

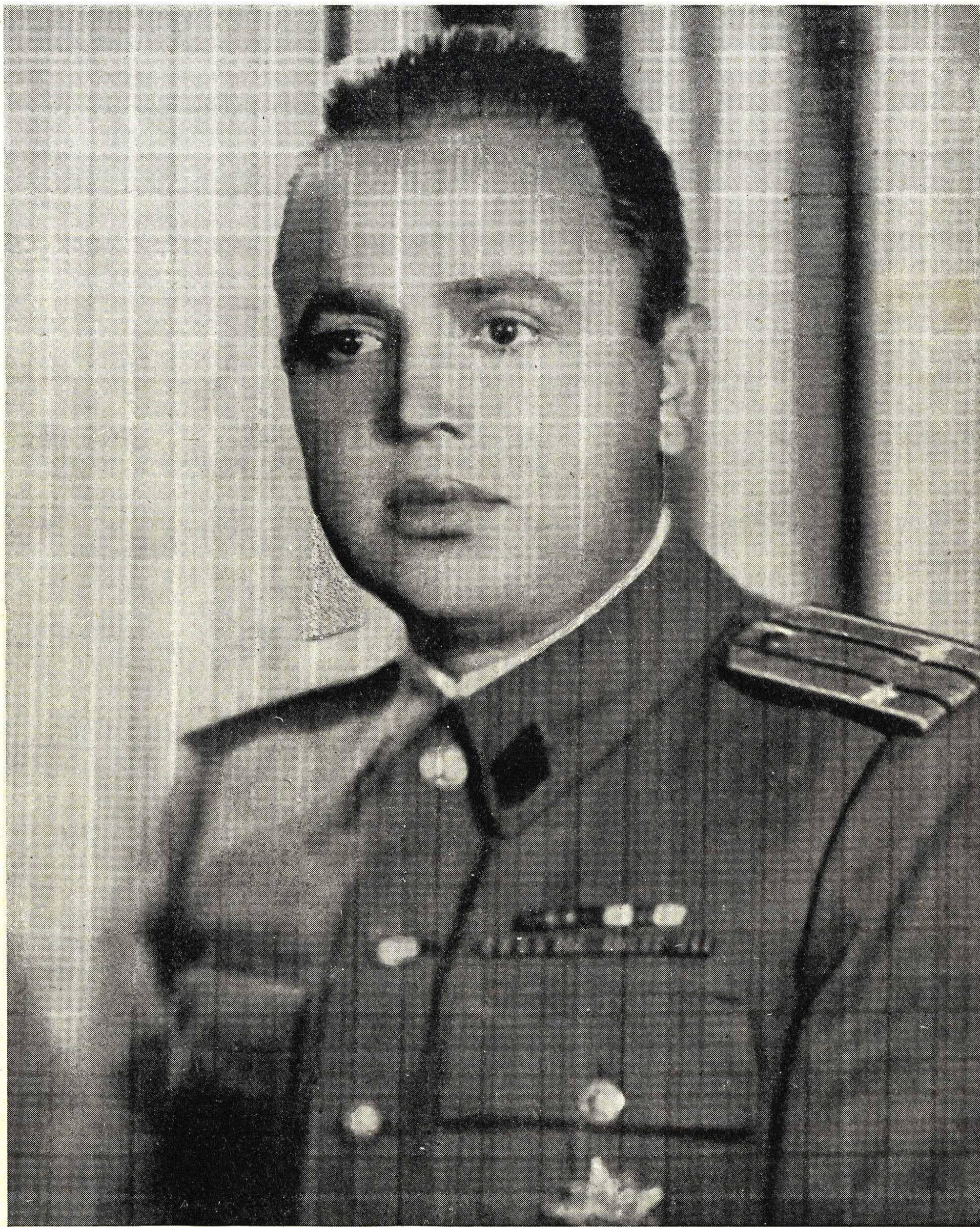


ŽELEZAR



6

CLASICO DEL CIRCUITO COLETTIVA ŽELEZARNE PRAGUE



Narodni heroj Anton Dežman - Tonček

Narodni heroj Anton Dežman - Tonček

Anton Dežman - »Tonček« je bil rojen 12. junija 1920 v Lescah, kot sin matere Marije in očeta Antona, delavca-žičarja v Tovarni verig Lesce. V družini je bilo šest otrok, od teh pet sinov in ena hčerka. Tonček je bil najstarejši. V Lescah je končal osnovno šolo. Družina je z borno očetovo plačo le skromno živela, svetovna kriza v letih pred vojno pa je očeta silila, da bi sinove čimprej spravil do kruha. Ker pa je prav takrat gradil novo skromno hišico, je denarja vedno primanjkovalo. To je sililo tudi mater, da se je ukvarjala s šivanjem jopic poleg vsega ostalega dela, pri čemer so bili otroci prikrajšani za materino skrb.

Kot štirinajstletni fant se je Tonček zaposlil leta 1934 kot vajenec pri mesarju Čebašku v Radovljici. Ta poklic pa ga ni veselil in po enoletni učni dobi je mesarsko delo opustil in se zaposlil pri gradbenem mojstru Žvanu na Bledu. Kot gradbeni delavec je delal na raznih gradbiščih v okolici Lesca in Bleda. Izučil se je zidarske obrti in postal gradbeni zidar.

V letu 1940 je zapustil delo pri privatniku Žvanu in povprašal za delo pri takratni KID na Jesenicah. Delo je dobil na priporočilo leščanskega župana Olipa. Najprej se je zaposlil v šamotarni, kmalu zatem pa je bil premeščen v martinarno, kjer je delal kot pečni zidar.

Kulturno in politično se je izživljal v kulturnem društvu »Svoboda« in po razpustu tega v kulturnem društvu »Vzajemnost« v Lescah. Posebno ga je veselilo delo v tamburaškem odseku, kjer je aktivno sodeloval. Sodeloval pa je tudi v planinskem društvu. Kulturno in športno izživljanje je bilo v glavnem tudi vzrok, da je opustil mesarski poklic, ker tam ni bil nikoli prost in ni imel časa, da bi se ukvarjal s športom in kulturnim delom. Život so mu v spominu prvomajske proslave in izleti, pri katerih je kot mladenič aktivno sodeloval. V času državnih zborovskih volitev v letu 1938, ko je v Lescah pri volitvah propadel klerikalni veljak Ažman in zmagal napredni politik Olip, je z ostalimi mladeniči v Lescah po volitvah pritrkaval z zvonovi v farni cerkvi in so ga zato žandarji pripravili in pretepli.

V letu 1939 so v Lescah organizirali partijsko celico, leto pozneje pa tudi skojevsko organizacijo. Člana sta postala tudi Tonček in njegov brat Jože. Ko se je zaposlil na Jesenicah, se je zato povezal tudi s skojevci v takratni Kranjski industrijski družbi.

V aprilu leta 1941, ko so fašistični osvajalci prestopili meje naše domovine, se je na poziv Partije javil kot prostovoljec v bivšo jugoslovansko vojsko. Prišel pa je samo do Mirne na Dolenjskem, kjer je prišlo do razsula in se vrnil nazaj v Lesce. Tokrat se je zaposlil pri gradbenem podjetju Svetina na Bledu in delal na gradbišču na Bohinjski Beli. Ker so bile po razsulu tam precejšnje možnosti nabave orožja, je iznašal skupaj z ostalimi okojevci iz Lesca orožje in municijo iz skladišča vojaških kasarn na Bohinjski Beli. Pri tem pa se je toliko kompromitiral, da ga je 15. julija 1941 že iskal Gestapo. Skupaj z bratom Jožetom sta se še istega dne umaknila v polilegalo. Skrivala sta se nekaj dni v Koritnem pri Ivanu Zupanu in pri Francu Torkarju. V tem času sta s skojevci iz Lesca in Bleda sodelovala v napisni akciji na Bledu. Pri tej akciji so raztrgali več nemških zastav in v neposredni bližini stražarja pred Park hotelom obesili na lipo kokoš s plakatom v kljunu, na katerem je pisalo: »Raje sem se obesla, kot bi za Nemce jajca nesla.«

V noči od 27. na 28. julij sta se oba z bratom vključila v partizansko grupo na Jelovici, ki jo je vodil Jaka

Bernard z Bleda. Tam sta srečala že prve ilegalce. Grilčeve iz Ribnega in brate Dacarje iz Lesca. Isti dan je bila na Jelovici formirana Jelovška četa, ki se je dne 5. avgusta 1941 vključila v novoformirani Cankarjev bataljon. Tam je Tonček srečal tudi jeseniške revolucionarje: Gregorčiča, Stražišarja, Bokala in druge, ki so vodili in sestavljali Jeseniško četo. V sestavu tega bataljona je sodeloval dne 8. avgusta 1941 v borbi na hribu Kotlič, pri Lipanjski planini, ki je od takrat dobil ime Partizanski vrh.

V oktobru istega leta se je bataljon ponovno skoncentriral na Mohorju. V sestavu bataljona je sodeloval pri prehranjevalni akciji v Zapužah, v vojaški akciji na postojanki v Češnjici v Selški dolini, v diverzantskih akcijah pri rušenju mostov v Selški in Poljanski dolini. Ko je bil Cankarjev bataljon 10. decembra 1941 napaden na Mohorju, je postal mitraljezec in desetar.

Bataljon se je po borbah v Poljanski dolini premaknil nad Rovte nad Selcami, kjer je v močni zasedi popolnoma uničil kolono Nemcev, ki so predstavljali specialno edinico za borbo proti partizanom. K uspešni akciji je pripomogel slučaj, da je iz grmovja, kjer je bila postavljena zaseda, skočil preko ceste zajec. Nemci so spustili pse-ovčarje. To je bil vzrok, da so se Nemci iz kolone zbrali v skupino, da si ogledajo lov. To pa je partizanom dalo zelo dober cilj za obstreljevanje. V borbi, ki je trajala 12 minut, je partizanom uspelo od 50 mož 46 ubiti, tri raniti in le eden je odnesel pete. (Vojni plen: 3 puško-mitraljezi, 3 brzostrelke, 12 pištol, 43 pušk.) Ker so partizani z ranjenimi Nemci lepo ravnali, tudi Nemci v vasi Rovte niso izvajali represalij nad vaščani.

Po tej akciji se je Cankarjev bataljon premaknil v Poljansko dolino. Tonček je sodeloval v borbah z Nemci na Lavtarskem vrhu, pri Cegelnici in Pasji ravni ter v akciji na orožniško postajo v Poljanah v Poljanski dolini. V tem napadu je bil kot mitraljezec v zasedi pod Poljanami. Ko je prihajala Nemcem pomoč iz Škofje Loke, so iz kolone spustili naprej samo izvidnico in oklopnijak, po glavnini, ki je bila strpana v treh avtobusih, pa je Tonček udaril z mitraljezom. Prvi avtobus se je prevrnil preko mosta v poljansko Soro. Kolono so popolnoma razbili.

Po akcijah v Poljanski dolini se je bataljon dne 1. januarja 1942 utaboril v Dražgošah. Ko so Nemci dne 9. januarja 1942 pričeli svojo ofenzivo na Dražgoše je bila nemška namera, da bi s smučarsko kolono prišli preko vasi Jelenšče partizanom za hrbet. Na skali Jelenšča, danes »Bičkova skala«, pa je imel strojnično gnezdo Henrik Biček. Ta je udaril po koloni Nemcev z boka, s čelne strani pa je prišel v pomoč s svojo desetino Tonček Dežman, pri čemer je bila nemška kolona razbita in prisiljena k umiku. Pri akciji je bila zaplenjena večja količina smuči in orožja. Drugi dan so Nemci spremenili svojo taktiko in pričeli z obstreljevanjem s topovi. Posebnost dneva je bila mitraljeska borba z nemškimi topovi. Okrog poldneva so Nemci pospešeno začeli vsiljevati borbe v neposrednem centru Dražgoš. Ob tej priliki so utrpeli precejšnje izgube. Nemci so hoteli na vsak način prodreti v središče vasi, da bi se tako polastili edine poti, ki pelje iz Dražgoš na Jelovico. Nameravali so razbiti bataljone na dva dela in onemogočiti partizanom umik na Jelovico. V popoldanskih urah je Nemcem vseeno uspelo priti v neposredno bližino prvih hiš. Sam Jože Gregorčič je povedel v protinapad Tončkovo desetino. S tem so Nemce odbili na njihov izhodni položaj. Tretji dan so Nemci ofenzivo nadaljevali. Uspel jim je prodor po grebenu s Križa na Jelenščo. Pri tem so od glavnine odrezali Bičkov vod, ki je branil fronto v vasi Jelenšča. Biček se je moral umakniti na Dražgoško goro in je z novih položajev obstreljeval prodirajoče Nemce. Jože Gregorčič je v kritičnem položaju odredil na rezervni položaj ponovno desetino Tančka Dežmana. Desetina je prevzela nase breme obrambe s strani Jelenšče, kjer so prodirali Nemci in vodili tam borbo vse do mraka. Z držanjem tega položaja je desetina omogočila organiziran umik celotnega bataljona, ki se je umaknil na Jelovico.

Po dražgoški bitki je bil Cankarjev bataljon zaradi stalnega nemškega zasledovanja razdeljen na čete, ki so bile poslame na svoja osnovna operativna področja. Jese-

*Ob Novem letu
želimo
vsem svojim bralcem,
sodelavcem
in prijateljem
še mnogo delovnih
uspehov*

UREDNIŠTVO ŽELEZARJA



Foto Dolenc

Dragi očka!

Ob novem letu prejmi najine iskrene čestitke.

Cestitava Ti k Tvojim velikim delovnim uspehom, saj si s tem znatno povišal svoje osebne dohodke in s tem naš družinski dohodek.

Zahvaljujemo se Ti za vse napore in skrb za družino. Tvojih uspehov se veselimo vsi z mamico, saj je naš dom vedno prijetnejši in vedno lepše je pri nas doma. Posebno smo ti hvaležni, da v preteklem letu nisi utrpel nobene nezgode.

Ponosni smo na Tebe očka, da toliko skrbiš za svoje zdravje in fizično moč. Veseli smo, da nimaš tiste grde navade, da bi na poti na delo spotoma zavil v gostilno, pa tudi po končanem delu si vedno takoj doma pri nas.

Sočustvujemo z vsemi tistimi otroki, katerih očetje še niso prišli do tega spoznanja in se prav radi vinjenosti vsakodnevno izpostavljajo nevarnostim za svoje zdravje in življenje in celo za zdravje in življenje svojih sodelavcev.

V letu 1962 želiva Tebi in vsem Tvojim sodelavcem še nadaljnjih uspehov in delovnih zmag. Želiva, da bi še nadalje tako pazil na svoje zdravje, da bi se krog Tebi enakih čimbolj širil, s tem bi se nam razširil tudi krog srečnih otrok.

Na kraju pa Ti morava zaupati še to, da sva ves čas, ko si v tovarni, v mislih s Teboj in s Tvojimi tovariši. To Te prosiva, povej še drugim, da smo vsi otroci z njimi, da se mi vsi skupaj veselimo vseh Vaših uspehov in da se nam trgajo srca od strahu, kadar mimo nas drvi rešilni avto proti bolnišnici, saj nikoli ne vemo, za katerega očeta življenje gre.

Tvoja hčerka in sinko

niška skupina se je priključila borcem pod Stolom, borci iz Gorij so odšli na Pokljuko, Tonček Dežman pa je bil dodeljen svoji osnovni Jelovski četi.

Meseca februarja leta 1942, ko je Jelovška četa ponovno taborila na Mohorju, je Gregorčič poslal Tončka v izvidnico. Zaradi obilnega snega je nalogo opravil na smučeh; ko se je vračal, je naletel na kolono nemških vojakov, ki so na smučeh pregledovali teren. V smuku je razbil nemško kolono. Nemci so imeli pri tem 12 mrtvih in 2 ranjena.

