

NIKO ZUMER

OBRT IN OBRTNA PODJETJA PO PRENEHANJU ŽELEZARSTVA

Železarstvo, ki je zaposlovalo številne plavžarje, »štrekarje« (to so bili kovači pri težkih vodnih kladivih) in kovače-žebjarje, je nudilo zaposlitev tudi delavcem drugih poklicev: oglarjem, rudarjem, voznikom oglja in rude, voznikom železa in železnih izdelkov, ki so na cestah nasledili svoje prednike — tovornike. Plavžarji, »štrekarji« in žebjarji so bili doma iz Železnikov, vse druge poklice pa so opravljali delavci iz ostalih vasi Selške doline. Železarstvo je torej zaposlovalo znaten del prebivalcev. Teh pa ni bilo malo, saj so Železniki v 18. stoletju imeli le četrtino prebivalstva manj kot Škofja Loka.¹

V začetku 20. stoletja so v Selški dolini dokončno opustili železarsko dejavnost. Ugasnili so plavži, onemele so fužine, vigenjci so ostali prazni. S tem so nastale hude posledice, ki jih je občutila cela dolina. Ljudje so bili prisiljeni poiskati si nove zaposlitve, da bi nekako nadomestili izgubljene zasluzke. Kmetijstvo ni moglo nuditi ničesar več, saj je bila izkoriščena že sleherna ped obdelovalnih površin v dolinskih predelih, pa tudi hribovska zemljišča vključno strme rebri, kjer je bilo možno le naporno ročno delo.

Poiskati je bilo treba kako možnost oziroma dejavnost, da bi se lahko zaposlili delavci iz Železnikov in številnih vasi Selške doline, ki so bili dotlej povezani z železarstvom. Strokovna proizvodna dejavnost z nekaj delavci je bila le še v delavnicah obrtnikov, ki so kot drobni proizvajalci zlahka zadovoljevali skromne potrebe kmetijstva, gozdarstva, gospodinjstev itd. Tako bi brezposelne delavce v raznih obrtnih panogah lahko zaposlili le, če bi obrtna dejavnost na splošno močno napredovala. Na kakršenkoli širše zasnovan industrijski razvoj namreč ni bilo mogoče misliti, čeprav je bilo nekaj možnosti za to.

Skupščina občine Škofja Loka nam je posredovala izpisek iz obrtnega registra, kjer smo našli naslednje podatke o številu obrtnikov:

	V letih											
	1902	1910	1920	1930	1935	1940	1945	1950	1955	1960	1965	1970
Število obrtnikov	3	16	36	117	104	113	57	51	55	37	21	38

Ta izpisek pa je — vsaj za prva desetletja — zelo pomanjkljiv, saj za obdobje 1902—1920 nikakor ni točen. Da bi dobili resnično število obrti in obrtnikov, smo pripravili dopolnitev, ki temelji na izpovedi prič in jo lahko imamo za točno.²

V Selški dolini je bilo leta 1902 26 različnih obrti s 111 obrtniki. Največ je bilo čevljarjev — 24, 19 je bilo mizarjev, 13 krojačev, 6 kovačev, po 4 kolarji, sedlarji-tapetniki, sodarji, tkalci, usnarji in zidarji, po 3 apneničarji in mesarji, po 2 izdelovalca opeke, ključavničarja, kovača, peka kruha in drožja in tesarja ter po 1 izdelovalec irhovine, izdelovalec mlinskih kamnov, klepar, klo-

bučar, orodni kovač, pleskar, podobar in izdelovalec oltarjev, vodnjakar in žganjar.

V Železnikih so leta 1902 delovali tile obrtniki (navajamo tudi domača ime-na): mizarji: Gabrijel Demšar-Gabrijelč, Franc Kordež-Kordež, Jože Logar-Štolmar, Franc Rant-Mejovč, Franc Trojar-Vancarjev, Franc Veber-Hvalč; čevljarji: Janez Benedičič-Štrajnar, Jakob Primožič-Matijovc, Janez Primožič-Štrajnar, Janez Šmid-Šimenca, Valentin Šmid-Tobakarjev; krojači: Franc Benedičič-Mežnar, Franc Dolenc-Crut, Franc Vidmar-Vidmar; usnarji: Jakob Dermota-pri Dermotu, Josip Demšar-pri Blašk, Jožef Lavtar-Žabničar; kovača: Josip Flander-Flander, Matija Žumer-pri Gašperin; mesarja: Franc Košmelj-Popč, Josip Košmelj-Lukl; peka kruha in drožja: Jerica Košmelj-pri Luklnu, Frančiška Stalc-pri Stalcu; ključavničar: Franc Benedik-Slosar; klepar: Franc Gartner-Ravh; pleskar: Ivan Mlakar-v Pajštvi; sedlar in tapetnik: Valentin Flander-Gašper n zdelovalec irhovine: Josip Košmelj-Bajsgarber.

V Selcih so bili tile obrtniki: mizarji: Jožef Bernik-Podkozlovc, Metod Debeljak-Balok, Matevž Demšar-Klobovs, Janez Mažgon-Matjaška, Aleš Potočnik-pri Alešu, Matija Šmid-Matjaška, Gašper Šturm-Loštrik; čevljarji: Lovrenc Benedičič-Bitenc, Primož Habjan-Habe, Janez Sedej-Blaže, Valentin Sedej-Blaže, Franc Zupanc-Tabrovc; krojača: Franc Bertonselj-Žnidar, Lenart Pirc-pri Klobovsu; sedlarja-tapetnika: Janez Demšar-Klobovs, Janez Klemenčič-Zotlar; izdelovalec opek: Blaž Čemažar-Tonet; ključavničar: Martin Demšar-Klobovs; klobučar: Janez Leben-pri Groselnu; kolar: Janez Benedik-Blažovc; kovač: Janez Hafner-pri Kovač; mesar: Janez Klemenčič-Čot; podobar in izdelovalec oltarjev: Josip Grošelj-pri Jož; sodar: Jakob Demšar-Figle; tesar: Franc Šparovec-Šmaja; vodnjakar: Gregor Habjan-Bilban; usnar: Franc Kržišnik-Ledrar; zidar: Janez Miklavčič-Cilinder; žganjar: Peter Šmid-pri Petru.

V Dolenji vasi: čevljarji: Franc Frelj-Podrtnik, Jožef Krek-Guzjov, Anton Rakovec-Stojave; kolarja: Valentin Habjan-Jurca, Blaž Pogačnik-Urbanc; krojača: Franc Benedik-Ledinar, Janez Tavčar-Žnidar; mizarja: Janez Bertonselj-Pavlovc, Janez Tavčar-Marenk; sodarja: Franc Blaznik-Lovrič, Luka Fajfar-Grogarč; zidarja: Anton Bešter-Martinč, Janez Krek-Guzja; kovač: Janez Žumer-pri Kovaču; krovec: Tomaž Jesenko-Blekar; sedlar: Janez Pogačnik-Lukov; tesar: Anton Debeljak-Debeljak.

V Sorici: čevljarji: Anton Kejžar-Lipar, Janez Kejžar-Suštar, Peter Sušter-pri Jurlnu; v Podroštu: orodni kovač: Franc Okorn-Podroštar.

Na Češnjici: krojač: Janez Pintar-pri Galet; mizar: Jože Pintar- Na dolinci.

Na Studenem: čevljarja: Janez Nastran-pri Šoštarju in Janez Pintar-pri Jošku.

Na Bukovici: čevljar: Anton Rihtaršič-Urbane; izdelovalec mlinskih kamnov: Jurij Bernik-Jurč; izdelovalec opeke: Urban Jereb-Bitenc; kovač: Anton Lotrič-pri Kovaču; sodar: Janez Podobnik-Šimnovc.

Na Luši: kovač: Miha Štibelj-pri Kovaču; krojač: Alojzij Lavtar-Martinc; mizar: Vinko Bergant-Štefuc.

Na Praprotnem: apneničarji: Jožef Dolenc-Jelenc, Peter Pintar-Jernejevc, Jakob Šifrar-Tajne; mizar: Alojzij Golob-V mlaki.

Na Rudnem: krojač: Janez Pintar-Matoc.

V Dražgošah: čevljar: Matevž Habjan-pri Boštjanic.

V Kališih: čevljar: Janez Habjan-Pike; krojač: Urban Markelj-Mežnar.

V Topoljah: kolar: Rudolf Klemenčič-Švič.

V Ševljah: mizar: Franc Bertonselj-Petrana; zidar: Jože Javh-Urbanc.

V Bukovščici: tkalec: Peter Gartnar-Špillar.

V Podblici: krojač: Janez Luznar-pri Grogu.

V Nemiljah: čevljar: Anton Solar-Kajžovc.

V Knapih: čevljar: Peter Mesec-Tmenc.

