



MUZEJSKI ČASOPIS

MUZEJSKO DRUŠTVO JESENICE, LETO VI, Številka 4, 1. julij 1996;
Založila MDJ in MUZEJ JESENICE; Uredil TONE KONOBELJ; 250 izvodov

MUZEJSKO DRUŠTVO JESENICE - ŽIRO RAČUN: GB JESENICE 51530-678-50064

KAZALO

- STRAN 1: - PROGRAM MDJ za julij in avgust 1996
- RADOVNA (Mlini, žage, fužine, centrale...)
STRAN 2: - RADOVNA (nadaljevanje s 1. strani)
- 150-LETNICA ŽELEZNICE
STRAN 3: - VELIKA PARADA STARIH LOKOMOTIV
- PROGRAM MUZEJA JESENICE
STRAN 4: - OD FUŽIN DO ŽELEZARNE
(11. nadaljevanje)

RADOVNA

(Mlini, žage, fužine, centrale ...)

Koritna dolina Radovne leži med Pokljuko in Mežaklo od združitve Kota in Krme do Blejskega kota. Spodnja in Srednja Radovna tvorita razloženo naselje okoli 8 km vsaksebi. Reka Radovna, ki teče po ledeniško preoblikovani dolini od Krme do Krnice pri Gorjah, je ohranila vso svojo lepoto in bistrino. Krmarica iz Krme in Kotarica iz Kota kmalu po izviru ponikneta in ponovno pri Jutrovi skali izvirata kot Radovna. Reka na 17 km dolgi poti teče proti jugovzhodu, pri Krnici pa se obrne na severovzhod. Vanjo se izlivajo potoki Zmrzlek, Ravnik, Lipnik, Smešnik, ob nalivih pa še Ribščica, Buden in Rečica. Med Zgornjim Grabnom in zaselkom Vintgar se spusti v sotesko Vintgar, ki se na koncu zaključi s slikovitim slapom Šumom.

Reka je že od nekdaj gnala lesena kolesa, ki so se vrtela ob žagah in mlinih, pa tudi ob fužinah in kovačnicah. Kasneje so jo uporabili tudi za pogon turbinskih koles. Od izvira do izliva v Savo je bilo okoli 30 takšnih objektov.

V Zgornji Radovni se je ohranila Pocarjeva domačija. Pocarjevi so imeli nekoč ob Krmarici svoj mlin. Izmed najstarejših gospodarskih objektov še najdlje kljubujeta Psnakova žaga in mlin na poti proti Srednji Radovni. Njun nastanek je povezan z najstarejšimi naseljenci Dienstmani iz Podhoma. V Srednji Radovni sta nekoč stala Klemenakov mlin in žaga. Pri Klemenaku in Pangercu so izdelovali odličen sir, kar počno še danes. Radovna je bila znana tudi po odlični kredi, ki so jo kopali vse do leta 1985.

(nadaljevanje na 2. strani)

PROGRAM MUZEJSKEGA DRUŠTVA za julij in avgust 1996

Sobota, 6. julij 1996: muzejski piknik

PIKNIK PRI JANEZU MOHORIČU NA PRIHODIH

V soboto, 6. julija 1996 bomo organizirali društveni piknik, ki bo tokrat pri Janez Mohoriču na Prihodih (v Planini pod Golico). Zbrali se bomo ob 10. uri na pri odcepu poti proti Križevcem na Prihodih (pri transformatorju) in se z avtomobili (ali peš) odpravili do Janeza Mohoriča. Prihodi 5b (1,5 km). Če bo lepo vreme bomo organizirali še kratek izlet v okolico. Piknik tokrat za spremembo ne bo na Ajdnu, saj smo z veseljem sprejeli vabilo našega člana, slikarja in predsednika Fotokluba Janeza Mohoriča. Za vse bo dovolj jedi in pijače.

