake pol ure se je vrnil ter je klic ponovil. Tedaj so se mu poklicani oglasili, češ da so že pripravljeni. Med tem so žbljarski mojstri prižgali ogenj na ješah, da so delavci mogli začeti z delom takoj po prihodu v kovačnico. Kovali so brez prestanka vso noč do osme ure zjutraj ali do devete ure, če so medtem še zajtrkova-

li. Obedovali so že doma, medtem ko so njihovi tovariši iz Kroke in Kamne gorice kuhali obed in južinali kar pri ješah v kovačnicah.⁴¹

Od druge ure popoldne do osme ure zvečer je bil čas počitka in spanja. Toda le malokateri kovač in kovačica sta ta čas res izrabila za počitek in spanje. Posebno ženske z majhnimi otroki si tega niso mogle privoščiti. Možje pa so tisti čas posedali po gostilnah in kvartali. Razume se, da je bilo to škodljivo za njihovo zdravje in za učinkovitost pri delu. Kdor pa jih je hotel od te razvade odvreniti, je pri njih slabo naletel. Leta 1805 so železnikarski in kroparski fužinarji poslali na Dunaj posebno spomenico, v kateri so se bridko pritožili nad neredom in nepoštenostjo med delavstvom, češ da jim žebjarji odnašajo oglje in železo, predvsem pa, da preveč praznujejo. Za ta nered so krivili oblast, češ da je 1781 dejansko prenehal sleherni učinkovit nadzor nad rudarskimi in fužinskim delavstvom. Morda je bilo v tem očitku nekaj resnice, toda glavni vzrok za ves ta nered so bile obupne razmere, v katerih so takrat živeli fužinarski delavci, predvsem pa žebjarji.⁴²

Zaslужek železnikarskega žebjarja ni zadostoval niti za najskromnejše preživljanje, kajti cene živeža niso bile v skladu z delavčevim zaslužkom. Naj navedemo nekaj cen osnovnega živeža v prvi polovici 19. stoletja. Mernik pšenice je leta 1802 veljal 1 gld. 30 krajcarjev, mernik soržice ali mešanega žita 54 krajcarjev, funt (= 56 dkg) masti 15 krajcarjev, kokoš 10 krajcarjev, pišče 7 krajcarjev in 4 jajčka en krajcar. Do leta 1830 so se cene temu živežu skoraj podvojile. Zaslужek žebjarja ni zadostoval niti za najnujnejšo prehrano, kaj šele za stanovanje in obleko. Če pa je žebjar včasih pogledal globlje v kozarec, je njegova družina trpela največjo lakoto. Običajno so imeli železnikarski žebjarji hrano le dvakrat na dan: opoldne in zvečer. Kruha večkrat ni bilo v hiši, če pa je bil, je bil najslabše vrste. Opoldne so jedli koruzni podmet ali sok, neke vrste slab koruzni močnik, zvečer pa koruzne žgance, da so vzdržali pri težkem kovaškem delu. Meso ali mesno juho so kuhali samo ob največjih praznikih, le v nedeljah so imeli za kosilo »jetrovo« s koruznimi žganci.* Odtod njihov izrek, da jim je v nedeljo jetrov tron odprt. Tudi mleko so imeli bolj za priboljšek kot redno prehrano zase in za otroke. Kdor je le mogel, je redil eno kozo ali dve, da je imel doma mleko vsaj nekaj tednov v letu. Po statistiki so v Železnikih leta 1830 redili kar 60 koz, njihovi tovariši iz Kroke pa 40. Vendar pa ta podatek ni točen, verjetno so jih redili več. Poročevalec statistike je najbrž pravo število zamolčal, ker je bila reja koz na rudarskih in fužinskih območjih zaradi zaščite gozdov strogo prepovedana. V rudarski Idriji so takrat redili le 15 koz, čeprav je bilo trikrat več delavstva kot v Železnikih. To je eden izmed dokazov, da so idrijski rudarji v 19. stoletju živeli mnogo bolje kot delavci v Železnikih.⁴³