V Zabrekvah: tkalec: Franc Šmid-Kajžar.

Na Stirpniku: krovec: Anton Potočnik-Nornovc.

V Golici: tkalca: Franc Brtoncelj-Tomažovc in Anton Kristan-Lajbon.

V Rovtu: krojač: Franc Koblar-pri Lomarju.

V Martinj vrhu: mizar: Jožef Zupanc-Miznkar.

Po teh majhnih obrtnih delavnicah so praviloma delali predvsem mojstri s svojimi vajenci. Primerov, da bi privatni mojster zaposloval dva ali več pomočnikov, je bilo zelo malo; le usnjarne so nudile delo večjemu številu pomočnikov, vajencev in nekvalificiranih delavcev. Obrtnik je bil torej le droben proizvajalec, ki je samo opravljal delo v svoji stroki za gospodarstvo v dolini, vendar so bile potrebe po izdelkih omejene, saj je bilo premalo naročil, tako da ni bilo mogoče zaposliti več pomočnikov in razširiti proizvodnjo.

Ko obravnavamo obrtništvo v dolini na začetku 20. stoletja, lahko ugotovimo, da so novi obrtniki in vajenci izhajali predvsem iz delavskih družin, medtem ko se otroci kmečkih in premožnejših staršev niso učili obrti. V našem seznamu je razvidno, da je največ obrtnikov bilo v Železnikih, Selcih, Dolenji vasi in Sorici.

Naprednejši obrtniki so poizkušali modernizirati rokodelsko obrt. Zato so leta 1912 v Železnikih ustanovili strokovno združenje z naslovom Zadruga rokodelskih in sorodnih obrti za Selško dolino. Prvi načelnik je bil Matija Žumer, kovač, tajnik pa Franc Srebernjak, dimnikar, oba iz Železnikov. Ta organiza-



Spominska plaketa obnovitve žebjarstva
v Železnikih 13. 12. 1933

cija si je prizadevala sestaviti in uvesti enotne cene za delo v posameznih strokah, ustanovila je vajensko šolo v Železnikih in izbrala komisije za kvalifikacijske izpite pomočnikov in mojstrov. S tem so zelo izboljšali strokovno izobrazbo in dvignili obrtno zavest. Prizadevali so si tudi za ustanavljanje obrtnih podjetij in celo za graditev elektrarne na prostoru nekdanje fužine na Jeseovcu.

Vsaka obrt je v svojem bistvu zametek industrije, seveda pa so za to potrebni določeni pogoji. Ker pa so bili obrtniki Selške doline — med drugim — tudi brez potrebnih sredstev, so ostali na ravni strokovno usposobljenih rokodelcev, ki niso mogli osnovati industrijske dejavnosti. Izjema sta usnjarska obrtnika Josip Demšar na Češnjici in Jakob Dermota v Železnikih, ki ju posebej obravnavamo.

V naslednjem predstavljamo podjetnike, ki so pomembneje vplivali na zaposlenost in napredek v dolini.

Strešna kritina in skrila³

Strojencov skrilolom nad Zalim logom

Neposredno nad vasjo Zali log so bili hribi vedno v lasti domačinov, ki so že v 18. stoletju na Bindku, v nadmorski višini 1000 m, našli posebno trden skrilavec modro sive barve. Iz njega so pričeli izdelovati plošče za prekrivanje streh, ki so — najprej na Zalem logu, nato pa v vsej Selški dolini — zamenjale slamnate strehe.

Urban Weber (1847—1893), lastnik posestva pri Strojencu, je na Rašklanerju, ki je bil njegova last, v nadmorski višini 900 m, odprl skrilolom in pričel pridobivati skrilovo kritino v velikih količinah. Vendar domačini niso znali izdelovati kvalitetnih plošč, zato je Urban Weber najel izvežbanega mojstra s Tirolskega, da je vodil dela, hkrati pa uvajal domačine v to obrt. Tako jim je uspelo doseči kvaliteto in znatno proizvodnjo.

Po podjetnikovi smrti se je njegova vdova poročila s Francem Demšarjem, ki je uspešno upravljal Strojencovo posestvo, proizvodnjo strešne kritine pa je celo povečal. V začetku 20. stoletja je bilo v Strojencovem skrilolomu ali pruhu, kot so mu pravili domačini, zaposlenih 70 delavcev. To so bili: minerji, lomilci skrilovih kvadrov, cepilci ali »špoltarji«, obrezovalci in vrtalci ploščic ali »loherji«. V pruhu so delali tudi odvažalci jalovine in pa prevozniki, ki so plošče na ročnih saneh prevažali po hribovskih drčah na 400 m nižje ležeči Zali log. Delo v pruhu je trajalo od 20. aprila do 31. oktobra. Delavnik je bil dolg 11 ur, razen ponedeljka in sobote, ko je bil skrajšan čas za hoje od Zalega loga na delovišče.

Delo je potekalo takole: minerji so najprej odstrelili velike klade skrila, ki so jih »špoltarji« s posebnim, sekirici podobnim nožem ali »špoltarjem«, nacepili na primerno debele plošče nepravilnih oblik. Obrezovalci so te plošče obrezali na različne oblike, potem pa so »loherji« naredili luknje za žeblje. Tirolski mojster jih je naučil izdelovati 10 različnih velikosti in oblik: fusštajn, bindštajn, nemške plošče, glajhart-leva in desna, špice, fus, kapnik-levi in desni in glajhač.

Podjetnik Franc Demšar je plošče prodajal na kile, in sicer po 8 kron za kilogram nemških plošč, ki so veljale za najboljše, in po 6 kron za kg špic. Za

pokritje 3 kvadratnih metrov strehe je bilo potrebno povprečno 100 kg plošč. Franc Demšar je imel zaposlenih tudi 5 krovcev, da je lahko prevzemal tudi pokrivanje streh.

Po smrti Franca Demšarja je število delavcev v pruhu padlo na 20. Ivan Weber, ki je nasledil Strojercovo posestvo, ni vzdržal razgibane podjetnosti, četudi je prinašala dobiček. Leta 1940 je bilo v skrilolomu le še 6 zaposlenih. Zadnje večje količine plošč pa so izdelali leta 1947 in z njimi pokrili streho osnovne šole v Železnikih — nato je delo zamrlo in z njim tudi obrt.

Po splošnem mnenju je bila streha, pokrita s Strojercovimi ploščami, najboljše kvalitete in plošče najboljša kritina. Še po 100 letih, ko so na strehi morali izmenjati strohnele deske, so nazaj pribili iste plošče, zamenjali so le nekaj polomljenih, in streha je kljubovala še naslednje stoletje.

Matevzl nov skrilolom v Sorici

V Matevzlnovem pruhu, na srenjskem zemljišču pod Spodnjo Sorico pri Toncovi Mici, so lomili skril že v začetku 18. stoletja. Anton Frelj z Zalega loga št. 5, rojen v Sorici leta 1906, je v letih pred drugo svetovno vojno v tem skrilolomu delal kot samostojen podjetnik. Njegova dejavnost je trajala do leta 1947. Tega leta so namreč na pobudo krajevnih oblasti ustanovili podjetje »Skrilolom Sorica«, kjer je bilo zaposlenih od 6 do 9 delavcev. Ker pa je bil skril globoko v zemlji, je bilo potrebno prej odstraniti velike količine jalovine. Kakovost skrila je bila zadovoljiva, le videz je bil nekoliko slabši in teža nekaj večja, saj so za 1 kvadratni meter porabili več kritine kot s skrilom z Zalega loga. Podjetje je obstajalo do leta 1958, ko so ga ukinili zaradi nerentabilnosti.

Pruh je bil tudi v Ravenski srenji, kjer so prav tako lomili skril že v 18. stoletju, točneje leta 1750. Plošče so prodajali v Selški dolini in Baški grapi.

Martičkov skrilolom v Nemiljah

V Nemiljah, ki so upravno dalj časa spadale k Selški dolini, je bil Martičkov pruh. V njem so delali v glavnem štirje Selčani; po I. svetovni vojni pa je lomil skril samo še Urban Lotrič-Muhovec iz Nemilj, čeprav je bil invalid brez noge. Z delom je prenehal predvsem zato, ker bi bilo potrebno pruh bolj odpreti, za to pa bi bila potrebna večja denarna sredstva in pa sposobni delavci, tega pa ni bilo na voljo.

Kvaliteta teh ploščic je bila le malo slabša od Strojercovih z Zalega loga. Z njimi so pokrivali strehe predvsem v spodnjem delu Selške doline in v više ležečih vaseh nad Nemiljami, pa tudi strehe hiš v vaseh proti Kranju, Kropi in Podnartu.

