

# ŽELEZOLIVARNA GRADAC

## SEMINARSKA NALOGA

V OKVIRU PROROGRAMA TURISTIČNI VODNIK TURISTIČNEGA OBMOČJA  
BELA KRAJINA

Udeleženka izobraževanja:

Mateja Malnarič

Kraj in datum: Gradac, 24. 6. 2020

## KAZALO

THE GRADAC IRON FOUNDRY (1858-1882).....	2
Formation of the iron foundry .....	2
Extraction of iron ore .....	3
Operation of the iron foundry.....	3
Information about the employees .....	4
After the closure of the iron foundry .....	5
Interesting facts.....	5
Today .....	6
ŽELEZOLIVARNA GRADAC (1858-1882) .....	8
Nastanek železolivarne.....	8
Pridobivanje železove rude .....	9
Delovanje železolivarne.....	9
Podatki o zaposlenih.....	10
Po zaprtju železolivarne .....	11
Zanimivosti .....	11
Danes.....	12
TURISTIČNI PRODUKT: spoznajmo GRADAC.....	14
Viri .....	19

## THE GRADAC IRON FOUNDRY (1858-1882)

### Formation of the iron foundry

In the middle of the 19th century, the demand for iron in Europe increased sharply due to the processing of iron in crafts, the consumption of iron in construction and the agricultural economy, and especially due to the construction of railways. An extraordinary increase in consumption required an increase in iron production, which was also seen as a good opportunity by an important Austrian industrialist, Franz von Friedau, who bought the Gradac castle and its land from Mr. Gusić in April 1856. There was a huge amount of forest between the plots, which was crucial for the purchase, as a lot of charcoal is needed for the operation of the ironworks. On the east side of the Gradac castle, on the bend of the river Lahinja called Tropinek, Franz von Friedau built an ironworks. Construction began in 1856 and lasted less than two years, and the rapid construction was supported by the fact that the building material was obtained almost entirely in the surrounding area (stone, limestone for preparing lime or mortar, clay for making bricks, oak wood), only sand was transported from the banks of the Kolpa river.

One of the reasons why the iron foundry was built specifically in Gradac is also the spacious Gradac castle, which served as an administrative and residential building, as it housed mainly iron experts and administrative workers from the area of Upper Styria, Austria. The locals did not have the necessary professional knowledge to work in the ironworks, so they performed mainly physical work that did not require special knowledge.

The iron foundry consisted of a blast furnace (iron ore smelting furnace) with the height of 13.3 m, which at that time was one of the highest facilities of its kind in Carniola, and next to it there were a shaft of 9.5 m as well as 10 roasting furnaces. The blast furnace had a device to heat the air to blow up to 312 degrees Celsius. A coal-fired steam engine was used for propulsion. In addition to the foundry, iron foundry was the largest industrial facility in Bela krajina in the 19th century.

The Gradac Iron foundry (1858-1882):



Photo 1: The author of the photography, taken around 1870, is unknown.  
(Original photo kept by Bela krajina Museum Metlika)

Even before the construction of the ironworks, the question arose as to how the blast furnaces would be supplied with fuel. Franz von Friedau acquired the right to explore the plots at the brown coal field in the Kanižarica area. They found a larger field and Franz von Friedau was given the right to excavate, which lead to the establishment of the Kanižarica brown coal mine.

### Extraction of iron ore

In Bela krajina, iron ore occurs in clayey soils, in the form of brown iron (limonite). The iron content reaches about 25 to 35 percent. It is also found in the form of "bobovci" (rounded shapes, similar to potato tubers, a few millimeters to one decimeter in diameter and weighing up to one kilogram, they are usually dark brown, completely opaque), which have a much higher iron value, from 52 to 70 percent. Iron ore was mined only in the day pit, by digging surface ditches and shallow pits. "Bobovci" can still be found today while plowing fields. Due to the large dispersion of iron ore deposits, Franz von Friedau secured mining rights throughout Bela krajina. Most of the iron ore came to the iron foundry from Klošter, Kučar, Grm and also from the towns of neighboring Croatia - Ribnik and Ozalj.