Iz tistih dni se spominja tudi samostojne akcije, ki sta jo izvedla z bratom Jožetom. Ko sta se vračala s terenske zveze v Lescah, sta opazila na leščanskih ravninah vežbajoče Nemce. Tonček je pomeril in z dolgim mitraljeskim rafalom pognal Nemce v beg, pri čemer so na »letečem bojišču« pustili tudi dva mrtva.

V maju 1942 mu je bil poverjen vod Jelovške čete, v mesecu juliju istega leta pa je bil premeščen na Pokljuko, kjer je prevzel prvo četo Prešernovega bataljona. Operativno področje čete je bila Bohinjska dolina. Četo je vodil uspešno na vseh vojaških in diverzantskih akcijah vse leto 1942.

Meseca marca 1943 je postal komandant I. bataljona Gorenjskega odreda, v juniju istega leta pa je prevzel vodstvo Kranjskega bataljona. V jeseni leta 1943, ko je bila formirana Prešernova brigada, je bil odrejen nazaj

na operativno področje Jelovice, kjer mu je bil dodeljen Gorenjski bataljon.

Spomladi leta 1944 je bil imenovan k okrožnemu komiteju Varnostne obveščevalne službe za komandanta grup. V jeseni leta 1944 pa je pri formiranju VDV (Vojska državne varnosti) prevzel komando tega bataljona. 1. oktobra je že dobil čin kapetana. V decembru leta 1944 je bil imenovan za namestnika komandanta II. brigade VDS. Sodeloval je v vseh akcijah in bil v teh borbah sedemkrat ranjen.

V januarju leta 1945 je bil poslan na višji oficirski kurz pri Glavnem štabu v Metliki. Zaradi posledic ranjevanja je bil po končanem tečaju v Metliki poslan preko Barija v bolnico v Beograd, kjer so ga operirali na glavi. Aprila leta 1945 se je ponovno vključil v matično edinico II. brigade VDV in sodeloval v borbah za osvoboditev Trsta.

Po osvoboditvi je ostal kot aktivni oficir v Jugoslovanski armiji. Končal je Pešadijsko oficirsko šolo in Višjo vojno akademijo. V letu 1948 je napredoval v čin majorja, v letu 1952 v podpolkovnika in bil 15. julija 1952 z ukazom Prezidijskega št. 111 proglašen za naročnega heroja. Leta 1959 je napredoval v čin polkovnika JLA.

V letih po osvoboditvi je služboval v raznih vojaških edinicah, med drugim je bil tri leta v Titovi gardi. Sedaj je zaposlen kot aktiven oficir-polkovnik v Ljubljani.

Ob novem letu

Za nami je letošnje jubilejno leto, ko smo praznovali 20-letnico vstaje jugoslovanskih narodov. Bralci naše revije so lahko ugotovili, da smo skozi vse leto tej veličastni zgodovinski obletnici v naši reviji posvetili vso pozornost. Objavili smo življenjepise naših narodnih herojev, opisali celo vrsto sabotažnih in partizanskih akcij, ki so bile izvedene med NOB v našem okolišu. Vsi ti prispevki, ki obravnavajo zgodovinske dogodke iz časov NOB, pomenijo za marsikateri šolski kolektiv bogato gradivo, pa tudi starejši bralci, ki so preživeli drugo svetovno vojno, radi prebirajo sestavke, ki jih pišejo naši prvoborci in aktivisti.

Ko izdajamo zadnjo številko revije »Železar« v desetem jubilejnem letniku (letos smo namreč praznovali tudi desetletnico, odkar je izšla prva številka), lahko zapišemo, da je bil prav letošnji letnik eden najbolj zanimivih in po svoji vsebini tudi najbogatejši.

Naše bralce bo gotovo zanimalo, kakšna bo vsebina revije »Železar« v prihodnjem letu. Pred kratkim je bila imenovana posebna komisija, ki je uredniškemu odboru predložila koncepcijo revije za prihodnje leto. Ker smo v prejšnjih letih objavljali razmeroma veliko gradiva s področja

železarske zgodovine, bodisi v člankih ali pa v slikah, je uredniški odbor sprejel sklep, da v prihodnjem letu program prilagodimo tako, da bomo imeli v letu 1962 več prostora za obravnavanje problematike s področja delavskega upravljanja ter dela družbenih organizacij. Ker imajo posamezni obrati v naši železarni že dolgoletno tradicijo, morda ne bo odveč, če bi obširneje pisali o njihovem zgodovinskem razvoju in perspektivi, ki jo imajo v okviru rekonstrukcijskega načrta železarne v prihodnjih desetih letih.

Ceprav smo v zadnjih letih veliko pisali o dogodkih iz minule vojne, še vedno nismo zajeli vsega tako obsežnega gradiva. Marsikatera partizanska akcija še ni opisana in prav tako ne bi bilo prav, če bi pozabili na nekatere borce ter aktiviste, ki imajo v našem okolišu veliko zaslug za to, da smo dočakali osvoboditev. V posebni rubriki nameravamo objaviti njihove življenjepise in spomine na dogodke iz slavnih dni.

V prihodnjem letu nameravamo spremeniti tudi vsebino rubrike za kulturo in prosveto ter šport. Registriranje posameznih kulturnih in športnih prireditev ter tekmovanj bomo prepustili tedniku »Železar«, medtem ko bomo v reviji načeli v posebnih člankih vrsto problemov, ki zadevajo razvoj kulturne in športne dejavnosti v naši občini. Problemov je več kot dovolj in bi bila vsaka bojazan za gradivo odveč.

To je le nekaj misli o novi vsebini revije »Železar«. Potrudili se bomo, da bomo predvideni program oz. koncepcijo revije za prihodnje leto uresničili in da bodo naši bralci sleherno številko prebrali s tolikšno pozornostjo, kakor doslej.

Na dan republike
se je zbrala
v žični valjarni
več tisoč glava
množica ljudi

Foto Kolman



Inž. Alojz Prešeren

Rekonstrukcija jeklarne

Črna metalurgija predvideva z izgradnjo novih in rekonstrukcijo obstoječih proizvodnih agregatov povečanje proizvodnje na okoli 1.500.000 ton jekla v letu 1985 in preko 3.000.000 ton v letu 1972. V tem povečanju obsega v prvi fazi martinarsko jeklo cca 72 %, el. jeklo 14 %, ostalo bo konvertorsko jeklo; v končni fazi pa bo delež martinarskega jekla 52 %, el. jeklo 28 %, ostalo konvertorsko jeklo.

Jeseniška jeklarne si je v okviru zahtevanega povečanja postavila kot končni obseg proizvodnje jekla 425.000 ton martinarskega in 50.000 ton el. jekla, skupno 475.000 ton. Napram današnji proizvodnji 333.000 ton bo torej proizvodnja povečana za 36 %.

Za realizacijo perspektivne proizvodnje jekla moramo vzeti v obzir najmodernejšo izsledke današnje metalurške tehnike in izbrati proizvodne agregate, ki omogočajo čimvišjo produktivnost. V zvezi s tem je bilo treba predvideti:

1. Rekonstrukcijo v obstoječi jeklarski zgradbi z obstoječo razdelitvijo posameznih lop pri uporabi po možnosti sedanjih žerjavov.
2. Izbrati proizvodne agregate takih kapacitet, ki nudijo možnost maksimalnega izkoriščanja pri maksimalni toplotni obremenitvi.
3. Odpraviti vsa tista ozka grla, ki že danes ovirajo normalno proizvodnjo: priprava vložka, zakladanje, dovoz tekočega grodlja.
4. Upoštevati pri izbiri tehnologije vlivanja jekla težo ingotov in bram od 3 do 10 ton.
5. Uvesti pri danih prilikah varno in sodobno manipulacijo z martinarsko žilindro.
6. Po možnosti locirati vse proizvodne agregate — SM peči in E-peč v skupno lopo jeklarske zgradbe.
7. Uvesti sodoben način skladiščenja in priprave zlitin za potrebe jeklarne v celoti.
8. Predvideti nove higienske prostore za kolektiv jeklarne.

Pri izbiri proizvodnih agregatov smo morali predvsem upoštevati dejstvo, da so SM peči A, B, K, L povsem zastarele in izrabljene in ne nudijo v sedanjem stanju nobene možnosti povečanja produktivnosti, ki je neobhodno potrebno za ekonomsko utemeljitev obstoja SM peči na splošno. SM peči H, M, V so razmeroma moderne konstrukcije in z malimi rekonstrukcijami sposobne dati

dobro proizvodne pokazatelje. Te peči bi lahko ob normalnih pogojih dela proizvedle letno okrog 180.000 ton. Za preostalih 245.000 ton je bilo treba izbrati odgovarjajoče nove proizvodne agregate.

Graditi v obstoječa polja na mesta starih SM peči nove E-peči je praktično nemogoče, ker bi bilo treba za normalno delo vsaj dveh E-peči kapacitete po 80 ton znižati delovni podest za cca 3.500 mm, kar je v sredini jeklarske zgradbe nemogoče. Razen tega bi taka odločitev praktično onemogočala dovoz vložkov, celotno manipulacijo prometa in dovoz tekočega grodlja.

Nadoknaditi primanjkljaj jekla z zgraditvijo 30 tonskega konvertorja je nesmiselno zaradi premajhne količine tekočega grodlja naših rekonstruiranih visokih peči, zaradi nujne potrebe velike kis:karne s približno 4500 Nm³/h in nujne postavitve vsaj 500-tonskega mešalca; k temu je treba dodati še izredno obsežno napravo za čiščenje gostorjavih dimnih plinov.

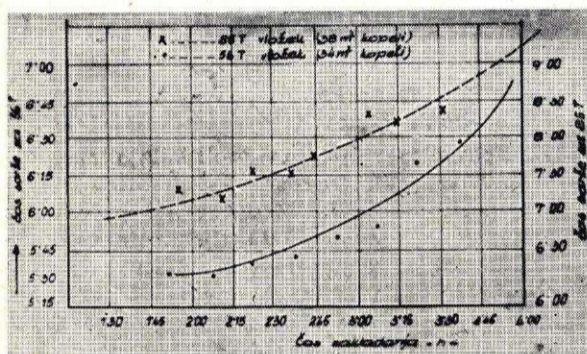
Najuspešnejšo rešitev za proizvodnjo manjkajoče količine jekla predstavlja graditev novih velikih martinovih peči. Moderne SM peči danes lahko zadovoljijo vsem produkcijskim in kvalitnim zahtevam, če so jim dane možnosti za forsirano obratovanje. Samo izbira novih SM peči nudi normalne možnosti transporta, najprilnejše izkoriščanje obstoječe zgradbe, žerjavnih prog in žerjavov.

Za povečano proizvodnjo E-jekla je edina možna in pravilna rešitev v izgradnji nove 50—60 t E-peči v skrajnem spodnjem polju jeklarske zgradbe, to je med stebri B 11 in B 12. Ta lokacija nudi zadovoljive pogoje obratovanja peči in potrebnega transporta, ne da bi pri tem občutno motila možnosti normalnega obratovanja SM peči.

V smislu navedene analize prostora, projektne naloge in predvidenega kvalitetnega programa smo se odločili za izgradnjo dveh najmodernejših SM peči s kapaciteto po 150 ton, kar zadošča pri normalnih pogojih dela za proizvodnjo 250.000 ton martinarskega jekla. V končni fazi izgradnje bo imela jeklarne dve martinovi peči po 150 ton, dve po 85 ton (današnji peči M in V) in eno SM peč s 60 ton kapacitete (današnja peč H) ter eno E-peč kapacitete 50—60 ton. Lokacija teh peči bo sledeča: prva 150 tonska peč bo levo od sedanje peči V — med stebri B 10 in B 11, peči V in M ostaneta na sedanjem mestu, na prostoru sedanje peči L bo druga 150 tonska peč, peč H ostane na istem mestu kot danes. Ta razdelitev prostora in peči edina odgovarja zahtevi, da se tudi v fazi rekonstrukcije proizvodnja jekla postopoma veča, v končni fazi izgradnje pa predstavlja zadovoljivo razdelitev prostora šaržirne lope z ozirom na normalno odvijanje potrebnega dela.

Najmodernejši tip Martinove peči je trenutno Maerz — Boelens peč. Predlagani tip peči v praksi polagoma izpodriva klasično obliko, predvsem iz sledečih razlogov: lepše strujanje plamena, gornji ustroj nima med obokom in stenami mrtvih kotov,

ki povzročajo toplotno preobremenitev določenih delov peči, povečana je izžarevna toplota plamena na vložek, plamen se lepše prilaga površini kopeli. Posebna odlika konstrukcije je v tem, da je celotni gornji ustroj sestavljen iz posameznih segmentov, katere je možno poljubno zamenjati in s tem povečati obratovalni čas peči. Jasno je, da zahteva brezhibno delo peči izredno delovno disciplino posade in do podrobnosti rešene možnosti hitrega zakladanja in uspešne kurjave peči. Peč bo kurjena 100% z mazutom pri količini cca 2500 kg/h in 35.000 Nm³ zraka/h. Specifična toplotna obremenitev bo znašala do 420 kal/m²/h, kar predstavlja forsirano obratovanje.



— Uspešno delo novih in obstoječih martinovih peči zahteva predvsem kratke zakladalne čase. Izgubljeni čas pri zakladanju predstavlja v celoti izgubljeni čas pri taljenju vložka (glej shemo). V smislu možnosti hitrejšega zakladanja je treba današnje stanje v osnovi spremeniti: povečati je treba prostornino šaržirnih korit od sedanjih 0,4 m³ na cca 1 m³, pri čemer se bo dolžina korita povečala na 2 m. Manipulacija z daljšimi koriti zahteva prestavitev tira za vložke pred peči; ker se bo povprečna teža vložka v enem koritu povečala na povprečno 3 tone, moramo sedanje vlagalne stroje zamenjati z novimi z nosilnostjo do 7 ton. Da bomo čimbolj skrajšali zastoje zaradi prepočasne menjave praznih in polnih šaržirnih korit, bosta speljana v šaržirno lopo dva ločena tira.

Vzporedno z navedenimi rekonstrukcijami bo treba v celoti obnoviti šaržirni podest v jeklarni in pri tem upoštevati prestavitev sedanjih tirov z večjo nosilnostjo. Pri tem moramo upoštevati dejstvo, da bodo novi vlagalni stroji nizke konstrukcije in dolžine cca 8 m, kar zahteva poglobljene boxe za sintermagnezit, dolomit, škažo, orodje in podobno. Ob skrajni zunanji steni lope ostane samo 2 m prostora za prehod. Reverzine naprave in kontrolne omare bomo locirali izven tega prehoda v posebne prizidke v zunanji steni šaržirne lope. Celoten promet z vložki starega železa in mrzlega grodlja bo ostal še na ozkem tiru. Pri brezhibni pripravi vložka bo kapaciteta vlagalnih strojev do 45 t/h tako, da bomo lahko približno 40 korit, napolnjenih s starim železom in grodljem,

založili v največ dveh urah. Pri tem računamo, da bomo 150 t pečem dodajali približno 60 ton tekočega grodlja.