Sobota, 10. avgusta 1996: muzejska ekskurzija

PO DOLINI RADOVNE

Odhod bo ob 10. uri dopoldne iz Zgornjih Gorij. Peljali se bomo z lastnimi avtomobili in si ogledali obe elektrarni Vintgar in Gorje, ostanke nekdanjih fužin v Sp. Radovni, Sr. Radovno in Pocarjevo domačijo v Zg. Radovni. Ekskurzijo bomo zaključili v Kovinarski koči v Krmi. Po posameznih lokacijah nas bodo vodili strokovni vodiči.

VABLJENI!



Fužina v Radovni ob koncu 19. stoletja

(nadaljevanje s 1. strani)

Ko gremo preko mostu na levi breg Save, uzremo spomenik štiriindvajsetim žrtvam, ki so umrle 20. septembra 1944, ko so Nemci požgali **Srednjo Radovno**. Na poti proti **Spodnji Radovni** je še vidna stara pot, kjer so na veliki "**Napoleonovi skali**" z napisom **N.I.B.P.** Do tod naj bi prišli francoski vojaki. Tu naj bi se obrnili, misleč, da je dolina neprehodna. Pozornost vzbujata tudi "**ta debel kamen**" ob levi strani ceste.

V Spodnji Radovni so od 16. stoletja dalje udarjala kovaška kladiva in delovale znamenite fužine. 1565 se v listinah prvič omenja Jurij Mušan kot sekirni kovač. Fužine naj bi nastale med leti 1569 in 1571. Leta 1581 je bila **fužina v Radovni** že vpisana v plavžni seznam kot "novo odkrita slovenska peč s petsto centov proizvodne zmogljivosti". V stoletjih so se menjavali lastniki della Grotta, Bucelleni, Passarelli, Zoisi in drugi. V teh fužinah se omenjajo "nemška peč", "slovenska peč", "Windischer ofen" pa tudi "peč na kranjski način". Še najbolj pa je bila znana kot "pudlovka" po letu 1853. V pečeh pudlovkah so na poseben način pretapljali in s koli mešali surovo železo. S tem so dobili odlično kovno jeklo. Pod težkimi kladivi in kasneje z manjšimi repači so dobili železne palice - cajne. Obrati v Radovni so delovali do leta 1901.

Ob poti k opuščnim fužinam stoji danes kapelica.

Samo nekaj niže je **Lipnikarjeva domačija**, kjer je nekoč potok Lipnik gnal žago. Zadnji "cimper" so razžagali leta 1953, ko so kar štirje fantje morali na orožne vaje proti Trstu. Domači danes pravijo za žago: "Trst jo je vzel".

Hidroelektrarna Gorje je bila zgrajena leta 1906 in je bila last KID. Posebnost te elektrarne je, da je nesrečni projektant zamenjal dovod vode v obe turbini. Voda tako teče do turbin z nasprotni strani po dveh velikih kolenih, kar povečuje izgube in zmanjšuje proizvodnjo.

Ko se Pokljuka in Mežakla razmakneta pridemo v **Krnico**, kjer še vedno obratuje **Žagarjeva žaga**, **Mlinarjev mlin** pa ne melje več. Nekoč je bil lastnik obeh objektov dr. Josip Poklukar, kranjski deželni glavar. V **Grabču** so velika vodna kolesa poganjala **Pajkov in Mlinarjev mlin**, **Maričkovo žago**, **Mihovo kovačnico** in mlin ter kovačnico in žago **Kapnek**. Kovači v Grabču so izdelovali sekire, kose in srpe. Tu so bili tudi znani "ledrarji", kjer so strojili živalske kože. V **Mevkšu** sta bila žaga in mlin pri **Komarju**. Od tu gre Radovna v sotesko za Višelnico. V **Zgornjem Grabnu** sta bila nekoč **Žvanova fužina in žaga**. V **Spodnjem Grabnu** so pri **Roku** nekoč izdelovali kravje zvonce. Bolj znani po izdelovanju "kranjskih" zvoncev so bili **Janovi iz Višelnice**. V Sp. Grabnu je leta 1880 Jakob Žumer ustanovil Obrat **LESKA** za indostrijsko in pohištveno mizarstvo ter opekarno. Obrate je leta 1935 uničil požar.

