

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**ZGODOVINSKI RAZVOJ EKONOMSKEGA POLOŽAJA
MESTA JESENIC**

Ljubljana, november 2003

LUKA STRAJNAR

IZJAVA

Študent _____ izjavljam, da sem avtor tega
diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom _____ in
dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____

Podpis: _____

KAZALO

1. UVOD	1
2. JESENICE	2
3. JESENICE DO 19. STOLETJA	3
3.1 PRVA NASELJA IN PREBIVALSTVO	3
3.2. ORTENBURŠKI RUDARSKI RED	5
3.3. DELAVSKE RAZMERE	6
4. 19. STOLETJE DO KONCA PRVE SVETOVNE VOJNE	7
4.1 FRANCISCEJSKI KATASTER	7
4.2. KAPITALISTIČNI LIBERALIZEM	7
4.3. USTANOVITEV KRANJSKE INDUSTRIJSKE DRUŽBE	7
4.4. JESENIŠKA ŽELEZNICA	10
4.5. PRVA SVETOVNA VOJNA	11
5. MEDVOJNO OBDOBJE	12
5.1. GEOPOLITIČNI POLOŽAJ	12
5.3. JUGOSLOVANSKI DINAR	13
5.4. PRESKRBA ŽELEZARNE S SUROVINAMI	13
5.5. JESENICE - NAJMLAJŠE MESTO V JUGOSLAVIJI	14
5.6. NOVI LASTNIKI JESENIŠKE ŽELEZARNE	15
6. DRUGA SVETOVNA VOJNA	18
6.1. NEMŠKA OKUPACIJA	18
6.2. PRESKRBA PREBIVALSTVA NA NAKAZNICE	19
6.3. OBRT, TRGOVINA, TURIZEM IN KMETIJSTVO	20
6.4. ŽELEZARNA JESENICE	20
6.5. KONEC VOJNE	24
7. POVOJNO OBDOBJE	25
7.1. ŽELEZARNA JESENICE OB OSVOBODITVI	25
7.2. NACIONALIZACIJA	25
7.3. PLANSKO GOSPODARSTVO	25
7.4. JESENICE OBIŠČE MARŠAL TITO	26
7.5. METALURŠKO INDUSTRIJSKA ŠOLA	27
7.6. PETLETNI PLAN	27
7.7. OBRTNIŠKO KULTURNO DRUŠTVO JESENICE	28
8. JEKLARNA 2	28
8.1. RAZLOGI ZA NADOMESTNO GRADNJO ELEKTROJEKLARNE NA JESENICAH	28
8.2. INVESTICIJSKI PROGRAM	29
8.3. EKOLOŠKI VIDIKI JEKLARNE 2	32
8.4. PRIPRAVE IN POTEK GRADNJE JEKLARNE 2	34
8.5. FINANCIRANJE PROJEKTA	35
9. PREDOR KARAVANKE	37
9.1. KARAVANŠKI CESTNI PREHODI NEKDAJ IN DANES	37

9.2. ZAMISEL ZA PREDOR	37
9.3. ŠTIRILETNI PREMOR.....	38
9.4. KREDIT EVROPSKE INVESTICIJSKE BANKE	38
9.5. PRIPRAVA GRADNJE.....	39
9.6. GRADNJA PREDORA	39
9.7. TEŽAVE IN NEVARNOSTI PRI DELU	40
9.8. KONČNA DELA.....	40
10. AVTOCESTA HRUŠICA - VRBA.....	41
10.1. CESTA S ŠTIRIMI VOZNIMI PASOVI	41
10.2. DVA GRADBENO ZELO RAZLIČNA ODSEKA	41
10.3. FINANCIRANJE	42
10.4. GRADNJA.....	42
10.5. GOSPODARSKI POMEN	43
11. POSLOVNA CONA.....	43
11.1. EKOLOŠKA PROBLEMATIKA	44
11.2. SOCIALNA PROBLEMATIKA	44
11.3. CILJI PROJEKTA POSLOVNA CONA JESENICE	45
11.4. INVESTICIJE V KOMUNALNO INFRASTRUKTURO	46
12. RAZVOJNA VIZIJA	47
12.1. RAZMERJE MED PRETEKLOSTJO IN PRIHODNOSTJO	47
12.2. PRETEKLA RAZVOJNA VIZIJA	47
12.3. SIMBIOZA ŽELEZARNE IN MESTA	48
13. SKLEP.....	48
14. LITERATURA	50
15. VIRI.....	51
SLOVAR TUJIH IZRAZOV	52

1. Uvod

Za naslov diplomskega dela sem si izbral naslov Zgodovinski razvoj ekonomskega položaja mesta Jesenic. Razlogov za tako odločitev je kar nekaj. Prvi razlog je moje skromno mnenje, da si Jesenice tako delo zaslužijo.

V diplomskem delu bom skušal predstaviti svoje poglede na zgodovinski razvoj ekonomskega položaja. Poglede bodo spremljala zgodovinska dejstva. Poudarek bo na vplivu zgodovinskega razvoja ekonomskega položaja za današnji čas. Iskanje primerjav, povezanosti, nasprotij ...

Jesenice so mlado mesto, saj so mestne pravice dobile 20. marca 1929, kljub temu pa imajo območja na področju današnjih Jesenic pestro zgodovino že od antike. Mesto je zaznamovalo predvsem železarstvo; (ki je mestu dalo močan pečat). To je opazno že na prvi pogled saj je v ozki alpski dolini stisnjen močan železarski kompleks.

Diplomsko delo zajema poglavja, ki so zgodovinsko pogojena. Glede na omejitev števila strani, sem bil prisiljen določena zgodovinska obdobja precej skrajšati.

Drugo poglavje je kratka predstavitev mesta Jesenic.

Tretje poglavje predstavlja mesto Jesenice v času do 19. stoletja. Podrobnejši je opis prvih naselij ter prebivalstva. Del poglavja pa je namenjen Ortenburškemu rudarskemu redu in delavskim razmeram.

Četrto poglavje opisuje Jesenice v času od 19. stoletja do konca prve svetovne vojne. Osredotočil sem se na Franciscejski kataster, kapitalistični liberalizem, ustanovitev Kranjske industrijske družbe, jeseniško železnico ter prvo svetovno vojno.

Peto poglavje predstavlja ekonomski položaj Jesenic med medvojnim obdobjem. Podrobneje so opisane razmere v Železarni Jesenice v obdobju pred drugo svetovno vojno.

Šesto poglavje je namenjeno obdobju druge svetovne vojne. Podrobneje je predstavljeno delovanje ekonomskih zakonitosti v času vojne.

Sedmo poglavje opisuje razmere na Jesenicah ob osvoboditvi, nacionalizacijo, plansko gospodarstvo, obisk Maršala Tita, ... Obdobju od konca druge svetovne vojne pa do devetdesetih let dvajsetega stoletja nisem posvečal veliko pozornosti.

Osmo poglavje predstavlja Jeklarno 2. Njen investicijski plan, ekološki vidik, pripravo in potek gradnje ter financiranje projekta.

Deveto poglavje predstavlja predor Karavanke. Podpoglavja so karavanški cestni predori nekdanj in danes, zamisel za predor, štiriletni premor, kredit evropske investicijske banke, priprava gradnje, gradnja predora, težave in nevarnosti pri delu in končna dela.

Deseto poglavje je namenjeno avtocesti Hrušica-Vrba. Cestna infrastruktura je pomemben gospodarski dejavnik. Podrobneje je opisano financiranje, gradnja ter gospodarski pomen.

Enajsto poglavje opisuje projekt Poslovna cona. Poglavje vsebuje podpoglavja ekološka problematika, socialna problematika, cilji projekta poslovna cona Jesenice, investicije v komunalno infrastrukturo, finančna vrednost investicij v komunalno infrastrukturo.

Dvanajsto poglavje predstavlja razvojno vizijo. Poglavje je namenjeno predvsem povezavi zgodovine s prihodnostjo. Poglavje vsebuje podpoglavja razmerje med preteklostjo in prihodnostjo, pretekla razvojna vizija ter simbioza železarne in mesta.

2. Jesenice

Jesenice, mesto in občinsko središče na začetku Doline med Mežaklo in Karavankami, 19519 prebivalcev (Kočevar, 1990, str. 294).

Slika 1: Panorama Jesenic



Vir: Štular, 1999, str. 7.

Nastale so na mestu, kjer se Mežakla s predgorjem najbolj približa Karavankam. Najstarejši del naselja je na pobočju hriba Mirca na levem bregu Save; pred prvo svetovno vojno sta se mu priključili naselji Plavž in Sava, po letu 1945 Podmežakla, Javornik in Koroška Bela. Jesenice so največje središče črne metalurgije na Slovenskem. Zaradi hitrega razvoja železarstva in gradbeništva v zadnjih desetletjih je prebivalstvo naglo naraščalo: leta 1961 je bilo 15726, 1971 17394 in 1981 19519 prebivalcev (Kočevar, 1990, str. 294).

Svoje ime so dobile po drevesu jesen, ki ga je bilo po vsej okolici obilo. Po drugi verziji pa naj bi dobile ime po potoku Jesenica. Nemško ime za Jesenice je bilo Assling in se prvič omenja že leta 1004 v isti listini kot Bled/Veldes. Vendar takrat tukaj še ni bilo naselbine, ampak je bil z imenom označen le prostor na bregovih potoka Jesenica, kjer se je pozneje okoli cerkve sv. Lenarta razvilo istoimensko naselje (Štular, 1999, str. 8).

3. Jesenice do 19. stoletja

V tem poglavju bo kratek opis gospodarskih razmer na Jesenicah do 19. stoletja. Prav daleč nazaj v zgodovino ne bom segal. Osredotočil se bom na obdobja, ki so imela neposreden vpliv na gospodarstvo Jesenic.

3.1 Prva naselja in prebivalstvo

Fevdne gosposke so imele interes, da naselijo na svojem področju čim večje število podložnikov, poljedelcev, živinorejcev in obrtnikov, da bi razširili površine obdelovalne zemlje, ustanovili nova naselja, odprli v gozdnih jasah rovte in laze, tako da bi imela gosposka od njihovega dela in proizvodnje čim več koristi in čim izdatnejše urbarialne dohodke (Mohorič, 1969, str. 14).

Najstarejše naselje v občini Jesenice je Koroška Bela. Nastala je že v 13. stoletju in je spadala pod zemljiško gosposko briksneških škofov oziroma blejske gosposke, ki je leta 1361 zgradila tamkajšnjo cerkev sv. Ingenuina in Albuina. Vas vse do 15. stoletja ni imela sosedov. Tod mimo so hodile le redke trgovske karavane (Štular, 1999, str. 10).

Poseljena so bila tudi pobočja Karavank (Planina pod Golico). Ta pobočja so bila bogata z rudnim bogastvom, vodno energijo in lesom. To je bil pogoj, da se je tam uveljavilo zadružniško rudarjenje in taljenje rude, ki ga je v 16. stoletju delno prekinil prihod italijanskih kovačev Bucellenijev. Le ti so razvili novo, bolj gospodarno smer v železarski tehnologiji. S seboj so namreč prinesli načrte za t.i. brescijansko peč, ki je bila veliko večja in zmogljivejša, saj je dnevno dala že po dva volka sivega ali belega grodlja. Vodna moč v Planini tem zahtevam ni zadoščala. Zato so Bucelleniji leta 1538 z dovoljenjem cesarja Ferdinanda I.

preselili v dolino, k reki Savi, kjer so zgradili graščino, večje železarske obrate in ob postopni rasti naselja leta 1606 še cerkev Marijinega vnebovzetja. S tem so postavili temelje razvoju fužinarskega naselja Sava. Hkrati pa je ob potoku Jesenica nastalo še eno naselje, povezano z razvojem železarstva, imenovano Plavž. Ime je dobilo po peči, v kateri so talili železovo rudo. Poleg talilne peči so tu zgradili še graščino in cerkev sv. Barbare (Štular, 1999, str. 12).

Slika 2: Začetki rudarstva in topilništva na Planini pod Golico



Vir: Štular, 1999, str. 13.

Tretje naselje, katerega nastanek sega že v leto 1403, pa je Javornik. Takrat je brixenski škof Ulrich Hermanu Eselu v planinah pod Koroško Belo podelil v last tamkajšnje rudokope s pravico njihovega izkoriščanja in dedovanja. Ko so v bližini odkrili železovo rudo s planin, so na desnem bregu potoka Javornik pod hribom Kres našli primerno mesto za nov fužinski obrat, ki se je nato pod različnimi lastniki postopno moderniziral. V 17. stoletju je družina Passareli tam (v Trebežu) zgradila še graščino (Štular, 1999, str. 14).

Še pred nastankom omenjenih fužinarskih naselij je v 14. stoletju pod hribom Mirca nastal najstarejši del današnjih Jesenic, naselje Murova. Poleg kmetijstva so se prebivalci tu preživljali še s trgovino. S Planine pod Golico so vozili železo na jeseniško mitnico, kjer so ga prevzemali laški trgovci. Z dograditvijo "stare belopeške graščine" (današnje Kosove graščine) leta 1521 in cerkve sv. Lenarta (1523) je Murova začela izgubljati svoj kmečki videz in izpolnjevati vse pogoje za preimenovanje v trg (Štular, 1999, str. 14).

Leta 1752 je kupil fužine na Plavžu, kladiva v Mojstrani in fužine na Javorniku tržaški veletrgovec - založnik Michel Angel Zois de Edelstein (Smolej, 1959, str. 28).

Fužine na Savi so prišle leta 1766 v roke Belgijca Valentina Ruarda. Kupil jih je na dražbi za 60.000 goldinarjev. Že prvo leto je dvignil proizvodnjo (Smolej, 1959, str. 30).

Slika 3: Sava pri Jesenicah



Vir: Jesenice na starih razglednicah, 2003.

Gospodarske panoge na področju Jesenic so torej bile: kmetijstvo, železarstvo, prevozništvo, obrti, ... Glavno vlogo v gospodarstvu že kmalu prevzame železarstvo. Kmetijstvo ima še vedno pomembno vlogo, predvsem na Koroški Beli, vendar vztrajno in počasi izgublja dvoboj z železarstvom.

Posledica ekonomskega razvoja v tem obdobju je predvsem selitev obratov iz višjih predelov (Planina pod Golico) na področje današnjih Jesenic. S tem mesto pridobiva na gospodarski moči.

Močan tuj vpliv. Le ta se kaže tako preko tujega znanja, kot preko tujega kapitala. Lastniki fužin so bili v tem obdobju tujci; od Ortenburžanov, Bucellenijev, Ruarda. Železarstvo je v tem obdobju doživelo precejšen razvoj.

3.2. Ortenburški rudarski red

Najstarejši zgodovinski zapis o rudarjenju, topilništvu in kovačnicah železa v goratem in dolinskem predelu Jeseniške doline je rudarski red grofov Ortenburških z datumom 24. avgust 1381 (Smolej, 1959, str. 20).

Rudarski red določa, da je tlake prost, kdor rudari, rudo topi, kuje železo ali oglari. Nihče ga ne sme goniti na tlako tako kot kmetske podložnike (Smolej, 1959, str. 20).

Ortenburžani so bili najpomembnejši posvetni vladarji na tem ozemlju. Njihova posest je začela nastajati sredi 11. stoletja na Koroškem in je v 12. in 13. stoletju dosegla največji obseg. Na Gorenjskem je z manjšimi presledki obsegala skoraj vso dolino Save od njenega izvira pri Ratečah do sotočja s Soro. Otočka v tem strnjenem fevdalnem posestvu sta predstavljala le ozemlje med potokoma Belco in Dobršnikom z Mojstrano, Dovjem, dolino Vrat in zgornjim delom Krme, ki je sodilo v okvir loškega gospodstva freisniških škofov, ter

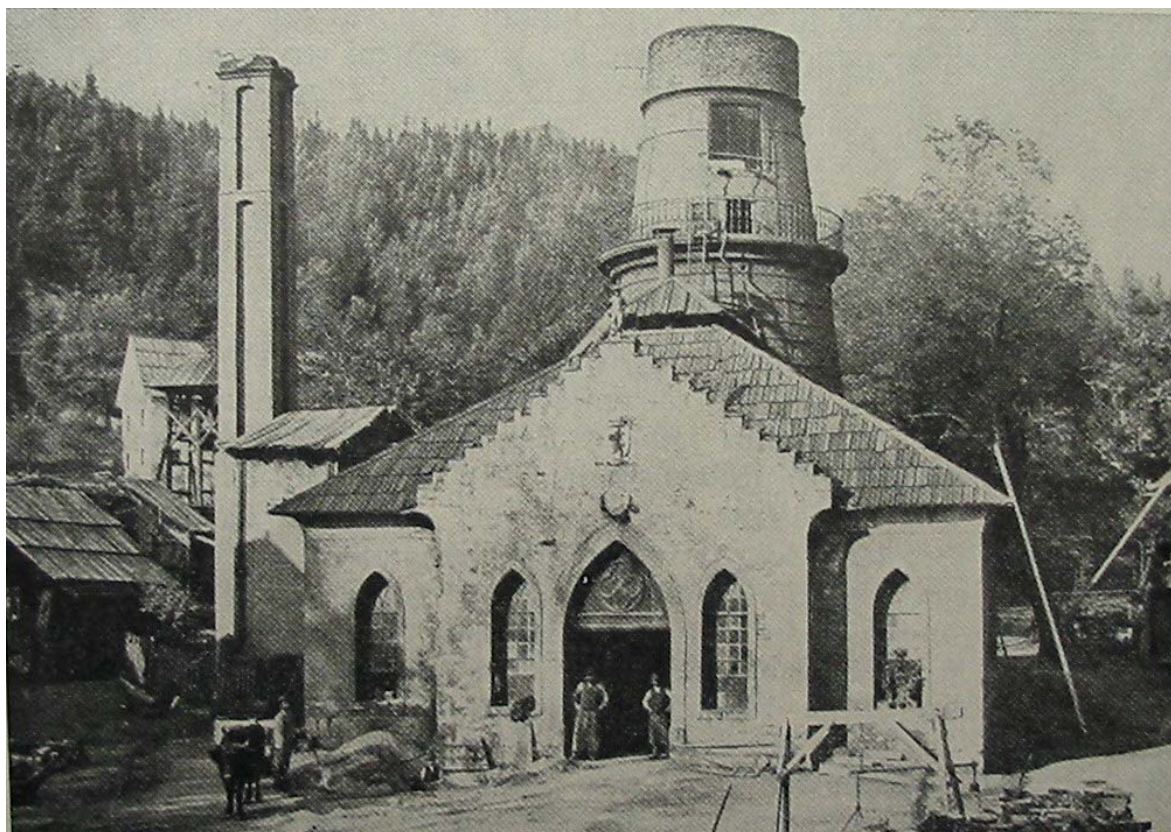
zaselki Koroška Bela, Rovt nad Koroško Belo (Javorniški Rovt) in Potoki, ki so spadali v okvir blejskega gospostva oz. pod Briksen (Štular, 1999, str. 9-10).