Photo 2: Iron ore - limonite. Obtained on 14th June from  
<https://sl.limehousetownhall.org.uk/581-limonite.html>



Photo 3: 2010, Zupanc M. 2010. Bobovci. Obtained on 14th June from  
<http://www.dedi.si/dediscina/388-kamnagorica-nahajisce-bobovca>

### Operation of the iron foundry

The factory started operating on January 1, 1858. To operate, they needed a lot of coal, which was transported from the mine in Kanižarica, as well as charcoal, which was extracted from the wood of their own forests. The charcoal was cooked in the immediate vicinity of the castle by Mr. Martin Mazelle, who burned charcoal in 12 digs.

It was initially planned that the smelter would produce only raw iron to supply Friedau's main ironworks in Donawitz near Leoben in Austria. Already in the second year of operation of the ironworks, a crisis arose, as there was no longer a demand for raw iron. The management decided that the factory would have to be reorganized or upgraded so that the iron would be processed into foundry products. In 1859, a foundry and a machine workshop for processing cast products were built in addition to the ironworks.



Photo 4: Seal of Franz Ritter von Fridau, Gradac.  
Photograph obtained at the Kanižarica brown coal Museum

The iron foundry made ammunition and projectiles for the breakthrough of ship's armor, which supplied the French and Austrian armies. Between 1860 and 1870, the foundry was focused mainly on the production of artillery ammunition. Over the years, the production has shifted to making fences, crosses, cast tombstones, park benches, stoves, various types of machine parts etc. In the first years, all raw iron and iron products were transported only by horse-drawn carriages, 126 kilometers away to the nearest railway station in Zidani Most. In 1865, a railway line was built to Zagreb, which meant that products could be transported to nearby Karlovac, which shortened the transport route to 42 kilometers.

The loss of military orders due to the relocation of the Ottoman border to Serbia, the expensive purchase of raw materials, the lack of iron ore, outdated iron mining technology and poor transport connections have made the iron foundry unprofitable. Despite the great development and construction of railways at that time, a railway line did not reach Bela krajina, which meant great traffic competitiveness in other areas of today's Slovenia. Over time, the transport of foundry products from Bela krajina became much more expensive, even up to 50 percent, which led to lower demand for products and a growing crisis. The factory saw the solution in the construction of a railway between Ljubljana and Karlovac, which would run through the territory of Bela krajina. The owner Franz von Friedau was an advocate of this idea and complained to the authorities about the poor transport link, but to no avail. In 1873, another economic crisis struck, leading to drastic delays in the construction of railways. Due to all the above-mentioned problems, the profitability of the iron foundry gradually declined, which led to bankruptcy in 1879, and in 1882 the iron foundry finally ceased to operate.

#### Information about the employees

Little is known about the conditions of the workers in the factory. The blast furnace employed 50 workers, most of whom came from present-day Austria and Germany and performed more professional work. Locals and immigrant Croats were employed for heavy physical work such as mining ore, making and transporting construction materials, equipment and installations, and as auxiliary workers in the construction and installation of the iron foundry. With these types of work, the iron foundry provided work to about 300 workers, and on top of that there were between 20 and 30 people who worked on horse-drawn carriages. Most miners and blacksmiths were paid based on the work done. On the other hand, hired farm workers received a daily wage comparable to the price of a kilogram

of bread. Workers worked from 280 to 300 working days a year. According to an oral tradition, the workers in the ironworks earned well, and the locals kept the foreign craftsmen in good memory.

### After the closure of the iron foundry

After the closure, the iron foundry was bought on 1 August 1882 by the Austrian Alpine Mountaineering Company, which transported still usable machinery and equipment to Donawitz, demolished the building and sold the remains of the material to the locals, who used it to build houses. Huge stone parts were used to build a bridge in Gradac, across the river Lahinja, which was demolished during the Second World War.

Simultaneously with the closure of the iron foundry, the Kanižarica brown coal mine also ceased to operate, as until then the entire annual coal supply had been used by the ironworks. After its closure, however, there was no longer any demand for coal.