Med pobočji Boršta in Homa si je Radovna utrla pot skozi čudovito **sotesko Vintgar**. Sotesko sta odkrila gorjanski župan Jakob Žumer in fotograf Benedikt Lergetporer. 1606 m dolgo sotesko so od leta 1891 do 1893 opremili z galerijami in mostički. Od takrat je dostopna obiskovalcem. Ob kocu soteske so leta 1903 zgradili jez za **HE Vintgar** in slikovit **železniški most** za bohinjsko progo. Radovna poganja tudi **HE Zasip**. Leta 1931 so od jezja speljali 1,8 km dolg rov skozi Hom za to elektrarno.

V **Malih Brejah** je bil nekoč mlin, ki ga je leta 1930 vzela povodenj. V **Velikih Brejah** pa je bil **Svetinov mlin**.

Stari mlinci, žage in kovačnice razen redkih izjem danes ne delajo več, zamenjale so jih male hidroelektrarne. Velika lesena vodna kolesa so se umaknika majhnim turbinskim napravam.

V **Špiku**, pri **Mostah** se Radovna zliva v **Savo Dolinko**.

(Povzeto po knjigi **Marjana Zupana in Boža Benedika: RADOVNA, VINTGAR, GORJE, 1993**)

150 LET ŽELEZNICE NA SLOVENSKEM

Letos praznujemo 150 let železnice na Slovenskem, to pa je priložnost za nekaj besed o takratnih lokomotivah. Južna državna železnica, ki je gradila progo od Gradca do Celja, je leta 1846 imela pri nas pet tipov lokomotiv.

To so bili razredi "**Grätz**", "**Strassengel**", "**Admont**" iz lastne tovarne na Dunaju in "**Gleichenberg**" ter "**Ocean**" iz Norrisove tovarne v Philadelphiji, ZDA.

Lokomotive razreda Strassengel so bile: "**Strassengel**", "**Weixelburg**" (**Višnja gora**), "**Krainburg**" (**Kranj**), "**Aussee**" in "**Laibach**" (**Ljubljana**); lokomotive razreda Admont pa "**Admont**", "**Adria**", "**Leitersberg**" (**Počehova**), "**Drau**" (**Drava**), "**Kartmen**" (**Koroška**), "**Krain**" (**Kranjska**), "**Strass**", "**Enns**", in "**Lippoglav**" (**Lipoglav**). Lokomotive razreda Grätz v začetku pri nas niso vozile.

Ameriške lokomotive so se delile na male norisovke: "**Ocean**", "**Save**", "**Grossglockner**", "**Donau**", "**Terglov**", (**Triglav**), "**Idria**", "**Timavo**", "**Pack**", "**Loibl**" (**Ljubelj**), "**Istria**", "**Tergesteo**", in "**Wechsel**" ter na velike norisovke, ki leta 1846 tudi niso posebej omenjane.

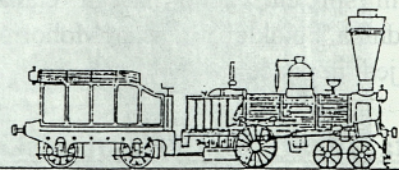
"**Weixelburg**" je že 1. 11. 1845 kot prva lokomotiva pripeljala na današnje slovensko ozemlje do viadukta čez Pesnico, "**Strassengel**" je 2. 5. 1846 prvič prevozila viadukt čez Pesnico in zapeljala globoko v še nedograjeni predor Počehova pri Košakih, 18. 5. 1946 pa je peljala vlak z uglednimi gosti iz Gradca v Maribor. Otvoritveni vlak sta 2. 6. 1846 pripeljali v Celje lokomotivi "**Aussee**" in "**Drau**".

Norrisove lokomotive so iz Amerike razstavljene prispele v Trst, naprej pa so jih prepeljali po cesti. Že v Celju so sestavili 5 malih norisovk, po imenih so znane "**Ocean**", "**Grossglockner**" in "**Idria**". Z "**Oceanom**" se je glavni graditelj proge ing. Ghega že 7. 4. 1846 peljal iz Celja v Maribor in nazaj, 25. 5. 1846 pa je ta lokomotiva prvič neuradno preizkusila progo od Maribora do Gradca.