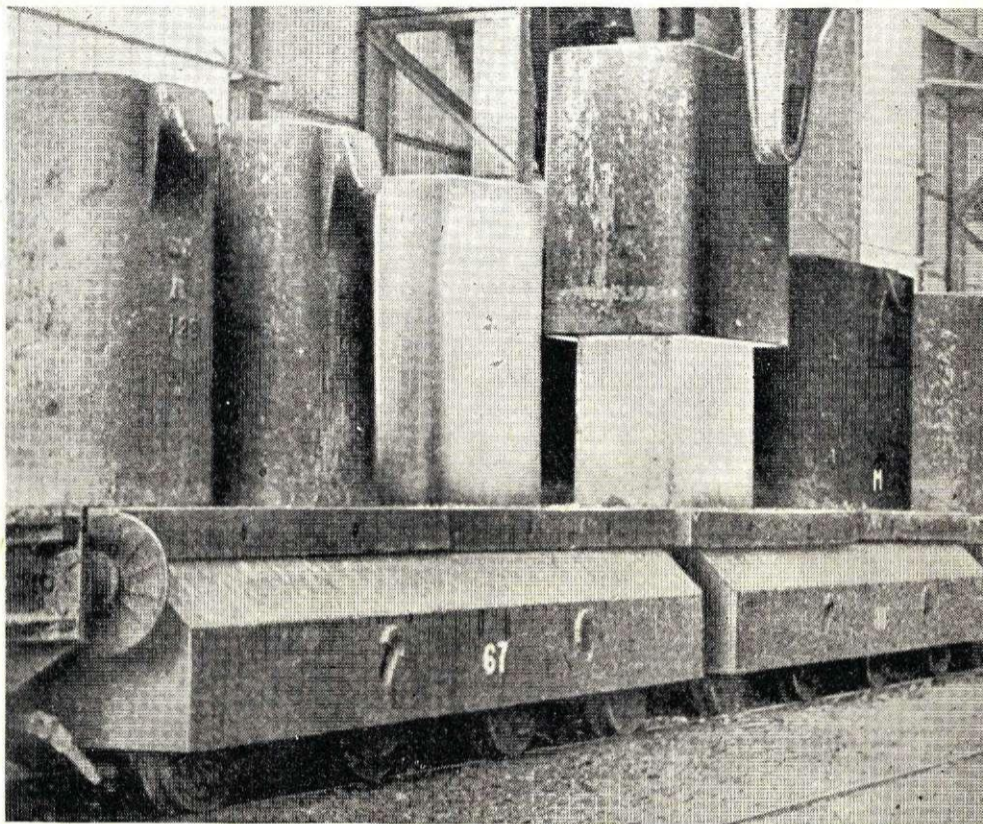
Staro železo in grodelj bomo pripravljali na novem prostoru na haldi, kjer bodo motorna dvigala — goseničarji z magneti in polipi opravljali v celoti delo na razkladanju vagonov, sortiranju starega železa, pripravi za avtogensko rezanje in nakladanju vložka v šaržirna korita. Valjarniški odpadki bodo prihajali na haldo v martinarskih koritih na normalnotirnih vozovih, poseben stroj pa bo ta korita prekladal na ozkotirne muldne vozove. Lahko staro železo bomo razkladali na spodnjem koncu Sava žerjava s polip žerjavom, kjer bo locirana stiskalnica s kapaciteto 50 ton dnevno.

Prostori za pripravo vložka bodo povezani z martinarno po ozkih tirih, ne da bi pri tem križali normalne uvozne in izvozne tire. Večje število odstavnih ozkih tirov na haldi bo dovoljevalo kapaciteto 4—5 v naprej pripravljenih kompletnih vložkov.

Tekoči grodelj bomo vozili v martinarno, podobno kot danes, v 30 tonskih ponovcah. Ponovce bo prenašal do posameznih peči nov 50 tonski žerjav. Ker je nosilnost današnje žerjavne proge v šaržirni lopi v glavnem 7,5 t, bomo celotno progo — nosilne stebre, prečne nosilce — pojačali na nosilnost 50 ton, istočasno pa dvignili levi nizki del strehe nad šaržirno lopo za okrog 2 m, tako da bo novi 50 tonski žerjav lahko nemoteno obratoval. Proga bo ojačena do polja današnje peči B (4), do koder bodo po normalnem tiru prihajale ponovce s tekočim grodljem, od tam pa jih bo 50 tonski žerjav prenašal do posameznih peči. Grodelj bomo vlivali v peči kot danes, 7,5 in 40 tonski žerjavi pa bodo služili za ostala popravila.

Za odlivanje jekla bomo uporabljali današnje livne žerjave nosilnosti 100—120 in 80 ton. Vlivanje 150 ton jekla bo sledilo v dve livni ponovci po 80 ton kapacitete, pri čemer bomo verjetno uporabljali današnji način vlivanja z iztegnjenim žlebom. Praksa namreč kaže, da povzroča tak žleb mnogo manj praktičnih težav kot razdeljeni žleb viličaste oblike, morebitni pomisleki o slabši kvaliteti jekla v manjši ponovci pa odpadejo, ker bomo uporabljali dve enako veliki ponovci. Tekoča žlindra bo odtekala po stranskem žlebu iz livne ponovce v zidano žlindrno ponovco s prostornino 4—5 m³, to je za 10—15 t žlindre, ki bo ostala v prebodni jami. Žlindrno ponovco bo livni žerjav dvignil na poseben žlindrni voz, ki ga bomo po normalnem tiru odpeljali na haldo in tam z ročnim ali električnim pogonom žlindro izlivali. Ta način manipulacije pri naših prilikah zahteva najmanj fizičnega napora od delavca in nudi največjo varnost, je pa vezan na nemoteno odvijanje prometa.

— Jeklo v ingote oz. brame predvidenih tež 3—10 ton bomo vlivali v celoti od vrha v kokile, postavljene na vozovih (glej sliko 1). Na vsak voz bosta postavljena 2 kokili, ki jih bomo vlivali istočasno s pomočjo vmesnega korita, ki edino



Slika 1

zagotavlja vlivanje jekla pri enakomernih pogojih, neodvisno od višine jekla v ponovci in prereza izlivka livne ponovce. Pravilna in enakomerna hitrost vlivanja od vrha je eden najvažnejših faktorjev za dobro kvaliteto in brezhibno površino ingotov, predvsem pa bram. Z ozirom na največjo višino kokile 2 m, vmesnega korita 0,6 m, livnega voza 0,9 m ter najvišjega varnega dviga livnih ponovc z današnjimi žerjavi 3,3 m, bo potrebno sedanjo višino livnega prostora znižati za okrog 300–400 mm. Opisani način vlivanja zahteva pri 80-tonski ponovci in povprečni teži ingotov 6 ton odpiranje zamašnega droga 6–7 krat, kar je praktično brez težav izvedljivo. V celoti predvidevamo tri prostore za livne vozove, od katerih je prvi, dolžine 30 m, določen za vlivanje elektro ingotov, ostala dva, skupne dolžine 120 m, pa za vlivanje martinarskih ingotov. Z ozirom, da traja celotna manipulacija priprave kokil in livnih voz, vlivanje jekla in odvoz odlitih ingotov iz jeklarne okrog 2,5 ure, bomo lahko na enem in istem prostoru odlivali tri šarže po 80 ton, če traja ena šarža povprečno 8 ur. Skrajni zgornji del livne lope v dolžini cca 50 m je predviden za celotno ponovčno gospodarstvo in skladišče ponovčne opeke.

Za vsa razna dela v livni lopi: čiščenje, morebitno ravnanje kokil na livnih vozovih, montaža vmesnih korit, priprava zamašnih drogov in montaža istih v ponovce, prenašanje opeke, materiala in podobno, posluževanje pri izzidavi livnih ponovc, priprava lijakov in postavitvev kokil na livne plošče za določene kvalitete elektro jekla, bomo imeli pet delovnih žerjavov z nosilnostjo do 15 ton.

Ingote v kokilah bomo takoj po odlitju odvažali direktno v valjarne, kjer jih bo posebni žerjav slačil, jih vroče zakladal v globinske peči, kokile na vozovih pa bo promet dostavljal v kokilno lopo jeklarne.

V tej lopi bo na dolžini cca 160 m speljan normalni tir z dvema odcepoma do glavnega normalnega izvoznega oz. dovoznega tira. Ob steni lope na dolžini 120 m bodo razporejene hladilne rešetke, kjer bo prostor za zalogo kokil, čiščenje in lakiranje kokil; štiri delovni žerjavi nosilnosti 15–30 ton bodo izvajali vsa potrebna dela pri pripravljanju livnih voz za odlivanje novih šarž.

Z ozirom na dejstvo, da bomo še vroče ingote v kokilah pošiljali v valjarno, odpade v jeklarni vsako čiščenje površine ingotov oz. bram in rezanje glav bramam specialne kvalitete. Čistili jih bodo v valjarnah, delno na vročih, delno na hladnih polfabrikatih. Iz istega razloga odpade tudi mehko žarjenje ingotov.

Ker tesnimo kokile pri postavljanju na livne vozove z azbestnimi vrvicami in maso, vse kokile bodo v glavnem normalnokonične oblike, ni potrebna stružena ploskev na nogah kokil, temveč zadošča ravno odlita ploskev, kar lahko livarna s pravilno tehniko kaluparjenja zadovoljivo izvede. Zato bo odpadla tudi mehnična obdelava kokil. Kot nujna faza dela pa se bo verjetno pojavilo varjenje počenih kokil in flemanje notranjih izgorelih ploskev (kot prakticira Vöest — Linz), s čimer lahko občutno vplivamo na povečano vzdržnost kokil. Prostor za to delo še ni določen.

V zadnjem polju šaržirne lope, levo od nove 150 tonske martinove peči, je predviden prostor za novo elektro peč, kapacitete 50—60 ton. Prostor je sicer tesen, toda rentabiliteta rekonstrukcije jeklarne zahteva, kot pri martinarni, tudi v tem slučaju izbiro največjega agregata, s katerim bo še možno pri konkretnih situacijskih izmerah obratovati in zadovoljiti predvideni kvalitetni program. Posebne visokolegirane kvalitete manjših količin bo še naprej izdelovala današnja 7-tonska BBC elektro peč, ki bo, po vsej verjetnosti, locirana na novem prostoru jeklolivarne v podaljšku obstoječe lope današnje sive livarne.

Predpogoj za izvajanje normalnega dela nove elektro peči je induktivni mešalec, ki omogoča odstranitev žlindre iz taline brez večjega fizičnega napora delavcev. Peč sama bo postavljena v skrajni konec zadnjega polja, transformatorska postaja s kontrolnimi instrumenti ter visokonapetostne celice pa bodo locirane izven jeklarske zgradbe v posebnem prizidku.

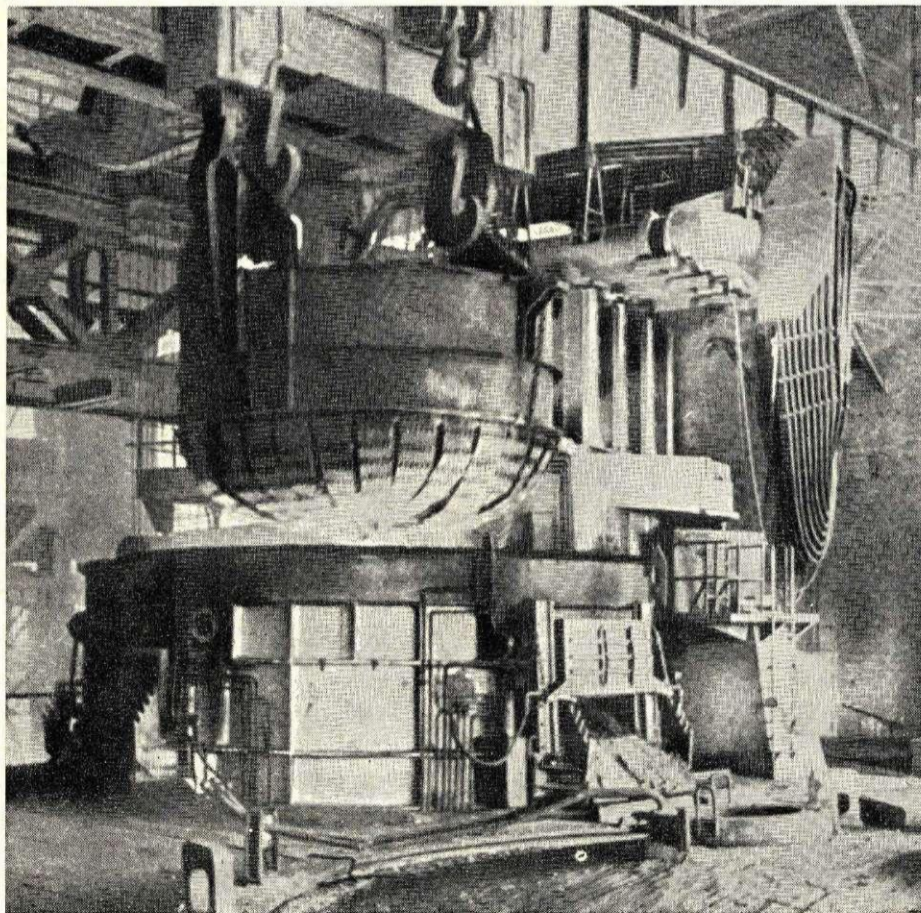
— Opravljanje potrebnih faz procesa — zakladanje s košarami od vrha (glej slika 2), vrtenje oboka v času zakladanja proti livni lopi, izvlačanje elektrod v času nagnjenja peči in menjava elektrod — zahteva poglobitev delovnega podesta za 3300 mm izpod podesta martinarne in

prestavitve središča peči za 4900 mm od žerjavne proge proti šaržirni strani. Ker bo torej delovni podest elektro peči mnogo nižji od podesta martinarne, je predvideno efektivno postrojenje za odvajanje plinov, predvsem v času uporabe kisika.

Zakladanje peči s košarami od vrha bo izvajal nov 50 tonski šaržirni žerjav dvignjene konstrukcije, zaradi česar bo treba streho lope dvigniti na najnižji strani za dva metra (kot smo to opisali že pri martinarni). Celoten vložek bo pripravljen v dveh do treh košarah s približno 20 m³ prostornine. Košare bo dovažala lokomotiva z enostavnim dieslovim pogonom po širokem tiru v prostor pred pečjo.

Skladišče starega železa in posameznih grup valjarniških legiranih odpadkov ter priprava vložkov ostane pod Sava žerjavom, kjer bo za celotno manipulacijo na razpolago prostor 80 m dolžine. Za pripravo in skladiščenje bo na razpolago 5-tonski magnetni žerjav.

Razmeroma tesen prostor šaržirne lope bo treba razdeliti izredno načrtno in ga uporabiti le za tiste pomožne objekte oziroma delovne faze, ki so za proces nujno potrebne. Zidanje obokov, skladišče obokov bomo skušali locirati izpod šaržirnega podesta martinarne, najnujnejše legure in nekovinske dodatke bomo razporedili v boxe ob skrajni zunanji steni šaržirne lope.



Slika 2

Elektro jeklo bomo vliвали na okrog 30 m dolgem prostoru na isti način, kot smo ga opisali pri martinarni. Približno 7% posebnih kvalitet bo odlitih v 3 tonske ingote skozi lijak. Zlindro bomo lovili pred pečjo v večje zaboje, ki jih bomo prepeljali iz šaržirne lope na haldo.

Za kompleksno rešitev gospodarstva z legurami predvidevamo prostor današnje ključavničarske in elektro delavnice, kjer bodo razporejeni boxi za ročno skladišče legur. V začetku prizidka pa bo stala žarilna peč za legure z dnevno kapaciteto 15 ton. Legure v ročno skladišče bomo dovažali delno direktno z državnimi vagoni, ali pa z viličarji iz centralnega skladišča legur, ki bo v zgornjem koncu današnje generatorske lope. Pripomniti moramo, da bo povezava med obrati oz. pomožnimi oddelki z obrati predvsem s cestami in prevoz oziroma dostavitev materiala v glavnem z viličarji (5 ton — Litostroj).

Martinove peči bodo kurjene stoodstotno z mazutom. Za redno preskrbo z mazutom bosta skrbeli dva rezervoarja po 1000 ton kapacitete, ki bosta locirana na prostoru današnjega skladišča sintermagnezita in prostoru prvih petih generatorjev. Na preostalem prostoru današnje generatorske lope bo prostor za ključavničarsko in električno delavnico, skladišče za motorje in rezervne dele ter ročno skladišče, preostali del je na razpolago za centralno skladišče legur. Legure bomo dovažali v zabojih ali sodovih in jih tako tudi vskladiščili. Celotno manipulacijo bomo opravljali z viličarji.

Sedanji zidani bunkerji za premog v generatorski lopi bodo služili za skladišče sintermagnezita — 500 ton, indijske rude za žilavljenje — okrog 3000 ton in za vskladiščenje legur v sodovih. Vsa potrebna dela bo opravljal sedanji grabilec. Skladišče in martinarna bosta povezani z normalnim tirom in s cesto.