After the closure of the iron foundry, the immigrant workers mostly moved away, but some of them were supposed to stay in Gradac with their families. Many locals lost their jobs, which encouraged them to look for new opportunities to earn money. Various trades began to develop, especially pottery, bricklaying, blacksmithing, stonemasonry, cooperage, and carpentry. In addition to their basic trade, majority of the workers also owned arable land and some livestock, and continued to cook charcoal. In the post-war period, most of the craft activities died out, but in Gradac the craft character has been preserved to this day.



Photo 5: Charcoal pile.  
Author: unknown (Original photo kept by Župančič Antonija from Gradac)

### Interesting facts

- Julij Mazelle (died in 1964) from Gradac told a story for the Journal of Slovene Local History Kronika in 1953. He said that he remembered when French officers came to Gradac, in colorful uniforms and in full combat equipment with cannons, to test the penetrating power of the bullets that had been cast at the ironworks. A test shooting was held near the castle where they shot at iron plates.
- From the first day of construction, the director of the iron foundry was Anton Homač (Homatsch) from Donawitz in Austria. He was not only the director of the factory, but he was actively involved in various fields in Bela krajina, and above all he was

extremely concerned about the well-being of the Bela krajina agriculture. He was mentioned in reports of various Slovenian newspapers, such as Kmetijske in rokodelske novice, Slovenec, Slovenski narod and Laibacher Zeitung. Some quotes from newspapers:

- Kmetijske in rokodelske novice, 18th November 1868 (at the assembly of the branch of the Bela krajina Agricultural Society in Gradac near Črnomelj with the virtuous Mr. Homač, the head of the branch"): "In the end there was a new election. The aforementioned, Mr. A. Homač was elected chief, and he deserves special praise for agriculture because his field, his livestock, and his garden school are a great example to all".
- Laibacher Zeitung (Amtsblatt), 19th May 1880 (summary of the framed publicpraise/appreciation, published in the official gazette of the newspaper): Heads of three neighboring municipalities Matija Žugelj (Podzemelj), Mate Urh (Griblje), Johan Mazelle (Gradac) and school administrator Johan Barle used selected words of great respect on behalf of the entire Podzemelj school district to thank the noble Mr. Anton Homač for the large number of donated various grafted fruit seedlings, savages and grafts and noble vines for the new school garden.
- Kmetijske in rokodelske novice, 15th June 1881 (from Gradac in the Dolenjska region, 10th June): Anton Homač died on June 8th at the age of 61. He was a long time president of the Metlika Agricultural Branch and the president of the local school council in Podzemelj for 8 years; he was an exemplary farmer, a great friend of the school, a supporter of real progress, loving to all, benevolent to the poor. His popularity and respect for him was shown on the day of his funeral, when one eye did not remain dry, because love begets love. "God rest his soul."

## Today

Today, only the following evidence testifies to the former factory:

- the only preserved photograph of the iron foundry, as shown above;
- in the vicinity of the place where the factory was located, only a few barely noticeable traces can be found here and there in the bushes; the best preserved parts are the "pools" for iron cooling



Photo 6: Remains of a wall in Tropinek

Author: Mateja Malnarič, 2020



Photo 7: Iron cooling “pools”

Author: Mateja Malnarič, 2020

- the only tombstone from the 1960s, in the local cemetery in Klošter, about 1 km from the center of Gradac. It is built into the wall of the local branch church of the Sorrowful Mother of God, and is dedicated to one of the foremen of the iron foundry and his two sons.



Photo 8: tombstone at the church in Klošter

Author: Mateja Malnarič, 2020

## ŽELEZOLIVARNA GRADAC (1858-1882)

### Nastanek železolivarne

Sredi 19. stoletja se je v Evropi, zaradi predelave železa v obrti, porabe železa v gradbeništvu in kmečkem gospodarstvu, predvsem pa zaradi gradnje železnic, močno povečalo povpraševanje po železu. Izreden porast potrošnje je zahteval povečanje proizvodnje železa, v čemer je dobro priložnost zaznal tudi pomembni avstrijski industrialec, Franz von Friedau, ki je aprila 1856, od gradaškega graščaka Gusića, kupil grad Gradac s pripadajočimi zemljišči. Med zemljišči je bilo ogromno gozda, kar je bilo odločilno za nakup, saj je za delovanje železarne potrebno veliko oglja. Na vzhodni strani gradu Gradac, na okljuku reke Lahnje imenovanem Tropinek, je Franz von Friedau zgradil železarno. Gradnja se je začela v letu 1856 in je trajala manj kot dve leti, k hitri izgradnji pa je pripomoglo to, da so material za izgradnjo skoraj v celoti dobili v bližnji okolici (kamen, apnenec za pripravo apna oziroma malte, glino za izdelavo opeke, hrastov les), le pesek so vozili iz bregov reke Kolpe.