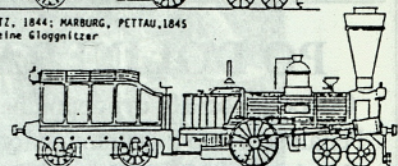
Leta 1849 sta "**Laibach**" in "**Terglov**" pripeljali otvoritveni vlak v Ljubljano.

Še ena lokomotiva je zanimiva, čeprav je malo mlajša, zato ker še obstaja. To je "**Steinbrück**" (**Zidani most**), iz razreda **Cilli** (**Celje**), ki jo imajo v Tehničnem muzeju na Dunaju.

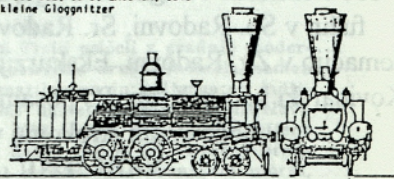
Janez Koželj



Haswell GRÄTZ, 1844; MARBURG, PETTAU, 1845 - kleine Gloggnitzer



Haswell STRASSENGEL, 1845; LAIBACH, 1846 - kleine Gloggnitzer



Haswell ADMONT, DRAU, LIPPOGLAV, 1845 - grosse Gloggnitzer

VELIKA PARADA STARIH LOKOMOTIV V CELJU

1. junija 1996 je bilo v Celju veliko slavlje ob 150-letnici prihoda prvega vlaka na celjsko železniško postajo. Organizatorji so ob tej priložnosti za vse obiskovalce pripravili veličasten program z znanimi slovenskimi pevci, med slavnostnimi govorniki pa je bil tudi predsednik Milan Kučan.

Že teden poprej, v soboto 25. in 26. maja so se temu jubileju pridružili tudi železničarji na Jesenicah. Prizadevni izdelovalci modulov (posebnih sestavljivih maket) pod vodstvom prizadevnega Martina Brumata, so razstavili svoje izdelke na železniški postaji. V Novo Gorico je peljal muzejski vlak, ki so ga pristrčno sprejeli na vseh postajah od Jesenic do Nove Gorice. Društvo ljubiteljev železnic je že pred tem izdalo posebno številko svojega glasila ŽELEZNA CESTA.

V Celju smo na paradi Oldtimerjev lahko videli naslednje lokomotive:

- TOVORNA LOKOMOTIVA GKB 671 (StEG Haswell 1860), last Železnice Graz-Köflach iz Avstrije. Največja hitrost je 45 km/h in vozi že 136 let.
- TOVORNA LOKOMOTIVA SB 718 (StEG Haswell 1861), last Slovenskih železnic, vendar je v nevoznem stanju in jo je v Celju vlekla sestrška lokomotiva iz Avstrije.
- UNIVERZALNA LOKOMOTIVA ŽSR 475,196 (Škoda 1950), last Železnice Slovaške republike. Je ena najmodernejši Škodinih lokomotiv z avtomatičnim nakladačem. Dosegala je največjo hitrost 100 km/h.
- BRZOVOZNA LOKOMOTIVA DB 02 0201 (Henschell Kassel 1939/1961), last Nemške železnice d.d. S super hitrostjo 175 km/h je to najhitrejša parna lokomotiva na svetu.
- BRZOVOZNA LOKOMOTIVA DB 03 001 (Borsig Berlin 1930), last Nemške železnice d.d.. Dosega hitrost 130 km/h.
- VEČNAMENSKA LOKOMOTIVA SŽ 33-037 (Henschell Kassel 1944), last Slovenskih železnic. Čeprav so jih Nemci izdelali 6300 za vojni čas, so vozile po vsej Evropi do konca parnega veka. Dosega hitrost 80 km/h.
- POTNIŠKA LOKOMOTIVA SŽ 06-018 (Borsig Berlin 1930), last Slovenskih železnic. Te nemške lokomotive so bile prilagojene program in vrstam premoga v Sloveniji in kot gorska brzovozna lokomotiva dosega hitrost 85 km/h.
- BRZOVOZNA LOKOMOTIVA kkStB 310.23 (StEG Wien 1911), last Tehniškega muzeja na Dunaju. To je bila najslavnejša brzovozna lokomotiva stare Avstrije, z majhno težo in veliko močjo. Zanj je slavni avstrijski konstruktor Karl Gölsdorf dejal: "Težko je na enem mestu prihraniti tono teže, je pa mogoče na tisoč mestih prihraniti kilogram". Dosega hitrost 100 km/h.
- BRZOVOZNA LOKOMOTIVA SŽ 03-002 (WLF Floridsdorf 1914), last Slovenskih železnic. Izdelana je bila posebej za progo Ljubljana - Trst in dosega hitrost 90 km/h.
- BRZOVOZNA LOKOMOTIVA SB 109.13 (StEG Dunaj 1912), last Železniškega muzeja "1.6SEK" iz Strasshofa. Ena najboljših lokomotiv Južne železnice in dosega hitrost 100 km/h.
- UNIVERZALNA LOKOMOTIVA MAV 424,009 (MAVAG 1924), last Madžarske državne železnice. Madžari so jih izdelovali od leta 1924 do 1958. V Sloveniji so vozile le izjemoma, npr. prve posebne lokomotive Titovega modrega vlaka. Dosega hitrost 90 km/h.
- BRZOVOZNA LOKOMOTIVA SB 109.109 (WLF Floridsdorf 1917), last Madžarske državne železnice. Ohranili sta se še dve, avstrijska 109.13 in slovenska 03-002, dosega pa največjo hitrost 100 km/h.
- POTNIŠKA LOKOMOTIVA SŽ 17-006 (Henschell, Kassel 1917), last SŽ. V Sloveniji so vozile v zadnjem obdobju parne vleke na vseh važnejših stranskih progah. Dosegajo hitrost 85 km/h.
- TOVORNA LOKOMOTIVA SŽ 25-005 (Wiener Neustadt 1922), last SŽ. Lahka a močna tovorna lokomotiva, ki je vozila na važnejših stranskih progah v Sloveniji in dosega hitrost 60 km/h.
- TOVORNA LOKOMOTIVA GKB 56.3115 (WLF Floridsdorf 1914), last Železnice Graz-Köflach. Predstavljala je standardno lokomotivo stare Avstrije med 1. sv. vojno in dosega hitrost 60 km/h.
- POTNIŠKA LOKOMOTIVA B&B 91.107 (Krauss, Linz 1909), last Brenner & Brenner. Po 1. sv. vojni jih je 13 vozilo v Sloveniji pod oznako JDŽ 153. Dosega hitrost 60 km/h.
- POTNIŠKA LOKOMOTIVA 93.1333 (WFL Floridsdorf 1927), last Nostalgijske železnice na Koroškem. Izvrstne in moderne lokomotive, ki so po 2. sv. vojni pri nas vozile pod oznako JŽ 53 na štajerskih lokalnih progah pa tudi med Ljubljano in Kamnikom. Dosega hitrost 60 km/h.
- VEČNAMENSKA LOKOMOTIVA HŽ 22-077 (Budapest 1916), last Hrvatskih železnic. Po 1. sv. vojni so vozile na vseh hrvaških progah in dosega hitrost 75 km/h.

- VEČNAMENSKA LOKOMOTIVA MAV 1026 (Wöhlert Berlin 1882), last Madžarske državne železnice. Izdelana je bila za progo Budapest-Pécs Vasut in dosega hitrost 45 km/h.

- ELEKTROLOKOMOTIVA FS E 626.059 (T.I.B.B. Italija 1932), last Železniške muzeja v Trstu. Po 2. sv. vojni jih je 17 ostalo na Primorskem in dobile oznako JŽ 361. Z njimi je stekla elektrifikacija slovenskih prog. Dosega hitrost 95 km/h.

- ELEKTROLOKOMOTIVA FS E 626.238 (Fiat-Marelli 1935) last Železniškega muzeja v Trstu. Po elektrifikaciji prog v Sloveniji so vozile do leta 1983. Dosega hitrost 95 km/h.