Ortenburški rudarski red predstavlja pravila igre na področju rudarstva in železarstva. Le to je dokaz, da je bilo rudarstvo ter železarstvo že toliko razširjeno oziroma razvito, da je potrebovalo nekakšno pravno ureditev. Zmotna bi bila razlaga, da sta se rudarstvo in železarstvo pojavila na področju Jesenic z nastankom Ortenburškega rudarskega reda.

3.3. Delavske razmere

Delavstvo na fužinah je uživalo svoboščine, ki so bile za kmečke sinove zelo privlačne. Posebno prostost od vojaškega službovanja je takrat največ pomenila. Rudarji so imeli že staro tradicijo in so tovorili poseben stan, nosili svoje uniforme in rudarske znake. Delitev dela je bila posebno na veliki fužini na Savi tako razvita, da so posamezne skupine delavcev opravljale samo določene vrste dela in tudi pri tem so bile z ozirom na usposobljenost in spretnost določene stopnje za kvalifikacijo delavcev (Mohorič, 1969, str. 88).

Slika 4: Plavž na Javorniku v 19. stoletju



Vir: Rjazancev, 1965, str. 29.

4. 19. stoletje do konca prve svetovne vojne

Obdobje od 19. stoletja do konca prve svetovne vojne je čas franciscejskega katastra, ustanovitve Kranjske industrijske družbe (predhodnice povojne Železarne Jesenice) ter obdobje 1. svetovne vojne. 19. stoletje prinese precejšnje spremembe v gospodarskem pogledu. Pomembno je leto 1848, ki kmetom prinese svobodo.

4.1 Franciscejski kataster

Francozi so prevzeli upravo Ilirskih pokrajin in ostali v deželi od 20. maja 1809 do 5. oktobra 1813. Reorganizirali so javno upravo, rudarstvo in izkoriščanje gozdov ter izvedli daljnosežne gospodarske reforme (Mohorič, 1969, str. 136).

Prebivalstvo je v okolici fužinskih obratov prebivalo večinoma v enonadstropnih lesenih hišah, obdanih z vrtovi in travniki s sadnim drevjem. Preživljalo se je z rudarjenjem, oglarjenjem, drvarjenjem, tovarništvom, kmetijstvom in živinorejo ter raznimi rokodelskimi dejavnostmi. Na njivah je pridelovalo pšenico, rž, ječmen, oves, koruzo, proso, ajdo, deteljo, krompir, lan, repo, zelje in fižol. Vsakodnevni jedilnik je bil sestavljen iz ajdovih in koruznih žgancev, prosene in ječmenove kaše, fižola, zelja, repe, jabolk, mleka, mlečnih jedi, kruha in prekajenega mesa. Največje kmetije so imele po enega hlapca, deklo in pastirja, po tri konje ali štiri vole, deset do dvanajst krav, trideset do štirideset ovac in štiri svinje. Ovce so redili zaradi pridobivanja volne za domače potrebe, delno pa za prodajo suknarjem v soseščini. V obdobju izdelave franciscejskega katastra (1817-1828) je delovala na območju Jesenic tudi pletilnica nogavic in oblek. Zaposlovala je največ 60 oseb, med njimi večinoma kočarje in najemnike. Po popisu leta 1831 je živelo v jeseniški občini 744 duš, od tega so ženske (377) prednjačile pred moškimi (367) (Štular, 1999, str. 19).

4.2. Kapitalistični liberalizem

Organiziranega poslovnega sodelovanja med rodbinami ni bilo, pa vendar so obrati doživljali do šestdesetih let preteklega stoletja hiter razcvet. S prodorom kapitalističnega liberalizma v slovenske dežele se je to ustavilo. Gorenjske fužine so v primerjavi s svetovnim tehničnim napredkom postajale vedno bolj zastarele in pojavila se je potreba po njihovi posodobitvi (Štular, 1999, str. 20-21).

4.3. Ustanovitev Kranjske industrijske družbe

Za to so bila potrebna ogromna finančna sredstva, ki pa jih tako Zoisi kot Ruardi niso imeli. Pomoč so poiskali pri ljubljanskih bankirjih in lastnikih parnega mlina - Luckmannih. Ti so

bili pripravljeni svoj denar vložiti v posodobitev takratnih gorenjskih fužin in ustanovitev nove delniške družbe. 18.9.1869 so jo pod imenom Kranjska industrijska družba vpisali v trgovski register z ustanovnim kapitalom 600.000 goldinarjev. Zoisi so bili poleg Luckmannov prvi člani te družbe. Ruard se jim je pridružil šele čez tri leta. Leta 1873 so skupaj odkupili železarne v Tržiču, naslednje leto pa so svojo dejavnost razširili še na Hrvaško (Topusko). S tem so se prvič združile vse fužine na Gorenjskem pod skupnim upravnim in tehničnim vodstvom. Upravni sedež družbe (KID) je bil v Ljubljani, gospodarski sedež pa na Jesenicah oziroma na Savi (Štular, 1999, str. 21).

Zlato obdobje jeseniškega gospodarstva

Kranjska industrijska družba je imela v lasti železarske obrate na Jesenicah. Tako je bil gospodarski položaj Jesenic tesno povezan z uspešnostjo Kranjske industrijske družbe. Pa si pogledimo obdobje konjunktura ter obdobje recesije.

Največji uspeh družbe je bilo odkritje postopka za pridobivanje feromangana v plavžu. Za to inovacijo je Kranjska industrijska družba na svetovni razstavi na Dunaju leta 1873 prejela zlato kolajno in čez noč postala središče svetovnega zanimanja, železarna pa si je pridobila sloves pionirja in tehničnega izumitelja v zgodovini železarstva (Štular, 1999, str. 21, 23).

Leta 1876, ob stoletnici Združenih držav Amerike, je Kranjska industrijska družba razstavljal feromangan v Philadelphiji. Kako so takrat v Ameriki cenili jeseniški feromangan, ki so ga od leta 1875 proizvajali v plavžu na Savi s 40%, na Javorniku s 50% mangana, dokazuje danes velika kolajna iz Philadelphije, ki je shranjena v Tehniškem muzeju Železarne Jesenice, v bivši Bucelleni-Ruardovi fužinarski graščini na Stari Savi. Kranjska industrijska družba je izvažala feromangan v Nemčijo, Belgijo, Francijo, Anglijo ter tudi v Ameriko, kjer je imela tudi svoja konsignacijska skladišča. Takrat je iz Amerike prišla na Jesenice posebna študijska komisija železarskih ekspertov; prišli so tudi francoski ter nemški inženirji, da bi spoznali postopek za izdelavo feromangana v plavžih (Smolej, 1959, str. 40).

To je dokaz, da je bilo jeseniško železarstvo v nekem zgodovinskem obdobju zelo uspešno. Še več, imelo je komparativno prednost v znanju izdelovanja feromangana. Jeseniško železarstvo je imelo torej vse pogoje, da obdrži svetovni primat. Toda zgodilo se je ravno obratno.

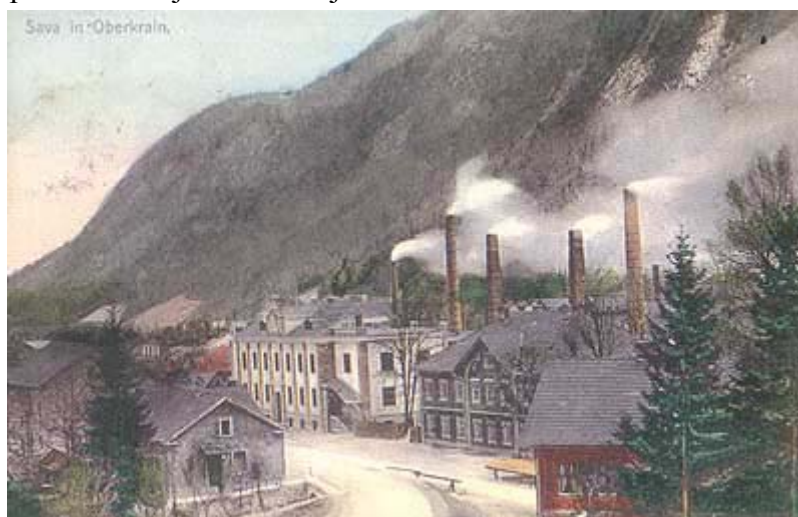
Gospodarska kriza

Proti koncu pomladi leta 1873 pa je nastal iznenada popoln preobrat. Po zlomu borzne špekulacije in nesolidnega snovanja podjetniških družb je ves evropski kontinent zajelo mrtvilo. V avstrijskih deželah se je zlom špekulacije razvil v desetletje trajajočo globoko poslovno depresijo, ki je ohromila skoraj vso gradbeno podjetnost, ustavila zidanje železnic in prisilila vse gospodarstvo, da je moralo začeti varčevati in omejevati izdatke. Povpraševanje

po železu je na mah popustilo. Cene so začele naglo padati. Obrati so bili prisiljeni omejevati proizvodnjo, nekateri pa so delo popolnoma ustavili.

Za Kranjsko industrijsko družbo je nastopila doba, ki je terjala hitro in temeljito reorganizacijo zastarelih obratov. Položaj na železarskem trgu je zahteval, da se zmanjšajo produkcijski stroški, ker je cena železu in jeklu padla pod polovico prejšnjih cen (Smolej, 1959, str. 44).

Slika 5: Glavna pisarna Kranjske industrijske družbe



Vir: Jesenice na starih razglednicah, 2003.

Obstoj Kranjske industrijske družbe je bil ogrožen. Lambert Pantz je nenehno opozarjal lastnike, naj pričnejo s koncentracijo industrije na Jesenicah. Plavže naj bi opustili in pričeli s predelavo starega železa. O Pantzovih načrtih delničarji niso hoteli ničesar slišati, vse dotlej, dokler niso bili na robu propada. Maja leta 1888 je Luckmann poročal upravnemu odboru o pogajanjih s tvrdko Vogel-Nott, ki naj bi jim omogočila Pantzov predlog o modernizaciji podjetja, ki naj bi bilo največje na Kranjskem.

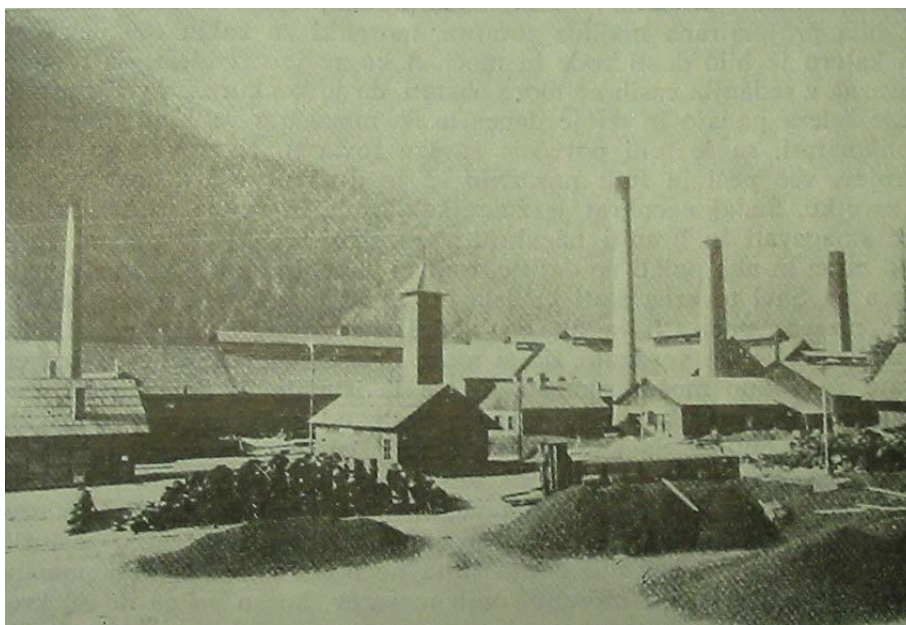
Prva leta krize je Kranjska industrijska družba nastalo situacijo reševala tako, da je povečala proizvodnjo feromangana. Pri tem je naletela na nepričakovano oviro. Postopek izdelave feromangana so odkrili tudi v Franciji. Železarna za nastalo situacijo ni vedela. Šele ko je izvoz feromangana v Francijo začel upadati, so bili seznanjeni z neprijetnim dejstvom. Gospodarsko krizo poleg lastnikov kapitala najbolj občutijo delavci. Jeseniško delavstvo je gospodarska kriza močno prizadela.

Prva generalna stavka jeseniških delavcev leta 1904

Leta 1904 so valjarne z Jesenic preselili na Javornik. Delničarji so stroške premestitve hoteli pokriti z znižanjem že tako nizkih plač javorniških valjavcev. Delavcem je zavrela kri. Prišlo je do prve generalne stavke na Jesenicah. V njej je sodelovalo 400 delavcev. Stavka je trajala

šest tednov. Ko je stavkovni odbor prišel h generalnemu direktorju Karlu Luckmannu, je ta zarohnel nad njimi: "Cokle nosite in žgance jejte, pa vam bo še ostajal zaslužek!". Stavka se je zaključila le z delnim uspehom stavkajočih, pospešila pa je ustanovitev delavskih strokovnih organizacij (Štular, 1999, str. 30).

Slika 6: Tovarna na Savi 1904



Vir: Kermavner, 1965, str. 47.

4.4. Jeseniška železnica

Z dograditvijo jeseniškega železniškega križišča se je za Jesenice in vso Gornjesavsko dolino začelo precej drugačno življenje. Po zaslugi poslanca v dunajskem državnem zboru dr. Lovra Tomana so bili leta 1870 skozi Jesenice speljani prvi tiri kot del železniške proge Ljubljana - Trbiž. Gorenjski so se s tem odprla vrata v svet. Jesenice so dobile svoj prvi kolodvor (Štular, 1999, str. 31).

Za gospodarski položaj vsakega mesta je še kako pomembna infrastruktura. Dobra povezanost mesta z ostalim delom pokrajine (države) je eden izmed temeljev za uspešen gospodarski razvoj oziroma gospodarsko rast.

Ta proga je pravzaprav omogočila razvoj Jesenic. Ravno zato, ker je proga omogočala prevoz železarskih izdelkov k porabnikom, je Kranjska industrijska družba opustila fužine v oddaljenih dolinah in vso svojo dejavnost skoncentrirala na Savi in Javorniku. Pri tem je treba upoštevati, da so takrat rudo in oglje pridobivali v naših krajih in da je bila pravzaprav edina pogonska energija tekoča voda rek in potokov. Vodo za pogon in deloma tudi rudo in oglje so

sicer imeli tudi v Bohinju, Radovni, Železnikih in Kropi, kjer pa niso imeli možnosti prevoza izdelkov po železnici (Koželj, 1995, str. 41).

Slika 7: Nadvojvoda Franc Ferdinand na Jesenicah, 19.7.1906



Vir: Štular, 1999, str. 33.

4.5. Prva svetovna vojna

Vojna vedno pomeni za gospodarstvo zelo specifične pogoje oziroma razmere. Proizvodnja se ponavadi prilagodi vojnim potrebam. Osnovne življenjske potrebščine pridobijo na vrednosti. Vse skupaj ponavadi spremlja visoka inflacija. Pa pogledjmo, kaj je bilo z jeseniškim gospodarstvom med prvo svetovno vojno.

Mobilizacija je zajela večino tovarniškega delavstva. Celo nevojaki so morali v delovne brigade. V tovarni na Jesenicah in Javorniku je delo potekalo v močno skrčenem obsegu (Rjazancev, 1997, str. 68).

Z gradnjo vojnega ladjevja avstroogrske mornarice v Trstu in Pulju so premestili valjarniške naprave za grobo pločevino z Javornika. Skupno z napravami so bili preseljeni tudi valjavci in martinariji (Rjazancev, 1997, str. 67).

To je bila ena izmed negativnih posledic prve svetovne vojne.

Jesenice ter posledično s tem jeseniško gospodarstvo, je imelo na eni strani srečo zaradi geografskega položaja. Mesto je, kot smo že ugotovili stisnjeno, v ozki alpski dolini, kar je

pomenilo delno zaščito pred napadi letalstva. Po drugi strani pa je bližina fronte pomenila stalno nevarnost za mesto Jesenice.