Skrilolom v Dolenji vasi

Ta pruh je bil v grapi, imenovani »V kraj« in je bil last Strojercovih z Zalega loga. Kvaliteta teh ploščic je bila veliko slabša od drugih, zato tudi proizvodnja ni bila velika. Delo v tem pruhu je zamrlo že v prvem desetletju tega stoletja.

Gradbeno podjetje grofa Ceconija

V začetku 20. stoletja so gradili bohinjko progo, ki naj bi povezovala Jesenice z Gorico prek Sv. Lucije (današnji Most na Soči). Gradnjo odseka od

Podbrda do Sv. Lucije in predor pod Črno prstjo je prevzel grof G. von Ceconi — gradbeni podjetnik italijanskega porekla. Poleg težav pri gradnji železnice, ki je bila speljana po izrazito težkem terenu, je von Ceconi naletel na težavno oviro, saj ni bilo ugodne cestne zveze z gradbiščem, zato je bil dovoz materiala zelo otežkočen. Najbližja železniška postaja je bila v 43 km oddaljeni Škofji Loki, postaja v Gorici pa 67 km. Iz Gorice oziroma od Sv. Lucije je bila cesta zelo slaba, zato so se odločili za prevoz s postaje Škofja Loka, saj je bila cesta po Selški dolini do Podrošta že zgrajena, potrebno je bilo zgraditi le 12 km nove ceste od Podrošta prek Petrovega brda v Podbrdo.

Iz Podrošta, po dolini Zadnje Sore, do tedaj ni bilo ceste, saj so celo z najvišje ležečega Pohmanovega posestva morali plaviti pridelke po Sori, da so jih lahko sploh prodali. Čeprav je bila ta dolina sila ozka — med kamnitimi zagatami se komaj prebija rečica — se je izkazalo, da je gradnja ceste tod še najbolj ugodna.

Grof G. von Ceconi je najprej pričel graditi cesto v Podbrdu. Prvi cestni gradbeni objekt je bil zastavljen spomladi leta 1900. To je bil obokan most čez Bačo v bližini cerkve; dokončali so ga še isto leto, kakor kaže vklesana letnica 1900. Z gradnjo so nadaljevali proti razvodju na Petrovem brdu in so leta 1901 na celi trasi strnjeno izvajali gradbena dela.

Leta 1901 so odprli delovišče tudi v Podroštu. Grof von Ceconi je imel pri Antonu Zgagi, po domače Pohmanu, in pri Francu Okornu, po domače Podroštarju, gradbeni pisarni, kjer so sprejemali nove delavce na delo. Že prej so gradili pretežno domačini iz Baške grape in Selške doline, bilo je le nekaj Hrvatov iz Like. Zdaj pa so se zaposlili še novi domačini in kmetje iz loške okolice ter celo Poljaki in Madžari. Najtežji gradbeni odsek, »v Sklepih«, so morali ročno vrtati. Da bi delo hitreje napredovalo, so minirali takrat, ko so imeli delavci odmor za hrano.

Takšna organizacija in razporeditev dela je leta 1902 privedla do uspeha — jeseni so zapeljali prvi vozovi, naloženi z materialom v Škofji Loki, po novi cesti v Podbrdo. Poslej so vozili nepretrgoma, noč in dan, medtem pa so cesto utrjevali, gradili oporne zidove in utrjene bregove ob Sori. Ves potreben gradbeni material, železniške pragove, tirnice, razstrelivo in drugo, so zvozili voznički v Podbrdo. Pročelje predora, železniški most in oporni zidovi postaje Podbrdo so iz rezanega konglomerata, ki so ga pripeljali s Kamnitnika v Škofji Loki.

Pri vseh teh delih so se množično zaposlili tudi železnikarski železarji in drugi brezposelni delavci iz Selške doline in si tako — vsaj začasno — zagotovili nadomestilo za opuščeno delo v domači dolini. To delo je trajalo prav do otvoritve bohinske proge leta 1906. Hkrati pa so pomagali odpreti vrata na drugi strani doline in ta cesta je postala najkrajša prometna vez med Kranjsko in Goriško.

Močna gospodarska konjunktura med gradnjo je izpolnila vrzel, ki je nastala po propadu železarstva, železarjem, oglarjem, vozarjem in drugim pa je za polnih šest let omogočila zaslužke. Gradbena dejavnost podjetnika G. von Ceconija je trajala namreč do leta 1906 ter je bila na začetku 20. stoletja največja gradnja, ki je zapustila trajne koristi in omogočila gospodarski napredek vse Selške doline.

Dražgoška gora, v daljni preteklosti imenovana Železna gora, z Jelovico v ozadju, je nudila kruh pastirjem in rudarjem že od začetka drugega tisočletja pa vse do 20. stoletja. Kmetje iz vasi Dražgoše so si pridobili obsežne gozdne komplekse, ki pa so zaradi velike strmine nad Dražgošami težko pristopni in je bilo spravilo lesa naporno in nevarno. Po zelo strmih in slabih poteh so več stoletij spravljali les le na ročnih saneh, se pravi samotež, šele v zadnjem stoletju so si pomagali z vprežno živino, volmi in konji — bilo pa je več nesreč in tudi pobitih živali. Ker pa je bil takrat za kmeta dober konj ali vol predragocen, so poiskali nove možnosti za spravilo lesa. Tako so nastale prve žičnice.

Pavlnova žičnica

Janez Jelenc, po domače Dobretov, posestnik Pavlneve in Dobretove kmetije v Dražgošah pri cerkvi, se je odločil za zgraditev žičnice v Trogovcih. Za družabnika je vzel še Franca Demšarja, po domače Čoča, s Češnjice in Janeza Kemperla, lesnega trgovca in žagarja na Češnjici. Ti družabniki so si z medsebojnim dogovorom razdelili gradbene stroške in uredili uporabo žičnice. V Trogovcih je Dražgoška gora zelo strma, saj ni bilo mogoče speljati nobene poti po strmih stenah. Hlodovino so pehali po drčah, pri tem se je ranila in razbijala, zato je bila njena vrednost zmanjšana, les pa so le v manjšem delu uporabili za žagovce, večinoma je bil uporaben le za kurjavo.

Graditelj Jakob Šturm iz Selc je leta 1902 pričel z gradnjo nakladalne postaje na vrhu gore, prav na robu prepada, ob gozdu Trogovci, razkladalno postajo pa na Jazbenku. Nakladalna postaja je bila na višini 950 metrov, razkladalna pa na 600 m, višinska razlika je bila torej 350 m in dolžina nosilne vrvi 600 m. V sredini, med razkladalno in nakladalno postajo, so zgradili 4 m visok steber, kjer sta se srečavala naložen in prazen voziček. Žičnica je vozila le z dvema vozičkoma, hkrati pa so lahko naložili 1/4 kubika hlodovine.

Pri žičnici so bili zaposleni le 3 delavci, 2 nakladača in razkladač. Letne količine, ki so jih prepeljali z žičnico, so se gibale okoli 600 m³, ker pa je žičnica omogočala spravilo lesa brez razbijanja in poškodb, je bila gospodarsko koristna.

Jelencova žičnica

Posestnik Gropa Jelenc iz Dražgoš št. 1 je imel dve kmetiji, pri Beštru in pri Hkavšču na Pečeh, s skupno gozdno površino 100 ha. Večina tega gozda je bila za Jelensko in Dražgoško goro.

S strojno tovarno Tönnies iz Ljubljane se je l. 1912 pogodil o zgraditvi žičnice za prevoz hlodovine, oglja, lubja in podobno. Na vrhu gore, na kraju, ki nosi ime Vrh Rovtarice, kakih 100 m od roba, v tako imenovani Megušarjevi rupi, so zgradili nakladalno postajo. Bila je v nadmorski višini približno 1000 m, razkladalna postaja pa na višini 500 m, torej je bila višinska razlika 500 m. Med postajama sta bili obešeni dve nosilni in ena vlečna vrv, ki je bila dolga 1600 m. Vlečna vrv je bila neprekinjena in je neprestano potovala od nakladalne do razkladalne postaje in spet nazaj okrog vodilnega kolesa. Ob vznožju gore, na Dražgoškem polju, so zgradili vmesno postajo, kjer so tudi lahko razkladali in nakladali. Tu je bila še kontrola s telefonom za signaliziranje. Med srednjo in razkladalno postajo na Rudnem je tovarna Tönnies po-

stavila 35 m visok stolp, preko katerega naj bi tekla vrv. Vendar žičnica ni uspešno delovala. Tesarski mojster Franc Šparovec je žičnico usposobil tako, da je vrvi obesil še na tri stebre, na kar je bilo obratovanje nadvse uspešno. Tovor so lahko navezovali na sedem vozičkov, od katerih so štirje stalno potovali, dva sta se spuščala natovorjena, dva pa sta se prazna vračala. Na voziček so lahko naložili približno 1 m³ suhe hlodovine; če je bil les moker so naložili nekaj manj, saj je bila nosilnost približno 600 kg. Razdaljo je voziček prevozil v 15 minutah. Žičnica je pozimi vozila kakih 8 ur, ob daljšem dnevu pa po 10 ur. Povprečno so dnevno prevozili 70 do 80 m³ lesa. Žičnici so stregli na vrhu štirje, spodaj pa trije delavci; na vmesni postaji pa je bil še signalizator.