Do konca leta 1788 so gorenjski fužinarji zalagali svoje delavstvo z živežem na račun zaslužka, če pa je delavec zaslužil več, je dobil razliko plačano v denarju. S takšnim načinom plačevanja so delodajalci precej zaslužili, in da bi jim ta neupravičeni dohodek odvzeli, je državna oblast v začetku leta 1789 prepovedala plačevanje delavstva z živežem ter je dovolila plačevanje zaslužka le v gotovini. To pa je imelo vsaj v začetku za posledico, da je delavec, ki ni znal preračunati, koliko denarja bo porabil za prehrano in druge potrebe, denar lahkomišelnostno zapravil, za hrano pa si ga je moral izposojati pri delodajalcu, da je mogel živeti. Pa tudi delodajalci so se brž znašli. Prisiljevali so delavca, da je pri njih kupoval dražji živež, kot bi ga mogel dobiti drugod. Če pa

* Jetrova jed = jetra v omaki, ki se je polila po žgancih.

tega ni storil, mu niso dali dela. Pri tem se je pri delodajalcu zadolževal ter je prišel v popolno odvisnost od njega. Če je hotel delodajalca zapustiti in iti drugam, kjer bi dobil boljše plačilo za svoje delo, je moral prej plačati dolg. Tega pa ni mogel zlepa plačati, ker je zaradi draginje lezel vedno bolj v nove dolgove.⁴⁴

Posebno težko je železnikarskega žebjarja bremenilo nočno delo. Spanje podnevi namreč ne more nikoli nadomestiti nočnega spanja, zaradi utesnjenih stanovanjskih razmer, v katerih je živel železnikarski žebjar, pa spanje podnevi ni bilo možno.

V Železnikih je bilo 1830. leta 137 hiš s 321 stanovanjskimi strankami. Na vsako hišo sta prišli dve stranki in pol ali 11 prebivalcev. Ker pa je bilo v kraju nekaj premožnih fužinskih in obrtniških družin, ki so imele hiše le zase in jih niso oddajale v najem, se je v posameznih delavskih hišah stiskalo po več družin, kot pa kaže statistika. Delavske družine so imele za bivališče večinoma le en sam večji prostor, neredko pa je prišlo po več družin na en stanovanjski prostor. V takih utesnjenih stanovanjskih razmerah žebjar ni prišel podnevi do svojega počitka in spanja, četudi si ga je še tako želel; kajti vsak čas ga je kdo motil pri spanju. Podnevi pa je moral željkar vsak dan razen nedelje in praznika na delo, da je mogel preživljati sebe in svojo družino. Težavno nočno delo brez pravega počitka podnevi pa so najbolj občutile žene in matere s številnimi otroki ter otroci v nežni starosti 8 do 12 let. Ob uri, ko se je pričelo delo, so otroci, ki še niso bili dovolj naspani, kot omamljeni tekali ob starših na poti v kovačnico. Ko pa se je delo pričelo, so jim glave od dremavice kar same padale čez nakovalo. J. Levičnik je iz Kranjske gore 1861 v odprtem pismu pozival fužinarja Jožefa Globočnika v Železnikih, naj spremeni nočni delovni čas v dnevnega in s tem olajša trpljenje svojim kovačem. Vendar je ostalo še naprej vse pri starem. V svoji peticiji na železniške fužinarje 1883 so kovači-žebjarji navajali kot glavni vzrok za njihove obupne razmere nočno delo ter so odločno zahtevali, da ga ukinejo in nadomestijo z dnevnim, kot so to Kroparji in Kamnogoričani od svojih delodajalcev že davno dosegli.⁴⁵