Dne 14. avgusta 1917 pa so v zgodnjih jutranjih urah pričela krožiti nad Jesenicami italijanska letala. Padle so prve bombe v bližino železarne, vendar niso povzročile posebne škode. Zadet je bil hrib Jelenkamen, ki je gorel 12 dni. V popoldanskih urah je bil ponovni letalski napad. Letala so zopet zgrešila železarno, odvržene bombe pa so padle na Koroško Belo. Vsa vas je bila v plamenih, tako da so morali čez Savo priti na pomoč ruski vojni ujetniki z Blejske Dobrave. Požara dolgo niso mogli pogasiti. Uničena je bil vsa vas, poškodovana pa tudi cerkev (Rjazancev, 1997, str. 71).

Tako kot v vsaki vojni, je tudi v tej najbolj trpelo prebivalstvo. Delavci v tovarni so prejeli nakaznice za živila. Vendar to ni bilo dovolj.

Trgovine so bile prazne in živil ni bilo mogoče nikjer kupiti. Železarna je imela sicer lastno preskrbo z živili, toda dodeljene količine niso zadostovale za prehrano. Vodstvo železarne je hotelo delavcem pomagati tako, da jim je dovoljevalo mesečno po deset kilogramov žičnikov po izredno nizki ceni, da bi jih lahko na kmetih zamenjali za živila (Mohorič, 1970, str. 31).

Dolgo pričakovani mir na frontah je bil sklenjen 28. oktobra 1918, ko je avstroogrška armada zaprosila za premirje in je sprejela ameriško stališče o pravici narodov do samoodločb. Južnoslovanski narodi, živeči v Monarhiji, so naslednjega dne proglasili ustanovitev nove Države Slovencev, Hrvatov in Srbov (Štular, 1999, str. 37).

Kmalu so se začeli vračati s front in kasarn domači fantje in možje, mnogo pa jih je ostalo na bojnih poljanah. Delo v železarni se je kmalu normaliziralo, življenje pa je bilo bedno, ker je vsega primanjkovalo (Rjazancev, 1997, str. 75).

5. Medvojno obdobje

Medvojno obdobje je jeseniškemu gospodarstvu prineslo veliko novega. Predvsem je pomembna sprememba geopolitičnega položaja.

5.1. Geopolitični položaj

Jesenice so po sili razmer postale v tem času obmejna postaja, kar je položaj za obnovo dela in perspektivo železarne še bolj otežilo. Za Jesenice kot mednarodno važno prometno križišče med Avstrijo in Italijo se je na mirovni konferenci v Parizu razvila živa diplomatska borba, da bi se vsa Zgornjesavska dolina priključila Italiji in če to ne bi bilo dosegljivo, pa vsaj internacionalizirala. Območje železarne je bilo natlačeno z vojaškimi pošiljkami, ki jih je bila

železniška uprava prisiljena deponirati na vse industrijske tire železarne. S tem je onemogočila za cele tedne transportiranje za železarno. Martinarna je delala samo z eno pečjo, a tudi za to peč je kmalu začelo primanjkovati grodlja, kuriva in pogonskega materiala (Mohorič, 1970, str. 35).

Od jeseniške železarne so Italijani, ki so imeli največ delnic pri Kranjski industrijski družbi, dobili 1924. leta vse naprave v Škednju za sramotno ceno. Sklep upravnega odbora je določil prodajo Škednja Italiji za 1.800.000 lir. Omenjeno vsoto so pozneje korigirali na 2.000.000 lir, kar je znašalo 5.000.000 jugoslovanskih dinarjev. Škedenj je bil žrtvovan Italiji zato, ker je "Boden Kreditanstalt" na Dunaju dala svoj delež od Kranjske industrijske družbe dunajski vladi takoj po vojni za nabavo živil v Italiji, za preprečitev lakote in nezadovoljstva pri avstrijskem ljudstvu. Jesenice so bile geografsko sicer jugoslovanske, po lastništvu kot železarna pa italijanske (Rjazancev, 1997, str. 78).

Jeseniško gospodarstvo je bilo tudi tokrat, kot že tolikokrat doslej, žrtev političnih igrice, kar vsekakor ni pozitivno vplivalo na razvoj jeseniškega gospodarstva.

5.3. Jugoslovanski dinar

Optimizem ob zamenjavi jugoslovanskih kron z jugoslovanskim dinarjem je bil velik. Pričakovalo se je, da bo težav z inflacijo konec. Optimistična pričakovanja so se na žalost izkazala za nerealna.

5.4. Preskrba železarne s surovinami

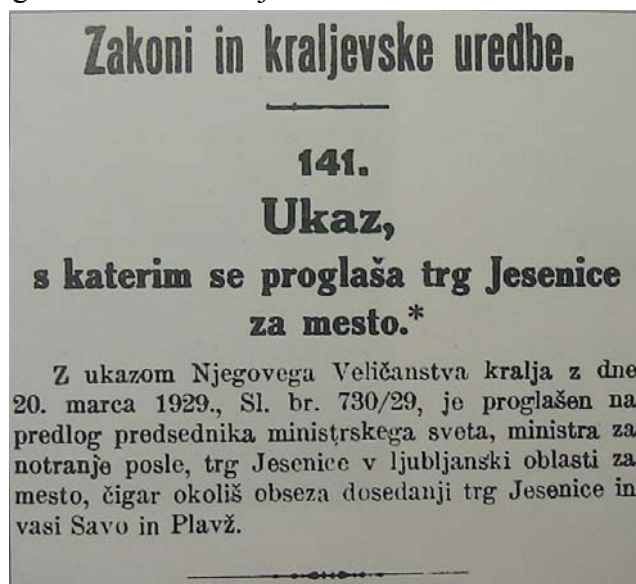
Jeseniška železarna je bila zaradi nastalih razmer glede odprodaje Škednja prisiljena poiskati nove stalne dobavitelje grodlja in starega železa.

Za staro železo je obstajalo v Avstriji že od leta 1908 skupno nakupovalno združenje za vse železarne. V upravi tega združenja je bila po ravnatelju Nootu zastopana tudi Kranjska industrijska družba. Poleg tega pa so največji trgovci s starim železom ustanovili svoj sindikat, ki je kril okrog 18.000 vagonov letne potrebe železarne. Sindikalna organizacija je imela to prednost, da je vsako leto vnaprej določila dobavne cene, kar je dajalo železarnam solidno kalkulacijsko podlago. Firma "Alteisenhandelsvereinigung", pod katero je posloval sindikat, se je leta 1907 preoblikovala v družbo z omejeno zavezo, ki je imela sedež na Dunaju, Wipolingerstrasse 24. Po razpadu Avstrije jeseniška martinarna ni mogla več računati nanjo. Zato je ustanovila KID, lastno nakupovalno organizacijo za staro železo, ki je imela sedež v Ljubljani na Gosposvetski 1 (Mohorič, 1970, str. 78).

5.5. Jesenice - najmlajše mesto v Jugoslaviji

Širitev in položaj Kranjske industrijske družbe je imel velik vpliv na razvoj Jesenic. V času kraljevine Jugoslavije so Jesenice upravno sodile v Radovljiški srez, okrajno sodišče pa je bilo do konca 1. svetovne vojne v Kranjski Gori. Skupaj s Savo so štejele okoli 8.000 prebivalcev. S svojo infrastrukturo, strateško pomembno lego, "železno cesto", ki je povezala posamezna naselja - Savo, Plavž, Jesenice in Murovo v enoto, so v dvajsetih letih tega stoletja končno izpolnjevale vse pogoje, da se iz trga "povišajo" v mesto. To so čutili tudi Jeseničani, ki so verjetno sami poslali prošnjo s to željo kralju Aleksandru v Beograd. 20. marca 1929 jim je kralj ustregel. V Uradnem listu Kraljevine SHS, z dne 13.4.1929, lahko preberemo ukaz, s katerim so Jesenice postale mesto (Štular, 1999, str. 46).

Slika 8: Ukaz Njegovega Veličanstva kralja



Vir: Štular, 1999, str. 47.

Prebivalcem Jesenic je dejstvo, da odslej naprej živijo v mestu, pomenilo veliko. To se je odražalo tudi na gospodarskem področju. Marsikateri obrtnik je povečal svoj obrat. Mesto je dobilo tudi svojega policaja.

Ponos, ki so ga ljudje čutili ob proglasitvi njihovega kraja, se je odražal tudi v nazivih posameznih institucij, npr. mestni župnijski urad, Mestna hranilnica Jesenice, Gasilstvo mesta Jesenic (Štular, 1999, str. 49-50).

Obrtniško društvo

V medvojnem obdobju so bile Jesenice središče gorenjskega obrtništva. Zato se je zaradi velikega števila obrtnikov pojavila potreba po lastni obrtniški organizaciji, ki bi ščitila obrtniške interese ter skrbela za "složno skupno delo in napredek" svojih članov tako na gospodarskem kot tudi kulturnem polju. Leta 1920 so se obrtniki združili v prostovoljnem

Obrtniškem društvu, katerega prvi predsednik je bil krojaški mojster Ivan Gogala. Društvo je bilo zelo aktivno. Prirejalo je strokovne tečaje, poučne, davčne in druge sestanke, skrbelo je za vdove onemoglih obrtnikov in za nabavo učil revnim otrokom. Zavzelo se je za ustanovitev obrtne šole in je pogosto posredovalo v raznih obrtniških sporih (Štular, 1999, str. 41-42).

Nastanek obrtniškega društva potrjuje dejstvo, da Jesenice niso samo železarna. Mesto je bilo že toliko razvito, da so obrtniki zaznali potrebo po združevanju v obliki obrtniškega društva, kar so tudi storili.

Odprtje pošte in meščanske šole

Jesenice so dobile državno pošto leta 1926. Zaradi pomanjkanja slovenskih uslužbencev so leta 1920 odprli deško in dekliško meščansko šolo (Štular, 1999, str. 40).

Odprtje pošte in meščanske šole je prav tako odraz gospodarskega razvoja oz. stopnje razvoja jeseniškega gospodarstva.

5.6. Novi lastniki jeseniške železarne

V jeseni 1929. leta sta Nemca, brata Westtna, celjska industrijalca, pokupila od Italijanov delnice jeseniških in javorniških obratov. Tako je Kranjska industrijska družba prešla iz italijanskih rok ponovno v nemške roke. Nova lastnika sta dobro vedela, kaj pomeni železarska industrija v "agrarni" Jugoslaviji. Ugodni trenutek je bilo treba hitro izkoristiti in si pridobiti monopol nad jeklom. Skupno s celjskimi obrati sta Westtna pridobila na Gorenjskem 1528 hektarov zemlje. Obrati na Gorenjskem so bili sicer za časa Italijanov zanemarjeni, kar pa novih lastnikov ni motilo. Kmalu je Westtnov koncern uvidel rentabilnost investicij v jeklarski industriji in začel razširjati obrate (Rjazancev, 1997, str. 80).

Spremeba lastništva se je zgodila ravno v času gospodarske krize.

Gospodarska kriza 1929-1933 je povzročila svetovni gospodarski zastoj, ki je povzročil zmanjšanje zunanje in notranje trgovine, zlom denarnih zavodov, veliko zadolženost, nesposobnost vračanja dolgov. Temu so sledili upad proizvodnje, propad številnih trgovinskih, obrtnih in inudstrijskih podjetij, brezposelnost, obubožanje kmečkega prebivalstva, prisilne dražbe delov in celih kmečkih posestev. Kriza se je začela v ZDA, kjer je na črni petek 25.10.1929 na newyorški borzi prišlo do finančnega zloma; ta je sprožil veliko finančno in gospodarsko krizo. Kmalu se je pokazala tudi v Evropi, vendar ne v vseh državah enako močno; prizadela je zlasti Avstrijo in Nemčijo, kar je imelo usodne posledice tudi za slovensko gospodarstvo. Kriza je povzročila tudi prestrukturiranje gospodarstva in posodobitev ter racionalizacijo proizvodnje; modernizirali so se obrati KID na Jesenicah,

trboveljske premogokopne družbe in skoraj vsa papirniška ter tekstilna industrija (Kresal, 1999, str. 298).

Modernizacija železarne

Novi lastniki ponavadi pomenijo nov zagon, lepše čase. Tudi v tem primeru je bilo tako.

Svetovalci, s katerimi se je Westten posvetoval in ki so prišli proučevati razmere v železarni, so gledali na jeseniške železarje z očmi in merili porurske in šlezjske težke industrije, ki je delala z visokimi obrati. Tamkajšnji obrati so bili elektrificirani in opremljeni z modernimi stroji, kar je vse omogočalo do skrajnosti mehanizirano proizvodnjo. Svetovalcem se je zdel potek izdelave na Jesenicah mnogo prepočasen in storitev premajhna. Sestava posadk in delovnih ekip je bila v primerjavi z nemškimi praporci nadštevna, proizvodnja v zastarelih obratih železarne pa pri nezadostnem mehaniziranju dela in stari strojni opremini predraga (Mohorič, 1970, str. 166).

Pri jeseniški železarni so 1931. leta začeli graditi cevarno za varjene cevi, katere je Jugoslavija uvažala. Obrat cevarne je bil razporejen v 102 m dolgi lopi železne in lesene konstrukcije. Prvo leto so poskusno varili cevi, šele naslednje leto so na dveh malih agregatih za varjenje izdelali v osmih urah do 2600 kg cevi. Delo in organizacija sta bila poverjena nemškemu strokovnjaku Josefu Bohemu. K obratu cevarna so pripadali še kisikarna, acetilenska naprava, pocinkovalnica, lužilnica in vlačilnica cevi. Po vlečnih ceveh s tenko steno, izdelanih na "ciponku", je bilo na tržišču največ povpraševanja (Rjazancev, 1997, str. 82).

Že drugič v zgodovini ekonomskega razvoja mesta Jesenic se je pokazalo, da so nemški lastniki prispevali več k dobrobiti prebivalstva kot italijanski lastniki. Uspešen razvoj železarstva na Jesenicah pod nemškim lastništvom opisuje tudi naslednji odstavek.

Westtnov delovni program je predvideval gradnjo valjarne tanke pločevine na Javorniku po zamisli poljskega strokovnjaka inž. Ludvika Plenscha. Prvotno so izdelovali na Javorniku tanko pločevino v stari valjarni za debelo pločevino na tako imenovani "nahcigarci". V novi valjarni, ki je bila pri plinskih generatorjih, so pričeli z delom 18. septembra 1933. leta. Tanko žarečo pločevino so valjali na enem duo predogrodju in duo končnem ogrodju. Valjavsko progo je postavila tvrdka Achenbach z nemškimi monterji. V prvih štirih mesecih so valjavci uspeli izdelati 1760 ton tanke pločevine. Valjavci so bili domačini, mojster proge pa je bil Nemec Lautenschlager (Rjazancev, 1997, str. 83).

Za modernizacijo železarne morajo del svojih zaslužkov žrtvovati tudi delavci

Da se zgodovina ponavlja, potrjuje tudi podatek, da je lastnik železarne ponovno del stroškov modernizacije naprtil delavcem. To se je zgodilo že leta 1904, ko je prišlo do prve stavke.

Da bi izvedli reformo in vpeljali nov sistem, je bilo treba spremeniti ves ustroj, znižati proizvodne stroške in povečati storitev. To je pomenilo prelomiti z dotedanjimi običaji in z načinom dela. Jasno je bilo, da tega ne bo mogoče opraviti brez odpora. Obratovodje so dobili nalogo, da vpeljejo v praksi nov režim. Za nov plan naj bi žrtvovali tudi delavci svoj prispevek tako, da bi zmanjšali stalež, znižali mezde in povečali storilnost. Delavci so bili mnenja, da taka zahteva ni utemeljena in da ni stvarnega povoda, da bi morali reorganizacijo izvršiti na rovaš njihovega dela in zaslužka. Menili so, da bi se reorganizacija železarne mogla izpeljati tudi brez teh žrtev. Westten pa je bil prepričan, da je le to pravilen način za ozdravljenje razmer in da je ta operacija, četudi trenutno boleča, koristna za nadaljnji razvoj železarne (Mohorič, 1970, str. 1967).

Nova stavka jeseniških delavcev

Delavci kljub pritiskom niso mirno sprejeli novih reform. Razmere so se vedno bolj zaostrovale.

Pod pretvezo zastoja prodaje so se pričele prve redukcije delavskega staleža in nižanje plač, ki so leta 1935 vodile v novo stavko delavcev v jeseniški dolini. Začeli so jo delavci v javorniških valjarnah, priključili so se jim tudi delavci jeseniških obratov. Solidarnost s stavkajočimi je takrat pokazala vsa jeseniška javnost. Po sedmih dneh se je "štrajk" uspešno končal. Vodstvo Kranjske industrijske družbe je moralo ugoditi večini zahtev stavkajočih delavcev (Štular, 1999, str. 43).

Jeseniški plavž

Gospodarski razvoj Jesenic ni nikoli zastal. To potrjuje tudi poglavje o jeseniškem plavžu.

Jeseniška železarna je dolgo časa čakala na trenutek, da prične sama pridobivati grodelj za Simens - Martinove peči. Tehnični ravnatelj inž. Leon 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. Inž. 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 koks z neto volumnom 127 kubičnih metrov in s premerom talilnika 2700 mm (Rjazancev, 1997, str. 90).

Po tridesetih letih je v jeseniški železarni ponovno pritekel grodelj. Dne 20. oktobra 1937 je bil prvi prebod. To je bil eden največjih uspehov Kranjske industrijske družbe po prvi svetovni vojni in obenem tehnični spomenik inž. 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 (Rjazancev, 1997, str. 92).

Dograditev in razširitev obratov ter postavitvev plavžev je omogočila zaposlitev večjega števila novih delavcev. Ta porast je bil močan v letih 1936/1937, ko se je število zaposlenih povečalo kar za 1285 delavcev. Po dograditvi drugega plavža je bilo tako v železarni Kranjske industrijske družbe zaposlenih že 4.567 delavcev (Štular, 1999, str. 44).