Enako količino lesa bi morale prepeljati z Dražgoške gore na Rudno vsak dan 25 voznikov s prav toliko konji in vozno opremo. Žičnica je torej močno pocenila prevoz lesa; les so prepeljali 6-krat ceneje kot z vprego. Povprečno so letno prepeljali več kot 3000 m³ hlodovine.

Sodarstvo⁶

Lesene posode in embalažo so začeli izdelovati že v srednjem veku, ko se je pričelo razvijati železarstvo. Velik del Selške doline je poraščen z gozdovi iglavcev, to pa je les, ki se lahko cepi v tanke deščice za embalažo.

Železarstvo je za transport izdelkov na tržišče potrebovalo veliko posod, ki so bile sploščene oblike, tako imenovane barigle. Take posode so bile zelo uporabne za tovorjenje in so se obdržale tudi po zgraditvi cest, v časih vozarstva. Po propadu železarstva v Železnikih so pričeli izdelovati najrazličnejše posode za industrijske in druge izdelke. Sodarstvo je bilo razširjeno kot domača obrt, kjer je sodar delal kot obrtnik, ki mu je bila to edina zaposlitev, ali pa je bil to kmet, ki je le včasih, največ pozimi, delal sodarske izdelke.

Tudi ta obrt je bila zanimiva za razne prekupčevalce in podjetne posameznike, ki so z iskanjem kupcev oziroma s prodajo sodarskih izdelkov dobro zaslužili.

Na tej stopnji sodarstva je vzklikla ideja o organiziranju združništva med proizvajalci in l. 1902 je nastalo združno podjetje z imenom »Sodarska zadruga za Selško dolino z o. j.« na Češnjici. Združeni sodarji so že na začetku poslovanja podjetja prirejali razne strokovne tečaje, na katerih so že vešči obrtniki vežbali zadružnike, da so bili sposobni izdelovati vse vrste sodov iz hrastovine, bukovine in smrekovine, saj je bilo izkušenih sodarjev še malo.

Po začetnih težavah so izdelki zadruga hitro zasloveli. Kmalu so se delavci-zadružniki preselili v skupno delavnico. V letih 1904 in 1905 je bilo v zadrugo vključenih 75 zadružnikov, kar je bil višek.

Ugodna prodaja izdelkov je zadružnikom omogočila, da so zgradili novo proizvodno delavnico, ki so jo opremili s stroji. Ta odločitev je zopet našla podporo pri uradu za pospeševanje obrti, ki je priporočil kot primeren prostor starejšo žago na Sori in so jo zadružniki odkupili. Ker je bilo vodne sile za pogon sodarskih strojev mnogo preveč, so sklenili, naj ta odvečna moč poganja dinamo, ki bo proizvajal električni tok. Uresničitev tega načrta l. 1912 je prinesla dolini možnosti za nove proizvodne zmogljivosti. Električno so namreč speljali na Češnjico, v Studeno in Železnike in geografsko središče doline je pridobilo velike prednosti na vseh področjih življenja in dela. S tem je Sodarska zadruga za daljše obdobje učinkovito posegla v delo in gospodarstvo doline.

L. 1910 pa so v Železnikih ustanovili še eno šodarsko zadrugo, ki je že naslednje leto zaposlovala 35 delavcev, od teh je bilo 13 izučenih sodarjev. Ustanovili so jo na pobudo nekaterih posameznikov, ki so s svojimi liberalnimi idejami hoteli zmanjšati čedalje večji vpliv klerikalne stranke na gospodarskem področju. Svojim članom je ta zadruga pomagala pri prodaji izdelkov, pri nabavi surovin, prizadevala pa si je tudi za čim sodobnejšo obdelavo in izdelavo sodarskih izdelkov.

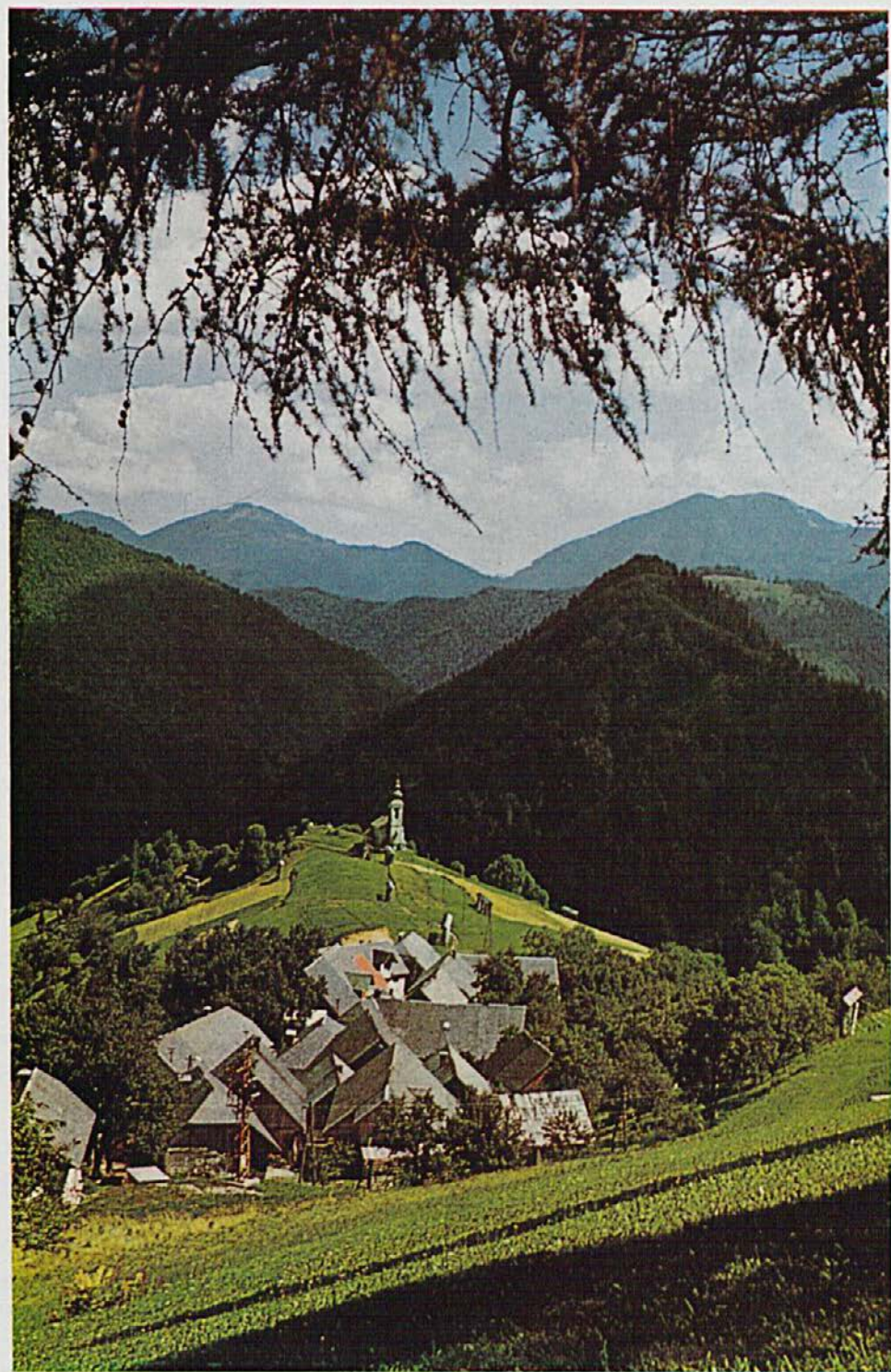
Čipkarstvo⁷

Čipkarstvo je ženska domača obrt, ki je mnogo bolj zahtevna, kot je npr. pletenje, tkanje, izdelovanje preje in pod. V Selški dolini so pričeli s klekljanjem že v 19. stoletju. V Železnikih je Štatorjeva Katra, ki je prej služila v Idriji in se tam naučila klekljanja, leta 1881 tega naučila tudi prve štiri otroke. Nekaj let kasneje, leta 1887, pa je več deklet že poučevala učiteljica iz Idrije, njeno ime ni znano. Prvo trgovino za odkup in prodajo čipk je v tem obdobju že odprl Josip Dagarin, kmalu za njim pa še Josip Boncelj, oba iz Železnikov. Na začetku 20. stoletja se je čipkarstvo še razširilo, dvignila pa se je tudi kvaliteta.