Otroci kovačev-žebjarjev so morali že zgodaj občutiti vso pezo trdega delavskega življenja in si služiti kruh že v prerani mladosti, če jih bolezen in stradež nista že prej pobrala. Statistike o gibanju prebivalstva v Železnikih v prvi polovici 19. stoletja kažejo sicer na veliko število rojstev, vendar pa je veliko otrok pomrlo že v prvih letih življenja. Ko so leta 1825 1832, 1834 in 1838 razsajale v Železnikih otroške epidemije (predvsem črne koze), je umrljivost presegla rojstvo otrok. Zaradi podhranjenosti, težkih delovnih pogojev in slabih stanovanjskih razmer pa so tudi odrasli že zgodaj umirali: moški med 40 in 50 leti, ženske že izpod 40 let. Delavci so najbolj boleli za tuberkulozo in srčnimi boleznimi. Edina privlačnost žebjarskega poklica je bila oprostitev od vojaščine.⁴⁶

Bratovske skladnice, ki naj bi kovaču-žebjarju nudila pomoč ob bolezni ali nezmožnosti za delo, Železnikarji niso poznali. Če je žebjar zbolel, je breme zaslužka padlo na ženo in otroke. Toda gorje, če delavec ni imel nikogar, ki bi namesto njega zaslužil in ga preživil! V takem primeru ga je edino hitra smrt rešila vsega trpljenja in težav. Podobno se je delavcu godilo na stara leta, če jih je doživel. Če ni imel lastnih ljudi, ki so za njega skrbeli v času onemoglosti, je moral prijeti za beraško palico, da se je bedno preživel. Tudi če je zaprosil za ubožno podporo, je ta prišla običajno prepozno.

Zdravstveno pomoč je obolelemu željbarju nudil ranocelnik ali padar, ki je živel v Železnikih. Ta se v Železnikih prvič omenja v prvi polovici 19. stoletja, toda vse kaže, da je bil tu že prej. Leta 1825 so hiši Gregorja Levičnika v Sp. Železnikih (h. št. 23) rekli »Pri Padarju«. K padarju so se zatekali delavci po najnujnejšo zdravniško pomoč in zdravila, v resnejših primerih pa so morali iskati zdravniško pomoč v Škofji Loki ali Kranju.⁴⁷