Novi higienski prostori z moderno jedilnico, prostori vodstva jeklarne in administrativnega osebja bodo zgrajeni na spodnjem koncu današnjega prostora starega železa. Zgradba bo z jeklarno povezana z nad oziroma podvozom.

Terminski program rekonstrukcij in novogradenj glavnih objektov je sledeč: v letu 1962 bomo zgradili novo 150 tonsko martinovo peč, ki bo začela obratovati v začetku leta 1963. Prvi nov vlagalni stroj bo začel obratovati v sredini leta 1963. Novo elektro peč bomo zgradili v letu 1963 in bo začela obratovati v začetku leta 1964. Od leta 1962 do vključno 1964 bomo postopoma obnovili šaržirne podeste, ojačili nosilne in prečne konstrukcije in povišali strešne konstrukcije. V letu 1964 bomo zgradili drugo 150 tonsko martinovo peč in drugi nov vlagalni stroj. 50-tonski žerjav za vlivanje grodlja bo začel obratovati koncem leta 1964.

Vsa navedena dela bomo morali izvesti med redno proizvodnjo, kar bo povzročalo velike težave in zahtevalo od slehernega člana jeklarskega kolektiva največjo delovno disciplino in vsestransko pomoč.

Koledar najvažnejših dogodkov v NOB

11. novembra 1941 je Cankarjeva četa v sestavi istoimenskega bataljona sodelovala v prehranjevalni akciji v Zapužah pri Begunjah. Iz mlina, v katerem so mleli moko za nemško vojsko, so partizani odnesli 80 vreč moke ter jo na dveh kamionih odpeljali skozi zatemnjeni Kranj proti Joštu. Akcijo sta vodila Jože Gregorčič in Jaka Bernard.

1. decembra 1941 je Oslobojilna fronta organizirala vseljidsko demonstracijo, prebivalci pa so demonstrirali na ta način, da so izpraznili ceste med 7. in 8. uro zvečer. Akcija je dobro uspela tudi na Jesenicah.

12. decembra 1941 so borci Cankarjeve čete napadli nemško policijsko borbeno patrolo. Po podatkih, ki so jih objavili Nemci sami, so imeli ob napadu 45 mrtvih in 7 težko ranjenih, medtem ko je eden od Nemcev pobegnil. Ta akcija je bila izvedena v Poljanski dolini.

15. in 16. decembra je z Jesenic, Javornika in Koroške Bele odšlo v partizane precej novih borcev. Zbirališče je bilo na Potokih, kjer jih je čakal glavni organizator te mobilizacije, tov. Polde Stražičar.

16. in 17. decembra se spominjamo decembrske vstaje na Dovjem. Vstaja sta vodila Vovk Ivan Živan in Franc Konobelj-Slovenko s pomočjo Alojza Rabiča z Dovjega. Organizatorji vstaje so imeli v načrtu razorožitev orožnikov na Dovjem, uničili pa naj bi tudi most čez Belco z namenom, da onemogočijo železniški promet na progi Jesenice—Rateče Planica. Napadli naj bi tudi graničarsko karavlo v Mojstrani. Vstaja je uspela, v akciji pa je sodelovalo več kot sto ljudi. Orožnike so razorožili ter aretirali in zaplenili brzostrelko, sedem pušk, nekaj bomb in municije ter zažgali most na Belci, ustavljen pa je bil tudi cestni in železniški promet. Napad na graničarsko karavlo ni uspel, ker so Nemci pričakali partizane pripravljeni.

22. in 24. decembra sta bila od Črne roke umorjena aktivista Avgust Stravs-Lipe z Jesenic in Viktor Svetina s Koroške Bele.

Aleksander Rjazancev

Bohinjci - prvi valjavci na Kranjskem

Leta 1846 je 55-letni grofici Serafini Zois plemeniti Aichlenburg, materi devetih otrok, uspelo dobiti dovoljenje za gradnjo valjarne v železarskem Bohinju. Takoj po moževi smrti, 7. junija 1836 je pričela z obnovo obsežnih železarskih obratov na Javorniku, v Mostah, Radovni, Bistrici, na Pozabljenem in v Stari Fužini, katere je njen mož Carl leta 1819 podedoval po stricu baronu Žigi Zoisu. Fužinarka Serafina je vseskozi spremljala delo in dogodke po fužinah, kjer so topili rudo in kovali jeklo. Ko je ostala sama, obratov ni hotela prodati, čeprav jim je grozila močna konkurenca s Švedske, Anglije in Rusije. Že njen mož si je moral prizadevati, da je obdržal še nekaj kupcev. Izdelki pod oznako »ZOIS« so bili svetovno znani, toda predragi, zato so kupci raje kupovali od drugih proizvajalcev. Serafina je doumela, da s svojimi zastarelimi obrati ne bo kos toliko konkurenci.

V Evropi je tehnika obdelave železa in jekla s pomočjo valjarn izpodrinila stare načine vlečenja železa pod kladi. Ta preobrat je marsikateri manjši železarni zaprl pot. To so prav dobro občutili tudi na Gorenjskem, kjer so bili obrati zelo stari in so jih v Avstriji smatrali kot najbolj neracionalne. Da se stanje ne bi še poslabšalo je Serafina Zois na vso moč prepričevala oblast, da so spremembe v fužinarstvu nujno potrebne. Navezala je strokovne stike z železarskimi strokovnjaki v Leobnu, kjer je bil center avstrijske industrije. V programu je imela preurediti fužino v Mostah pri Zirovnici v montanistično ognjišče, v Bohinju pa je nameravala graditi valjarno, sivo livarno in mehanično delavnico.

Že leta 1839 je Serafini uspelo dobiti v Bohinju tri češke mojstre — bodoče graditelje novih obratov. To so bili: Albert Bernard — ključavničar, K. Klerih — mizar in Koch — livar. Bernard je s pomočjo domačinov in obeh mojstrov začel graditi valjarno na Pozabljenem.

V Vojvodini Kranjski do tedaj takega obrata še ni bilo. Pred gradnjo valjarne je bilo v Bistrici in na Pozabljenem pet »tracgar«, »cajnerca«, viden s petimi ješami, kovačnica in plavž na oglje. V teh obratih so izdelovali iz lup železne palice, ploščato železo za pluge, žico in žeblje. Potok Bistrico so izkoriščali za vodne pogone. Pol ure hoda od Zoisovih fužin proti južnim bohinjskim goram je bil jez »Rošta«, iz katerega je po lesenih rakah

tekla voda na Pozabljeno v ponovni jez, od tam pa v Bistrico. Gradnja valjarne za srednje in fine vrste valjanega materiala je počasi napredovala. Celotne naprave so bile nameščene v leseni stavbi. Večji del opreme so izdelali doma. Fina proga je imela štiri ogrodja, valje je gonilo veliko vodno kolo. Zaradi valjarne so postavili sivo livarno, ki je dobivala sivi grodelj iz bistriškega plavža. Livarna je imela tudi svojo modelno mizarno. Za popravilo valjarne in obdelavo livarskih izdelkov so imeli že 1856 leta dobro opremljeno mehanično delavnico, v kateri je pozneje delal sin graditelja valjarne Nikolaj Bernard, ki so ga delavci imenovali »Albertov Miklavž«. Nikolaj Bernard je bil izredno sposoben in je pozneje gradil in dopolnjeval valjarniški obrat na Pozabljenem.

Material za valjanje so prvotno dobili z Javornika in iz Radovne. To so bile kvadratne gredice, pozneje pa so sami izdelovali neke vrste ingotov, ki so jih zvaljali v caglje. V valjarni so valjali robato, okroglo in tračno železo raznih dimenzij. Največ so valjali za žeblje (caini) in frišarsko jeklo. Zvaljan material so še vroč metali v posebne kadi z vodo, da je dobil odgovarjajoče lastnosti, nato pa so ga s »škajo« čistili, lomili in uredili po »numerah«.

Bohinjci so imenovali svoje tovariše iz valjarne »bolcarji«. Ti so prav tako kot »šmelcarji« in kovači delali od 5. ure zjutraj do 7. ure zvečer z eno in pol urnim odmorom. Pozneje pa so delali na dve izmeni od 12. ure do polnoči in od polnoči do opoldne. Nočno izmeno je hodil klicat na domove mlajši delavec, da ne bi zaspali »šihla«.

Končne izdelke iz valjarne so prevažali do Trsta, od tam pa v Indijo. Mnogo železa pa so s konji tovorili po tisočletni tovarniški poti preko Bače in Suhe v Furlanijo. Pozneje so jih večinoma vozili z vozmi »fajselni« v Lesce, Kamno Gorico in Kropo, nazaj grede pa so vozili hrano. Kot plačilno sredstvo so uporabljali največ »žitni denar«, s katerim so v Kašti kupovali živila.

Po smrti Serafine 15. avgusta 1849 so vodili fužine njeni otroci oziroma upravitelj Franc Sprunk. V valjarni dolgo ni bilo nobenih sprememb, delo je normalno potekalo vse do prihoda novih gospodarjev Kranjske industrijske družbe, ki je 1869 odkupila fužine od Zoisovih dedičev. Bohinj je dobil novega upravitelja Lamberta Pantza. Leta 1874 so sklenili pri KID povečati bohinjske fužine, v katerih bi zgradili 6 novih ognjišč (Lancashire) na Pozabljenem. Predvidena je bila tudi rekonstrukcija valjarne in gradnja varilne peči, ki bi jo kurili s šoto s Češnjice. Valjarna je dobivala vedno večji pomen, tako da so 16. marca 1877 sklenili zgraditi novo turbino. Z gradnjo turbine pa so odlašali vse do 1879. leta, ko so se ponovno odločili za gradnjo dveh manjših turbin namesto ene. Mnoge načrte je preprečila gospodarska kriza pri KID, ki je trajala že od 1873. leta dalje.

Ko so 22. januarja 1888 v Ljubljani na Upravnem odboru govorili o gradnji dveh bazičnih martinovk na Savi, je bil dan predlog, da bi se preselili

Bohinjski
valjavci -
»bolcarji«



tudi bohinjski obrati na Jesenice. Dne 23. marca 1889 leta je KID naročila za jeseniško železarno nove valjavske stroje v vrednosti 60.000 DM pri tvrdki Kamp & Co. Podpisana je bila tudi pogodba



Andrej
Hlebanja

s tvrdko Amon Mödling za betonske temelje turbin. Dne 6. junija 1889 so naročili pri tvrdki Ganz & Co v Budimpešti turbine za pogon valjarn. Naprave za valjanje blokov so naročili pri tvrdki Reichenwerke, Edlach, Planiranje zemljišča in izvedbo temeljev je bilo poverjeno jeseniški tvrdki Grandi. Pri kopanju temeljev za žično valjarno so delavci našli rimski denar, o katerem se je širila

vest, da so našli »cvancgarce«, ker je bil denar podoban avstrijskim dvajseticam. Pri najtežjih delih, to je v jaških in rovih so delali »knapje« pod vodstvom H. Fessla, vsi s Planine pod Golico, kjer so bili rudniki siderita KID. Betonska dela je prevzela tvrdka Amon & Weiss z Dunaja, strehe in kamine pa gradbeno-stavbena družba iz Ljubljane.

V 121-metrski leseni stavbi so razmestili valjarne. Aprila 1890 je začela obratovati groba valjarna, fina valjarna pa v maju. Dne 21. avgusta 1890 leta so v Upravnem odboru določili, da se celotno bohinjsko valjarno postavi med turbino 2 in 3. V ta namen je ing. Leopold Böckl — upravitelj v Bohinju, izdelal načrte za prevoz in ponovno postavitvev na Jesenicah. Še preden pa so prestavili bohinjsko valjarno na Jesenice, so v Bohinju doživeli delavci strašno noč in konec 2500-letnega železarstva. Dne 18. oktobra 1890 je železarna v Bistrici pogorela, le na Pozabljenem so še eno leto obratovali.

Po požaru so se ing. Leopold Böckl, ing. Moric Kraup ter uradniki Bevc, Pongrac in Modic preselili z delavstvom na Jesenice. Valjarniške naprave so s konji v dolgih kolonah zvozili na Jesenice. Prevoz obrata v obrat je bil prava zgodovinska redkost.

Bohinjskim delavcem je KID dodelila stanovanja v bivši Ruardovi graščini in kasarni na Savi. »Bolcarje« so zaposlili v valjarni težke, srednje in kratke proge. Težka proga je imela dvojno varilno peč in eno veliko varilno peč. Lahka in srednja proga sta imeli prav tako dve peči, eno večjo in eno posebno peč za varjenje žice. Za kurjenje peči je služilo 17 plinskih generatorjev. Za pogon turbin I, II in III so uporabljali savsko vodo, ki je tekla po lesenih rakah ob jezu v bližini bivše Ruardove fužine. Žična valjarna je delala za ži-

čarno, ki je bila zgrajena julija 1890. Železo za izdelavo žice so dobili iz martinarne, delno pa iz prečiščenega starega materiala, za katerega so imeli posebno peč, ki so jo imenovali »Frischfeuer« — čistilni ogenj.

V valjarni so se kmalu pokazale težave predvsem pri eni od turbin. Dne 4. aprila 1891 so morali zaradi okvare na osi in ležajih iskati nadomestilo v Budimpešti pri tvrdki Ganz & Co. Dve leti kasneje je v valjarni nastal zastoj in prva smrtna nesreča. Dne 31. julija 1893. leta po osmi uri zjutraj se je razlezel ogromni transformatorski kodač pri turbini. Bilo je strašno razdejanje. Železne kose je razmetalo na vse strani, potrgalo vrvi in pri tem ubilo strojnika Klančnika. Turbina pa, ki je izgubljala obremenitev, je hotela podivjati. Vse to je preprečil Andrej Hlebanja, ki je bil zaposlen pri KID od leta 1888 in se je ravno takrat mudil v bližini. Priplazil se je do vzvodov in potegnil zapornico, da se je turbina ustavila.

Za hrabrost in preprečitev ogromne škode ter človeških žrtev mu je generalni ravnatelj KID Carl Luckmann dal »tolar« in čez dva dni po tem dogodku še srebrno uro in verižico z vgraviranim posvetilom: »In Anerkennung unerschrockener Pflichterfüllung — die KID«.

V nadaljnjih letih so bile vse valjarne preobremenjene z delom. Povpraševanje po paličastem železu in žici je bilo vedno večje. Težka proga ni mogla zvaljati polizdelkov za srednjo in lahko progo, prav tako za valjarno pločevine in žičarno. Na razširitev valjarn KID ni mogla računati zaradi martinarne in ostalih obratov, predvsem pa

zaradi pomanjkanja vodne energije. Vodstvo KID se je odločilo za preselitev valjarn na Javornik. Preseljevanje valjarn se je pričelo 1902. leta, le žična valjarna je ostala še naprej na Jesenicah, vendar v sklopu javorniških valjarn.