Razlog, da je železolivarna tovarna nastala prav v Gradcu je tudi prostorni grad Gradac, ki je služil kot upravna in stanovanjska stavba, saj so bili tu nastanjeni predvsem železarski strokovnjaki in upravljeni delavci iz območja avstrijske zgornještajerske. Domačini potrebnega strokovnega znanja za delo v železarni namreč niso imeli, zato so opravljali predvsem fizična dela, ki niso zahtevala posebnega znanja.

Železolivarna je obsegala plavž (peč za taljenje železove rude) z višino 13,3 m, ki je tedaj spadal med najvišje tovrstne objekte na Kranjskem, poleg je bil jašek višine 9,5 m ter 10 prazilnih peči. Plavž je imel napravo za segrevanje zraka za podpih do 312 stopinj Celzija. Za pogon so uporabljali parni stroj, ki so ga kurili s premogom. Poleg livarne Železolivarna je bila v 19. stoletju največji industrijski objekt Bele krajine.

Železolivarna Gradac (1858-1882):



Fotografija 1: Avtor fotografije, posnete okrog leta 1870, je neznan.  
(Originalno fotografijo hrani Belokranjski muzej Metlika)

Še pred nastankom železarne se je pojavilo vprašanje kako bodo plavže oskrbovali s kurivom. Franz von Frideau je pridobil pravico do raziskovanja parcel na nahajališču rjavega premoga, na področju Kanižarice. Našli so večje nahajališče in Franz von Friedau je dobil pravico za izkopavanje, kar je pomenilo ustanovitev Rudnika rjavega premoga Kanižarica.

### Pridobivanje železove rude

V Beli krajini se železova ruda pojavlja v ilovnatih tleh, v obliki rjavega železa (limonita). Vsebnost železa dosega približno 25 do 35 odstotkov. Najdemo jo tudi v obliki »bobovcev« (zaobljenih oblik, podobni krompirjevim gomoljem, v premeru veliki od nekaj milimetrov do enega decimetra in tehtajo do enega kilograma, običajno so temno rjavi, povsem neprozorni), ki imajo precej višjo vrednost železa, od 52 do 70 odstotkov. Železovo rudo so kopali samo v dnevnom kopu, z izkopavanjem površinskih jarkov in plitvih jam. Na bobovce lahko še danes naletimo med oranjem njiv. Zaradi velike razpršenosti nahajališč železove rude, si je Franz von Friedau rudarske pravice zagotovil po celotni Beli krajini. Večina železove rude je v železolivarno prihajala iz Kloštra, Kučarja, Grma ter tudi iz mest sosednje Hrvaške - Ribnika in Ozlja.



Fotografija 2: železova ruda- limonit.  
Pridobljeno 14. 6. 2020 s spletno strani:  
<https://sl.limehousetownhall.org.uk/581-limonite.html>



Fotografija 3: 2010, Zupanc M. 2010.  
Bobovci. Pridobljeno 14. 6. 2020 s spletno strani <http://www.dedi.si/dediscina/388-kamna-gorica-nahajisce-bobovca>

### Delovanje železolivarne

Z obratovanjem je tovarna pričela 1. januarja 1858. Za delovanje so potrebovali veliko premoga, ki so ga vozili iz rudnika v Kanižarici ter oglje, ki so ga pridobivali iz lesa lastnih gozdov. Za kuhanje oglja je v bližnji okolici gradu skrbel g. Martin Mazelle, ki je žgal oglje v 12 kopah.