Ker ženske in moški pri železarstvu niso bili več zaposleni, je bilo širjenje domače obrti zelo koristno, saj je prinašala dopolnilne zaslužke. V zimskem času so klekljali po vseh naseljih Selške doline; v Železnikih pa vse leto, in sicer skoraj vse žene in dekleta, pa tudi nekaj deset moških. Avstrijske državne oblasti so čipkarstvo v Železnikih podpirale in na pobudo Antona Sonca, učitelja v Železnikih, Ivana Vogelnika, nadzornika cesarsko-kraljevih čipkarskih šol na Dunaju, in občinskega odbora, so leta 1907 v Železnikih ustanovili čip-



Čipkarice pred hišo Na plavžu Foto France Planina



Spodnje Danje

Foto France Planina

karsko šolo, ki je potem obstajala vse do leta 1960. Prva učiteljica je bila Marija Reven iz Idrije, ki je učila otroke obeh spolov, medtem ko je bilo vseh čipkaric v Selški dolini že 958. Pozneje je poučevala Marija Pivk.

Sole so tudi odkupovale izdelke večjih čipkaric, ki so bili zelo kvalitetni, dosti lepši od povprečnih izdelkov. Pojavilo se je tudi več trgovk in trgovcev, ki so prav tako odkupovali čipke, vendar so bile te slabše kvalitete, zato so jih tudi slabše plačevali.

Šola je bila podrejena Osrednjemu zavodu za žensko domačo obrt v Ljubljani, ki je čipkarstvo še razširil in omogočil izdelkom prodor na tuja tržišča. Ta zavod je tudi nastavljal in plačeval učiteljice zato, da je bila čipkarska dejavnost strokovno vodena, kvaliteta pa s tem dvignjena na raven ljudske umetnosti. Zavod je priredil leta 1926 čipkarski tečaj v Selcih, 1927 pa na Zalem logu.

Lesna trgovina Janeza Kemperla na Češnjici⁸

Janez Kemperle, rojen 20. 5. 1871 v Podlonku, po domače pri Pauluč, je stanoval na Češnjici 22 pri Luku Pogačniku, po domače pri Prevcu, kjer je na podlagi obrtnega dovoljenja 5. 1. 1889 odprl lesno trgovino, star komaj 18 let. Na Prevčovi žagi z vodnim pogonom, ki jo je vzel v najem, je razrezoval hlobovino vse do leta 1905, ko je 29. junija to žago odkupil. Že naslednje leto, 26. aprila, si je Janez Kemperle zgradil še žago na Lojah pri Rudnem. Razen tega je imel v zakupu še žago Matevža Pegama v Grapi (Prednja Smoleva) in pozneje še Jauhovo žago v Zadnji Smolevi. Vsi štirje žagni obrati so razrezali precejšnje količine lesa, hkrati pa dokazujejo izredno podjetnost mladega lastnika.

Janez Kemperle je umrl leta 1915, star komaj 44 let. Njegovo delo je nadaljevala vdova Franja Kemperle, rojena Bogataj. Ta in nasledniki so obrt in trgovino še razširjali in končno leta 1929 celo rekonstruirali žagni obrat na Češnjici, kjer so poleg venecijanske žage namestili moderen polnojarjenik s pogonom na parno lokomobil.

Park in vrtnarija v Železnikih⁹

Na veleposestvu Johana Globočnika je leta 1903 na Racovniku Avgust Novak pričel graditi vrt, kjer bi lahko nastalo pravo vrtnarsko podjetje. Na delno travniškem, delno gradbenem zemljišču v izmeri približno 1,6 ha so z zidovi in železnimi ograjami ogradili terasasto urejeno zemljišče, na katerem so uredili park, sadovnjak, rastlinjak za povrtnino s toplimi gredami, cvetličnjak iz železne konstrukcije in stekla na segrevanje s toplim zrakom, rastlinjak za sadike s parno centralno kurjavo, prostor za divjad, letni paviljon, stanovanjsko hišo za vrtnarja in shrambo.

Rastlinjak je bila pritlična stavba v obliki črke U, pokrita z enokapno streho. Notranja streha je bila pokrita z okenskim, zunanja pa z debelim gradbenim steklom. Tako zaprt prostor je bil centralno ogrevan s stoječim parnim kotlom. Vse grede so lahko namakali iz vodovoda in gojili razno rastlinje v vseh letnih časih, neodvisno od zunanjih vplivov.

Cvetličnjak je bil posebna zgradba, sestojeca iz dveh pritličnih hiš s steklenimi dvokapnimi strehami. Med njima je bila kurilnica s toplozračnim segrevanjem, ki je bilo potrebno za vzdrževanje stalne temperature za rast rož in

gojenje cvetličnih sadik. V kurilnici je bila nameščena tudi črpalka, ki je po ceveh dovajala vodo pršilec za zalivanje vsega vrta.

Letni paviljon je bila enonadstropna montažno izdelana lesena zgradba z velikimi zasteklenimi stenami, grajena po tirolskem vzorcu. V prvem nadstropju so bili trije veliki prostori, v pritličju pa družabna kabineta in večji prostor, kjer je bil tudi ličen vodomet.

V ograjenem, a nezazidanem vrtu, je bil prostor takole razdeljen:

Ob vhodu je bil majhen živalski vrt, kjer so namestili iz okoliških gozdov nalovljene živali, ptice ujede, lisice, kune, podlasice, dihurje in podobno.

Precejšen del površine so zavzemali park, velik sadovnjak ter zelenjavni vrt. Tu so pridelovali povrtnino v številnih toplih gredah.

V posebnem, tudi ograjenem in z drevjem zasajenem prostoru je bila divjačina iz bližnjih gozdov. Jelenjad, srnjad in zajci so se tod neovirano gibali. Skrbeli so le za njihovo hrano.

Vsi ti objekti so dajali videz velikega vrtnarskega podjetja, ki bi se lahko štel med pridobitvena in proizvodna, če bi se lastniki odločili za to.

Če bi v današnjem času gradili navedene objekte z vsemi napravami in stroji, bi to veljalo ca. 11.000.000,00 din.

Ta luksuzna vrtnarija je bila zgrajena že po propadu železarstva, vendar so bili veliki kapitali, ki so jih vložili vanjo, zbrani edinole od železarske dejavnosti.

Graditelj Avgust Nývák je bil zagrizen nemčur, ki se je ravnal po politiki Nemcev na Kranjskem; ta politika je usmerjala tudi njegovo gospodarsko dejavnost. S sredstvi, ki jih je vložil v to vrtnarijo, bi zlahka pokrili stroške za gradnjo velikega industrijskega obrata. S tem bi v Železnikih omilil brezposelnost in revščino ter ustvaril pogoje za ponoven gospodarski vzpon, ki bi zagotovo pomenil hitrejši razcvet vse Selške doline.

Vodna elektrarna Johana Globočnika¹⁰

Prav tedaj, ko so gradili vrt in vrtnarijo, so pričeli z gradnjo elektrarne, ki je zajemala vodo pri usnjarni Dermote, iztok pa je bil pri mlinu na Racovniku. Največji strmec vode na tem toku je bil pri nekdanji fužini in plavžu. Ta dva objekta so podrli in tam zgradili za tisti čas zelo moderno vodno centralo. Šest metrov vodnega padca s pretokom 1,5 m/sek je poganjalo Francisovo turbino, tipa Zwilling - dvojček, z največjo močjo 120 KS. Turbina je bila vodena z avtomatičnim regulatorjem in gonilno jermenico za pogon 110-voltne generatorja na enosmerni tok moči 30 kW. Poleg turbine je bila v centrali nameščena še rezervna Diesel lokomobila na nafto, ki so jo vključili ob prenizkem stanju vode. Električna centrala je imela tudi močno akumulatorsko baterijo, ki je napajala električno omrežje tedaj, ko so stroji mirovali.

Ta vodna elektrarna, za katero je stroje dobavila firma Andritz iz Gradca, je prva tovrstna naprava v Selški dolini in bi lahko bila samostojno proizvodno podjetje. S smotrno gradnjo in izbiro agregatov so namreč ustvarili odlične pogoje za dobavo električne energije Železnikom, Češnjici, Studenu in so jo tudi ponudili, saj bi vodna sila zlahka pokrila potrebe, ki bi jih zahteval tak odjem. Vendar je občina Železniki elektrifikacijo odklonila. Zato so v elektrarno postavili šibkejši generator, ki je izkoriščal le dobro tretjino razpoložljive

vodne moči. Investitor se je odločil, da bo proizvajal električni tok izključno za lastne potrebe. Tako je moderna vodna elektrarna dajala tok le lastnikovemu gospodinjstvu, vrtnariji in kmetijskemu posestvu.