6. Druga svetovna vojna

Druga svetovna vojna je pomenila večje spremembe za jeseniško gospodarstvo kot prva svetovna vojna. Med vojno je veljal poseben režim oskrbovanja preko nakaznic. Primanjkovalo je delovne sile; vzrok je bil v mobilizaciji, izgnanstvu, partizanskem gibanju. Vse to ter predvsem vpliv druge svetovne vojne na jeseniško gospodarstvo bo opisano v tem poglavju.

Po tuji zasedbi se je jeseniško okrožje znašlo v povsem novem državnem in gospodarskem prostoru. Pred vojno je veljalo za eno od gospodarsko bolj razvitih, zlasti industrijsko in turistično. Po okupaciji so bili pretrgani stiki s slovenskimi deželami izven Gorenjske, kjer so obrati nabavljali surovine in živež, tja pa prodajali nekatere industrijske izdelke; odpadli pa so tudi jugoslovanski turisti (Križnar, 2000, str. 50).

6.1. Nemška okupacija

Hitlerjeva vojna napoved Jugoslaviji dne 6. aprila 1941 Jesenic in jeseniških železarjev ni presenetila. Od 27. marca, ko je Simonvičeva vlada izvedla puč in odpovedala sodelovanje v trojnem paktu, ki ga je bila podpisala D. Cvetkovičeva vlada, so pričakovali in računali, da se bo Hitler maščeval. V resnici so že dva dni nato, 28. marca 1941, prejeli nemški državljani v Jugoslaviji po radiu poziv, naj se pripravijo, da se začasno preselijo v notranjost Reicha. Na poziv reichovskih oblasti so se 2. in 3. aprila 1941 Nemci odpeljali z Jesenic. Odšel jih je cel vlak. V železarni ni ostal nihče od njih. S seboj niso vzeli prtljage, temveč so pustili vse pohištvo in vse premičnine v stanovanjih, ker so jim jamčili, da bo za varnost njihove imovine poskrbljeno (Mohorič, 1970, str. 414).

Slika 9: Predaja oblasti Nemcem



Vir: Štular, 1999, str. 51.

11. aprila 1941 so mesto zasedle italijanske enote, 19. aprila pa je oblast prevzel nemški okupator in postavil v kraju močno postojanko in protiletalsko zaščito. Kmalu je aretiral več delavskih voditeljev, izobražencev, kulturnih delavcev in vse Rome. Začele pa so se tudi prisilne rekrutacije in mobilizacija slovenskega prebivalstva (Štular, 1999, str. 51).

Jesenice na začetku vojne niso bile deležne prvih bombardiranj. Razlog je bil v geografskem položaju Jesenic. Le ta je imel za nemške načrte velik strateški pomen.

6.2. Preskrba prebivalstva na nakaznice

V kritičnem obdobju oskrbovanja prebivalstva z živili in proizvodnih obratov s surovinami je okupacijska uprava hitro uvajala vojno gospodarstvo. Premožnejši Gorenjci in nemški prišleki so že v prvih dneh po tuji zasedbi pokupili po trgovinah skromne zaloge živil, oblek in čevljev, nekaj blaga pa so trgovci poskrili, zato je konec aprila začelo primanjkovati moke, sladkorja in maščob. Brez hrane so ostali podeželski reveži in brezposelni delavci. Konec aprila 1941 so na Jesenicah razdelili 64.371 kosil in večerij, na Koroški Beli pa 58.256. V takih okoliščinah je začel delovati preskrbovalni urad B v Radovljici s podružnico na Jesenicah, ki je zbrano blago na nakazila in nakaznice razdeljeval prek trgovcev po maksimiranih cenah; te so bile približno 10% višje od nabavnih (Križnar, 2000, str. 47).

Sistem preskrbovanja na nakaznice, ki ga je uvedla nemška oblast, je bil zelo natančen in zapleten. Nemčija je bila že dve leti v vojni, tako da je tudi na tem področju pridobila nekaj izkušenj.

Prve živilske nakaznice je radovljiški preskrbovalni urad B razdelil 9. junija 1941, po nekaj tednih pa je bila preskrba z živili izenačena s preskrbo v Nemčiji. V prvih mesecih po uvedbi živilskih nakaznic zaradi predpisane menjave 20 din za 1 marko in velike brezposelnosti

nekatero družine z majhnimi otroki niso mogle kupiti niti vseh živil na nakaznice (Križnar, 2000, str. 48).

Razvitost sistema nakaznic potrjuje tudi sam izgled oziroma oblika nakaznic.

Nakaznice so bile vsak mesec natisnjene na drugačnem barvnem odtenku papirja; na vsakem predalčku je bil odtiskan datum za nakup. Trgovci so smeli prodati živež samo za 1 teden. Odrezke je trgovec nalepil na velike kartone, iz katerih je bilo mogoče hitro razbrati prodane količine, po njihovi oddaji preskrbovalnemu uradu pa je trgovec prejel enake količine živil za naslednji teden ali periodo. Ker je marsikateremu trgovcu zmanjkalo živil za stalne kupce, so bile navadno pred trgovinami dolge vrste čakajočih kupcev (Križnar, 2000, str. 49).

6.3. Obrt, trgovina, turizem in kmetijstvo

Največ dela oziroma naročil v začetku vojne so imeli mizarji. Nemška državna uprava je prenavljala stavbe ter tako potrebovala več opreme.

Zaradi pomanjkanja obutve je posebna pozornost gospodarskega odseka veljala čevljarским delavnicam, ki jim je bilo določeno, koliko in kakšne čevlje morajo izdelati, nato pa so jih na posebna nakazila razdelili najpotrebnejšim po občinah (Križnar, 2000, str. 53).

Vojna je najbolj prizadela turizem. Na Jesenicah je bilo 236 turističnih postelj. Turistične kapacitete so zasedali predvsem člani družin nemških uradnikov.

Kmetije so bile sicer skrbno obdelane, vendar je bila njihova proizvodnja usmerjena predvsem k zadovoljevanju potreb lastne družine. Okupacijska uprava je kmetom dobavila 50 ton kvalitetnega semena, nove pasme goveda, konj in prašičev ter spodbujala zanimanje za nabavo kmetijskih strojev, ki pa jih je bilo mogoče kupiti samo na nakaznice. Gospodarski položaj kmetov se je poslabšal že leta 1942, še bolj pa leta 1943, ko je preskrbovalni urad povečal obvezne dajatve (Križnar, 2000, str. 53-54).

6.4. Železarna Jesenice

Železarno je vojni napad na Jugoslavijo zajel sredi intenzivnega dela, ko je izvrševala javne dobave za državo, jugoslovanske železnice, vojaške ustanove in za industrijo, ki predeluje železo. Nadaljnje izvrševanje teh dobav je zaradi vojnega stanja postalo problematično (Mohorič, 1970, str. 414).

Položaj železarne in Jesenic sploh je bil ob pričetku vojne zelo negotov. Železniški mostovi na gorenjski progi in na bohinjski železnici so bil porušeni in je bil s tem dovoz koksa in rude

za nedoločen čas do ponovne vzpostavitve prometa prekinjen. Zato so v začetku vse Transporte, ki so prihajali z južne smeri, razkladali v Podnartu in od tod s kamioni vozili na Jesenice. Pozneje, ko so most čez Savo zasilno obnovili, so vozili transporti do Lesc, blago pa od tod prevažali s kamioni v železarno (Mohorič, 1970, str. 415).

Prizadevanja dr. Klinarja

Nemci so prišli glede usode in nadaljnjega dela v železarni na Jesenice z mračnimi nameni in določenim programom. Železarno so hoteli ustaviti, kajti med vojno, ko je bilo železniško omrežje že tako in tako močno obremenjeno z vojaškimi transporti, bi dovoz železove rude, premoga in koksa iz tako velikih daljav na Jesenice še močneje obremenil transportni sistem in vozni park (Mohorič, 1970, str. 415).

Ko je tehnični ravnatelj dr. Klinar izvedel za nemške načrte glede jeseniške železarne, je naglo sestavil pregledni ekspozé o njenem pomenu ter se odpeljal z njim naravnost v Berlin v Himmlerjev štab, da bi posredoval v centrali, da bi svoj sklep glede Jesenic spremenili. Z velikim naporom in tehtno argumentacijo se je Klinarju posrečilo pridobiti Nemce, da so svoje stališče revidirali in niso več tako brezpogojno vztrajali na zahtevi, da se železarna ustavi (Mohorič, 1970, str. 415).

Končno so po prizadevanjih dr. Klinarja pristali na to, da bi lahko delali naprej, toda pod pogojem, da Jeseničani dokažejo, da so delavoljni. V tem primeru bi preusmerili proizvodnjo na vojno produkcijo. Vodilne nemške kroge ni bilo lahko pridobiti za tako preusmeritev, ker so imeli točne informacije, da je proizvodnja jeseniške železarne v primerjavi z nemškimi mnogo dražja, posebno pa zaradi tega, ker so imeli po zasedbi Belgije in Francije na voljo vso ogromno belgijsko in francosko železarsko industrijo (Mohorič, 1970, str. 415).

Tako se je jeseniška železarna izognila črnemu scenariju, po katerem bi zaprli železarno. To bi imelo za jeseniško gospodarstvo daljnosežne posledice.

Obratne razmere med vojno v železarni

Kljub nadaljevanju s proizvodnjo pa so bile razmere v gospodarstvu mnogo slabše kot v predvojni dobi na juslovanskem trgu.

Povrh vsega je okupator odredil, da mora Kranjska industrijska družba svoje izdelke prodajati po rajhovskih cenah, ki so bile natanko določene in znatno nižje, kakor pa so bili produkcijski stroški Kranjske industrijske družbe v dinarjih. KID je namreč morala plačevati za staro železo trikrat višjo ceno, kakor so jo plačevale železarne v Nemčiji. Tudi koks je bil na Jesenicah za 40 % dražji, kar je prišlo pri določanju lastnih proizvodnih cen v občutni meri do izraza. KID je prvenstveno zanimalo vprašanje, ali bo mogla na podlagi svojih dobavnih računov za jugoslovanski dinar dobiti brezobrestni predujem, oziroma ali bo mogla prodati

del svojih zalog po cenah in pogojih, ki so veljali v predvojni dobi na jugoslovanskem trgu (Mohorič, 1970, str. 417).

Delovna sila v železarni

Delovna sila v železarni je bila za časa vojne problem. Vzroki so bili mobilizacija, deportacija, NOB, ... Okupator je razmere reševal tako, da je domače delavstvo nadomeščal z vojnimi ujetniki.

Sredi poletja 1943 so pripeljali iz raznih ujetniških in delovnih taborišč okoli 300 francoskih ujetnikov in delavcev, lepih, kulturnih in inteligentnih ljudi, starih od 20 do 30 let, ki pa niso bili vajeni težkega ročnega dela. Pod Mežakljo so gradili veliko taborišče francoskih internirancev. V njem je bilo 500 do 600 oseb, ki so jih bili Nemci nagrabili kot delovno silo v Franciji (Mohorič, 1970, str. 421).

Po zlomu Italije septembra 1943 so začeli Nemci pošiljati ljudi iz Ljubljane in z Dolenjskega. Nemški delovni urad je zbral za službo obvezne skupine, po večini inteligentne, ki tudi niso bili vajeni ročnega dela in so s tem le pomnožili že tako prekomerno administrativno delovno silo. Kot ročni delavci so se s težavo privajali v vročih predelovalnih obratih. Kasneje so pripeljali na Jesenice še okrog 120 Italijanov in 140 Ukrajink iz delovnih taborišč v Celovcu in Beljaku, da bi izpolnili številčni izpad na delovni sili v železarni (Mohorič, 1970, str. 421).

Vse to na storilnost ni dosti vplivalo, ker so utrjeni, močni in težkega dela pri strojih in v vročih obratih vajeni delavci odhajali v hribe. Številčno je stalež sicer naraščal, toda kader kvalificirane delovne sile je neprestano padal, tako da jih je bilo v zadnji tretjini okupacije več v hribih kot v železarni (Mohorič, 1970, str. 421).

Socialno zavarovanje

Nemška uprava je posegla prav v vse veje gospodarstva, tudi na področje socialnega zavarovanja.

V poslovanju Bratovske skladnice so nastale med okupacijo velike spremembe. Krajevno bratovsko skladnico je prevzela z vsem razpoložljivim premoženjem, med katero je spadala tudi gradnja nove bolnišnice, s 1. avgustom 1941 Sozialversicherungskasse für die besetzten Gebiete Kärntens und Krains, skrajšano SVK (Blagajna za socialno zavarovanje za zasedeno ozemlje Koroške in Kranjske). Ta je imela svoj sedež v Kranju in je svoje področje razširila na vse ozemlje, ki je spadalo pod šefa civilne uprave na zasedenem ozemlju Koroške in Kranjske (Mohorič, 1970, str. 427).

SVK ni bila edina ustanova, ki se je potegovala za Krajevno bratovsko skladnico. Boj za prevzem Krajevnne bratovske skladnice je potekal med SVK, Reichsknappschaft (izvajala je socialno zavarovanje rudarjev) in Kranjsko industrijsko družbo.

SVK je vključila Bratovsko skladnico na Jesenicah v svoje področje, čeprav je bilo dokazano, da nudi rudarsko zavarovanje, zlasti glede pokojnin svojim članom, več kakor splošno socialno zavarovanje po takratnem državnem zakonu o zavarovanju. Z odredbo načelnika civilne uprave z dne 15. maj 1941 so vpeljali za poklicne zaposlene osebe enotno socialno zavarovanje. Skupni prispevki so bili določeni na 20 %. Od teh je odpadlo na bolniško zavarovanje 6,25 %, na zavarovanje zoper nezgode 1,75 %, na starostno (invalidno) zavarovanje kakor tudi na pokojninsko zavarovanje nameščencev 5,5 % in na nastavitve delovnih moči in brezposelnih 6,5 % dejanskega skupnega delovnega zaslužka (Mohorič, 1970, str. 427).

Mezdni sistem

Vojne razmere so pogojevale tudi specifični mezdni sistem. Delavci so bili razdeljeni v posamezne mezdne razrede glede na pridnost in ne glede na izobrazbo. S tem so hoteli povečati storilnost. Spremembe so zajele tudi delovni čas.

Navadni delovni čas so glede na vojno stanje lahko podaljšali na 60 tedenskih ur, za ženske in mladoletne pa na 56 ur. Za nadaljnje podaljšanje je bilo potrebno dovoljenje šefa civilne uprave. Pribitek za čez urno delo je znašal 25 % povprečnega zaslužka, za nedeljsko in praznično delo 50 %, za praznike pa 100 %. Otroška doklada je bila za vsakega otroka do 18 let starosti, ki živi v skupnem gospodinjstvu, določena po 3 pfenige za delovno uro, doklada za ločeno gospodinjstvo na 1 marko, za prenočnino pa na pol marke (Mohorič, 1970, str. 430).

Železarna je izplačevala delavcem tudi prispevek za vozne stroške, če so prihajali na delo z vlakom ali avtobusom. Ta prispevek je znašal pri tedenskem zaslužku do 25 mark 1,5 marke, za višje zaslužke pa 2,5 marke. Dopust za delavce do 5 let službovanja je bil odmerjen na 6 delovnih dni, za starejše delavce pa na 12 dni (Mohorič, 1970, str. 430).

Vpliv letalskega bombardiranja na delo v železarni

Proti koncu vojne so delo v železarni motile stalne nevarnosti zračnih napadov.

Tako je bilo v decembru 1944 44 alarmov, ki so skupaj trajali 82 ur in 23 minut. V obratih so zaradi alarmov zamudili 29 ur in 11 minut delovnega časa, ker je bilo mnogo alarmov na soboto in nedeljo ter na božične praznike. V januarju 1945 je bilo 20 alarmov, ki so skupaj terjali 24 ur in 12 minut. Železarna je zaradi njih izgubila 14 ur in 14 minut delovnega časa. V februarju 1945 so zabeležili 22 alarmov, ki so skupaj trajali 75 ur in 6 minut ter so trajali 134

ur ter povzročili izgubo 30 ur in 14 minut delovnega časa. Za april statistike niso več sestavljali. Po teh podatkih sodeč so bili spočetka alarmi na Jesenicah razmeroma kratki, proti koncu vojne pa so se raztegnili po 4 in 7 ur in celo do 9 ur. Železarne same in njenih naprav ob letalskih napadih niso zadeli in poškodovali in tako je železarna obratovala do zadnjih tednov vojne, kolikor so pač dopuščale surovine in pogonski material (Mohorič, 1970, str. 435).

Slika 10: Angloameričani bombardirajo zgornji del Jesenic



Vir: Štular, 1999, str. 53.

1. marca 1945, tik pred koncem vojne, so Jesenice doživele najstrahovitejši letalski napad v svoji zgodovini. Bombardiranje je bilo v dveh valovih. Bombe so padale predvsem okrog železniške postaje, na črti od nekdanje Peklarjeve gostilne do jeseniške cerkve. Železniško poslopje sta zadeli dve granati in ga tako močno poškodovali, da je bilo po vojni porušeno (Štular, 1999, str. 54).

6.5. Konec vojne

Bolj ko se je vojna približevala koncu, slabše so bile razmere za gospodarstvo. Vlaki so imeli velike zamude. Red in disciplino na delovnih mestih je bilo težko vzpostaviti. Nemci, ki so zasedali vodstvena mesta, so le ta zapuščali, saj so bežali preko meje.

Silen udarec nacizmu in delovni disciplini v železarni je zadala splošna mobilizacija za orožje sposobnega prebivalstva, ki jo je odredilo vrhovno poveljstvo NOB. Vpoklicani so se pozivu polnoštevilno odzvali (Mohorič, 1970, str. 437).