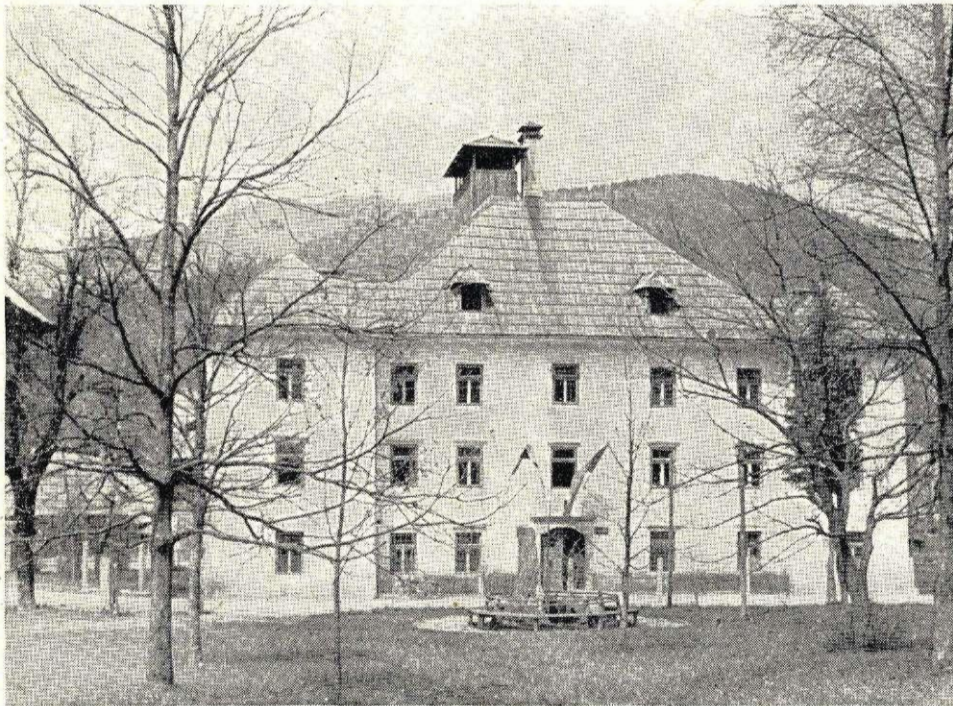
Pojasnilo uredništva

Takoj po izidu letošnje 5. številke revije »Železar« smo prejeli od naših bralcev celo vrsto pripomb k podpisu sliki na strani 152. Gre namreč za to, da podpis ni pravilen, ker smo napisali, da je železniška postaja stala na mestu, kjer je danes laboratorij OTK naše železarne. Starejši bralci so nas opozorili, da železniška postaja ni bila na tem mestu, pač pa tam, kjer je danes tovorni kolodvor železniške postaje Jesenice. Poslopje so porušili in ga nato samo prenesli na sedanje mesto, kjer je OTK poleg glavnega vhoda.

Našim bralcem se za njihove pripombe zahvaljujemo in prosimo, da neljubi pomoti oprostijo.

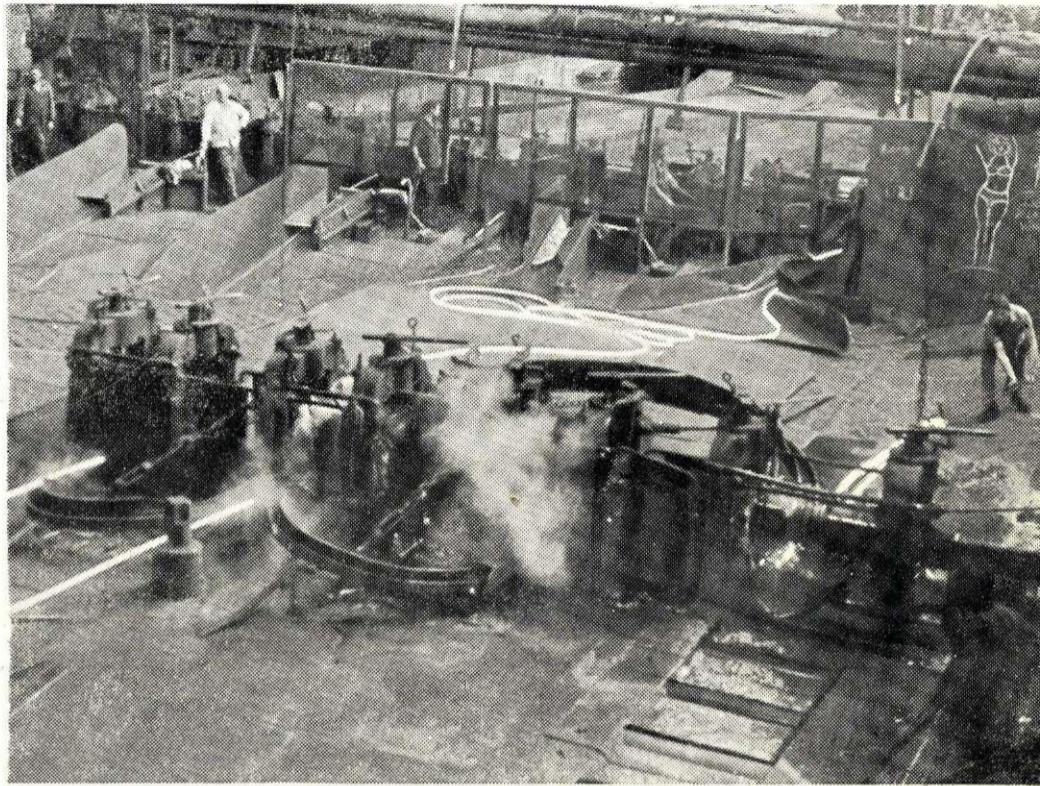
V isti številki na strani 140 pa je tiskarski škrt zamenjal ime avtorja. Članek »Se pomnite, tovarniši?« je napisal tov. Ivan Tušar z Javornika in ne Stane Tušar, kar s tem popravljamo.

Uredništvo



Zoisov fužinarski grad
v Bohinjski Bistrici
Foto Rjazancev

Simfoni'a dela
v žični valjarni
Foto Kolman



Matija Sušnik

Moji spomini na žično valjarno in nekdanje sodelavce

Na Dan republike smo med večtisočglavo množico na veličastni proslavi v žični valjarni opazili tudi našega dolgoletnega sodelavca Matija Sušnika, ki je zdaj že upokojen in živi na Bledu. Prosili smo ga, naj na kratko opiše svoje spomine na delo v žični valjarni, kakor tudi na dogodke, ki so mu ostali v spominu.

Naši prošnjiki se je rad odzval in nam svoje spomine takole opisal:

Leta 1902 sem kot štirinajstletni mladenič začel delati v žični valjarni na Jesenicah, ki je takrat obratovala na dve izmeni. Spominjam se, da je bilo na vsaki izmeni zaposlenih od 26 do 30 delavcev. Delali smo po 12 ur na dan, v nujnih primerih pa celo 18 ur in to ob prehodu od sobote na ponedeljek.

V tistem času je bil tehnični vodja vseh valjarn na Jesenicah in na Javorniku ing. Gustav Raisky, mojstra pa sta bila Franc

Pavlin in Valentin Brumen. Na prvi izmeni je bil za predvaljavca Karel Ažman, na drugi pa Franc Vrhovšek. Ta dva sta bila tudi odgovorna za storilnost in kvaliteto valjane žice, medtem ko sta mojstra na nočni dnini prišla le malo na spregled.

Čeprav je od takrat minilo skoraj 60 let, bo bralce »Železarja« gotovo zanimal podatek o proizvodnji v žični valjarni. V dvanajstih urah smo izvaljali približno 25–30 ton, seveda pa je bila pro-

izvodnja odvisna od vodnega stanja. Razumljivo je, da je bila proizvodnja žice odvisna od njene debeline, ker je za valjanje potreben manjši pritisk valjev in žica hitreje teče skozi valje. Imeli smo veliko težav, motenj in zastojev, ki so nastajali zaradi pomanjkanja prostora med predprogo in končno progo ter zaradi prekratkih kanalov, po katerih je potekala ovalna oblika nastajajoče žice.

Leta 1906 pa smo v žično valjarno dobili elektromotor z močjo 600 KS. Z njegovo pomočjo je začela proizvodnja valjane žice hitreje naraščati, pa tudi pri premjemkih mojstrov in delavcev se je poznalo.

V spominu mi je ostal tudi tale dogodek: Nekega dne je bilo na

oglasni deski objavljeno obvestilo o novi tarifi, s katero so nam bili znižani zaslužki skoraj za tretjino. Da ne bi razburjali tehničnega direktorja podjetja ing. Vrapna med delovnim časom, smo se valjavci iz obeh izmen dogovorili, da ga počakamo v nedeljo dopoldne pred glavno pisarno z namenom, da ga prosimo za pristanek glede pogajanj zaradi akordov. Prav tako smo se domenili, da bo direktorja Trappna nagovoril takratni najboljši zankar, Šimen Krivc.

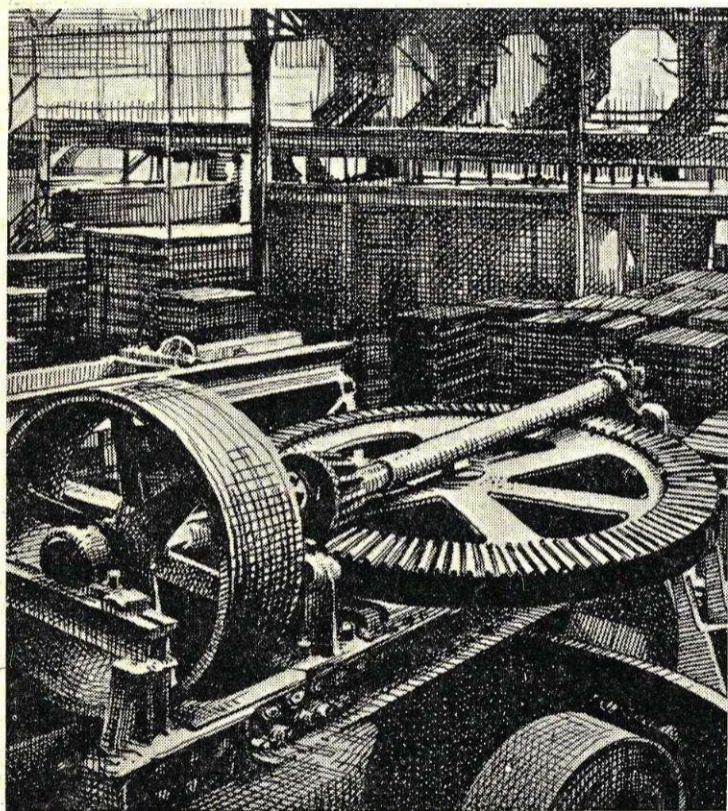
Nismo zaman čakali. Trappen je res prišel. Velik, močan in nedostopen, kakršen je vedno bil. Ko mu je Šimen Krivc omenil akord, je zavpil, da smo se razbežali na vse strani, akordne postavke pa so ostale takšne, kakršne so bile objavljene na deski in nihče več si ni upal zahtevati sprememb itd. Ob tej priliki sem se spomnil besed pokojnega Jožeta Stražišarja, ki je bil zaposlen kot predrezalec valjane žice in tehtalec pri škarjah. Dejal je: »Tako ne bo šlo dalje. Organizirani se moramo v eno samo močno organizacijo, če hočemo, da bomo obdržali vsaj tisto, kar imamo«.

Po letu 1906, ko je začel v žični valjarni obratovati nov elektromotor, se je stanje precej izboljšalo. Do takrat je imelo samo končno valjčno ogrodje dva vtika v valje, pozneje pa so tudi ostala valjčna ogrodja imela po dva vtika, s čimer se je občutno povečala proizvodnja valjane žice, manj pa je bilo tudi zastojev in izmečka.



Piše Aleksander Rjazancev

Riše Jaka Torkar



89.

V avgustu 1937 je začela obratovati nova šamotarna z opremo, ki sta jo dobavili tvrdki Wasserhütte Zanchy in Orichel. To je bila prva šamotarna v Jugoslaviji in obenem največja na Balkanu. Z lastno šamotarno je namerala železarna kriti lastne potrebe za martinarno in livarno ter ostale industrijske peči. Mesečna zmogljivost šamotarne je znašala do 1000 ton šamotnih pečnkih izdelkov. Peči za žganje opeke so bile kurjene z generatorskim plinom. V bivši šamotarni (Ruardova fužina na Savi) je delo skoraj popolnoma zamrlo. Največje težave nove šamotarne so bile v tem, ker Kranjska industrijska družba ni imela lastne surovinske baze in je zato morala surovine uvažati, predvsem iz Čehoslovaške.



90.

Jeseniška železarna je dolgo časa čakala na trenutek, da prične sama pridobivati grodelj za SM peči. Tehnični ravnatelj ing. L. Dostal je končno uspel. Njegova zamisel o gradnji plavža na Jesenicah je namreč imela med Westnovimi sodelavci in pri Jugočeliku, ki so branili vareške in zeniške interese, precej nasprotnikov. Zaradi geografske lege Jesenic nasproti Avstriji in Italiji je gradnjo novega plavža prepovedal tudi generalni štab v Beogradu. Ing. Dostal pa ni miroval in končno dosegel, da so Westen in ostali nasprotniki popustili. V oktobru 1936 so se pričela temeljna dela na levem bregu Ukove, v bližini martinarne. Plavž je bil projektiran tako za oglje kot za koksa z neto volumnom 127 kub. metrov in s premerom talnilnika 2700 mm.

Jože Pikon

Jože Pikon je bil rojen 7. februarja 1903 na Blejski Dobravi kot sin očeta Jožeta, delavca – martinarja v takratni KID na Jesenicah in matere Marije. V družini je bilo 12 otrok, od katerih je bil Jože najmlajši. Od vseh otrok danes živita le še Jože in sestra Neža.

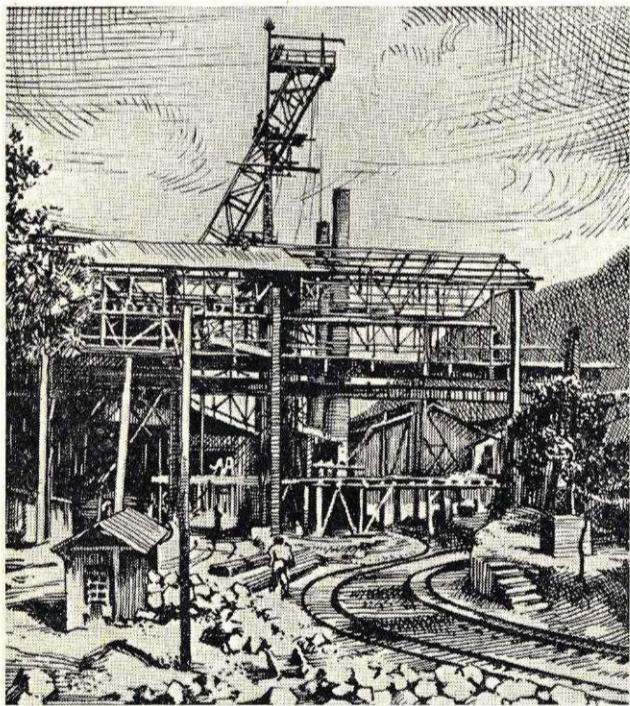
Zaradi številne družine so bili življenjski pogoji v družini zelo težki. Očetov zaslužek ni zadoščal za preživljanje številne družine, zato se je mati pričela ukvarjati

s kuhanjem hrane delavcem, ki so bili zaposleni pri KID. To je bilo v tistih časih dokaj običajen dohodek za žene. Samski delavci se običajno niso hranili v gostilnah, pač pa pri privatnikih. Seveda pa je mater to delo pri tako številni družini zelo obremenjevalo. Običaj je bil, da so hrano nosili v podjetje in zato je bila potrebna dnevno večkratna pot na Jesenice, kamor je mati prinašala hrano. V teh skromnih pogojih je oče začel graditi majhno hišico, da je družina dobila lastno stanovanje. Kasneje je odprl manjšo gostilno na Blejski Dobravi in opustil delo pri KID.