V začetku je bilo predvideno, da bodo v talilnici izdelovali le surovo železo, s katerim bi oskrbovali glavno Friedauovo železarno v Donawitzu blizu Leobna na Zgornjem Štajerskem. Že v drugem letu delovanja železarne se je pojavila kriza, saj ni bilo več povpraševanja po surovem železu. Vodstvo se je odločilo, da bo potrebno tovarno preurediti oziroma nadgraditi in sicer tako, da bi železo predelovali v livarske izdelke. V letu 1859 so tako poleg železarne zgradili še livarno, poleg pa še strojne delavnice za obdelavo litih izdelkov.



Fotografija 4: Pečat podjetja Franz Ritter von Fridau, Gradac.  
Fotografija pridobljena v Muzeju rjavega premoga Kanižarica

V železolivarni so izdelovali naboje in projektile za preboj ladijskih oklepov, s katerimi so oskrbovali francosko in avstrijsko armado. Med leti 1860 do 1870 so se posvetili predvsem izdelovanju topničarskega streliva. Z leti so se preusmerili v izdelavo ograj, križev, vlitih nagrobnih spomenikov, parkovnih klopi, peči, raznih vrst strojnih delov in podobno.

Vse surovo železo in izdelke iz železa so v prvih letih prevažali le s konjskimi vpregami, 126 kilometrov daleč do najbližje železniške postaje Zidani Most. V letu 1865 je bila zgrajena železniška proga do Zagreba, kar je pomenilo, da so lahko proizvode vozili v bližnji Karlovac, kar je prevozno pot skrajšalo na 42 kilometrov.

Izguba vojaških naročil zaradi premika otomanske meje do Srbije, drag nakup surovin, pomanjkanje železove rude, zastarela tehnologija pridobivanja železa in slabe prometne povezave, so povzročile nerentabilnost železolivarne. Kljub takratnem velikem razvoju in gradnji železnic, gradnja le-te ni segla do Bele krajine, kar je pomenilo veliko prometno konkurenčnost drugih področij današnje Slovenije. Sčasoma je prevoz livarskih izdelkov iz Bele krajine postajal veliko dražji, tudi do 50 odstotkov, kar je vodilo v manjše povpraševanje po izdelkih in vse večjo krizo. V tovarni so rešitev videli v postavitvi železnice med Ljubljano in Karlovcem, ki bi stekla čez ozemlje Bele krajine. Za to se je zavzemal lastnik Franz von Friedau in se zaradi slabe prometne povezave pritoževal oblastem, toda neuspešno. Leta 1873 je udarila še gospodarska kriza, ki je vodila v drastične zaostanke pri izgradnji železnic. Zaradi vseh omenjenih težav, je rentabilnost železolivarne postopoma upadala, kar je leta 1879 vodilo v stečaj, v letu 1882 pa je železolivarna dokončno prenehala delovati.

### Podatki o zaposlenih

O razmerah delavcev v tovarni je ohranjenih le malo podatkov. V plavžu je bilo stalno zaposlenih 50 delavcev, ki so večinoma prihajali iz današnje Avstrije in Nemčije in so opravljali strokovnejša dela. Domačini in priseljeni Hrvati so bili zaposleni za težja fizična dela kot so kopanje rude, izdelava in dovoz gradbenega materiala, opreme in instalacij ter kot pomožni delavci pri gradnji in obratu železolivarne. S temi deli je železolivarna delo zagotavljala še okrog 300 delavcem, med 20 in 30 pa je bilo prevoznikov s konjskimi vpregami. Večina rudarjev in fužinarskih delavcev je delala na »akord«, kar pomeni plačilo glede na opravljeno delo. Dninarji, najeti kmetijski delavci, pa so prejemali dnevno plačilo,

ki je bilo primerljivo s ceno kilograma kruha. Delavci so letno opravili od 280 do 300 delovnih dni. Ustno izročilo pravi, da so delavci v železarni dobro zaslužili, domačini pa so tuje mojstre ohranili v dobrem spominu.