Dva dni po vkorakanju partizanskih čet na Jesenice so izročili štabu na Poljanah vse progovno in železniško strokovno osebje v železarni, ki je odšlo pod vodstvom Antona Majetiča takoj na delo, da popravi in usposobi tirne naprave. Vendar je trajalo precej časa, preden so vzpostavili premik in redno obratovanje, ker je primanjkovalo kvalificiranih ljudi.

7. Povojno obdobje

Konec vojne je prinesel velike spremembe. Tako spremembo političnega režima, družbenih sprememb ter s tem povezano spremembo gospodarskih razmer. Železarna Jesenice je le še utrdila svojo gospodarsko moč na Jesenicah. Začelo se je obdobje, ko je železarna Jesenice bolj kot kdaj koli obvladovala gospodarsko dogajanje na Jesenicah.

7.1. Železarna Jesenice ob osvoboditvi

Prvi teden po osvoboditvi je delo v železarni skoraj počivalo. Dne 10. maja 1945 je bilo v železarni v službi samo 684 delavcev, ki so povečini le nadzorovali strojne naprave v obratih. Po osvoboditvi se namreč mnogi sodelavci, ki so vojno preživeli, niso vrnili na svoja delovna mesta. Mnogo jih je odšlo v Zenico, v Sisak, v Celje in na Reko. Več kot tisoč kovinarjev pa je moralo še mnogo mesecev po osvoboditvi ostati do ureditve razmer v vojaški službi jugoslovanske armade. Tuja delovna sila, ki jo je pripeljal okupator, je po umiku okupacijskih čet iskala prvo priložnost, da se čimprej vrne v domovino (Mohorič, 1970, str. 440).

7.2. Nacionalizacija

Po odločbah splošnega zakona o državnih podjetjih je vlada dne 31. oktobra 1946 pod št. Po br. 462 odredila, da nadaljuje zvezno gospodarsko podjetje železarne z delom pod novo firmo: Železarna Jesenice. Na tej osnovi je bilo podjetje registrirano pri ministrstvu za finance pod II br. 3091 dne 2. januarja 1947 in objavljeno v Uradnem listu FLRJ št. 6/1947. Hkrati je bila tvrdka KID izbrisana iz trgovinskega registra pri okrožnem sodišču v Ljubljani. Podjetje je torej prešlo v splošno ljudsko premoženje še pred sprejetjem zakona o nacionalizaciji (Mohorič, 1970, str. 448).

Nacionalizacija pa ni prinesla samo spremembe lastništva železarne. Kmečkemu prebivalstvu so nacionalizirali večino posestev oz. kapitala. Na poljih so začeli graditi nove obrate železarne, sadovnjake pa so počasi začeli zamenjevati stanovanjski bloki.

7.3. Plansko gospodarstvo

Osnovno načelo pri načrtnem gospodarstvu je bilo, da se bo v novi državi socialističnega gospodarstva težka industrija gradila predvsem tam, kjer ima glede rudne in premogovne baze najboljše pogoje. Jesenice pa so bile od premogovnikov in rudnikov močno oddaljene. Dovoz rude in koksa na tako velike razdalje je hudo bremenil transportni sistem. Obenem so prevozni stroški veliko bolj poviševali proizvodni račun jeseniške železarne kot pa železarn,

ki ležijo v centru surovinskih baz oziroma ob vodnih poteh za dovoz rud in kuriva (Mohorič, 1970, str. 451).

Jesenice so bile tako zopet postavljene pred vprašanje, kako utemeljiti svojo pravico do obstoja in obeležiti vlogo, ki naj pripade jeseniški železarni pri prihodnjem odnosu do novih železarn, ki so jih predvidevali na področju Hrvaške, Bosne, Srbije in Makedonije. Na srečo se je ves razvoj dela na Jesenicah že pred drugo svetovno vojno in tudi med njo usmerjal in zavestno pripravljaj na novo vlogo, ki ji pripada kot visoko kvalitetni jeklarni v jugoslovanskem gospodarstvu (Mohorič, 1970, str. 451).

7.4. Jesenice obišče maršal Tito

Pri popravljanju obrabljenih in iztrošenih strojnih naprav, ki so povzročale motnje v proizvodnji, ter pri izdelovanju nadomestnih sestavnih delov se je v sto in sto podrobnostih pokazala spretnost in bistroumnost delovnega kadra. Delavci so sami prevzemali razna specialna tehnična popravila in dela, ki jih je prej železarna odstopala tujim tvrdkam. Obnova obratov je zato naglo napredovala, le obnova visoke peči, na kateri so bila potrebna večja dela, je trajala dlje časa. Doseženi delovni uspehi so utrjevali zaupanje v lastne tehnične sposobnosti tudi pri tistih, ki so še dvomili v možnosti, da tovarna obratuje pod upravo domačih ljudi (Mohorič, 1970, str. 454).

Slika 11: Povojni prižig 2. Plavža, 21.8.1946



Vir: Štular, 1999, str. 55.

Na prvomajskem tekmovanju leta 1946 je prejel delovni kolektiv naslov »najboljšega podjetja na področju črne metalurgije v državi in najboljšega delovnega kolektiva na ozemlju LR

Slovenije«. V tistem letu je dne 21. avgusta obiskal železarno in jeseniški kolektiv maršal Tito (Mohorič, 1970, str. 454).

7.5. Metalurško industrijska šola

Vzgoja kadrov je bila v glavnem poverjena metalurško industrijski šoli, ki je v septembru 1945 po ureditvi učnih prostorov pričela s praktičnim poukom. Teoretični pouk se je pričel v vseh treh letnikih nato 14. januarja 1946. Metalurško industrijska šola je delovala kot redna nižja industrijska šola in je vzgajala v triletni učni dobi učence za kvalificirane delavce železarskih in industrijskih poklicev. Šola je imela štiri odseke: topilniški, industrijsko-zidarski, valjavski in kovinarski. Topilniški odsek je vzgajal plavžarje, topilce v jeklarnah in kaluparje. Sprejemali so učence z najmanj dvema razredoma srednje šole ali s šestimi razredi osnovne šole (Mohorič, 1970, str. 455-456).

7.6. Petletni plan

Smernice in potrebna sredstva za nove naloge v okviru načrtnega razvoja železarstva je dala zvezna vlada železarni dne 8. februarja 1947. Z njimi je zadolžila upravo, da poveča naprave železarne na proizvodnjo 230000 ton surovega jekla, ki naj bi ga valjali in predelovali v enake asortimente kot dotlej (Mohorič, 1970, str. 470).

Ko so bili načrti petletnega investicijskega plana po prejetih smernicah že v vseh podrobnostih izdelani, predloženi in odobreni, pa je dobila železarna zaradi nujnih državnih potreb nove planske dispozicije, ki so položaj bistveno spremenile. Železarna je prejela nalog, da postavi valjarno za debelo pločevino z letno zmogljivostjo 60000 ton (Mohorič, 1970, str. 471).

Zato pa so jo razbremenili produkcije brezšivnih cevi, ki je bila dodeljena novi železarni v Sisku. Ta dispozicija je občutno spremenila celotno materialno ravnotežje podjetja in tako je bilo treba ves perspektivni načrt v vseh podrobnostih znova predelati. Novi momenti so med drugim zahtevali tudi razširitev in rekonstrukcijo vročih obratov (Mohorič, 1970, str. 471).

Izpolnitev nalog, ki jih je dal petletni plan jeseniški železarni, je bila odločilna za delo vse predelovalne industrije železa in številnih industrij železnih izdelkov, ki so bile odvisne od terminiranih dobav jekla in polfabrikantov matične železarne na Jesenicah. Vsak zastoj in izpad bi verižno oteževal položaj desetini reprodukcijskih industrij. Železarji so se tega v polni meri zavedali. Izpolniti plan so imeli zato za častno dolžnost, ki so jo hoteli navzlic številnim in skoraj nepremostljivim oviram pravočasno izpolniti (Mohorič, 1970, str. 510).

7.7. Obrtniško kulturno društvo Jesenice

Poleg industrije je na Jesenicah zelo lepo razvita tudi obrt. Obrtniki so dalj časa pogrešali organizacijo ali društvo, ki bi jih vsaj malo povezalo med seboj. Zato so se odločili ustanoviti Obrtniško kulturno društvo.

Obrtniki na Jesenicah so dotlej delovali pod okriljem Okrajne obrtne zbornice Radovljica. 12.4.1954 je bil v dvorani »Svobode« na Jesenicah ustanovitni občni zbor Obrtniškega kulturnega društva Jesenice.

O ustanovitvi Obrtniško kulturnega društva Jesenice so poročali tudi tiskani mediji.

»Jesenice, 12. aprila. Danes popoldne so se pri Jelenu na Jesenicah zbrali zastopniki občinskih podjetij, obrtniki, pomočniki in vajenci. Ustanovili so Obrtniško kulturno društvo za občino Jesenice. Občni zbor je otvoril predsednik pripravljalnega odbora Zdravko Kovačič, poudarjajoč važnost ustanovitve društva ter nato predal besedo predsedniku Okrajne obrtne zbornice Radovljica Ludviku Ambrožiču, ki je govoril o smernicah novega društva. Poudaril je, da je potrebno, da se obrtništvo na Jesenicah prebudi in znova oživi na strokovnem in kulturnem področju, saj imajo s prirejanjem razstav, strokovnih in kulturnih predavanj velike možnosti za razmah obrtništva, zlasti pa za vzgojo kadrov. Zanimiva ugotovitev Okrajne obrtne zbornice je, da je bilo do danes vključeno le 11 % vajencev v kulturnih društvih. Na današnjem občnem zboru pa se je to število povečalo na 60 %.« vir: Območna obrtna zbornica Jesenice.

8. Jeklarna 2

Izreden pomen za gospodarstvo Jesenic ima Jeklarna 2. V tem poglavju bo predstavljena kratka zgodovina Jeklarn 2.

8.1. Razlogi za nadomestno gradnjo elektrojeklarne na Jesenicah

Proizvodnja jekla, ki ima na Gorenjskem sicer skoraj tisočletno zgodovino, je temeljila na jeklarni, ki je bila zgrajena že pred drugo svetovno vojno. Več kot štiri desetletja stari talilniški agregati, od plavžev do Simens - Martinovih peči, so bili po osvoboditvi samo dopolnjeni, da je Železarna Jesenice postala srednje velika železarna. Medtem ko je leta 1939 izdelala 124458 ton jekla, je po drugi svetovni vojni proizvodnjo tega reprodukcijskega materiala stalno povečevala in leta 1975 z doseženimi 512862 tonami dosegla vrh plodnega minulega obdobja. Zaradi amortiziranosti naprav ter relativno majhnih vlaganj so moči jeseniških jeklarskih peči pričele hitro pešati (Bergant, Kunc, 1987, str. 4).

Že ob združitvi slovenskega železarstva leta 1969 je bilo ocenjeno, da jeseniška martinarna ob normalnem razvoju ne more preživeti osemdesetih let, zato je dolgoročni načrt razvoja že takrat predvideval postopno zamenjavo Simesn - Martinove peči z elektro obločno pečjo. Svetovna energetska kriza je ta proces pospešila in izsilila hitro odločitev o spremembi proizvodnega procesa v jeklarni Železarne Jesenice (Bergant, Kunc, 1987, str. 4).

Jeseniški jeklarji so dali Jugoslaviji v letih po osvoboditvi 16 milijonov ton surovega jekla, kljub temu pa je ves ta čas jekla primanjkovalo. Po predolgem odlaganju modernizacije tehnološkega procesa, kar je privedlo do popolne iztrošenosti naprav in tudi do nespremenljivosti kakršnikoli delnih ali začasnih rešitev, je prišel trenutek odločitve za gradnjo nove elektrojeklarne, ki bi na moderen in ekonomičen način oskrbovala lastne predelovalne obrate. Ta nova, nadomestna elektrojeklarna na Belškem polju pomeni tehnološki preporod jeklarstva na Jesenicah (Bergant, Kunc 1987, str. 4).

Po pripravljalnem investicijskem programu bi nadomestna jeklarna z dvema talilnima agregatoma zmogljivosti 85 ton na šaržo, opremljena z vsemi napravami za izdelovanje jekla visokih vrednosti, omogočala proizvodnjo do 350000 ton jekla na leto (Bergant, Kunc, 1987, str. 4).

8.2. Investicijski program

Nadomestitev proizvodnje jekla po Simens - Martinovem postopku z modernejšo tehnologijo je Železarna Jesenice načrtovala že v srednjeročnem obdobju 1976 do 1980. Študije za izbiro postopka glede na predvideni proizvodni program so pričeli izdelovati že v letu 1977. Pozneje so jih dopolnjevali in objavili razpis za dobavo tehnologije in opreme. V letu 1980 je bil izdelan investicijski program, ki sta ga delavska sveta Železarne Jesenice in SOZD Slovenske železarne sprejela. Program je predvideval proizvodnjo 450000 ton jekla v dveh elektro obločnih pečeh, tehnološko dodelano v ponvi in vlito na konti livu (Ažman, 1987, str. 6).

Investicijski program oziroma projekt Jeklarna 2 so v naslednjih dveh letih obravnavale razne institucije SR Slovenije z vidika njegove proizvodne in ekonomske naravnosti. Komisija za oceno investicij SR Slovenije je ugotovila, da je projekt po svoji naravnosti in rešitvah ustrezen ter zagotavlja proizvodnjo osnovnih deficitarnih surovin. Zaradi omenjenih finančnih možnosti kreditiranja je bilo mogoče celoten projekt graditi samo v fazah (Ažman, 1987, str. 6).

Investicijski program je bil razdeljen v dve fazi in za prvo fazo gradnje je bil izdelan nov program v marcu 1983. Tako izdelan program je v decembru 1983 komisija za oceno investicij SR Slovenije ocenila kot družbeno-ekonomsko upravičen (Ažman, 1987, str. 6).

Cilji naložbe

Simens-Martinova jeklarna je tehnično in tehnološko zastarela, zato je bilo treba tako proizvodnjo opustiti. Okrog 310000 ton jekla letno so izdelali v starih pečeh, od katerih je najstarejša bila zgrajena v letu 1890 in pozneje večkrat rekonstruirana (Ažman, 1987, str. 6).

Gradnja nadomestnih zmogljivosti v Jeklarni 2 prinaša, poleg zagotovitve vložka za predelavo v valjarni, še naslednje izboljšave (Ažman, 1987, str. 6):

- tehnološko sanacijo – opustitev zastarelega postopka, ki ga opuščajo tako v svetu kot pri nas,
- tehnično sanacijo – ukinitvev dotrajanih in nevarnih naprav ter uvedba mehanizacije za odpravo fizičnega dela,
- ekološko sanacijo – odpravo prekomernih emisij prahu v ozračje in neprimerne delovnega okolja,
- ekonomsko sanacijo – zmanjšanje visokih stroškov Simens-Martinovega postopka zaradi manjše porabe in uvoza energije ob istočasni višji kvaliteti izdelkov.

Proizvodni program in obseg proizvodnih naprav

Dograditev 1. faze bo omogočila proizvodnjo 210000 ton jekla letno v naslednjih kvalitetah (Ažman, 1987, str. 6):

- nerjavno jeklo,
- silicirano in nesilicirano elektrotehnično jeklo, nizkolegirano, mikrolegirano in finožrnato jeklo,
- ogljikovo jeklo.

Osnovne proizvodne naprave so (Ažman, 1987, str. 6):

- 85-tonska elektrobočna peč s transformatorjem 60 MVA,
- naprava za vakumsko oksidacijo sistema VOD in vpihovanje CaSi,
- naprava za kontinuirano vlivanje slabov,
- naprava za razrez in čiščenje slabov.

Preskrba s surovinami

Po prvi fazi dograditve Jeklarni 2 bodo v Železarni Jesenice izdelali 520000 ton jekla. Za tako proizvodnjo bo zagotovljena nabava grodlja iz domačih virov v višini 27000 ton in iz uvoza 5000 ton. Doma naj bi kupili še 119000 ton starega železa in 179000 ton v tujini. Ostale količine bodo dobili iz lastnih virov (Ažman, 1987, str. 6).

Poleg grodlja in starega železa so za proizvodnjo jekla potrebne tudi železove zlitine. Nekatere kot so: FeV, FeTi, NbTa bodo uvožene, večina zlitin, kot so: FeMn, FeCr in FeNi bo kupljena doma (Ažman, 1987, str. 6).

Preskrba z električno energijo

Dodatno bo Železarna potrebovala 132 GWh električne energije. Tudi odvzem moči se bo povečal za 47 MW. Za zagotovitev te moči je bil v letu 1981 sklenjen dogovor o urejanju medsebojnih odnosov na področju preskrbe z električno energijo za potrebe Slovenskih Železarn s SIS Elektrogospodarstva Slovenije in v letu 1983 sklenjena pogodba med Elektrogospodarstvom Slovenije in Železarno Jesenice o zagotovitvi sredstev za priključitev moči za Jeklarno 2 (Ažman, 1987, str. 6-7).

Zamenjava tehnološkega postopka bo uvoženo energijo v obliki premoga za koksiranje, mazuta in zemeljskega plina skoraj v celoti nadomestila z domačim virom – električno energijo. Bistveno se bo zmanjšala specifična poraba energije pri proizvodnji jekla od 30 GJ/tono na 14,7 GJ/tono. Tako bo prihranek primarne energije znašal 57 %, uvoz energije pa se bo zmanjšal za 80 % (Ažman, 1987, str. 7).

Tržna analiza

Lastna proizvodnja jekla v SFRJ je v letu 1981 pokrivala le 64% potreb, kar pomeni, da je jeklo deficitarno. Železarna Jesenice je pred dograditvijo Jeklarne 2 predelovalni industriji SR Slovenije dobavljala 51 % svoje proizvodnje, po dograditvi pa se bo ta delež povečal na 57 % (Ažman, 1987, str. 7).