Viri in literatura

1. Statistisch-ökonomische Beschreibung der Gemeinde Eisern, 1826 in 1830 v Catastral Schätzungs Elaborat der Gemeinde Eisern 1826—1840 ASLj. K. Prenner, Topographie des Bergwerks Eisern in Bezirke Lak in Oberkrain v Hohenwartovich Beiträge zur Naturgeschichte, Landwirtschaft und Topographie des Hgts Krain, II, Laibach 1838, str. 20, 26—27; A. Globočnik, Geschichtlich-statistischer Ueberblick des Bergortes Eisern, MHVK 1867, str. 4; Alf. Müllner, Geschichte des Eisens in Krain, Görz und Istrien, Wien u. Leipzig 1909, str. 245—146; Jože Gašperšič, Vigenjc, Vodniki Tehniškega muzeja Slovenije VII (1956), str. 52. — 2. Müllner, c. d. str. 222—223; M. Verbič, Bohinjsko rudarstvo in fužinarstvo konec 18. stoletja, Kronika IV (1956), str. 6; Gašperšič, Vigenjc, str. 64; J. Gašperšič, Novo železarjenje v fužinah pod Jelovico v XIX. stoletju in njegov konec, Kronika XI (1963), str. 12 in 15; I. Mohorič, Zgodovina plavža v Železnikih, Kronika II (1954), 2. zv. str. 95—100. — 3. Statistično ekonomski opis občine Železniki iz leta 1830 (glej op. št. 1.); Prenner, c. d. str. 26; Müllner, c. d. str. 219; Globočnik, c. d. str. 4. — 4. Statistično ekonomski opis Železnikov iz leta 1830; Prenner, c. d. str. 22—23; Müllner, c. d. str. 205. — 5. Gewerken oder Berggegenbuch des Bergwerks Ober und Unter Eisern 1801 ss, ASLj.; Müllner, c. d. str. 205; Gašperšič, Vigenjc, str. 64. — 6. Statistično ekonomski opis Železnikov iz leta 1830; Prenner, c. d. str. 24; Müllner, c. d. str. 219. — 7. Urkunden und Gewährbuch der Bergrichter Substitution zu Laybach I. (1801—1810), str. 36, ASLj. — 8. Prenner, c. d. str. 24; Globočnik, c. d. str. 4; Müllner, c. d. str. 226; Gašperšič, Vigenjc, str. 41—42. — 9. Poročilo briksenškega gospostva Bled o lastništvu gozdov iz leta 1838 v Zoisovem arhivu, rudniška registratura, fasc. 204, ASLj.; Urkunden u. Gewährbuch I. str. 36; Müllner, c. d. str. 214; Gašperšič, Vigenjc, str. 42. — 10. Bauparzellen Protokoll der Gemeinde Eisern iz leta 1825, ASLj.; Statistično ekonomski opis Železnikov iz leta 1830; Prenner, c. d. str. 26; Müllner, c. d. str. 227; Gašperšič, Vigenjc, str. 25 do 27. — 11. Statistično ekonomski opis Železnikov iz leta 1826 in 1830; Prenner, c. d. str. 23—24; Müllner, c. d. str. 220—221; Vigenjc, str. 41—42. — 12. Urkunden und Gewährbuch II (1811—1828), str. 36; Prenner, c. d. str. 24; Müllner, c. d. str. 220, 225 do 226; Vigenjc, str. 46, 47; Mohorič, c. d. str. 55. — 13. Statistično ekonomski opis Železnikov iz leta 1830; Prenner, c. d. str. 26; Müllner, c. d. str. 226; Vigenjc, str. 45—46, ASLj. — 14. Vertrag und Schiedbuch III (1826—1831) str. 17, ASLj.; Prenner, c. d. str. 26; Müllner, c. d. str. 226—227, 279; Vigenjc, str. 47—62, 73. — 15. Gewerken oder Berggegenbuch des Bergwerks Ober u. Untereisern 1801 ss; Statistično ekonomski opis Železnikov iz leta 1826 in 1830; Prenner, c. d. str. 19 in 26; Müllner, c. d. str. 228—229, 248. — 16. Urkunden u. Gewährbuch IV, str. 463; Müllner, c. d. str. 229; Vigenjc, str. 63—64. — 17. Urkunden u. Gewährbuch I-IV (1800—1850) ASLj. — 18. Gewerk u. Berggegenbuch des Bergwerks Ober u. Untereisern 1801 ss, Urkunden u. Gewährbuch I-IV; Müllner, c. d. str. 242, 310—311; Vigenjc, str. 64, 68, 74—75. — 19. Gewerk u. Berggegenbuch des Bergwerks Ober u. Untereisern; Müllner, c. d. str. 311. — 20. Urkunden u. Gewährbuch II (1811—1828) str. 27—44, 85—89, 202—206, III (1828—1838), str. 37—41, 507—508, IV, str. 381—382; Prenner, c. d. str. 35—36; Müllner, c. d. str. 243—245. — 21. Urkunden u. Gewährbuch II (1811—1828) str. 27—44, 85—89, 202—206, III (1828—1838) str. 1—3; Prenner, c. d. str. 35—36. — 22. Urk. r. Gwbuch III-IV; Müllner, c. d. str. 242—243; Vigenjc, str. 53. — 23. Urk. u. Gwbuch IV, str. 460—469; Gašperšič, Novo železarjenje, str. 16. — 24. Valvasor XI. str. 385. — 25. Müllner, c. d. str. 243. — 26. Gašperšič, Novo železarjenje, str. 18—19. — 27. P. Blaznik, Urbarji freisinske škofije. Srednjeveški urbarji za Slovenijo IV (1963), str. 239. — 28. F. Gestrin, Mitninske knjige 16. in 17. stoletja na Slovenskem (1972) str. 102—126. — 29. Urbar loškega gospostva iz leta 1581, Škofjeloški arhiv, fasc. 7 ASLj. — 30. Urbar loškega gospostva iz leta 1633, Škofjeloški arhiv, fasc. 11, ASLj.; Müllner, c. d. str. 243; Urk. u. Gwbuch III. str. 518. — 31. Ziga Zois, Bericht über die Abschaffung des Stuckoffen-