### Po zaprtju železolivarne

Železolivarno je po zaprtju, 1. 8. 1882 odkupila Avstrijska alpinska montanska družba, ki je še uporabne stroje in naprave prepeljala v Donawitz, stavbo so porušili, ostanke materiala pa prodali domačinom, ki so jih uporabili za gradnjo hiš. Ogromni kamniti deli so bili uporabljeni za gradnjo mostu v Gradcu, preko reke Lahinje, kateri pa je bil med 2. svetovno vojno porušen.

Sočasno je s prenehanjem delovanja železolivarne prenehal delovati tudi Rudnik rjavega premoga Kanižarica, saj je do takrat celotni letni izkop premoga porabila železarna. Po zaprtju le te pa povpraševanja po premogu ni bilo več.

Po razpadu oziroma zaprtju železolivarne so se priseljeni delavci večinoma odselili, nekaj pa naj bi jih z družinami vseeno ostalo v Gradcu. Veliko domačinov je ostalo brez zaposlitve, kar jih je spodbudilo k iskanju novih možnosti za zaslужek. Razvijati se je začela različna obrt, predvsem lončarstvo, opekarstvo, kovaštvo, kamnoseštvo, sodarstvo, kolarstvo ter mizarstvo. Poleg osnovne obrti je imela večina v lasti tudi obdelovalno zemljo in nekaj živine, še naprej pa so nadaljevali s kuhanjem oglja. V povoju obdobju je večina od obrtnih dejavnosti zamrla, vendar se je v Gradcu obrtniški značaj ohranil vse do danes.



Fotografija 5: Oglarska kopa.  
Avtor: neznan (Originalno fotografijo hrani Župančič Antonija iz Gradca)

### Zanimivosti

- Gradčan Julij Mazelle (umrl l. 1964) je za Časopis za slovensko krajevno zgodovino Kronika, leta 1953 povedal, da se spominja, ko so v Gradac prihajali francoski oficirji, v pestrih uniformah in v popolni bojni opremi s topovi, da preizkusijo prebojno moč krogel, ki so jih vlivali v železarni. Poskusno streljanje so priredili v bližini gradu, streljali pa so v železne plošče.
- Direktor železolivarne je bil, že od prvega dne gradnje, Anton Homač (Homatsch) iz Donawitza v Avstriji. Ni bil le direktor tovarne, ampak se je v Beli krajini aktivno vključeval na različnih področjih, predvsem pa je imel izredno skrb za dobrobit belokrangskega kmetijstva. O njem so poročali različni slovenski časopisi kot so:

Kmetijske in rokodelske novice, Slovenec, Slovenski narod in Laibacher Zeitung.  
Nekaj citatov iz časopisov:

- Kmetijske in rokodelske novice, 18. november 1868 (ob zboru poddružnice belokranjske Kmetijske družbe "10. dne t. m. v Gradacu blizu Črnomlja pri vrlem g. Homaču, načelniku poddružničnem"): "Na zadnje je bila nova volitev. Za načelnika je bil izvoljen že prej imenovani, marljivi gosp. A. Homač, ki posebno pohvalo o kmetijstvu zaslubi, ker njegovo polje, njegova živina in njegova vrtna šola je vsem za zgled".
- Laibacher Zeitung (Amtsblatt), 19. maj 1880 (povzetek uokvirjene javne zahvale, objavljene v uradnem listu časopisa): Predstojniki treh sosednjih občin: Matija Žugelj (Podzemelj), Mate Urh (Griblje), Johan Mazelle (Gradac) in šolski upravitelj Johan Barle se z izbranimi besedami velikega spoštovanja v imenu celotnega podzemelskega šolskega okoliša zahvaljujejo plemenitemu darovalcu gospodu Antonu Homaču za večje število poklonjenih raznih cepljenih sadnih sadik, divjakov in cepičev ter plemenitih vinskih trt za nov šolski vrt.
- Kmetijske in rokodelske novice, 15. junij 1881 (iz Gradaca na Dolenjskem, 10. junija): "Danes izročili smo materi zemlji truplo gosp. Antona Homača, fužinskega oskrbnika in velikega posestnika, ki je po kratki bolezni, previden z zakramenti za umirajoče, v 61. letu svoje starosti 8. junija mirno v Gospodu zaspal! Bil je ranjki mnogo let predsednik Metliške kmetijske poddružnice, skozi 8 let prvosrednik krajnega šolskega sveta v Podzemelji, vzgleden kmetovalec, velik prijatelj šoli, ves vnet za pravi napredek, ljubezniv do vsacega, dobrotljiv revežem. Kako je bil priljubljen in spoštovan, pokazalo se je na dan njegovega pogreba, in eno oko ni ostalo suho, kajti ljubezen rodi ljubezen. Lahka mu zemljica!"