Izvoz surovega jekla ni predviden, povečal pa se bo izvoz končnih izdelkov Železarne Jesenice, in sicer za 35 % v letu 1988 glede na 40 mio dolarjev v letu 1983. Izvoz bo usmerjen predvsem na konvertibilno področje in to izdelkov z višjo stopnjo predelave (Ažman, 1987, str. 7).

Terminski plan

Terminski plan, izdelan po PD metodi mrežnega planiranja, vsebuje 1311 aktivnosti, ki so razdeljene v 76 podmrež. Pri izdelavi plana so bili upoštevani naslednji roki izdelave in montaže, šteto od veljavnosti pogodb (Ažman, 1987, str. 7):

- projektiranje in izdelava konstrukcij 9-16 mesecev,
- montaža jeklenih konstrukcij 12 mesecev,
- projektiranje in izdelava domače tehnološke opreme 18-24 mesecev,
- projektiranje in izdelava tuje tehnološke opreme 20 mesecev,
- montaža tehnološke opreme 11 mesecev,
- projektiranje in izdelava žerjavov 16-21 mesecev,
- montaža žerjavov 8 mesecev.

8.3. Ekološki vidiki Jeklarne 2

Argumenti za in proti gradnji Jeklarne 2 so bili v javnosti že mnogokrat obravnavani. Nasprotovanja gradnji iz ekoloških in energetskih vidikov so splošno znana, smotrnost gradnje pa je poleg gospodarskih razlogov upravičena zaradi naslednjih ekoloških pridobitev (Ažman, Bezljaj, 1987, str. 18):

- z začetkom obratovanja Jeklarne 2 se postopoma ukinjajo Simens-Martinove peči, ki sedaj onesnažujejo jeseniško dolino z značilnim rdečim prahom; emisije prahu so se zmanjšale za približno 60 %,
- zmanjšala se bo poraba vode v specifični in absolutni meri zaradi ukinitve velikih porabnikov,
- zgradbe Jeklarne 2 se razprostirajo skoraj na četrtini Belškega polja, vendar je bila vsa plodna prst zbrana in uporabljena za kultiviranje drugih površin,
- v Jeklarni 2 so emisije prahu omejene z že preizkušenim učinkovitim odpraševalnimi sistemi,
- hladilne in tehnološke vode so zajete v zaprt tokokrog s čistilno napravo,
- protihrupna zaščita v Jeklarni 2 je izvedena v dveh stopnjah, in sicer pri elektroobločni peči z zvočnoizolacijsko komoro in z izolacijo proizvodne hale jeklarne zaradi omejitve širjenja hrupa v bivalno okolje.

Varstvo zraka

Pri proizvodnji jekla s pospešeno rafinacijo v elektroobločni peči nastajajo velike količine plinov s precejšnjo vsebnostjo prahu. Količina plinov in prahu je odvisna od poteka šarže. Povprečen odgor je 0,2 % do 0,8 %. V fazi taljenja in rafinacije s kisikom je največji, tedaj je vsebnost prahu okrog 25000 mg v 1 m³ odvodnih plinov (Ažman, Bezljaj, 1987, str. 18).

Po zakonskih določilih je dopustna emisija prahu iz novozgrajenih objektov v širše okolje maksimalno 150 mg/m³ v delovnem okolju pa je emisijska koncentracija največ 15 mg/m³, če je prah manj škodljive sestave, sicer so zahteve strožje (Ažman, Bezljaj, 1987, str. 18).

Vroči plini se iz peči vodijo po vodohladnem kolenu in cevovodu, kjer se plini ohladijo na okrog 650 °C, v ciklon, da se loči grobi prah. Plini s preostalim prahom se nato mešajo s plini, odsedninami preko nape in se ohladijo na okrog 120 °C. Ta temperatura je primerna za vrečaste filtre, pri višjih temperaturah pa se avtomatsko uravnava hlajenje plinov s svežim zrakom (Ažman, Bezljaj, 1987, str. 18).

Celotna količina odsesavnih plinov je razdeljena na dva ventilatorja s skupno zmogljivostjo 650000 m³/h. Ta zmogljivost je prirejena za odsesavanje ene peči, ob postavitvi druge peči pa bosta dodatno montirana še dva ventilatorja na že določenem mestu zaradi povečanja kapacitete filtrirne naprave (Ažman, Bezljaj, 1987, str. 18).

Celotna odpraševalna naprava se samodejno uravnava, delovanje pa nadzorujejo talilci v komandnem prostoru ob peči. Predvidoma se bo ob polnem obratovanju peči zbralo v filtrih do 2000 ton prahu letno. Prah se bo peletiziral in odlagal na deponijo. Razen na elektro peči se tudi na drugih napravah sproščajo prah in plini. Te naprave so: vpihovanje prašnatih materialov v ponvico, kontinuirano vlivanje, rezanje in flemanje slabov in transport železovih zlitin. Vsi ti izvori imajo posebno lokalno odsesavanje in čiščenje zraka (Ažman, Bezljaj, 1987, str.18).

Varstvo reke Save

V Jeklarni 2 se uporablja voda za hlajenje. Zaradi tehnologije proizvodnje jekla temperatura vode močno niha, onesnažujejo jo tudi topne in netopne snovi. Celoten hladilni sistem je razdeljen v tri zaprte in tri odprte krogotoke. V vseh krogotokih voda kroži in se delno uparja oz. odteka v Savo. V celotnem sistemu se pretaka 3120 m³ vode na uro, dodaja pa se le 100-200 m³/h sveže vode (Ažman, Bezljaj, 1987, str. 18-19).

Zaprti sistemi so ekološko čisti, saj se z odvzemanjem toplote za ogrevanje in z dodatnim ohlajevanjem vzdržuje ravnotežje. Odprti sistemi so ekološko bolj nevarni. Zato je v projektu Jeklarna 2 načrtovano posebno čiščenje vode. Uporabljeni so: škajna jama za grobo usedanje nečistoč, peščeni filtri, dva zgoščevalnika in dve filtrski stiskalnici. Očiščena voda se vrača v sistem preko hladilnih stolpov. Le del vode, okrog 100 m³/h, se preko nevtralizacijskega bazena pretaka v Savo. Ta voda je čista. V Jeklarni 2 je izveden tudi sistem sanitarno fekalnih odplak. Te bodo odtekale po kolektorju v mestno biološko čistilno napravo (Ažman, Bezljaj, 1987, str. 19).

Varstvo pred hrupom

Jeklarna 2 je tudi izvor hrupa. Največji onesnaževalec je elektro peč, kjer nivo hrupa ob peči doseže do 130 dB-A. Izvor hrupa predstavljajo ventilatorji odpraševalne naprave, skladišče vložka in transformatorji. Nova jeklarna leži zelo blizu bivalnega okolja mesta Jesenice. Zato je bilo potrebno načrtovati take rešitve, da bo nivo hrupa v dovoljenih mejah (Ažman, Bezljaj, 1987, str. 19).

Zvočno izolacijo elektro peči bo omogočala posebna komora. Ta bo pri obratovanju peči zaprta preko peči in bo omejevala hrup v delovnem okolju na 80 do 85 dB-A. Širjenje hrupa v bivalno okolje je omejeno s posebno gradnjo hal. Tudi prezračevanje je zvočno izolirano (Ažman, Bezljaj 1987, str. 19).

Ekološke rešitve v Jeklarni 2 so tudi pomemben investicijski strošek, in sicer približno 10 % od vrednosti osnovnih sredstev. S tem se sicer slabša ekonomičnost projekta, vendar se na drugi strani z boljšim bivalnim in delovnim okoljem ta strošek tudi dolgoročno vrača (Ažman, Bezljaj 1987, str. 19).

8.4. Priprave in potek gradnje Jeklarne 2

Priprava projekta Jeklarna 2 se je pričela v letu 1977, ko so se začele izdelovati študije za izbiro postopka in to s posebnim poudarkom na uporabnosti postopkov za predvideni proizvodni program. 31. maja 1979 je bila imenovana komisija za natečaj, zbiranje ponudb in izbiro najugodnejše ponudbe za nakup uvožene opreme (Pikon, 1987, str. 22).

Na osnovi študij in ponudb je bil izdelan investicijski program in potrjen na samoupravnih organih Železarne Jesenice in SOZD Slovenskih Železarn v letu 1980. V tem letu je bil sprejet tudi zazidalni načrt in lokacija na Belškem polju. V letu 1981 se je izdelovala lokacijska dokumentacija. Odkupljeno je bilo vse potrebno zemljišče (Pikon, 1987, str. 22).

Po skoraj triletnih tehnično-komercialnih razgovorih in preverjanjih je bil 13. januarja 1982 za dobavitelja uvožene opreme izbran Mannesmann Demag Huettentechnik iz Duisburga Nemčija (Pikon, 1987, str. 22).

Gradnja v letu 1984

S predloženimi dokazi o zagotavljanju finančnih sredstev je bilo 1. avgusta 1984 izdano potrdilo SDK. S tem so bili izpolnjeni pogoji za izdajo prvih osmih gradbenih dovoljenj od skupno 40. Fizični pričetek del je bil 8. oktobra 1984, ko se je pričel površinski izkop na Belškem polju in gradnja pomožnih prostorov skladišča vložka Jesenice. V tem letu se je pričela še gradnja objekta hale legur, pomožnih prostorov Jeklarne 2 ter skladišča maziv in olj (Pikon, 1987, str. 22).

Gradnja v letu 1985

V tem letu je bila dokončana izdelava železniškega omrežja – 1. faza, kar je omogočalo transport in skladiščenje jeklenih konstrukcij za zgradbe na samem gradbišču. Prav tako je bila dokončana hala legur do take faze, da se je lahko del hale uporabil za carinsko skladišče in montiral prvi dobavljeni žerjav 12,5/5 ton. Dobavljena je bila vsa uvožena oprema za procesni računalnik (Pikon, 1987, str. 22).

Opravljen je bilo 50 % gradbenih del, zmontirano 30 % jeklenih konstrukcij in dobavljeno 20 % domače opreme ter 43 % uvožene opreme (Pikon, 1987, str. 22).

Gradnja v letu 1986

Izvajalec gradbenih del je februarja močno povečal aktivnosti in delno nadoknadil prvotne zamude. Dela so se izvajala na vseh objektih. Večina temeljev je bila izdelana pred dobavo opreme, tako da niso ovirali pričetka montaže. Ovire pa so se pojavile zaradi povečanja

zamud pri montaži jeklenih konstrukcij. Te niso bile zmontirane kljub zelo ugodnim vremenskim razmeram (Pikon, 1987, str. 22).

Tudi zamude pri izdelavi opreme elektro peči, naprave za kontinuirano vlivanje, transporta legur in nekaterih žerjavov so se še povečale. To je povzročilo podaljšanje montaže in s tem pomik testiranja opreme v zimski čas in zaradi nizkih temperatur v slabše pogoje dela. Izvedeno je bilo celotno usposabljanje kadrov za proizvodnjo in vzdrževanje domačih in tujih naprav (Pikon, 1987, str. 22).

Slika 12: Gradnja jeklarne



Vir: Ažman, 1987, str. 8.

V tem letu je bilo opravljenih 45 % (skupaj 95 %) gradbenih del in zmontirano 60 % (skupaj 90 %) jeklenih konstrukcij. Dobavljeno je bilo 60 % (skupaj 80 %) domače opreme ter 57 % (skupaj 100 %) uvožene opreme. Zmontirano je bilo 60 % domače in uvožene opreme (Pikon, 1987, str. 22).

Gradnja v letu 1987

Dokončana so bila še preostala gradbena dela. V januarju se je pričelo hladno testiranje opreme transporta legur, električne peči, naprave za odpraševanje, črpalnice in dovoda medijev. Prva sarža na električni peči je bila izdelana 13. marca 1987 (Pikon, 1987, str. 22).

8.5. Financiranje projekta

S pripravo investicije v prvih dneh avgusta 1984 je bil končan prvi in obenem najpomembnejši del zagotavljanja potrebnih sredstev za izvajanje investicijskih del. Samo prijava je bila

izvršena na osnovi zagotovljenih virov, načrtovanih v investicijskem programu. Del manjkajočih sredstev, ki naj bi jih v okviru konzorcija zagotovila Jugobanka, je bil nadomeščen z večjim deležem lastnih sredstev. Vrednost investicijskega programa s predvidenim obsegom del in resolucijsko planirano inflacijo je bila s pridobljenimi instrumenti torej v celoti pokrita (Bergles, Pesjak, 1987, str. 23).

Zaradi nezadržnega dviganja cen s preseženo 100 % letno inflacijo namesto planirane 17 % rasti cen, izrednega povišanja obrestnih mer, od začetnih 18 % so se povečale na 60 % in več, ter zaradi tečajnih razlik, ki so nastajale zaradi vedno večjega razkoraka vrednosti dinarja v primerjavi z vrednostjo marke, je bil ob koncu leta 1985 nov izračun obsega potrebnih sredstev za 2,6-krat večji od osnovnega obsega. Dodatna dela, nekatere tehnološke spremembe in zamiki pri izvajanju del so zahtevali ob koncu leta 1986 še dodatno povečanje investicijske vrednosti za 1,4-krat (Bergles, Pesjak, 1987, str. 23).

Tako je prvotno prijavljena predračunska vrednost za osnovna sredstva od 15,6 milijarde narasla na 54,8 milijarde din, vrednost obratnih sredstev od 280 milijonov na 621 milijonov, obseg interkalarnih obresti pa se je od 2,3 povzpел na 14,1 milijarde din. Vsako povečanje predračunske vrednosti je bilo formalno pokrito v višini proporcev iz osnovne finančne konstrukcije (Bergles, Pesjak, 1987, str. 23).

Pri dejanskem zagotavljanju sredstev pa so bile vseskozi težave zaradi kasnejšega pritoka kreditnih sredstev konzorcija in zaradi zamaknjene dinamike združevanja sredstev sovlagateljev. Glavni razlog za kasnejši dotok sredstev konzorcija, h kateremu je z namenom financirati projekt Jeklarna 2 pristopilo 15 temeljnih bank v Sloveniji, je bilo prepočasno dogovarjanje in usklajevanje stališč. Različnost interesov članic konzorcija se je izkazala v povsem različnih pristopih k reševanju problematike interkalarnih obresti, ki naj bi se v času koriščenja kreditov pripisovale h glavnici posojila (Bergles, Pesjak, 1987, str. 23).

Zamaknjena dinamika pritoka sredstev sovlagateljev je pogojena s posebnim samoupravnim sporazumom o združevanju sredstev za razvoj črne metalurgije, ki ga je podpisalo preko 150 porabnikov in predelovalcev metalurških izdelkov, po katerem naj bi se vse obveznosti iz sporazuma poravnale do konca leta 1987, oziroma v prvem delu leta 1988. Zaradi kasnejšega dotoka sredstev iz kreditov konzorcija, kasnejšega združevanja sovlagateljev in neudeležbe Jugobanke, le-ta je k financiranju projekta pristopila šele v času izvajanja zaključnih del, so bila vedno uporabljena sredstva Interne banke in lastna sredstva. Poraba teh je v posameznih obdobjih tudi do 100 % presegala sprejete obveznosti. Zaradi večje porabe lastnih sredstev so bile ves čas gradnje vse nastale obveznosti do izvajalcev poravnane pravočasno v zakonskih in dogovorjenih rokih in tudi predračunska vrednost naložbe je pomembno manjša, nenazadnje tudi zaradi dejstva, da tempo in kontinuiteta izvajanja del v nobenem trenutku nista bila ovirana zaradi likvidnostnih problemov (Bergles, Pesjak, 1987, str. 23).

9. Predor Karavanke

9.1. Karavanški cestni prehodi nekdanj in danes

Izgradnja in predaja cestnega predora pod Karavankami prometu pomeni začetek nove dobe v tisočletni zgodovini poti in potovanj čez Karavanke. V nasprotju z morji in rekami, ki so omogočale ali celo lajšale potovanja in prevoz blaga, so visoke gorske verige vedno predstavljale resno oviro za razvoj trgovine in prometa, še prav posebej pozimi, ko niso bile prehodne. Gorati del srednje Evrope je vprašanje prometa ter gospodarnosti obsežnega transporta ter s tem gospodarskega razvoja rešil pred osemdesetimi in več leti s tedaj enkratno izgradnjo železniške mreže ter mnogimi, tudi zelo dolgimi predori pod gorskimi masivi (Skulj, 1992, str. 9).

Z zgraditvijo predora pod Karavankami je evropsko avtocestno omrežje dobilo izredno pomembno transverzalo čez vzhodni del Alp od Münchna prek Salzburga in Beljaka do Ljubljane z navezavo na prometnice, ki vodijo v Panonsko nižino, na Balkan in Bližnji vzhod. Zemljepisni položaj Slovenije je zaradi globoke zareze Jadranskega morja proti severu v srece Evrope izrazito prometno-strateškega značaja za srednjo Evropo in naše kraje (Skulj, 1992, str. 9).

Že od davnine vodijo prek slovenskega ozemlja pomembne prometne oziroma trgovske poti, in sicer v smeri sever-jug ter zahod-vzhod. Razcvet gospodarstva je odvisen predvsem od razvitosti in sodobnosti prometne infrastrukture. Za turistični in gospodarski razvoj ni dovolj samo želja, ugodna zemljepisna lega, znanje in delo, temveč so potrebne moderne in dobro vzdrževane prometnice ter prometne zveze s sosedi. Samo kraji in prebivalstvo ob sodobnih prometnicah-cestah in železnicah-, ki so povezane z evropsko prometno mrežo, se bodo lahko vključili v gospodarsko kulturno življenje Evrope (Skulj, 1992, str. 9).