Sistems und Einführung des Hochoffens in Wochein, 1791, rkps v Zoisovem arhivu, rudniški registratura, fasc. 204 ASLj; Statistično ekonomski opis Železnikov iz leta 1830; Gašperšič, Vigenjc, str. 88; isti, Novo železarjenje, str. 17—20. — 32. Statistično ekonomski opis Železnikov iz leta 1830; Prenner, c. d. str. 22; Müllner, c. d. str. 213 do 214, 312. — 33. Statistično ekonomski opis Železnikov iz leta 1826 in 1830; Müllner, c. d. str. 311; Vigenjc, str. 9, 69, 83, 86—88; R. Kyovsky, Socialne razmere našega delavstva v Kropi, Kamni gorici in Železnikih proti koncu XIX. stoletja, Kronika I (1953) str. 85. — 34. Pritožbe železnikarskih fužinarjev v pismu baronu Žigi Zoisu 6. 5. 1792, Zoisov arhiv, rud. registr. fasc. 204, ASLj; Müllner, c. d. str. 310. — 35. Müllner, c. d. str. 318; Vigenjc, str. 42, 45—47; Kyovsky, c. d. str. 86. — 36. J. Zontar. O našem starem žebjarstvu, Loški razgledi II (1955) str. 85—86. — 37. Rkps, Umständlicher Bericht von dem Bergbau, Waldstand und Hüttwerk der hochfreiherrlichen Zois von Edelsteinischen Eisenwerker Althamer und Feistritz in Wochein, wie solche in der aufgetragenen und in Monat July 1776 gehorsamst befolgten Bereitung befunden worden, Zoisov arhiv, rud. registr. fasc. 204. — 38. Zois. Bericht über die Abschaffung des Stuckoffen-Sistems, 1791, rkps; Gašperšič, Vigenjc, str. 83; Kyovsky, c. d. str. 86—88. — 39. Pritožba železnikarskih fužinarjev iz leta 1792; Zois, Materialien zur Beschreibung der Eisenmanipulation zu Wochein, 1778, rkps, Zoisov arhiv, rud. registratura, fasc. 204; Müllner, c. d. str. 310; Vigenjc, c. d. str. 41—42. — 40. Statistično ekonomski opis Železnikov iz leta 1830; Zois, Materialien zur Beschreibung der Eisenmanipulation zu Wochein, 1778; Müllner, c. d. str. 319; Vigenjc, str. 47, 68, 73, 80. — 41. Pritožbe železnikarskih fužinarjev iz leta 1792; Müllner, c. d. str. 312; Vigenjc, str. 26, 77; Kyovsky, c. d. str. 85, 88. — 42. Pritožbe železnikarskih fužinarjev iz leta 1792; Müllner, c. d. str. 312, 315, 317—318. — 43. Vertrag u. Schiedbuch III. str. 180—181; katastrski cenilni operat za Železnike iz leta 1826 do 1840; Globočnik, c. d. str. 4; Statistično gospodarski opis kat. občine Kropa iz leta 1830, ASLj; Vigenjc, str. 84—85; Kyovsky, c. d. str. 86; M. Verbič, Idrija okoli leta 1830, Idrijski razgledi XIV (1969), str. 202. — 44. M. Verbič, Bohinjsko rudarstvo, str. 7; Müllner, c. d. str. 310; Vigenjc, str. 69, 75—76, 77—78; Kyovsky, c. d. str. 86. — 45. Statistično ekonomski opis Železnikov iz leta 1826 in 1830; Prenner, c. d. str. 27—28; Müllner, c. d. str. 319; Kyovsky, c. d. str. 86—88; Kmetijske in rokodelske novice, str. 103. — 46. Globočnik, c. d. str. 4 in 7; Vigenjc, str. 71 in 73; Kyovsky, c. d. str. 86. — 47. Protokol stavbnih parcel v franciscejskem katastru iz leta 1825; Müllner, c. d. str. 320; Vigenjc, str. 80, 91.