Jože Pikon je kot 14-letni deček v letu 1917 iskal zaposlitve pri takratni KID. Zaposlil se je v elektro delavnici, v obratih na Blejski Dobravi. Takrat ni bilo v navadi, da bi se poklica izučil v šoli. Fizično šibke mladeniče so

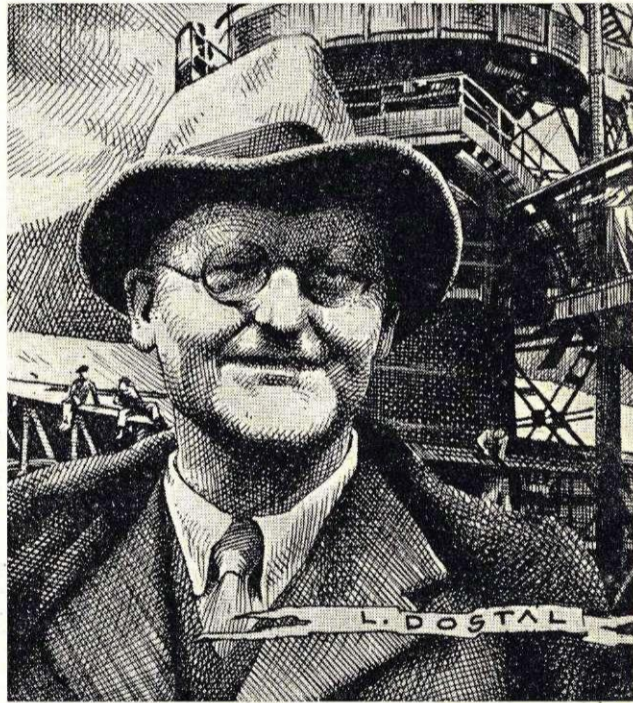
zaposlovali v obratih, kjer so se priučevali in navadno pozneje posečali tudi večerno obrtno šolo. V tej šoli so bili predavatelji strokovnih predmetov v glavnem je seniški inženirji – »nemčurji«, ki so v šoli poučevali v nemškem jeziku. Zato je Jože obrtno šolo začel obiskovati šele drugo leto, ko je delno že obvladal nemški jezik. Ker je bila obrtna šola le na Jesenicah in to v večernih urah je moral trikrat na teden peš z Dobrave na Jesenice in nazaj. Pri KID je bil takrat zaposlen vse do leta 1924 in to v obratih na Blejski Dobravi.

Kot 17-letni fant se je vključil tudi v politično življenje. Sindikalno je bil organiziran v SMRJ. Preko Andreja Prešerna iz Gorij pa se je vključil tudi v kulturno društvo Svoboda na Jesenicah. Sodeloval je v telovadnem odseku. Na Dobravi je sodeloval pri



91.

Jeseniški plavž je konstruiral ing. Harald Almquist iz Domarveta. Strojne, električne in čistilne naprave za obratovanje plavža so dobavile tvrdke Demag, Lurgi in Siemens. Mnogo truda pri gradnji plavža in pomožnih napravah so vložili domači konstrukterji, katere je vodil šef konstrukcijske pisarne ing. Rudesch. Gradnja plavža je hitro napredovala, kajti svetovni položaj je bil takšen, da KID ni imela od nikoder pričakovati starega železa – zahod se je pripravljal na vojno. Ob dograditvi plavža je imela železarna samo za en teden starega železa, zato so neglede na stroške gradnje forsirali delo. Tako je novi plavž pomagal pri reševanju krize zaradi pomanjkanja starega železa.



92.

Po tridesetih letih je v jeseniški železarni ponovno priteknel grodlj. Dne 20. oktobra 1937 je bil prvi prebod. To je bil eden od največjih uspehov KID po prvi svetovni vojni in obenem tehnični spomenik ing. Dostalu in jeseniškemu delavstvu. Z novim plavžem, ki je dajal 100 do 150 ton grodlja na dan, je bil rešen problem martinarne in zagotovljen kruh jeseniškemu delavstvu. Vzporedno z gradnjo plavža so bile izvedene obsežne tehnične predelave v martinarni. Pričeli so z gradnjo novih poslopij, prezidavo, novogradnjo peči II in III ter rekonstrukcijo peči I in IV. Razširjena je bila šaržirna stran in povečana livna jama. Delo v martinovkah so pričeli z okoli 60 odstotkov grodlja, 16,5 odstotka rude in 23,5 odstotka starega železa.



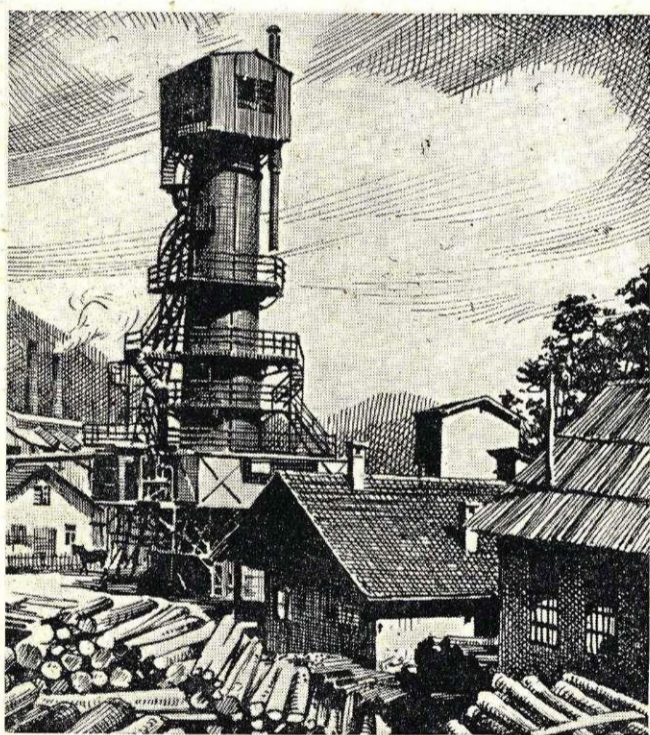
bil v letalstvo. Vojaški rok je služil v Novem Sadu. Kot električar se je bil poslan v tečaj za letalske mehanike, ki je trajal 6 mesecev in ga dovršil. Po tem tečaju je bil dodeljen v pilotsko šolo kot preizkusni mehanik. Ker je bil za poklic mehanika sposoben, so ga takrat oficirji prepričevali, da bi se vpisal v Vojno akademijo. Ponudbo je moral odkloniti, ker je vzdrževal svojo mater. Oče mu je umrl še pred odhodom k vojakom. Odločil se je ostati v letalstvu kot civilni mehanik. V tej službi je bil vse do leta 1937.

tamburaškem društvu »Vintgar«.

Leta 1924 je odšel na odsluženje kadrovskega roka. Vključen je

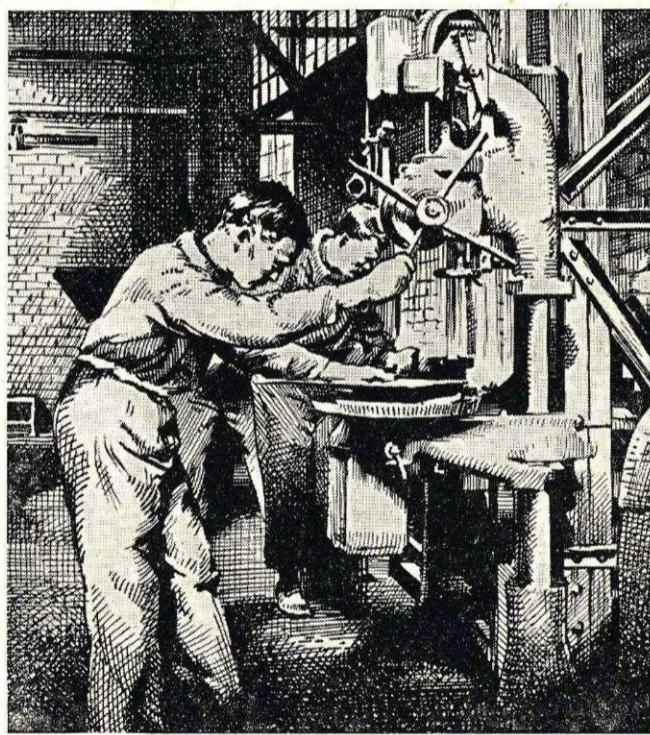
Ko so omenjeni izkoristili velesejem v Parizu za odhod v Španijo, se je na to prijavil tudi Pimkon. Spominja se, da je imel takrat v popravilu tri-motorno letalo Junkers, ki je bilo potrebno takojšnjega popravila. Pri tem mu je bil postavljen pogoj, da bo na velesejem v Pariz lahko odšel, če bo v roku popravil letalo. Ker je popravilo v roku izvršil, je nagrado dobil dopust, ki ga je tudi izkoristil za odhod v Francijo.

Tako je junija 1937 prišel v Pariz. Ker so nekaj dni prej odšli tudi Kanadski, Čiprovec in Kerkluš ml. je bil z njimi v dogovoru, da se bo nastanil v hotelu Londar (London). Spoznavne znake pod imenom »Janez« za partijski komite v Parizu mu je dal Kanadski. Tako se je povezal s partijskim komitejem, ki je preko vodičev po kakšnih 14 dneh or-



93.

Za potrebo martinarne so pričeli na Savi v bližini starih kolpernov in rudnega dvora bivših Ruardovih fužin graditi apnenico železne konstrukcije, kurjene na plavžni plin. Po zamisli ing. Dóstala in ing. Cirila Rekarja je apnenico konstruiral ing. Schubert (tvrđka Ignás). Ko je apnenica dala prve količine apna za martinarno je Kranjska industrijska družba kot pionir take vrste peči pokopala stara naziranja, da se s plavžnim plinom ne more žgati apnenca. Dr. Guttmann iz Nemčije je s svojo ekipo po 14-dnevnem študiju na Jesenicah potrdil uspeh jeseniške železarne. »Jeseniška peč« je zaslovela z Guttmannovo razpravo v Stahl u Eisenu v širokem krogu železarskih strokovnjakov.



94.

Vodstvo jeseniške železarne je z razširitvijo obratov poskrbelo tudi za strokovni kader. Leta 1938 je bila ustanovljena Vajenska šola. Za direktorja je bil imenovan ing. Jože Bandel, za vodjo delavnice pa Ivan Pečan. Zanimanje za industrijsko šolo je bilo med starši delavskih otrok veliko. Prijavilo se je 80 kandidatov, od katerih jih je 61 delalo psihotehnični izpit. Kandidati so bili ocenjeni zelo strogo od 1 do 64 točk. Odbranih je bilo le 18 kandidatov za dva oddelka. Gojenci šole so imeli teoretični in praktični pouk. Za praktični pouk so imeli lepo urejeno delavnico v obratu kotlanske, kjer so bili nameščeni stari in novi stroji. Pouk v novi Vajenski šoli je trajal tri leta.

ganiziral odhod skupine 80 borcev v Španijo. V skupini se najbolj spominja študentov Gvida in Cimermana, ki sta potovala z isto skupino.

Jože Pikon je iz Francije potoval v Španijo že organizirano kot običajno vsi internacionalni borci. Do podnožja Pirenejev so jih prepeljali z avtobusi. Tam so jih obuli v copate za lažji in čim tišji prehod francosko-španske meje na Pirenejih. Kot vsi ostali je tudi Pikon šel skozi trdnjavo Figueras pod Pireneji na španski strani. Od tam je bil takoj poslan v Albazetto, kjer je bil razporejen v mehanično garažo internacionalnih brigad. Prevezel je funkcijo ekipnega mehanika avtomobilskega parka. V teh delavnicah sta bila kot strugarja zaposlena tudi Čiprovec in Kanadski. Vsi trije so bili tam skoraj leto dni, dokler na tem odseku ni prišlo do

umika, ko se je edinica umaknila čez reko Ebro. Čiprovec in Kanadski sta bila takrat dodeljena v vojaško edinico, Pikon pa je bil dodeljen kot šofer internacionalni brigadi. Kot tak je bil na fronti pri Candesi in Madridu, pa tudi na drugih frontah. Iz tega časa se živo spominja dr. Djura Meštereviča, ki danes živi v Beogradu, takrat pa je opravljal funkcijo splošnega zdravnika in kirurga v internacionalni bolnici.

Ko se je španska republikanska vojska iz Španije umaknila, se je z drugimi borci znašel v taborišču Alberes sur Meer. V tem taborišču so bile razmere nevzdržne. Po nekaj mesecih so jih premestili v taborišče Camp de Gurs. Tu je že začel aktivno delovati Partijski komite, ki je ljudi vzgajal v političnem pogledu in dajal borcem smernice in navodila, kako iskati v Franciji pravice kot

borci internacionalnih brigad v Španiji.

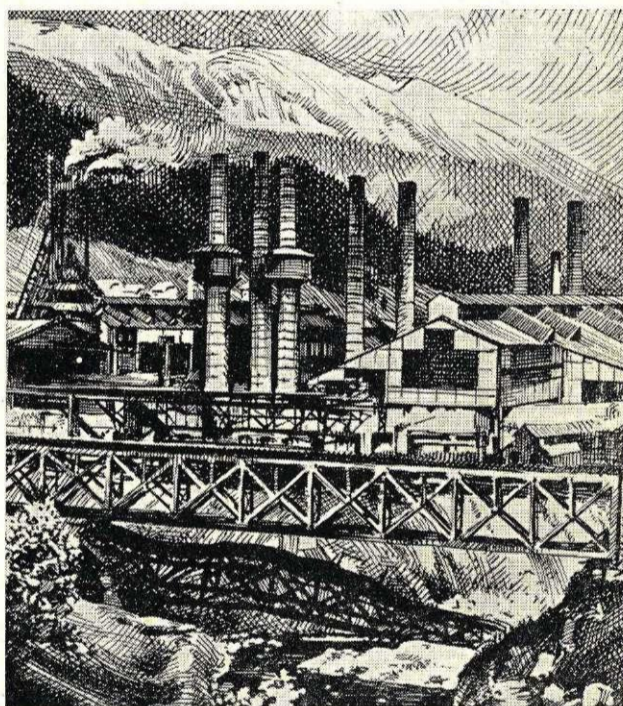
Ko je Nemčija napadla Francijo, je Pikon pobegnil iz taborišča in se zatekel v Belgijo, ki je Nemci še niso okupirali. V Belgiji mu je uspelo dobiti azil in potrdilo, kar mu je predstavljalo osnovni osebni dokument, ki ga ves zadnji čas ni imel. Iz previdnosti je takrat dal napačne rojstne podatke. To mu je pozneje tudi koristilo, ker podatek ni bil istoveten z njegovimi pravnimi podatki. V Belgiji je bil zaposlen pri Rdečem križu kot šofer.

Ko so Nemci napadli Jugoslavijo, so tudi v Belgiji aretirali vse Jugoslovane. Takrat je bil aretiran in poslan v Berlin. Dodeljen je bil na delo v podjetje Löwe Fabrik. Bil je v taborišču, ki je bilo — kot je bilo to pri Nemcih običajno — kar v podjetju. Po enem letu je pobegnil nazaj



95.

Dne 3. novembra 1938 je iz Svice prišla vest, da je v sanatoriju Davos umrl ing. L. Dostal. Za novega tehničnega ravnatelja je bil imenovan domačin dr. ing. Herman Klinar, ki je prišel na povabilo Westena iz Indije, kjer je bil pri tvrdki Tato Iron & Steel Company, Jamshedpur, zaposlen kot tehnično-gospodarski ekspert. V prvem svojem nagovoru je novi tehnični ravnatelj takole nagovoril delavske delegate: »Opozoriti vas moram, da se nahaja naša industrija v ne najbolj rožnatem položaju, toda delajmo skupaj, pustimo politiko in poznamo samo delo. Bodimo prijatelji, ker le tako bomo v doglednem času uspeli.« Takoj se je lotil ing. Dostalove zapuščine, njegovega nedokončanega dela in reorganizacije obratov, od katerih so bili nekateri zelo zastareli.



96.

Cilj jeseniške železarne je bil obdržati kvalitetni remon in uspeti pred tujo in domačo konkurenco. Na vseh področjih Jugoslavije, kjerkoli je bila železna in manganova ruda, so se vršila raziskovanja in odkopavanja za jeseniški plavž. Po vseh obratih je zavladal nov duh v cilju izpopolnjevanja metalurške tehnike. Sirjenje industrijskih naprav je spremenilo zeleni park Hrenovico v delovišče. Dne 21. decembra 1940 je železarna s 4567 delavci in 449 uslužbenci slavila ponovno delovno zmago. Zagorel je drugi plavž. Plavž št. II je bil izdelan po vzorcu št. I. Gradili so ga večji del domači strokovnjaki. Pri obeh plavžih ter pri ostalih pomožnih napravah je bilo zaposleno 175 delavcev in 5 mojstrov.