## Danes

O nekdanji tovarni danes pričajo samo še naslednji dokazi:

- prikazana in tudi edina ohranjena fotografija železolivarne;
- v bližini mesta, kjer je stala tovarna, je le še tu in tam po grmičevju možno naleteti na nekaj komaj opaznih sledov; najbolj ohranjeni so le »bazeni« za hlajenje železa



Fotografija 6: Ostanki zidu v parku Tropinek  
Avtorica: Mateja Malnarič, 2020



Fotografija 7: »bazeni« za hlajenje železa  
Avtorica: Mateja Malnarič, 2020

- še edini nagrobeni spomenik iz šestdesetih let 19. stoletja, na krajevnem in od središča Gradca približno 1 km oddaljenem pokopališču v Kloštru. Vzidan je v steno tamkajšnje podružnične cerkve Žalostne Matere božje, posvečen pa enemu od delovodij železarne in dvema njegovima sinovoma.



Fotografija 8: nagrobeni spomenik na cerkvi v Kloštru  
Avtorica: Mateja Malnarič, 2020

## TURISTIČNI PRODUKT: SPOZNAJMO GRADAC

### GRADAC:

Razvoj Gradca je že od nekdaj narekovala njegova ugodna lega ter premišljeno upoštevanje in koriščenje naravnega okolja. Reka Lahinja, ki teče skozi Gradac, je z dvema izrazitima okljukoma prebivalce varovala v burnih zgodovinskih obdobjih. Na okljuku stoji grad Gradac katerega prve omembe segajo v začetek 13. stoletja. Grad oziroma celoten grajski kompleks Gradac z varovanim območjem, je zaradi kulturnih, arheoloških, krajinskih, umetnostno-arhitekturnih, zgodovinskih in drugih izjemnih lastnosti razglašen za kulturni spomenik državnega pomena in je dokaj dobro ohranjen.



Fotografija 9: grad Gradac

Avtor: pridobljeno 14. 6. 2020 s spletnne strani <https://www.odkrijtebelokrajino.com/grad-gradac>

Glavna cesta med Črnomljem in Metliko je poleg naravnih danosti kot so možnost izkoriščanja gozdov, gline in marmorja, prispevala k hitrejšemu razvoju tega zgodovinsko in obrtniško pomembnega kraja. V 19. stoletju je bila v Gradcu zgrajena Železolivarna Gradac, ki je delovala med leti 1858 do 1882 in je mnogim domačinom predstavljala preživetje. Po zaprtju železolivarne so domačini intenzivno pričeli razvijati razne obrtne dejavnosti kot so lončarstvo, opekarstvo, kovaštvo, kamnoseštvo, sodarstvo, kolarstvo ter mizarstvo. Domačini so med 2. svetovno vojno odigrali pomembno vlogo, na kar opominja obeležje o delovanju prve oficirske šole VDV na pročelju gradu in Muzej Rdečega križa, ki je bil 18. 6. 1944 ustanovljen v Gradcu.



**trajanje ogleda:** 2,5 h (v primeru vožnje s čolnom se ogled podaljša za približno 1 uro)



**izhodišče:** Grad Gradac



**najprimernejši čas obiska:** pomlad, poletje, jesen



Legenda:

- 1 - grad Gradac
- 2 - grobnica in grajski park
- 3 - Gasilski dom Gradac
- 4 - trim steza
- 5 - območje nekdanje železolivarne

Fotografija 10: grad Gradac iz zraka.  
Povzeto iz video posnetka- Avtor: Uroš Raztresen, 2014

### **Načrt poti:**

Pot začnemo pred vhodom v grad Gradac. Podamo se na dvorišče gradu in spoznamo zgodovino gradu ter prisluhnemo priovedki o gradaških goseh in podganah. Pot nadaljujemo proti grajskim vrtovom ter grajskemu parku, ki je bil zasnovan v 17. stoletju in spada v vrtno arhitektурno dediščino.