9.2. Zamisel za predor

V Sloveniji se je po reformi leta 1965 začela v gospodarstvu močneje izražati težnja po hitrejšem in večjem uveljavljanju tržnih elementov nad centralnoplanskimi, pa tudi težnja po tesnejšem povezovanju s sosednjimi državami in z Evropo. Slovenija je začela takrat v najrazličnejših oblikah sodelovati s sosednjimi deželami, kar je večkrat izzvalo tudi zelo ostro kritiko federalnega centra. S propadom gospodarske reforme so ostale težnje po večjem uveljavljanju trga in manjšem centralnem prerazporejanju precej časa brez pravih rezultatov, vendar pa se slovenskih prizadevanj po tesnejšem povezovanju z razvitimi evropskimi deželami ni dalo več ustaviti. Ta proces se je nadaljeval in z leti krepil (Mikoš, 1992, str. 24).

Osrednja Slovenija je kljub zakonu o gradnji avtoceste Šentilj-Gorica v smeri nacionalne osi še vedno ostajala tudi konceptno nepovezana z razvito srednjo Evropo. Napredujoča gradnja avtocest v Avstriji in Italiji ter prostorski načrt sosednje Hrvaške so jasno opozarjali na nevarnost postopne prometne osamitve Slovenije. Hrvaška je načrtovala avtocesto Gradec-Maribor-Zagreb in Budimpešta-Zagreb-Reka-Trst (Mikoš, 1992, str. 24).

V takšnih okoliščinah je leta 1969 Skupščina SR Slovenije sprejela odlok, v katerem je predvidela sredstva tudi za projektiranje Predora Karavanke. Jeseni istega leta so se na Dunaju na konferenci o cestah daljnicah dogovorili, da je treba proučiti možnosti zgraditve moderne ceste skozi Karavanke. Naslednje leto je bil posvet strokovnih služb za ceste na Koroškem in v Sloveniji, ki je potrdil zamisel o avtocesti in predoru. Leta 1971 so tudi v Avstriji vnesli v zakon cestno smer skozi Karavanke (Mikoš, 1992, str. 24).

Dne 15.6.1979 je bila imenovana Meddržavna komisija za cestni predor pod Karavankami, ki jo je na slovenski strani vodil Livij Jokomin, na avstrijski pa Franz Bogen. Na zasedanju od 29.5. do 1.6.1979 je potrdila pogodbo o sodelovanju obeh investitorjev in sprejela informacijo, da bodo za gradnjo potrebna štiri leta in da bi z deli začeli spomladi 1980, končali pa spomladi 1984 (Mikoš, 1992, str. 28).

9.3. Štiriletni premor

V tistih letih po smrti maršala Tita Jugoslavija ni imela nobene prave možnosti več, da bi v tujini najela kredite, zato je dala pobudo za spremembo pogodbe o predoru. Ker so se tudi v Avstriji spremenile razmere, je razmeroma hitro prišlo do dogovora, da bo vsaka stran sama financirala gradnjo svojega dela predora. To je bistveno zmanjšalo naše obveznosti, čeprav s tem vprašanjem našega financiranja še vedno ni rešilo. Zato je nastal skoraj štiriletni premor, saj meddržavna komisija ni mogla odločiti o gradnji in se zato ni več sestajala. Vse se je ustavilo, nekakšen neprijeten mir je zajel vse sodelujoče (Mikoš, 1992, str. 28-29).

9.4. Kredit Evropske investicijske banke

Aprila 1986 je bil položaj za Slovenijo povsem drugačen, ko se je komisija ponovno sestala. Pripravljalna dela so se začela, pogodba za gradnjo predorske cevi je bila podpisana, gradbeno dovoljenje izdano in investitor je razpolagal s kreditom Evropske investicijske banke za prvo fazo gradnje. Tako je naša stran poročala, kaj se gradi, avstrijska pa, kaj se bo. Pomisleki, da ne bomo zmogli financiranja, so na avstrijski strani ostali. Vedno znova je bilo treba poudarjati, da se zaradi pomanjkanja denarja na slovenski strani dela ne bodo več ustavljena. Ker so priprave za gradnjo mejne ploščadi zaostajale, je bila ustanovljena posebna delovna skupina za pravna vprašanja, ki je sistematično pripravljala osnove za gradnjo mejne ploščadi

in objektov za obmejno kontrolo ter sestavila osnutek meddržavne pogodbe o objektih za obmejno kontrolo (Mikoš, 1992, str. 28,29).

9.5. Priprava gradnje

Po uspešni mednarodni licitaciji je 24.3.1986 Skupnost za ceste Slovenije kot investitor oddala dela. Ta sta prevzela podjetji Slovenijaceste Tehnika (SCT) kot glavni izvajalec ter Polensky in Zöllner iz Salzburga kot nominirani podizvajalec. V treh mesecih sta odkopala in zasidrila pilotno steno na vhodu v predoru. Pred začetkom del je morala biti postavljena tudi močna kompresorska postaja s plastično cevjo za dovod zraka. Zgrajeno je bilo bivalno naselje za delavce z restavracijo in pisarniškimi prostori za nadzorno službo investitorja in vodstvo gradbišča. Vse naprave so bile pred začetkom del komisijsko pregledane (Mikoš, 1992, str. 127).

Zaradi varstva pri delu je bilo treba sprejeti poseben sporazum o skupnem uresničevanju ukrepov za varnost pri delu. Glavni izvajalec je moral izdelati poseben projekt za zaščito pri delu v območju, kjer se pojavlja plin metan. Precej zahtevne določbe, ki jih vsebuje ta projekt, so morali spoštovati in izvajati vsi zaposleni. Uresničevanje vseh teh ukrepov je bilo sicer drago in celo dražje, kot je na začetku ocenil izvajalec, zato pa je celotna gradnja potekala brez škod, nesreč ali poškodb, ki bi jih povzročil metan, kar je pravo nasprotje v primerjavi z gradnjo železniškega predora v začetku tega stoletja, ko je metan zahteval 15 mrtvih in več poškodovanih (Mikoš, 1992, str. 127).

9.6. Gradnja predora

Dne 12.8.1986 se je začela gradnja predorske cevi. Prvo luknjo za miniranje je zavrtal v betonsko portalno steno tedanji republiški sekretar za promet in zveze Milan Jelenc. Za gradnjo je bilo določenih 60 mesecev, od tega 36 za izkopna dela. Dolžina predora do državne meje znaša 3450 metrov. Tako dolgega predora s prerezo od 80 do 112 m² v Sloveniji še nismo gradili (Mikoš, 1992, str. 129).

Napredovanje je potekalo na razdalji od 0,5 metra do 4 metrov. Pri tem so uporabljali razstreljevanje, na dolgih odsekih tudi bager kopač. Na zelo kratkem odseku je bil uporabljen rezkalni stroj, vendar zaradi prevelike zaglinjenosti hribine brez posebnega uspeha. Najdaljše dnevno napredovanje je doseglo 9 metrov, v povprečju pa je znašalo le 3-4 metre (Mikoš, 1992, str. 129).

V predoru je bilo izkopanega in odpeljanega na deponijo 301000 m³ materiala, iz vkopa pred portalom pa 317700 m³. Za pot skozi goro je bilo porabljenega 274 ton eksploziva, vgrajenih pa je bilo 1506 ton lokov in železnih mrež (Mikoš, 1992, str. 129).

9.7. Težave in nevarnosti pri delu

Voda, metan in pritisk gore so bili ob blatu, zadušljivem zraku in močnem hrupu glavni nasprotnik graditeljev predora. Kljub moderni strojni opreми je bilo delo v predoru tudi fizično težko. Močan hrup, zadušljiv zrak od izpuha motorjev, eksplozij in nanašanja brizganega betona – vse to je na delavce delovalo utrujajoče; delali so v treh izmenah, menjaje se dan in noč po deset dni. Potem so sledili štirje dnevi odmora. Vode je bilo toliko, da je kljub kanaliziranju spreminjala pot od vhoda do čela v blatno brozgo, ki jo je bilo treba čistiti. Zaradi tega so imeli težave ljudje in stroji. Zaradi vode je bilo delo v predoru trikrat tudi ustavljeno, najhuje je bilo 8.1.1989 na 3028 metrih; tedaj so porabili več kot tri mesece, da so se graditelji prebili skozi to prelomno cono (Mikoš, 1992, str. 131).

9.8. Končna dela

Medtem ko so izkopna dela v predoru še trajala, je začel konec aprila 1989 glavni izvajalec polagati izolacijo in betonirati obok od vhoda proti meji. Potem ko so bila izkopna dela jeseni 1989 končana, je bilo delo pri betoniranju lažje, manj moteno. S posebnim opažnim vozom so hkrati zabetonirali 13,25 metrov predora. Kako obsežno je bilo to delo, pove podatek, da je bilo treba izolirati 94731 m² predorske cevi in samo v betonski obok vgraditi 55613 m³ zelo kakovostnega betona. Posebno zamudno je bilo betoniranje odstavnih niš, pohodnih in vozniških rovov ter prehodov vanje (Mikoš, 1992, str. 133).

Slika 13: Portalna stavba na južnem vhodu v Predor Karavanke



Vir: Vončina, 1992, str. 75.

Gradnja mejnega prehoda Predor Karavanke z vsemi objekti ter avtocesto, ploščadjo in priključki je bila zaradi usklajevanja številnih interesov in zahtev upravnih organov dveh držav, zaradi številnih izvajalcev in bolj ali manj stalnih denarnih zadreg ter zaradi vse težavnejših odnosov s federalnimi organi izjemno zahtevna. Vodstvu projekta in izvajalcem je

bil postavljen trden in nepremakljiv rok za dokončanje del, vezan na mednarodno dogovorjeni termin odprtja predora. Mednarodni cestni prehod je bil končan v roku. Je moderno zasnovan, ima veliko prepustno moč in zagotavlja izredno kakovostne storitve, zato ga lahko primerjamo z drugimi velikimi in modernimi mejnimi prehodi drugod po zahodni Evropi (Cirman, 1992, str. 104).

Otvoritev mejnega prehoda Prodor Karavanke je bila 1.6.1991.

10. Avtocesta Hrušica - Vrba

Gorenjski krak avtoceste od Ljubljane do predora Karavanke je nadaljevanje avstrijske karavanške avtoceste (A 11), ki se začneja v avtocestnem vozlišču pri Beljaku in konča na meji med Avstrijo in Slovenijo v Karavanškem predoru. Karavanška avtocesta se skupaj s Tursko in Južno avtocesto navezuje na gorenjski krak slovenskega avtocestnega omrežja. Avtocesta je od razcepa pri Kozarjih (Ljubljana) do predora Karavanke po vsej dolžini zasnovana kot štiripasovnica z odprtim cestninskim sistemom (Borko et al., 1993, str. 9).

10.1. Cesta s štirimi voznimi pasovi

Potek trase avtoceste po Zgornjesavski dolini so proučevali hkrati s študijami za izbiro lokacije za predor pod Karavankami. Z določitvijo mesta južnega portala karavanškega cestnega predora je bila tudi že določena trasa avtoceste Hrušica – Vrba. Prvotna ideja je bila zgraditi polovično avtocesto, s tem da bi jo pozneje po potrebi dogradili v končno širino krone. Študije, opravljene pri nas in po svetu po letu 1983, so pokazale na pomanjkljivosti in nevarnosti polovičnih avtocest ter na sorazmerno velike stroške izgradnje dodatnih dveh pasov. Zaradi tega in drugih tehničnih pomislekov in gospodarnosti se je investitor spomladi 1987 odločil, da projektira in gradi cesto s štirimi voznimi pasovi v skupni širini 20,4 metra (Borko et al., 1993, str. 9).

10.2. Dva gradbeno zelo različna odseka

Odsek avtoceste od Hrušice do Vrbe v skupni dolžini 13 kilometrov ima dva gradbeno zelo različna odseka. Del trase od kilometra 6 do kilometra 8,2 ter zadnji del trase od kilometra 12,2 do kilometra 19 poteka po gradbeno razmeroma enostavnem terenu. Teren je ravninski in za gradbeno operativno ni predstavljal večjih problemov. Povsem drugačen pa je odsek od kilometra 8,2 do kilometra 12,2, kjer poteka trasa stisnjena med železniško progo in pobočje Mežakle. Ta odsek ima številne velike in zahtevne objekte. Prvotno je projekt predvideval, da

se le manjši del trase pod Mežaklo položi na viadukte in da se izvedejo razmeroma velika in zahtevna zemeljska dela ter podporni ukrepi v pobočju Mežakle (Borko et al., 1993, str. 10).

Slika 14: Trasa avtoceste



Vir: Borko et al., 1993, str. 77.

S podrobnejšim preučevanjem geologije ter tehnologije gradnje in stroškov je postalo jasno, da je treba traso pomakniti stran od pobočja Mežakle, kolikor je mogoče na sever proti železnici, tako da sedaj večji del trase poteka po objektih – viaduktih – in le manjši v pobočju. S tem so odpadla zahtevna zemeljska dela, predvsem pa stroškovno izredno zahtevni podporni in oporni ukrepi v pobočju Mežakle. Na trasi avtoceste Hrušica – Vrba je 18 večjih objektov, od tega je nekaj prav zahtevnih (Borko et al., 1993, str. 10).

10.3. Financiranje

Denar za gradnjo tehnično in finančno zahtevnega odseka avtoceste Hrušica – Vrba je zagotovil proračun Republike Slovenije. Del sredstev je v obliki dolgoročnega kredita zagotovila Evropska investicijska banka (EBI), najprej samo za viadukt Moste, pozneje pa tudi za gradnjo avtoceste. Ko je po napadu jugoslovanske armade na Slovenijo in njene meje Evropska gospodarska skupnost uvedla gospodarske sankcije proti republikam nekdanje Jugoslavije in v okviru teh neupravičeno tudi proti Sloveniji, je Evropska investicijska banka za skoraj leto dni prenehala plačevati račune iz odobrenega in deloma že črpanega kredita. To je poleg drugih težav povzročalo resne motnje pri gradnji (Borko et al., 1993, str. 80).

10.4. Gradnja

Gradnja tega odseka je trajala štiri leta. Razlogi za tako dolgo trajanje gradnje pa so, kljub tehnični zahtevnosti, predvsem v težavah pri zagotavljanju denarja za nemoten potek gradbenih del, ki so bila zato večkrat prekinjena. Odsek avtoceste Hrušica – Vrba se uvršča

med tehnično in cenovno najzahtevnejše odseke avtocest v Sloveniji (Borko et al., 1993, str. 10).

10.5. Gospodarski pomen

Izgradnja tega odseka močno približuje Zgornjesavsko dolino osrednji Sloveniji, izboljšuje dostop do Karavanškega predora in v osrednjo Evropo ter bistveno popravlja življenjske razmere prebivalcev Jesenic, ki jih rešuje tranzitnega prometa (Borko et al., 1993, str. 10).

11. Poslovna cona

Prestrukturiranje železarstva je v 90-tih letih povzročilo naraščanje brezposelnosti in izgubo razvojne moči območij, kar izhaja iz izrazito monolitne gospodarske strukture na območjih, kjer je bilo železarstvo nosilec gospodarske moči. To se odraža v značilni pasivnosti, pomanjkanju podjetniškega zagona in pomanjkanju razvojne infrastrukture (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003).

Slika 15: Poslovna cona



Vir: Slika Poslovne cone Jesenice, 2003.

Proces prestrukturiranja pa na drugi strani odpira tudi nove priložnosti in sprošča potencialne za gospodarski razvoj regij v sproščenih lokacijah in neizkoriščenih objektih, tradicionalnih znanjih in spretnostih, ki lahko predstavljajo osnovo za privabljanje novih investicij in razvoj novih dejavnosti (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003).

Celoten proces prestrukturiranja tradicionalne industrije je povzročil probleme na dveh področjih (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003):

- ekološkem, ki se kaže v neprivlačnosti okolja za nove investicije in
- socialnem, kar se kaže v naraščajoči brezposelnosti, nestimulativni klimi za razvoj podjetništva.

11.1. Ekološka problematika

Stanje na področju ekologije je treba obravnavati s treh vidikov. Na eni strani gre za problematiko znotraj sistema Slovenskih železarn, kjer so ključna področja hrup, zrak, odpadki in vode. V preteklih letih je bil za sanacijo največjih problemov vloženih veliko sredstev, v posameznih podjetjih pa so tudi že pripravljeni načrti in ocene stroškov za nadaljnjo sanacijo (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003).

Drugi sklop zajema reševanje ekološke problematike, ki povezuje podjetja znotraj sistema Železarne Jesenice in lokalne skupnosti. Gre zlasti za izgradnjo čistilnih naprav in komunalno urejanje (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003).

Tretji sklop zajema odpravljanje ekoloških posledic, v katere so prvenstveno vključene lokalne skupnosti. V prvi vrsti gre za urejanje opuščениh zemljišč, ki jih bodo lokalne skupnosti koristile za izgrajevanje podpornega okolja za razvoj novih dejavnosti. To zahteva celovit pristop k reševanju, saj bo le tako mogoče izboljšati sedanjo izrazito neprivlačnost in zmanjšano vrednost okolja (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003).

11.2. Socialna problematika

Procesi prestrukturiranja železarstva so povzročili probleme, ki se kažejo v naraščajoči brezposelnosti, nestimulativni klimi za razvoj podjetništva in neprivlačnosti okolja za nove investicije. Zato tečejo številni programi in projekti za preprečevanje posledic procesa prestrukturiranja tako znotraj železarn kot širše v lokalnih skupnostih (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003).

Ključni problem je, da aktivnosti in projekti med seboj niso povezani in koordinirani v celovit program. Za učinkovitejše reševanje socialnih in ekoloških posledic prestrukturiranja železarstva je njuno treba zagotoviti povezovanje in usklajevanje posameznih aktivnosti (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003).