KONEG

v Belgijo. Tam pa je bil ponovno aretiran, ker je bil brez zaposlitve. Ko je bil s transportom poslan nazaj v Nemčijo, je pri Hagenu pobegnil iz vlaka in prišel v Düsseldorf. Tam se je povezal s Kättelnom, ki je bil doma iz Banata, in je bil prav tako španski borec. Delal je v taborišču v Düsseldorfu. Ker je imel nemško ime, je imel pri Nemcih več zaupanja. Pikonu je pomagal, da se je v Düsseldorfu zaposlil kot belgijski državljani, ki je prišel v Nemčijo na delo. Tam je bil zaposlen do leta 1943, dokler ni bil Düsseldorf popolnoma porušen. Tovarno so nato Nemci hoteli

premestiti v Siegen. S tem so bili premeščeni tudi zaporniki. Tovarne pa Nemcem nikoli ni uspelo zgraditi, ker so tudi Siegen zavezniki močno bombardirali in ga popolnoma zrušili.

Osvoboditev je Pikon dočakal v Siegnu, ki so ga osvobodili Amerikanci. Ker je imel belgijski potni list, se je tja tudi napotil. Na osnovi tega mu je bil potni list v Belgiji podaljšan do leta 1947. Dne 27. aprila 1945 se je s prvim transportom napotil v domovino. V Jugoslavijo je prispel šele 1. avgusta 1945, ker so jih Amerikanci dolgo zadrževali v Nemčiji. Iz reparacijske baze na Bledu je odšel v rojstno vas Blej-

sko Dobravo. V mesecu avgustu 1945 se je ponovno zaposlil v Železarni Jesenice v elektro delavnici.

V letu 1961 je Jože Pikon stopil v zasluženi pokoj.

O svojem zdravju, ki ni najtrdnjše, se nič kaj pohvalno ne izraža. Z današnjo družbeno ureditvijo je zelo zadovoljen. V prostem času se v poletnih mesecih zabava z ribolovom. Kot star borec je še vedno med ljudmi prepričljiv aktivist in ne razume ljudi, ki neutemeljeno kritizirajo novo družbeno ureditev, za katero je toliko prekaljenih borcev žrtvovalo svoja življenja.

Partizanska akcija v Bistrici pri Kranju

Pojasnilo k sliki na naslovni strani.

Med narodnoosvobodilno brobo so partizanske edinice izvršile številne sabotažne akcije, ki so za okupatorje predstavljale dokaj hude poraze. Ena od teh akcij je bila tudi v Bistrici pri Kranju, ko so borci prve grupe Kokrškega odreda 29. julija 1942 napadli in uničili policijski avtomobil.

O tem dogodku nam je Franc Potočnik, gostilničar iz Bistrice pri Kranju, povedal:

»Nikoli ne bom pozabil tiste sobote, ko so partizani v neposredni bližini moje hiše napadli policijski avtomobil in ga uničili. Avtomobil je pripadal SS poveljstvu z Bleda. Ob napadu, ki ga je izvedlo osem partizanov iz prve grupe Kokrškega odreda, so bili ubiti trije višji SS oficirji in šofer. Eden od teh je med prevozom v bolnišnico umrl, medtem ko so bili ostali trije mrtvi na licu mesta. Partizani so policijski avtomobil napadli iz zasede. Oboroženi pa so bili s puškami in italijansko »Bredo«.

Nemci so za napad na policijski avtomobil hitro zvedeli, zato so v Bistrico poslali več kamionov oboroženih vojakov, vendar je ta pomoč prišla prepozno, kajti partizani so se umaknili in jim še na misel ni prišlo, da bi jih čakali. Nemci so bili zaradi izgube svojih oficirjev in pa zaradi tega, ker njihov protinapad ni uspel, razjarjeni, zato so prisilili prebivalce iz hiš št. 1, 2 in 3 v Bistrici, da so svoja bivališča zapustili. Žene in otroke so odpeljali, moške od 18 let starosti dalje pa postrelili. Tako je padlo ta dan devet naših rodoljubov popolnoma po nedolžnem. Toda Nemcem se je zdelo to maščevanje premajhno, zato so naslednji torek pripeljali iz Begunj še 50 talcev, povečini domačinov, in jih postrelili v neposredni bližini požgane žage in domačij.«

To je kratek opis akcije, ki jo prikazuje naslovna slika.



ZELEZARSKA ZGODBA IZ 18. STOLETJA

ZGODOVINSKI UVOD

Karavanke — »Craine mons«, kakor so jih imenovali v srednjem veku, so pripadale z večjim deležem grofom Ortenburškim, medtem ko je manjši del od Kočne preko Vajneša do Stola pripadal škofom s Tirolskega.

Na območju ortenburške posesti pod Golico, kjer se je nahajala vas Alben (Planina), je bilo železarstvo že tedaj močno zastopano. Rudno in gozdno bogastvo so izkoriščali v vznožju Rovšce in Golice, vse tja do briksenške posesti Lepen nad Javorniškim Rovtom. Slovensko ljudstvo je v goratih krajih srečno živelo. Rudarilo je, kuhalo oglje, topilo železo, oralo in redilo živino. Daleč od njihovih bivališč proti vzhodu se je koncem 13. stoletja naselilo prav tako slovensko ljudstvo, ki so mu vladali Briksenški škofje oziroma po njih izvoljeni grofje. Nastala je nova slovenska vas, katero je tujec imenoval Karner Vellach (Koroška Bela). Vse do začetka 15. stol. Koroška Bela ni imela sosedov, le redke karavane so šle tod mimo — čez Javorniški Rovt, Medji dol in sedlo Kočno na Koroško.

Ko so tujci našli v prostranih gozdovih briksenške posesti velike količine železne rude in zvedeli, da enako topijo na Planini ortenburški podložniki, so tudi sami poskusili srečo. Najprimernejša mesta za topilna ognjišča so našli ob gorskem potoku

Javorniku. Svet pod Karavankami se je spremenil v železarsko naselje, ki je dobilo ime Jauernik in ga je le vmesni hrib delil od Koroške Bele.

Briksenški škofje — fevdalna gosposka je imela možnost podeljevati svojim podanikom pravice za gozdne, rudne in topilniške pravice. Pravico do rudarjenja in taljenja rude je imel vsakdo, vendar so pravice podeljevali raje tujcem.

Iz najstarejšega dokumenta za Javornik, ki je bil napisan na Bledu, v gradu Castellum 13. maja 1403, zveemo o prvih podelitvah rudnih jam v Karavankah in o lastniku tamošnjih primitivnih topilnih ognjišč. Zgodovinsko listino je napisal lastnik Javornika Hermann Esel, s katero potrjuje, da mu je briksenški škof Ulrich podelil rudokope v planinah nad Koroško Belo. Od Kočne pa do Stola so nastajali rudni kotli, iz katerih so rudarji pridobivali limonitno železno rudo, katero so v zimskem času prevažali na Javornik. Po Eselu so pridobivali na Javorniku železo plemeniti Weissenfels. Gašper Senus iz Trbiža je zgradil plavž in preuredil fužinske naprave. Od 1535. leta dalje je Matija Senus pl. Weissenfels dal v najem svojemu svaku Tadeju Longu dva dela fužin in plavž na Javorniku za letno odškodnino 260 florintov. Poznejša lastnika od 1539. leta sta bila Dode Longo in Hans Ross, ki sta imela v posesti tudi fužino Moste pri Žirovnici.



Leta 1557 so se na Javorniku pojavili Bucelleniji, fužinarji s Planine pod Golico in Save. Bucelleniji so fužino na Javorniku preuredili po italijanskem sistemu. Zgradili so nov plavž »brešijansko topilnico«. Največ zaslug za razvoj fužinarstva so imeli Orfej, Jožef, Lovrenc in Giovanni Bucelleni. L. 1690 pa je grof Paul Niklas Bucelleni prodal fužino Karlu Jožefu plemenitemu Flodnigu. Lastniki so bili vedno tujci — domačini pa njihova cenena delovna sila. Od Santi Marchesija do Michelangela Zoisa so se v enem in pol stoletju izmenjali nešteti lastniki in zakupniki, kot so bili: Pasarelli, Koronini, Mayerhofer, Moscon in Garzoni. Baronici Mariji Tereziji Moscon je 17. maja 1752 plačal veletrgovec z železnino v Ljubljani Michelangelo Zois za javorniško fužino 22.000 florintov. S priključitvijo javorniške fužine k fužinam Radovna, Mojstrana, Plavž in Bohinj je postal Zois najmočnejši fužinar na Kranjskem. Fužino na Javorniku je upravljal Peter Garzoni do 1776. leta. Fužina je obstajala iz malega plavža na oglje in dveh kladiv. Mehove in obe kladivi je poganjal gorski potok Javornik. Na fužini, v gozdovih in rudnikih je delalo okrog 300 domačinov.

Javorniški fužini je bilo že pod Orfejem Bucellenijem za stalno priključena fužina v Spodnji Radovni. Radovna je bila že star železarski obrat. Omenja se okrog leta 1570. Prvotni lastnik je bil Peter della Crotta, ki je 1570. leta od briksenškega škofa (blejskega gospoda) dobil dovoljenje za postavitev novega nemškega kladiva. V razdobju 10 let je fužinar della Crotta izvedel številne spremembe pri topilnici in v kovaškem obratu. Prvotni plavž se je imenoval glede na izvedbo nemška peč, ki jo je preuredil in povečal. Leta 1581. je preuredil nemško peč v kranjsko peč, kakršne so imeli tudi po drugih železarskih krajih na Gorenjskem. Kljub sposobnosti in nenehnemu stremljenju po izboljšavah je della Crotta propadel. Zaradi dolgov je moral fužino odstopiti Jeronimu Schwarzu, meščanu iz Radovljice. Ta pa jo je 12. 1. 1590. leta prodal Ani Mariji Lenkovič, grofici Thurn Valsasina za 200 florintov. Po grofici Lenkovič so v Radovni kovali železo še Lovrenc Breznik, Mert Kunstelj in Ivan Hainricher. Končno je Spodnjo Radovno z vsemi pripadajočimi obrati 21. 9. 1598 prodal Gregor Jernejc javorniškemu fužinarju Orfeju Bucelleniju za 500 florintov. Po Orfeju sta v Radovni gospodovala Ludvik in Hipolit Bucelleni. Zaprošila sta Rudarsko glavarstvo za postavitev nove kranjske peči. Ko so na Gorenjskem šle v zaton stare italijanske fužinarske družine mogočnih grofov in baronov Bucellenijev, Locatellijev in Pasarellijev, se je v začetku 18. stoletja pojavil na Gorenjskem močan finančnik Michelangelo Zois, ki je vsa posestva in fužine pokupil. Tako je Zois 1749. leta od bratov Pasarellijev kupil Spodnjo Radovno.

Fužini Javornik in Spodnja Radovna sta bili med seboj v tesni povezavi. Na Javorniku so izdelovali jeklo, v Spodnji Radovni pa so ga prekovali v jeklo trgovske vrste. Obe fužini pa sta bili med seboj precej oddaljeni, zato so morali javorniško jeklo z voli prevažati v Spodnjo Radovno. Vozna

pot do Spodnje Radovne je bila težavna, predvsem del od Save Dolinke preko strme Kočne, čez Poljane. Prehod po tem delu Gorenjske je bilo že izza časa Bucellenijev eno samo trpljenje za uboega človeka. Fužinarjem — tujcem je dolgo časa služil slovenski tlačan, ki mu je bilo sojeno, da je zaradi odličnega železa na lastni zemlji postal suženj. Prvotni proizvajalci železa pod Karavankami so postali le še orodje in delovna sila. Koliko trpljenja je povzročilo železo in koliko znoja je popila zemlja od Javornika do Radovne, tega sedaj človek ne bi mogel izmeriti.

Nekaj o tem pa vam bo povedala naslednja zgodba:



Fužinarski hlapec Matjan se je težkih korakov približeval staremu javorniškemu gradu, kamor ga je poklical upravitelj Zoisovih fužin, Peter Garzoni. Pot do gradu ga je vodila mimo plavža, roštanc in kolpernov, kjer je srečaval ljudi, ki jih je že od mladih let poznal. Bil je delavnik in vsi so marljivo delali. Od daleč so se čuli udarci težkega kladiva, pod katerim so vlekli javorniško jeklo. Pred gradom se je Matjan srečal z nadplavžarjem Vilmanom s Koroške Bele. V kratkem pomenku mu je Vilman povedal, da je tovor železa pripravljen za prevoz v Radovno, hlapec pa je mrmrajoče odvrnil, da bo po teh grdih poteh konec živine in ljudi. Hlapec je sovražno gledal sivo poslopje, ki se mu je približeval. Na gradu je bil dobro viden grb z levom, ki je držal košarico z diamanti. Matjan bi raje videl grb grofice Moscon. Sedanjega gospodarja barona Michelangela Zoisa ni maral.

Pri vhodu v grajsko poslopje je sezul cokle ter komaj slišno potrkal na vrata upravitelja, ponižno vstopil ter snel klobuk. Strogega obraza ga je vpra-



šal upravitelj Garzoni, kje je tako dolgo hodil. Strahoma mu je Matjan pojasnil, da je šel z voli po rudo, zato gospodu ni mogel biti takoj pri roki. Garzoni mu je naročil, da mora zjutraj, še preden se bo zdanilo, z voli na pot. Peljali bodo tovor železa v Radovno, tokrat več kot po navadi. Za pomoč naj vzame še bratovega sina Blaža s seboj, da je že dovolj velik in močan, je dejal in naj se nauči volariti. Matjan je boječe ugovarjal, da je Blaž še otrok in naj bi se vrnil k pastirju Valantu na planino. Blaževi materi Ani je obljubil, da bo skrbel za to, da Blaž ne bo volar kot njegov oče, Matjanov brat, ki se je pri tem ponesrečil. Upravitelj Garzoni pa ni imel srca. Mrzlo mu je odvrnil, da gospod baron Zois potrebuje dobrih voznikov ter da so Matjani že od nekdanj vozniki in fužinski hlapci. Matjan je še poprosil, da bi Blaža raje vzeli za vodarja v fužino, toda naletel je na gluha ušesa. Upravitelj Garzoni mu je pokazal vrata.

Matjan je odšel ter spotoma premišljal, da je bilo za časa baronice Moscon le bolje. Delati, garati je bilo seveda tudi treba, toda v težkih urah in ob prošnjah se jih je pa le usmilita. Ti laški pritepenci pa so do podložnikov brezsrčni. Sama goljufija jih je. Spomnil se je očeta in brata Matevža, Blaževega očeta. Oče se je ponesrečil v Radovni, brat pa pod vrhom Kočne. Ali naj sedaj še Blaža doleti ista usoda?

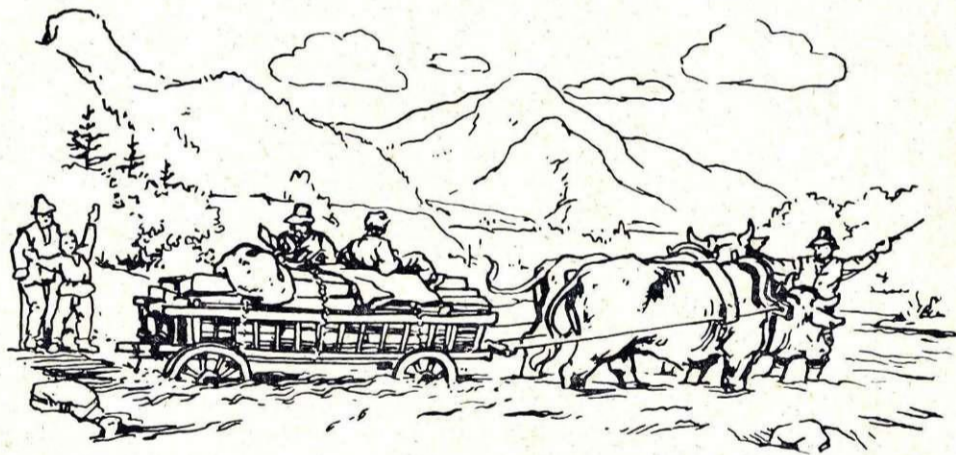
Toda kaj naj bi storil osiveli starec? Svoje moči je iztrošil pri fužini za to, da je mogel skopo in trdo živeti. Vsi so bili ogoljufani: kmetje za zemljo, fužinski delavci pa za svoje delo. Vsem je bilo za

Z rudarsko leščerbo v roki je Matjan pregledal vole, ki bodo vozili železo. Posebej se je pomudil še pri tistih dveh, ki jih je nekoč vodil njegov pokojni brat. Vznemirila sta se, zato jima je pomirjajoče prigovarjal. Ne, vola nista kriva bratove smrti, kriv je gospodar, ki ne ve, koliko zmoreta. Tovor je vedno prelahek, denarja — tega pa je vedno premalo.