(Lokomotive je na proslavi predstavil Mladen Bogič iz Železniškega muzeja v Ljubljani in opisal v Glasilu društva ljubiteljev železnic, Letnik 3, maj 1996)

Tone Konobelj

PROGRAM MUZEJA JESENIC julij in avgust 1996

KOSOVA GRAŠČINA

4. julij 1996: otvoritev slikarske razstave

akademskega slikarja

VALENTINA POLAJNARJA

iz Bohinjske Bistrice

Otvoritev ob 19. uri v razstavnih prostorih Kosove graščine. Na otvoritvi bo slikarja predstavil umetnostni zgodovinar **DAMIR GLOBOČNIK**. V kulturnem programu bo nastopil pesnik in pevec **ALEŠ SOKLIČ**.

Razstava bo odprta do 3. avgusta 1996.

**Avgusta 1996 bo Kosova graščina
zaradi obnovitvenih del zaprta!**

LIZNJEKOVA DOMAČIJA V Kr. Gori

12. julij 1996: otvoritev likovne razstave

slikarja

JOŽETA VOGELNIKA

iz Radovljice

Otvoritev bo ob 18. uri. Razstava risb in olj s sakralnimi, zgodovinskimi in cvetličnimi motivi bo odprta do konca julija 1996.

9. avgust 1996: razstava domače obrti

**LEPOTA ČIPKE IZ ŽELEZNIKOV
IN DOBROTA
DRAŽGOŠKEGA KRUHKA**

Otvoritev bo v petek ob 18. uri.
V kulturnem programu bo igral
ansambel harmonikarjev **NIKO** iz Železnikov.

VABLJENI!



Piše Aleksander Rjazancev

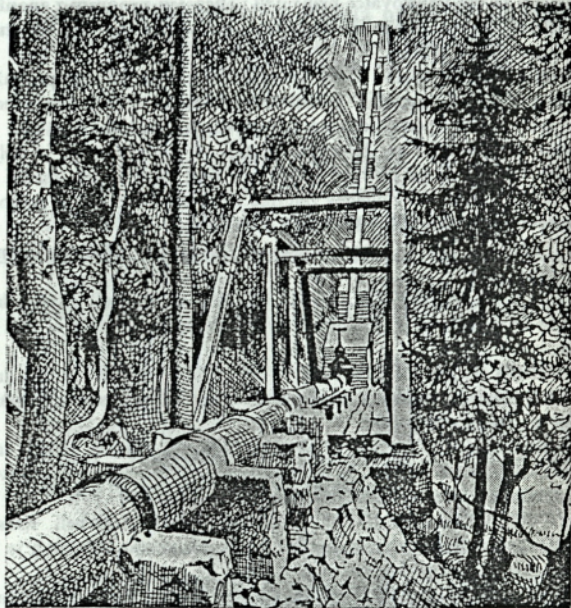
Riše Jaka Torkar



45.

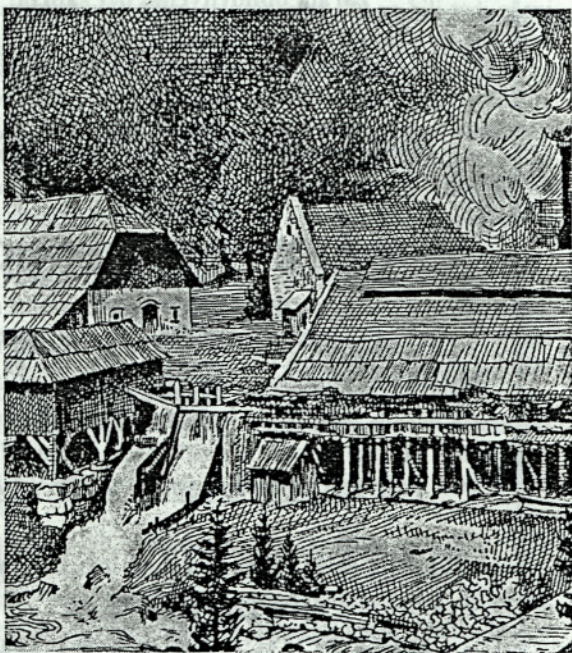
Rojstvo novega plavža v Škedenju je pomenilo smrt za gorenjske plavže. Leta 1897 so pogasili plavž na Savi, medtem ko je plavž na Javorniku po malem še deloval do leta 1906. Na Savi so plavž popolnoma podrli, prostor pa preuredili v šamotarno, kjer so izdelovali ognjestalno opeko. Edino kladivo in plinske peči so še obratovali. Fužina na Savi ni imela za Kranjsko industrijsko družbo nobene vrednosti več. Vse novogradnje so bile predvi-