Poleg zmanjševanja števila delovnih mest znotraj tradicionalne industrije, se potencialne izgube pričakujejo tudi v procesu približevanja Slovenije Evropski uniji, zlasti na področju

povezanim z zapiranjem brezcarinskih prodajaln in delnem ukinjanju storitvenih dejavnosti, povezanih z mejnimi prehodi (špedicije, carina, policija). Vsa ta predvidevanja vodijo k zaključku, da se bo v naslednjih nekaj letih število brezposelnih še vedno povečevalo in povzročilo dodatne pritiske na ekonomskem in socialnem področju lokalnih skupnosti (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003).

11.3. Cilji projekta Poslovna cona Jesenice

Projekt je usmerjen predvsem v vzpostavljanje pogojev za razvoj poslovne cone Jesenice. Razdeljen je v več faz (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003):

- pridobitev opuščenih zemljišč,
- ureditev (zlasti komunalna) zemljišč in
- razvojna infrastruktura.

Vrednost celotnega projekta je med 2 in 3 milijardami tolarjev. Dokončana realizacija projekta je odvisna od finančnih sredstev in uspešnosti pridobivanja le-teh s strani lokalne skupnosti (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003).

Dolgoročni cilj projekta

Je predvsem ekonomska in prostorska regeneracija Jesenic. S tem mislimo predvsem na urejena območja za nove investicije na območju Jesenic in okolice, katerih ponudba bo nadgrajena z ustrezno razvojno infrastrukturo in sistemom spodbud in pomoči za nove investitorje (razvoj človeških virov v smislu prilagajanja ponudbe na trgu dela novim zahtevam, vzpostavljanje razvojne infrastrukture za podporo razvoju novih dejavnosti) (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003).

Povezava obeh segmentov z izdelanim programom trženja in promocije območja bo pomenila privlačno ponudbo lokacij in prostorov za potencialne investitorje. Na ta način bodo zagotovljeni pogoji za (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003):

- nove investicije,
- odpiranje novih delovnih mest izven tradicionalne industrije,
- gospodarski razvoj območja,
- višjo dodano vrednost,
- spremenjeno podobo mesta.

Kratkoročni cilj projekta

Je pripraviti in urediti zemljišča in objekte do takšne mere, da bodo predstavljala privlačno in konkurenčno ponudbo poslovnih con za nove investitorje. Območja Jeklarna 1, Hrenovica in

Črna vas v skupni površini 25 – 30 hektarov (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003).

11.4. Investicije v komunalno infrastrukturo

Območje opuščenih zemljišč v samem centru mesta obsega 25 hektarov. Infrastruktura je bila prilagojena potrebam funkcioniranja Železarne Jesenice. S selitvijo proizvodnje na eno lokacijo in opuščanjem dela aktivnosti znotraj Železarne so ta območja ostala praktično neuporabna (z nekaterimi izjemami) za nove dejavnosti. Zato je potrebno novim dejavnostim najprej omogočiti ustrezno komunalno infrastrukturo. Projekt je zato usmerjen v izgradnjo (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003):

- ustreznega dostopa (katerega realizacija že poteka s pomočjo sredstev PHARE, sredstev Ministrstva za ekonomske odnose in razvoj in sredstev Občine Jesenice),
- povezovalne ceste v dolžini 2300 metrov in prečnih povezav,
- prestavitev železniškega tira v skupni dolžini 1000 metrov,
- kanalizacijskega sistema,
- vodovodnega sistema in
- sistema komunikacij.

Finančna vrednost investicij v komunalno infrastrukturo

Finančna vrednost projekta izgradnje komunalne infrastrukture je ocenjena na 1.889.520.000 SIT. Občina Jesenice iz lastnih virov ne more realizirati zastavljenih ciljev, zlasti ne v finančnem smislu. Zato je realizacija projekta izgradnje komunalne infrastrukture odvisna od podpore resornih ministrstev in sofinanciranja s strani PHARE – programa čezmejnega sodelovanja kot edinega trenutno razpoložljivega vira mednarodnih sredstev (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003).

Občina Jesenice je zato v letu 2001 pripravila prijave na objavljene javne razpise Ministrstva za gospodarstvo. Na podlagi pridobljenih pozitivnih sklepov se predvideva naslednje sofinanciranje (Povzetek projekta Poslovna cona Jesenice, 2003):

- PHARE CBC za leto 1998 v višini 250000 EUR,
- PHARE CBC za leto 2000 v višini 2,5 milijona EUR,
- Ministrstva (Ministrstvo za gospodarstvo, Ministrstvo za okolje in prostor), ki zagotavljajo obvezno slovensko participacijo izvedbe projekta PHARE CBC,
- Sredstva pridobljenih sofinanciranj Ministrstva za gospodarstvo v letu 2001,
- Občina Jesenice in
- Investitorji.

12. Razvojna vizija

Prihodnost mest je postala odvisna bolj kot kadarkoli prej, od lastnih zmogljivosti, sposobnosti aktiviranja in uporabljanja naravnih in ustvarjenih resursov, konkurenčnih prednosti in posebej od učinkovite institucionalne organiziranosti mestne administracije (Černič Mali et al., 1998, str. 20).

12.1. Razmerje med preteklostjo in prihodnostjo

Prihodnost mesta je v precejšnji meri opredeljena tudi z njegovo preteklostjo. Razvojna vizija vsakega mesta je močno vezana na predhodno obdobje in na nekdanjo razvojno vizijo tako neposredno kot posredno. Nova razvojna vizija je lahko korigirana dosedanja razvojna vizija, lahko pa je popolnoma drugačna oz. lahko predstavlja radikalen strukturni in prostorski obrat k novem stanju. V tem primeru je preteklost oz. nekdanja razvojna vizija vzorec, ki ga vsi želijo zapustiti in v katerem več ne vidijo uspešne in zelene prihodnosti. Vsak prehod k novemu, vsak kvalitativni skok v drugačne ekonomske in politične pogoje je precej navezan na preteklost tako na njene slabe kot dobre strani (Černič Mali et al., 1998, str. 24).

12.2. Pretekla razvojna vizija

V primeru Jesenic je šlo za ciljno oz. dirigirano razvojno vizijo, ki je bila enostransko opredeljena z državnega in republiškega vrha. Razvojna vizija je bila v obdobju po drugi svetovni vojni vse do osamosvojitve Slovenije dejansko nadaljevanje dolgoletne tradicije železarstva in metalurškega kompleksa, ki je v novi Jugoslaviji doživel izredno hiter razvoj. V skladu z razvojno strategijo države so se Jesenice razvijale v tipično industrijsko središče, soc-realističnega tipa, razvojna strategija pa je bil močen proces industrializacije. Z ekološkega vidika, stanovanjskih, oblikovalnih in socialnih razmer je šlo za izredno agresiven razvoj, katerega uspešnost se je merila s tonami narejenega jekla (Černič Mali et al., 1998, str. 24-25).

Gospodarstvo je bilo zaradi dominacije železarstva in metalurškega kompleksa monostrukturno, podjetništvo ter storitvene dejavnosti niso doživele takšnega razmaha kot v drugih slovenskih mestih. Posledica razvoja monostrukturnega gospodarstva se posebej danes kaže, ko je železarstvo v hudi krizi in ko proces prestrukturiranja še ni končan. Ena od težjih posledic ekonomske krize je veliko število brezposelnih z nizko oz. neustrezno izobraževalno in poklicno strukturo (brezposelni so v glavnem železarski delavci) (Černič Mali et al., 1998, str. 25).

Poseben problem je bil stihijski razvoj, ki je bil močno podrejen potrebam razvoja Železarne, ki je zasedla centralne in najbolj atraktivne lokacije v mestu ter na ta način v precejšnji meri

omogočila oblikovanje mestnega središča z vsemi potrebnimi urbanimi funkcijami. Takratna razvojna vizija in razvojna strategija nista »priznavala« obstoja ter teže ekoloških posledic industrializacije oz. so jih močno porivali v drugi plan in jih opredeljevalo kot nujno ceno uspešnega razvoja (Černič Mali et al., 1998, str. 25).

12.3. Simbioza Železarne in mesta

Jesenice so bile tipičen primer simbioze industrije oz. Železarne in mesta, v kateri je prevladovala Železarna. Razvojna vizija oz. podoba mesta je bila na prvem mestu Železarna, visoki dimniki in ogromne urbane površine zasedene s spremljajočimi dejavnostmi ter tipična delavska stanovanjska naselja s slabo arhitekturo in gradbeno izvedbo. Občinska administracija je imela le fiktivno oblast, kajti Železarna je razpolagala s finančnimi sredstvi, s katerimi je razvijala infrastrukturo, gradila stanovanja, kulturne in športne objekte, tehničnimi zmogljivosti in strokovnjaki, itn. (Černič Mali et al., 1998, str. 25).

Visoka in enosmerna odvisnost mesta od Železarne je praktično onemogočila aktivnejši odnos do vprašanja lastnega razvoja ter načrtovanja in upravljanja s celovitim razvojem mesta. Kakšno moč in vpliv je imela Železarna na razvoj mesta potrjuje tudi podatek, da so v registru nepremičnin, ki so v lasti Železarne, tudi številni negospodarski objekti, od športnih, kulturnih do rekreacijskih, ki so izrednega pomena za uspešno regeneracijo Jesenic (Černič Mali et al., 1998, str. 25).

Jesenice so nastajale in se razvijale iz potreb Železarne oz. države, nikoli na osnovi realnih potreb prebivalcev ter drugih dejavnosti. Tako je mesto s časom izgubilo na privlačnosti, kvaliteti urbanih funkcij, urejenosti, ekonomski sigurnosti, itn. (Černič Mali et al., 1998, str. 25).

13. Sklep

To je bila kratka predstavitev zgodovinskega razvoja ekonomskega položaja Jesenic. Težko bi mu našli soroden primer. Razlogi za to so tako geografski, politični ter nenazadnje zgodovinski.

Začetki mesta segajo tja v enajsto stoletje, ko se omenja nemško ime za Jesenice. Jesenice takrat še niso bile naseljene, ampak je bil z imenom označen le prostor na bregovih potoka Jesenica.

Železarstvo v 16. stoletju prevzame ekonomski primat na Jesenicah in ga obdrži vse do danes. Delavstvo na fužinah je uživalo svoboščine, ki so bile za kmečke sinove zelo privlačne.

Posebno prostost od vojaškega službovanja je takrat največ pomenila. Pojavila se je delitev dela, ki je bila na veliki fužini na Savi tako razvita, da so bile z ozirom na usposobljenost in spretnost določene stopnje za kvalifikacijo delavcev.

Kapitalistični liberalizem v šesdesetih letih devetnajstega stoletja prinese spremembe. Kapital se začne združevati, saj so potrebna velika sredstva za posodobitev železarne. Posodobitev je pogojeval svetovni tehnični napredek. Rezultat je ustanovitev Kranjske industrijske družbe.

Nastopi zlato obdobje jeseniškega gospodarstva. Odkritje postopka za pridobivanje feromangana v plavžu postavi železarno v središče svetovnega zanimanja. Toda kmalu sledi gospodarska kriza, ki jo še najbolj občutijo delavci. Nezadovoljstvo se odraža v prvi generalni stavki jeseniških delavcev leta 1904.

V medvojnem obdobju leta 1929 postanejo Jesenice mesto. Železarna preide v roke novih lastnikov, kar ima na srečo za posledico modernizacijo železarne.

Druga svetovna vojna prinese v delovanje ekonomije zelo specifične pogoje, kot so preskrba na nakaznice. Zanimiv je bil tudi mezdni sistem. Delavci so bili razdeljeni v posamezne mezdne razrede glede na pridnost in ne glede na izobrazbo.

Povojno obdobje je zaznamovala nacionalizacija. Le ta je v simbiozi s planskim gospodarstvom ustvarila zanimive ekonomske pogoje.

Poglavje sem namenil tudi Jeklarni 2. Jeklarna 2 je najbolj zaslužna, da železarstvo na Jesenicah ni povsem zamrlo. Rojstvo Jeklarni 2 je pogojevala svetovna energetska kriza ter združitev slovenskega železarstva.

Velik pomen za območje Jesenic imata predor Karavanke in avtocesta Hrušica-Vrba. V Sloveniji se je po reformi leta 1965 začela v gospodarstvu močneje izražati težnja po hitrejšem in večjem uveljavljanju tržnih elementov nad centralnoplanskimi, pa tudi težnja po tesnejšem povezovanju s sosednjimi državami in Evropo. Gradnja predora se je začela leta 1986, predor pa je bil odprt 1.6.1991.

Zaton železarstva je spodbudil lokalno skupnost k izvedbi projekta Poslovna cona. Cilj projekta je ekonomska in prostorska regeneracija Jesenic. Tako bodo oblikovani pogoji za nemoten razvoj podjetništva.

Razvojna vizija je pogojena s preteklo razvojno vizijo. Le ta pa je bila osredotočena na železarno in ne na mesto. Železarna je mestu vsiljevala pogoje delovanja, narekovala ekonomski ritem. To naj bo izhodišče za novo razvojno vizijo jeseniškega gospodarstva.

Mesto naj s svojimi geografskimi in ekonomskimi značilnostmi oblikuje ekonomski razvoj.

14. Literatura

1. Ažman Emil: Predstavitev investicijskega programa. Jeklarna 2. Jesenice: Železarna Jesenice, 1987, str. 6-8.
2. Ažman Emil, Bezlaj Dragica: Ekološki vidik Jeklarn 2. Jeklarna 2. Jesenice: Železarna Jesenice, 1987, str. 18-19.
3. Bergant Boris, Kunc Peter: Gospodarski pomen Jeklarn 2. Jeklarna 2. Jesenice: Železarna Jesenice, 1987, str. 3-5.
4. Bergles Ludvik, Pesjak Boris: Financiranje projekta. Jeklarna 2. Jesenice: Železarna Jesenice, 1987, str. 23-24.
5. Borko Andrej et al.: Odsek Hrušica-Vrba. Ljubljana: Pegaz International, 1993. 96 str.
6. Cirman Jože: Mejni prehod Karavanke. Mikoš Boris, ur., Predor Karavanke. Ljubljana: Pegaz International, 1992, str. 91-106.
7. Černič Mali Barbara et al.: Strategija gospodarske in prostorske regeneracije Jesenic. Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije, 1998. 84 str.
8. Kočevlar Rado: Jesenice. Javornik Marjan, ur., Enciklopedija Slovenije. 4. zvezek. Ljubljana: Mladinska knjiga, 1990, str. 294-296.
9. Koželj Jože: 125 let gorenjske proge. Konobelj Tone, ur., Jeseniški zbornik 1995. Jesenice: Muzejsko društvo Jesenice, 1995, str. 41-54.
10. Kresal Ferdo: Gospodarska kriza. Mihelač Jaro, ur., Slovenci skozi čas. Ljubljana: Založba Mihelač, 1999. str. 298-299.
11. Križnar Ivan: Jeseniško okrožje med nacistično okupacijo in narodnoosvobodilnim bojem. Jesenice: Okrožni odbor aktivistov OF pri Področnem odboru Združenja borcev in udeležencev NOB občin Jesenice, Kranjka Gora in Žirovnica, Ljubljana. Društvo piscev zgodovine NOB Slovenije, 2000. 454 str.
12. Mikoš Boris: Kratek potek priprav in gradnje. Mikoš Boris, ur., Predor Karavanke. Ljubljana: Pegaz International, 1992, str. 127-140.
13. Mikoš Boris: Od zamisli do predora. Mikoš Boris, ur., Predor Karavanke. Ljubljana: Pegaz International, 1992, str. 19-32.
14. Mohorič Ivan: Dva tisoč let železarstva na Gorenjskem. Druga knjiga: Boji za obstoj-do samoupravljanja. Ljubljana: Mladinska knjiga, 1970. 537 str.
15. Pikon Janez: Priprava in potek gradnje Jeklarn 2. Jeklarna 2. Jesenice: Železarna Jesenice, 1987, str. 22.
16. Rjazancev Aleksander, Torkar Jaka: Od fužin do železarne. Jesenice: Muzejsko društvo Jesenice, 1997. 103 str.
17. Skulj Saša: Karavanški cestni prehodi nekdanj in danes. Mikoš Boris, ur., Predor Karavanke. Ljubljana: Pegaz International, 1992, str. 9-18.
18. Smolej Slavko, Terseglav Vasilij: 90 let Železarne Jesenice. Jesenice: Železarna Jesenice, 1959. 196 str.
19. Štular Natalija: Od trga do mesta. Jesenice: Občina Jesenice, 1999. 72 str.

15. Viri

1. Jesenice na starih razglednicah. [http://www.jesenice.si/slike/fotogalerija/pic2_74.jpg], 26.9.2003.
2. Jesenice na starih razglednicah. [http://www.jesenice.si/slike/fotogalerija/pic2_85.jpg], 26.9.2003.
3. Kermavner Dušan: Javorniško-jeseniška stavka 1904. Konobelj Franc, ur., Jeklo in ljudje. Jesenice: Občina Jesenice, 1965. str. 41-90.
4. Rjazancev Aleksander: Razpad fužin in nastanek metalurške industrije na Jesenicah. Konobelj Franc, ur., Jeklo in ljudje. Jesenice: Občina Jesenice, 1965. str. 19-40.
5. Slika Poslovne cone Jesenice. [<http://www.jesenice.si/slike/CONA.jpg>], 26.9.2003.
6. Vončina Marjan: Južna portalna stavba. Mikoš Boris, ur., Predor Karavanke. Ljubljana: Pegaz International, 1992, str. 72-76.

Slovar tujih izrazov

Agregat – sestava dveh ali več samostojnih strojev v eno celoto

Neto – čisto

Rekonstruirati - obnoviti

Šarža – polnitev, vložek

Volumen – prostornina