Ko je Matjan opravil v hlevu, se je vračal proti kajži. Greoč je še ugibal, kakšno vreme bodo imeli. Kazalo je dobro, da bi le ne imeli kakšne nesreče. V hiši je pri svitu leščerbe že zagledal sestro Katro, ki mu je gospodinjala. Pripravila mu je že žgancev za zajtrk in culo za na pot. Ni ji še povedal, da mora vzeti s seboj še Blažeta. Ni mogel, tako ga je to težilo. Kar h pogradu je stopil, kjer je Blaže mirno spal ter ga budil rekoč: »Vstani, danes greš z menoj v Radovno.« Katra je brata nejeverno pogledala, da ji je moral hitro razložiti, kako je odločeno, nato pa globoko zavzdihnila. Blaže pa, otrok kot je bil, je bil, ko se je dobro predramil, takoj pripravljen za na dolgo pot.

Kmalu je kolona krenila proti Savi. Jesensko jutro se je že prebujalo in Sava se je mirno valila mimo volarjev, ki so obstali ob njeni strugi. Matjan je odredil, naj prvi vozi Bolte, slede pa naj mu Noč, Beden in Urh, zadnja pa bosta onadva z Blažem.

Z močnim »hejs« je Bolte prvi pognal vola v strugo Save ter z njim zabredel še sam, skoraj istočasno pa je tudi že kričal, kako mrzla je voda. Za njim so zapeljali še ostali ter z voli vred bredli mrzlo Savo, le Blaža je Matjan posadil na tovor.



plačilo trpljenje, gospóda pa je uživala njihove sardove. Njej ni bilo mar, koliko trpljenja je treba, da se pride do železa. Važne so bile le kupčije in denar. Kdor se je zadolžil pri fužini in umrl, preden je mogel dolg povrniti, so njegovi otroci delali kot sužnji, dokler ni bil dolg poravnán.

Take in podobne misli so blodile Matjanu po glavi, dokler ni zaspal. Komaj pa je pri plavžu Auerjeva ura odbila tri, je bil že zopet buden. Vstal je in se odpravil v hlev buditi hlapce. K vsakemu posebej je stopil: k Copu, Noču, Urhu, Bedenu in Boltetu. Vsi so bili s Koroške Bele. Naročal jim je, naj skrbno pripravijo vole ter jih dobro nakrmijo, da na dolgi poti in s težkim tovorom ne bi omagali.

Na desnem bregu zbrana kolona je nadaljevala pot proti strmi Kočni. Pot je bila razorana od neurja, voli so stopicali počasi. Včasih pa je bilo le pretežko. Ustavili so se, kot bi prosili za pomoč. Volarji so se z vsemi silami upirali v vozove, vpili nad ubogo živino in preklinjali. Blaž je ob postanku pobral kamen ter ga podložil pod kolo.

Počivali so. Vsem se je prileglo — ljudem in živini. V pomenku je pristavil Urh, da se bodo povsem spočili šele na Rodinah, prej pravega počitka ne bo. (Na Rodinah je bilo pokopališče). Ob teh besedah so se spomnili knapa Kalana z Bele, ki so ga prejšnji dan pokopali. Bil je dobra duša in je živel v dobri veri, da bo nekoč našel »šac« starih Ajdov.



Knapom in furmanom pod Belščico je vedno pripovedoval, da bo enkrat namesto rude naložil ajdovo zlato »trugo« in vse bogastvo, ki so ga zakopali na gradiču Ajdni nad Potoki. Strla pa ga je bolezen in umrl je v revščini. Razgovor je prekinil Matjan, ki je velel na pot, rekoč, da bodo počivali na Poljanah, kjer bo živina lahko mulila travo. Drug za drugim so se dvigali in pokali z biči, da so jih slišali oglarji pod Kočno. Pot je bila vedno bolj strma in postalo je vroče, da so bili vsi zasopli. Pot jim je zaival obraze, kot bi jih močil dež. Čimbolj so se bližali vrhu, tem težje je šlo. Tu in tam je klecnil vol in vsa kolona je zastala. Pred zadnjim ovinkom pa voli niso mogli speljati, tako da so jim morali na pomoč priskočiti drvarji, ki so v bližini drvarili. Krepko so poprijeli. Voli so napenjali vratove. S krvavimi očmi in spenjenimi gobci so premagovali zadnji ovinek in končno prispeli na vrh Kočne. Na vrhu Kočne so se ustavili. Volarji so popravljali razrahljan tovor ter zategovali vprego. Blaž pa se je zagledal onstran Kočne. Pred njim se je vila Sava, ob njenem bregu pa se je razprostiralo belško in boroveljsko polje. Viden je bil tudi Javorniški potok, ki je tekkel mimo javorniške fužine in se zgubljal v Savi. V daljavi — med Kresom, Kozjem in Stražo se je valil bel dim. To je bil dim Zoisovega plavža. Tam je njihov dom.

Pogled se mu je ustavil v Karavankah. S pastirjem Valantom sta tam že četrto leto pasla živino in ta hip si je zaželel, da bi bil na planini. Valant ga bo pogrešal. Krave, konje in ovce bo treba spraviti v dolino — sam ne bo zmogel.

Planinsko življenje je lepše, kot tisto na fužini. Včasih pa je tudi na planini hudo. To je takrat, kadar se nad Belščico zgrnejo temni oblaki, bliski pa švigajo na vse strani. Grmi, da se skoraj zemlja trese pod nogami. V neurju je treba zbrati in poiskati živino ter jo zapreti v staje, na varno. Toda

to je le včasih, potem pa zopet posije sonce in vse je pozabljeno.

Tako se je Blaž zamislil, da bi skoraj preslišal stričev glas, ki je kolono priganjal na pot, rekoč, da bodo počivali pod »okamenelo babo«, kjer ni tako vetrovno, da se vsi znojni ne bodo prehladili.

Kratka pot in voli so se sami ustavili na prijazni jasi. Najmlajši volar Bolte je Blažetu dejal, da voli že sami dobro vedo, kje javorniški hlapci počivajo. — To so Poljane. V tej dolini so v davnih časih strahovali samotne popotnike razbojniški vitezi. Ko je Blaž v pogovoru ujel te besede, je seveda takoj hotel vedeti več. Matjan mu je rade volje odgovarjal. Povedal mu je, da sedaj teh razbojniških vitezov ni več. Namesto njih lahko srečaš blejske biriče, ki preganjajo »okovnjače« — fante in može, ki nočejo v vojake. Blažeta pa je zanimalo še nekaj. Od kod »okamenela grofična«? Matjan se je obotavljaj, toda na prigovarjanje vseh ostalih je le pričel pripovedovati staro zgodbo, ki si jo iz roda v rod pripovedujejo javorniški furmani.

Pokazal je z roko v skale in začel: Tam je pred več stoletji stal grad, v katerem je živel brezsrčna gospoda. Neusmiljeno je zatirala kmete, jim odvzemala živino in uničevala njihove domove. Kmetje so garali od jutra do večera, pa gospodi ni bilo nikoli dovolj. Za najmanjši prestopok so jih bičali, metali v ječe ali kar brez usmiljenja ubili in požgali domove.

Nekoč je prišla z Bleda na Poljane revna žena z otrokom v naročju. Premražena v slabem vremenu in utrujena od dolge poti je le težko nosila lačnega otročička. Ko je zagledala grad na skali, se je z zadnjimi močmi povzpela vkreber, da bi za otroka dobila hrane in morda še prenočišče. Ko pri služinčadi ni ničesar dosegla in so jo podili iz gradu, je stopila še pred grajsko hčer ter jo milo zaprosila za hrano in prenočišče. Svoje prošnje še ni izgovorila.

rila, že je trdosrčna grofična zakričala nad njo, da grajska streha ni za berače ter velela hlapcem, naj jo poženejo iz gradu.

Tujka je odšla, vendar se je spotoma obrnila ter zaklicala: »Zakrivila si že dosti gorja, usmiljenja ni v tebi. Kamenito srce imaš, zato gorje tebi, nesrečnica! Spremenila se boš v kamen in takrat bo zopet mir v deželi, ki danes trepeta pred tvojo krutostjo.« Trdosrčne grofične te besede niso prestrašile. Besna je odšla v svoje sobane, tujko pa je vzela noč.

Nekaj dni za tem je bilo na gradu vse živo. Pripravljali so velik lov. Zbrala se je gospoda, željna krvi in dogodkov. Pred gradom so čakali kmetje — gonjači. Pijani gosposki ni bilo mar, da kmetom zori žito, ki bi ga morali pospravljati.

Grajska hči je nestrpno čakala pričetek lova. Končno je lovski rog dal znamenje. Pričelo se je. Grajska hči je stopila na skalo, da bi gonjo bolje opazovala. Uživala je v pogledu na hrabre viteze

srčno gospodo, pa se žal o njem ni ohranila zgodba. Zgodba je sprožila pogovor. Vsi so bili mnenja, da tudi sedaj ni nič bolje. Gospoda jih ožema, kolikor more. Za vsako malenkost groze z jeseniškim rudarskim podsodnikom Antonom Daillerjem, ki s pomočjo vojakov iz Mojstrane pretepa in strahuje reveže.

Matjan se je dvignil. Kreniti bo treba, pot je še dolga. Po dolini je bilo vse mirno in pot je postala položnejša. Tu in tam je bilo slišati pastirski rog ali kravji zvonec. Zmagovali so ovinek za ovinkom, dokler niso prišli do potoka Rečica. Med kratkim počitkom ob vodi so jih zmotili prihajajoči ljudje z Mežakle.

Spredaj sta hodila dva in zadaj dva, med seboj pa so imeli uklenjenega fanta, ki mu je kri zalivala obraz. Nekaj korakov za njimi pa jih je šlo še deset. Bolte je tiho povedal, da so to blejski biriči, ki ženejo rokovnjača. Prispevši do volarjev je ujetnik prosil za vodo. Tu pa se je že oglašil birič, da



in pse, ki so podili do smrti upehane živali. Poleg njé je stal grajski oskrbnik, da bi jo varoval pred nevarnostjo. Vse prepočasi se ji je lov odvijal, zato je kričala in priganjala gonjače — kmete. Ranjena divjad je pobesnela. Neki kosmatinec se je postavil gonjaču v bran. Pričel ga je mrcvariti in ga je z vso težo pritisnil ob skalo. Grofična je uživala ob tem prizoru, oskrbniku pa se je kmet zasmilil ter mu je hotel hiteti na pomoč. Tega pa grofična ni dovolila. Ni je smel pustiti v nevarnosti. Oskrbnik je okleval, vendar je zmagala v njem človekoljubnost. Kljub prepovedi je priskočil kmetu na pomoč. Pobil je medveda ter gonjaču pomagal na noge, zatem pa takoj tekel k grofični. Tu pa je osupel obstal! Pred njim je stala nepremična, okamenela ženska postava. Ročke je prožila kot takrat, ko ga je hotela zadržati. Kletev neznane beračice se je uresničila! — je Matjan zaključil svoje pripovedovanje.

Bolte je pa dodal za Blaža še to, da je nad Borovljami okameneli mož, ki je tudi opomin na brez-

vode ne dobi prej kot na Bledu. Volarjem se je fant zasmilil. Prosili so zanj, vendar zaman. Biriči mu niso privoščili požirka vode.

Nadaljevali so vsak svojo pot, vendar volarji biričev še dolgo niso mogli pozabiti. Zgražali so se nad njihovo krutostjo in jim očitali, da so ničvredni lenuhi, ki se jim revež ne smili ter skrbe le zato, da gosposka lahko puntarje kaznuje.

Cop je menil, da mu je ujeti fant znan in da je najbrž Cundričev iz Gorij. Dezerter je. Le kje so ga neki ujeli?

Na fante in može prežijo povsod in jih novačijo za vojsko. Cesarici Mariji Tereziji manjka vojakov.

Ljudje pravijo, da je na Obranci še več takih skrivačev. Nekoč so se na Obranci skrivali bogatini pred Turki, danes pa reveži pred biriči.

V pogovoru so privozili v Zgornje Gorje. Okrog desetinskega stoga so zagledali gručo kmetov, ki so se glasno pogovarjali z grajskim administratorjem Francem Chrobatom. Chrobat je besnel ter jim

grozil, da jih bo dal vse zapreti, kmetje pa se tudi niso dali kar takoj ugnati. Dokazovali so mu, da je bila letina slaba, davščine in tlaka pa prevelika, da bi jo zmogli. Najstarejši kmet Šimen je nekaj časa okleval, nazadnje pa je le prišel na dan z besedo, da se bo pritožil. Pisar ga je posmehljivo vprašal, kam se bodo pritožili, pa mu je Šimen brž pojasnil, da v Briksen ali pa sodniku Kappusu plemenitemu Pichelsteinu. Pisar jim je seveda takoj pre-rokoval, da ne bodo ničesar dosegli ter jih svaril,

Blažu je še velel, naj si ogleda fužino in pogovori s fužinskimi kovači, medtem pa bodo volarji razložili svoje tovore.

Mnogo takih in podobnih poti od Javornika do Radovne je bilo. Prav toliko je bilo tudi dogodkov. Različnih, žalostnih in veselih. Imena javorniških volarjev pa se niso zapisala. Čas je zabrisal vse njihovo trpljenje. Še dolgo pa so bile vidne vrezane kolesnice, ki sta jih zapustila fužinarski vol in njegov spremljevalec volar.



češ, da so ječe tudi v Radovljici. Chrobat je še dodal, da jim bo, če ne bodo poravnali dolgov, zvišal tlako ter ukazal, da morajo podložniki naslednjega dne pripeljati h gradu žito, sicer da že vedo, kaj jih čaka.

Ne meneč se dalje za kmete, je planil administrator na konja ter odjahal, pisarju pa je naročil, naj jim razdeli podložniške knjižice ter pregleda rovaše, če imajo vsi opravljeno tlako.

Volarji so zapustili prepirajoče se kmete ter nadaljevali pot v Radovno. Končno se je pot pričela viti navzdol in je bilo le tu in tam treba premagovati kakšno oviro. Pozno popoldne je kolona zavila proti fužini.

Zadovoljen je Matjan vzkliknil Blažu, da so prispeli v Radovno. Pokazal mu je fužino in razlagal: »Tu ni več plavža. Nekoč, pod drugimi gospodarji je bil. Takrat so imeli v bližini rudo, ki je sedaj ni več. Sedaj so tu samo še kladi, pod katerimi se kuje javorniško jeklo. Pa še neke posebnosti ne smem pozabiti. Tu v Radovni imajo lepo navado. Za onemogle in revne kovače skrbe tako, da jim dajo prenočišče v fužini in se tako obvarujejo pred požarom. Za plačilo jim dajo kos železa, ki ga pri kmetih zamenjajo za hrano in se tako skromno preživljajo. Te lepe človekoljubne navade so se oprijeli tudi bohinjki kovači.«

V prihodnji
številki revije
»Železar«
bomo objavili črtico
Mihe Klinarja
»KMALU«

ŽELEZAR — izdaja: Železarna Jesenice — glavni in odgovorni urednik Remigij Noč — ureja redakcijski odbor. Rokopisov in fotografij ne vračamo. Naslov: uredništvo »Železar«, Železarna Jesenice, telefon številka 394. — Tisk ČP Gorenjski tisk v Kranju