Elektrarna v Sorici¹¹

Pri iskanju tehničnih izboljšav je treba omeniti prizadevanja za zgraditev elektrarne v vasi Sorica. Vaščani te vasi so pokazali presenetljivo naprednost, saj so se združili v električno zadrugo in pridobili električni tok za razsvetljavo in pogon kmetijskih strojev.

Zadruga je imela tudi nasprotnike, ki so načrt o elektrifikaciji odklanjali in jo zavirali ter zagrizeno nasprotovali graditvi. Vendar jim načrta ni uspelo preprečiti in so ob otvoritvi elektrarne leta 1911 ostali prikrajšani za koristi, ki jih je prinesla električna energija.

Podjetnik Gašper Šturm¹²

Gašper Šturm-Jakopč iz Selc je bil zelo talentiran samouk. V Selcih je na Lošterkovem mlinu postavil polnojarjenik. Ker pa je bilo v poletnih mesecih in pozimi premalo vode, je vgradil še parno lokomobilo, da je nemoteno gnala žago in proizvajala električni tok.

Imel je koncesijo za gradnjo vodnih žag in mlinov pa še za mizarsko obrt. Nekaj let svojega življenja je preživel v Ameriki, kjer si je nabral tehničnega znanja in izkušenj za uspešno podjetniško dejavnost.

Lesna zadruga Hrastnik¹³

Z namenom, da bi čim boljše izkoristili obsežen gozd v Hrastniku nad Bukovico, so leta 1912 na Česnjici organizirali lesno zadrugo. Ta je od posestnika Luke Šmida - »Ožbica« kupila ves gozdni kompleks s površino približno 200 ha in pričela s sečnjo bukovine za pridobivanje oglja ter iglavcev in lepšega lesa za razrez v deske. To dejavnost je zadruga opravljala vrsto let; med prvo svetovno vojno se je celo razširila. Predvsem so posekali veliko lesa za kurjavo, ki so ga dobavljali vojski. Nekaj let po prvi svetovni vojni je bila zadruga likvidirana, vse površine pa so prodali lesnemu trgovcu Josipu Dolencu iz Stare Loke.

Prevozniško podjetje v Železnikih¹⁴

Josip Demšar, p. d. Dagarin, po poklicu trgovec, je v svoji hiši uredil prostore za državno pošto in se pogodil za prevoz pošte. Kupil je več konj in pokritih voz ter poleg prevoza poštnih pošilk skrbel tudi za prevoz potnikov.

Leta 1913 sta z Gabrijelom Thalerjem kupila avtobus znamke »Daimler«. Avtobus je bil takrat za Selško dolino pomembna novost. Vožnja po tedaj ozki cesti je zahtevala od voznika veliko spretnosti. Avtobus se je kmalu prevrnil na cesti pri Suhi. Poškodovano vozilo so takrat lahko popravili le v tovarni na Dunaju, kamor so ga tudi poslali. Po popravilu je avtobus vozil le kratek čas,

ker je izbruhnila prva svetovna vojna in so vozilo mobilizirali za sanitetno službo. Pri opravljanju voženj za vojsko v Galiciji se je vozilo razbilo in bilo uničeno. Ves poštni in potniški promet med prvo vojno so opravljali s konjsko vprego.

Mesarija Franca Košmelja

Posestvo Franca Košmelja v Železnikih, na katerem so se ukvarjali s tovarnim prometom in živinorejo, je imelo tudi mesarsko obrt. Zahteve zdravstvene službe za opravljanje mesarske obrti so bile zelo stroge in so bili za to dejavnost potrebni posebni prostori in ustrezne naprave. Da bi ugodil zakonskim zahtevam, je Franc Košmelj zgradil večjo klavnico, ki je bila bolj urejena in opremljena kot takratna klavnica v Škofji Loki in je lahko bila vzor vsakemu podobnemu obratu. V njej je bila prva skrb za čistočo in spodobno ravnanje z živino ob zakolu.

Cestna gradbena dela

V letih 1914 do 1918 so na odseku Škofja Loka—Podbrdo popravljali in razširjali cesto, ki je bila kot zaledna prometna zveza soški fronti zelo potrebna. Pri teh delih se je zaposlilo veliko število domačih delavcev, ki jih ni zajela vojna obveznost; zaposlenih je bilo tudi nekaj žensk.

Dermotova usnjarna v Železnikih¹⁵

Nastanek usnjarske obrti v Železnikih sega v prvo polovico 19. stoletja, ko se je iz stare škofjeloške družine usnjarjev v središče Selške doline priselil Jurij Dermota. Po Juriju je prevzel usnjarno Jakob Dermota, rojen 1848. leta. Nasledil pa ga je Jakob Dermota mlajši, rojen 1878.

Usnjarno Jakoba Dermote sta v začetku tega stoletja sestavljala stanovanjsko poslopje, hišna številka 32 v Železnikih, in za njim stoječa, tik ob strugo Selške Sore postavljena usnjarska delavnica. To je gospodar neprestano dograjeval, širil, ji nadzidal eno nadstropje ter z dodatnimi površinami znatno povečal proizvodne zmogljivosti. Dokupil je tudi »Bajsgarberjevo« valjavko in v njej uredil terilnico lubja. Leta 1913 je napeljal elektriko, kar je omogočilo namestitve sodobnejše opreme — novega drobilca za čreslovino, vodne črpalke in prvih strojev. Kmalu za tem je kupil še Krennerjevo suknarno v Škofji Loki, poleg katere je bil razsežen travnik. Suknarno je prodal novonastajajočemu podjetju »Šešir«, na travniku pa je zgradil skladišče kože, lubja in čresla ter moderno drobilnico.

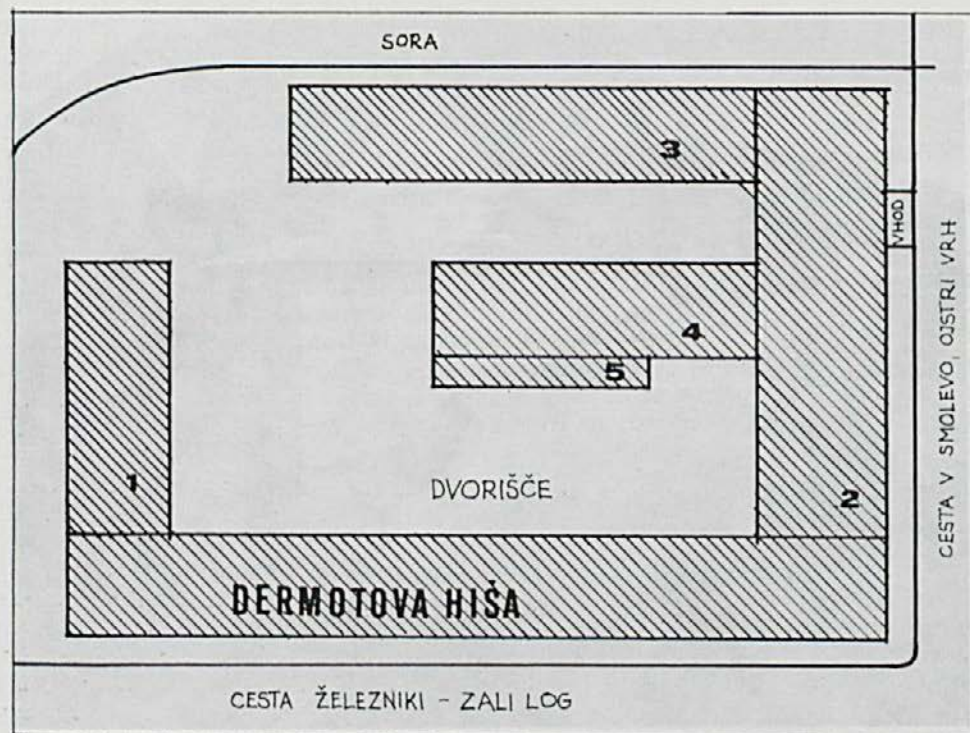
Ker se je obrat v Železnikih naglo razvijal, so zmogljivosti elektrarne sodelarske zadrage, ki je usnjarni dovajala električno energijo, postale premajhne. Jakob Dermota je zato zgradil lastno hidrocentralo, moči 12 KS. Od Jožeta Košmelja (Bajsgarberja) je prevzel stanovanjsko hišo in irharsko obrtno delavnico. V Grapi ob Smolevi so Dermotovi odprli že četrto terilnico lubja na vodni pogon, peta pa je zrasla na Trati pri škofjeloški železniški postaji. Razen naštetih nepremičnin je Jakobovo imetje sestavljalo precej gozdnih in travniških zemljišč ter nekaj manj pomembnih zgradb.