dene za Javornik in Jesenice...



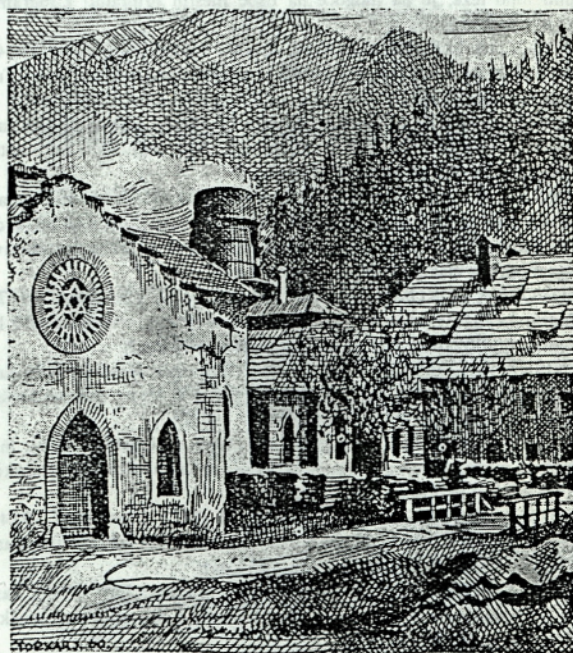
46.

Poleti 1899. leta so iz jeseniške železarne poslali na Javornik 15 delavcev, da so posekali stoletne kostanje od železniške postaje do fužinskega gradu. Prostor za gradnjo valjarn je bil predviden od železniške proge do potoka Javornik, Kozjega in Straže. Vodovodna dela so bila gotova že pred gradnjo valjarn, to je 31. maja 1899. Valjarna debele pločevine je začela obratovati 18. maja 1901. leta. Ostala dela so le počasi napredovala. Zastoj so povzročile Škodove tvornice zaradi nerednih dobav za javorniške valjarne



47.

Pudlarski obrat v Radovni, ki je pripadal fužini na Javorniku, je leta 1901 prenehal delovati. V Radovni so vsa leta izdelovali »bate«, neke vrste cagljev, iz katerih so pod kladivo vlekli jeklo. Najbolj poznani vrsti jekla sta bili »accialon bianco« in »accialon marchia«. Pod oznako »Zois« so ti dve vrsti jekla poznali širom po svetu. S pudlovo pečjo so utihnile tudi »cajnarce«. Tudi fužinski hlapci so izgubili svoj pomen. Prevažanje grodlja in cagljev ni bilo več potrebno. Tako je stoletno železarstvo v Radovni dočakalo svoj konec



48.

Na Javorniku so bila tri kladiva, ki so kovala kvadratno in ploščato jeklo. V Trebševi hiši je bila »pokarca«, kjer so jeklo sortirali po »numarah« v snope po 60, 70 in 100 kg. Z ustavitvijo obrata v Radovni, ki ga je vodil Fabjančič, so tudi kladiva na Javorniku kmalu utihnila. Ostal je samo še plavž, ki je pretaljeval zadnje ostanke manganove rude iz Begunjsčice, dokler ga sodobno plavžarstvo v Škedenju ni izpodrinilo. Železarski Javornik ni izgubil na pomenu; postal je še obsežnejši in za jeseniško železarno nepogrešljiv