Nekdanja usnjarna Jakoba Dermote v Železnikih

Strojni park je 1930 obsegal vodno turbino z avtomatskim regulatorjem in dinamom za enosmerni tok 220—440 voltov, parno lokomobil (kot kurivo zanjo so uporabljali odpadno čreslovino), vodne pogone v valjavki in v Grapi, pet mlinov za drobljenje lubja, pet sodov za obdelavo kož s pranjem in mazanjem, cepilni stroj, valjavnik usnja, blanširne »felc mašine« (gladilni stroji), stabilne in prenosne črpalke, večje število sušilnih ventilatorjev, pogonsko-transmisijske naprave, mlin za žir, orodja, delavniške marmornate mize, najrazličnejše delovne pripomočke, namakalne kadi za surove kože in 25 strojilnih kadi. Delavci so bili pretežno domačini iz Železnikov. Razen kvalificiranim mojstrom in pomočnikom je lastnik nudil kruh tudi precej usnjarskim vajencem, težaške posle pa so opravljali nekvalificirani delavci. Leta 1930 je bilo zaposlenih 40 delavcev.

Kronika Dermotove usnjarne kaže, da je podjetje neprestano raslo in se širilo. Zlasti strm vzpon je doživelo med prvo svetovno vojno, ko je elektrika odprla vrata takrat najmodernejši mehanizaciji. Prvi resnejši zastoj je povzročila smrt Jakoba Dermote ml. (1932), ki sovpada z nastankom gospodarske krize. Zaradi upadanja kupne moči prebivalstva izdelki niso šli več v denar. Toda po prostovoljni poravnavi in ureditvi kreditnih pogojev je proizvodnja spet oživila in vse do nacionalizacije leta 1948 potekala brez težav. Med drugo svetovno vojno je usnjarna vedno zalagala partizanske delavnice z usnjem za prepotrebno obutev. Njena vloga je bila tako pomembna, da je revolucionarna oblast delavce oprostil udeležbe v NOB.



Tločrt Dermotove usnjarne v Železnikih

- | | |
|---|---|
| 1 Strojarna spodaj, skladišče in sušilnica zgoraj; | spodaj, streha za sušenje že ekstrahirane česla; |
| 2 skladišče surovih kož in pomožnega materiala ter oddelek strojarne spodaj, izdelovalnica gotovega usnja in skladišče gotovih izdelkov zgoraj; | 4 strojarna s strojljnimi sodi spodaj, pisarna in izdelovalnica gotovega usnja zgoraj, sušilnice na podstrešju; |
| 3 vodna delavnica z lužilnimi jamami in skladišče posušenega in ekstrahirane česla | 5 velika betonska jama za pridobivanje strojljnih juh iz česla. |

Po nacionalizaciji 1948 so ustanovili »Usnjarno Železniki« ter delno dopolnili oziroma obnovili strojni park.

Demšarjeva usnjarna na Češnjici¹⁶

Okrajno glavarstvo v Kranju je 25. 3. 1910 izdalo obrtni list za opravljanje usnjarske obrti Jožefu Demšarju na Češnjici št. 36.

Jožef Demšar, rojen 6. 3. 1868 v Železnikih, je bil iz Blaškove družine v Železnikih, kjer je v stavbi pri cerkvi njegov brat Janez Demšar opravljal usnjarsko obrt. Mlad in prizadeven Jožef je delal doma, sezonsko pa na Koroškem in v Gornji Avstriji, kjer se je izpopolnil v usnjarski stroki. Po bratovi smrti je obrt nadaljeval. Na Češnjici je zgradil delavnico s hišno številko 36. Kot usnjarski mojster je znal oceniti zahteve sodobnega usnjarstva, zato je delavnico postavil tik ob korito reke Sore zaradi obilne porabe vode v usnjarstvu. Graditev delavnice je pokazala smotrnost in naprednost investitorja, saj je

bila locirana izven strnjenegega naselja, z velikim pomožnim prostorom ter možnostjo za razširitev. Poleg osrednjega obrata so v kratkem času zgradili še dve pomožni stavbi, vse skupaj pa je imelo pogoje za hitro stopnjevanje in naraščanje proizvodnje. Pri nadaljnjem investiranju je za potrebe svoje usnjarne zgradil na Kovniku terilnico in skladišče za smrekovo lubje. Odvečno čreslovino je prodajal kemičnim tovarnam doma in na tujem.

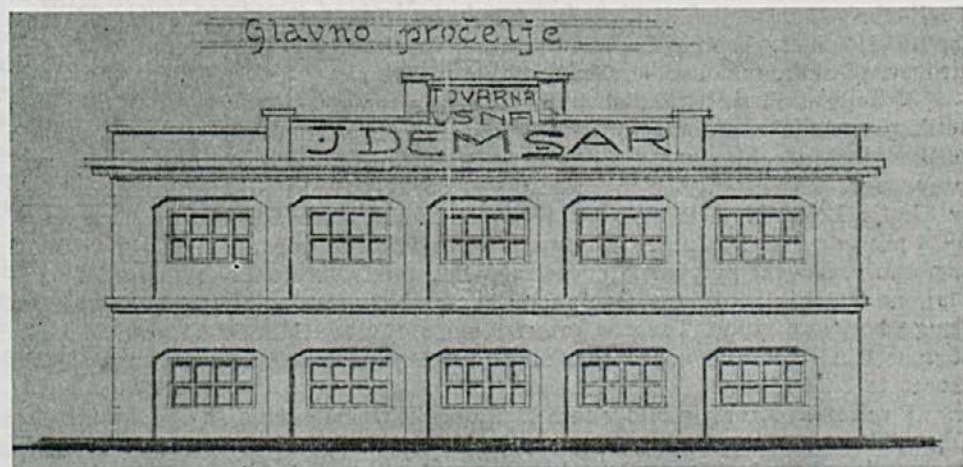
Kasneje je zgradil stanovanjsko hišo in gospodarsko poslopje, ki je tudi služilo obrti in trgovini. Trgovina s čreslovino je bila zelo uspešna, tako doma kot v izvozu, kar je vzbudilo novo zamisel; zgraditev terilnice in skladišča ob industrijskem tiru na železniški postaji Škofja Loka. S tem so bile delavnice na Češnjici povezane z železniško prometno žilo. Odprema čreslovine in usnja in sprejemanje potrebnih surovin je bilo s tem racionalizirano, saj je bila osrednja dejavnost na Češnjici oddaljena 19 km.

Usnjarsko obrt so stalno izpopolnjevali. Opuščali so ročno delo in uvajali strojno. Leta 1940 je imel obrat kombiniran stroj za struženje mokrih in suhih kož, stroj za gladenje kož, stroj za cepljenje kož, rotacijski sod za pranje kož, rotacijski sod za mazanje kož, črpalnico za vodo, potrebne kadi, orodja, pralnico in sušilnico ter stroj za valjanje podplatov in strojilni sod, ki pa še nista bila montirana.

Obrat je bil zelo prostoren. Pred glavno stavbo in v pritličju so kože kemično obdelovali, strugali, splakovali in mastili, v prvem nadstropju pa so jih strojno obdelovali. Usnjarna je izdelovala rjavo in črno zgornje usnje in manjše količine spodnjega usnja. Večji del proizvodnje je bila rjava kravina za zgornji del čevljev, rjava formatizirano usnje za pogonska jermena in sedlarsko usnje. Za podloge so strojili ovčje kože.

Surove kože je usnjarna dobivala iz ožje in širše okolice pa tudi izven Slovenije. Smrekovo lubje, ki so ga mleli na Kovniku, so dobivali iz Selške doline, za terilnico pri železniški postaji pa iz vse Gorenjske.

Usnjarna je zaposlovala 9 ljudi, terilnica na Kovniku 2, terilnica na Trati 3, v administraciji in trgovini 1. Skupaj z lastnikom je bilo torej zaposlenih 16 delavcev. Vsi so prejeli redne tedenske plače in bili zavarovani.



Molinarov načrt za Demšarjevo tovarno usnja iz l. 1929

Jožef Demšar je bil prizadeven, smotrni in umen gospodar, saj je v težavnih razmerah ustvaril za tiste čase precejšnje podjetje. Prebivalci in delavci, ki so delali pri njem, se ga spominjajo kot naprednega in dobrega človeka. K dobro idoči obrti pa so mnogo pripomogli tudi sin Jožko v proizvodnji, hči Ivica v administraciji in pa dobra ter marljiva mama Ivana v gospodinjstvu, delavci so namreč imeli hrano v podjetju.

Usnjarna je obratovala do leta 1944. Po končani vojni proizvodnje niso nadaljevali.

Obdobje po 1. svetovni vojni

Po koncu 1. svetovne vojne so Italijani zasedli zgornji del doline do Podrošta. Okupirali so Sorico, Spodnje in Zgornje Danje, Zabrdro, Torko in Ravne. Šele po sklenitvi mirovne pogodbe so se umaknili do Pohmana pred Petrovim brdom, ves čas okupacije pa je bila dolina v goriški smeri tesno zaprta. Gospodarski stiki z Baško grapo in Tolminskim so bili nemogoči, težko prehodni tereni so ovirali tudi tihotapce ali kontrabantarje. Ta zaprtost je na gospodarstvo, posebej pa na obrt v Selški dolini zelo neugodno vplivala.

Po vojni je bilo opaziti v Železnikih tudi veliko gospodarsko neresnost, popivanje in zapravljanje imetja — posledice, ki jih je zapustila vojna. Mladi gospodarji se niso zavzemali za delovni napredek, pač pa so kot »gospoda« celo zasmehovali pridne in delovne ljudi. Tako je bilo v nekaj letih zapravljenih 12 posestev, ki so na razprodajah prešla v tuje roke. Nekatera med njimi so bila nekoč dokaj premožna in bi s pametnim gospodarjenjem prinašala koristi lastnikom ter dvignila ugled in napredek Železnikov. Namesto tega pa sta se brezposelnost in revščina še povečali. Tudi v nekaterih drugih krajih doline so se dogajali podobni primeri, vendar ne v takem obsegu kot v Železnikih.

Splošna povojna konjunktura je omogočila povečanje števila obrtnikov, predvsem čevljarjev in krojačev, ki pa so povečini delali brez prijave obrti in le nekaj let, nato pa so obrt opustili. V proizvodnji oziroma uslužnostni obrti je bilo v dolini leta 1920 18 obrti, v katerih je delalo 86 obrtnikov in sicer 27 čevljarjev, 13 mizarjev, 11 krojačev, 9 kovačev, 8 kolarjev, 3 usnjarji, po 2 ključavničarja, mesarja in peka ter dimnikar, izdelovalec opeke, klepar, klobučar, krovec, pleskar, podobar — rezbar, sedlar in zidar.

V Železnikih so ustanovili avtomobilsko prometno društvo, ki je po nekaj letih prenehalo z avtobusnim prometom zaradi prometne nesreče in visokih odškodninskih zahtevkov, sicer laže poškodovanih potnikov. Nato je leta 1927 prevoze potnikov, prtljage in pošte pričel opravljati avtoprevoznik Anton Ješe iz Škofje Loke, ki je to delo opravljal do zloma stare Jugoslavije. Dne 30. 1. 1929 mu je pričel konkurirati avtoprevoznik Viktor Benedik, ki je s 4 avtobusi uspešno vzdrževal avtobusne zveze med Železniki, Škofjo Loko, železniško postajo na Trati in Ljubljano. Svoje delo je moral opustiti ob okupaciji na začetku druge svetovne vojne. Tovorne prevoze sta opravljala Matevž Florjančič z Zalega loga in Jožef Košmelj iz Železnikov, kasneje pa še Jožef Bajželj in Valentin Kosec iz Železnikov.

V mizarski stroki je bilo v tem času opaziti prizadevanja za uvedbo strojev. Obrtniki Janez Jakolič, Jožef Logar, Pavel Tavčar in Franc Trojar so opremili svoje delavnice z univerzalnimi skobelnimi stroji, tračnimi in krožnimi žagami. S temi stroji so povečali delovne zmogljivosti, vendar je njihova dejavnost

služila samo potrebam v Selški dolini in ni bil dosežen pomembnejši razmah v mizarstvu.

Med gospodarsko krizo od 1929 do 1937 je precej obrtnikov prenehalo poslovati; število se je zmanjšalo predvsem v čevljarški, krojaški, mizarški in živilski stroki.

Z letom 1932 so zaradi omiljenja brezposelnosti in slabe ceste, začeli večja cestna gradbena dela. Rekonstruirali so cesto Škofja Loka—državna meja, pa tudi cesto Podrožje—Sorica. Kasneje, v letu 1938, pa so pričeli graditi utrjeno obrambno linijo na meji z Italijo. Tudi pri teh delih je bilo zaposlenih precej domačinov.

Tovarna »Plamen« iz Kroke je 1933 v Železnikih obnovila žebljarsko dejavnost s tem, da je ustanovila obrat za proizvodnjo čevljarških žbljev - planinčarjev. Oskrbela ga je s svojimi delovnimi pripravami, zaposlenih pa je bilo 20 domačinov, ki so se hitro privadili delu. Vendar je bilo povpraševanje po takih žbljih vedno manjše, zato so po poldrugem letu ta obrat morali ukiniti. Kljub temu je bilo to delo zelo koristno za nadaljnji razvoj kovinarstva v dolini.

Obdobje po 2. svetovni vojni

Takoj po osvoboditvi se številčno stanje obrtnikov in obrti še ni bistveno spremenilo. Vseh obrtnikov v Selški dolini je bilo 63, delali pa so v 16 obrtnih panogah. V proizvodni ali uslužnostni obrti je bilo 14 mizarjev, 10 čevljarjev, 9 krojačev, 6 kovačev, 4 kolarji, po 3 avtoprevozniki, peki in sedlarji, po 2 apneničarja, ključavničarja in mesarja ter po 1 brivec, dimnikar, krovec, soboslikar in zidar.

Ustanovitev in širjenje novih proizvodnih podjetij je nudilo zaposlitev številnim obrtnikom, ki so kot strokovnjaki našli delo v ustreznih podjetjih in si tako zagotovili stalne zaslužke.

Hiter razvoj predvsem kovinske in lesne industrije v Železnikih je zahteval nove delavce. Z nastankom novih podjetij pa se je število prostih delovnih mest še povečalo, tako da leta 1970 v Selški dolini za zaposlitev v industriji ni bilo mogoče več dobiti dovolj delovnih moči in so jih morali poiskati drugod. Zato je tudi občutno padlo število obrtnikov in zaposlitev v obrti. Obrtnikov v nekatereh — predvsem uslužnostnih — dejavnostih že primanjkuje, pojavile pa so se nove, mehanizirane obrti (predelovanje plastičnih mas, kovinska in lesna galanterija), zelo se je povečalo število avtoprevoznikov.

Leta 1970 je bilo v Selški dolini sicer še 16 obrtnih panog, vendar le z 38 obrtniki, 10 je bilo avtoprevoznikov, 5 izdelovalcev kovinske galanterije, po 2 mizarji in predelovalci plastičnih mas, po 2 apneničarja, brivca, krojača, izdelovalca lesne galanterije in sodarja ter po 1 avtomehanik, elektromehanik, javni prevoznik, ključavničar, kovač, sedlar in soboslikar.

Industrija, ki se dosledno izogiba vsakršnim uslužnostnim dejavnostim, je prisiljena delati izjeme in z opravljanjem obrtniških storitev rešuje probleme, ki nastajajo zaradi pomanjkanja obrtnikov. Poleg tega je še več v tovarnah zaposlenih strokovnjakov in mojstrov, ki v obliki dopolnilne ali male obrti opravljajo dela in usluge ter — četudi neprijavljeni — služijo gospodarstvu.

1. P. Blaznik: Škofja Loka in loško gospostvo, 1973, str. 438. — 2. Pripovedovali Janez Cencič, mizar v Selcih, Matevž Dolenc, mlinar in žagar na Luši, Jože Pokorn, orodni kovač v Podrožju, Peter Smid v Selcih. — 3. Pripovedovali Anton Zupanc in Anton Frelih na Zalem logu ter Peter Smid v Selcih. — 4. Pripovedovali Alojzij Zgaga s Petrovega brda, Franc Orter iz Podbrda in Jože Pokorn iz Podrožja. — 5. Pripovedovala Anton Lotrič s Češnjice in dipl. inž. Janko Jelenc iz Dražgoš. — 6. J. Ster: Nastanek in razvoj lesne industrije v Selški dolini, Loški razgledi 1967, str. 116—124. — 7. Arhiv muzejske zbirke v Železnikih; Katalog trgovca Josipa Demšarja; pripovedovala Tončka Ramovš; B. Račič: Slovensko čipkarstvo s posebnim ozirom na škofjeloško območje, Loški razgledi 1968, str. 123—139. — 8. Pripovedoval Franc Kemperle v Škofji Loki. — 9. Načrti objektov v Loškem arhivu in arhivu pododbora MD v Železnikih; pripovedovala Zdravko Goja in Jakob Potočnik v Železnikih. — 10. Pripovedoval Zdravko Goja v Železnikih. — 11. Fr. Planina: Kako je Soriča dobila elektriko, Loški razgledi 1971, str. 233—236. — 12. Pripovedoval Peter Smid v Selcih. — 13. Arhiv Franca Demšarja na Češnjici; pripovedoval Jožef Pogačnik na Češnjici. — 14. Pripovedoval Metod Demšar v Ljubljani. — 15. Pripovedoval Jernej Dermota v Dolenji vasi. — 16. Pripovedoval dipl. inž. Joško Demšar v Železnikih.