Fotografija 12: nasad platan v grajskem parku.  
Avtor: Mateja Malnarič, 2020



Fotografija 11: vhod v grad Gradac  
Avtor: Mateja Malnarič, 2020

Ogledamo si še grobnico Jurija Gusića, nekdanjega lastnika gradu ter prisluhnemo zgodbi o prepovedani ljubezni med kmetom in grofično.



Fotografija 13: grobnica Jurija Gusića  
Avtor: Mateja Malnarič, 2020



Fotografija 14: sarkofag v grobnici  
Avtor: Mateja Malnarič, 2020

Iz gradu se odpravimo čez most preko reke Lahinje, po pločniku do Gasilskega doma Gradac in nadaljujemo pot v Tropinek, na drugi okljuk reke Lahinje. Na območju Tropinka je bil v preteklosti park, del območja pa so bili tudi sadovnjaki in njive. Tropinek in grajski okljuk sta bila povezana z mostom, ki pa sedaj ni več ohranjen. Od leta 1858 do leta 1882 je na tem območju delovala železolivarna, ki je bila v 19. stoletju veljala za največji industrijski objekt v Beli krajini. Danes Tropinek služi predvsem kot prostor za sprehod in spoznavanje narave, zaradi trim steze pa tudi prostor za rekreacijo.



Fotografija 15: označevalna tabla za Trim stezo Tropinek

Avtor: Mateja Malnarič, 2020

Spoznamo od kod izvira ime Tropinek in se sprehodimo po urejeni krožni trim stezi, kjer spoznavamo različne drevesne vrste in druga bogastva narave. Ustavimo se na mestu, kjer je nekoč stala železolivarna in si ogledamo njeno maketo. Prepričamo se, da je bil to res mogočen objekt, v 19. stoletju je namreč veljal za največji industrijski objekt v Beli krajini. Poučimo se tudi o tem kako je potekal proces dela v tovarni in izven nje, v okolici si ogledamo še redke ostanke ter spoznamo več kot 3000-letno zgodovino pridobivanja železa in livarstva. Pot nadaljujemo po trim stezi do Gasilskega doma in nato nazaj po pločniku do gradu.

Namesto nadaljevanja krožne poti pa se lahko odločite tudi za vožnjo s čolnom po okljukih reke Lahinje, kjer si z vseh strani ogledamo grad.



Fotografija 16: reka Lahinja v Gradcu  
Avtor: Mateja Malnarič, 2020



Fotografija 17: čoln na Lahinji  
Avtor: Mateja Malnarič, 2020

Vožnja s čolnom poteka v območju Nature 2000, kjer je naravni habitat številnih živih bitij, med katerimi najdemo želve močvirske sklednice, sive čaplje, bobre, številne vrste rib in še mnoge druge živali.



Fotografija 19: bober

Avtor: pridobljeno 30. 6. 2020, s spletno strani <http://www.poznavalec.si/slovenija/20-let-odkar-se-je-v-slovenijo-vrnil-bober/>



Fotografija 18: želva močvirska sklednica.

Avtor: pridobljeno 14. 6. 2020, s spletno strani [https://sl.wikipedia.org/wiki/Mo%C4%8Dvirsk%C4%8D\\_sklednica](https://sl.wikipedia.org/wiki/Mo%C4%8Dvirsk%C4%8D_sklednica)

Ogled je primeren za vse generacije. Po ogledu naše prijetno druženje končamo v kakšnem bližnjem gostišču ali turistični kmetiji.

Informacije in vodenja:

Mateja Malnarič, tel. \_\_\_\_\_, e-pošta: \_\_\_\_\_

## VIRI

- Ustni vir: Omerzel Anton, Gradac 45, 8332 Gradac, 18. 6. 2020
- Omerzel Anton. »Gradac med 12. aprilom 1856 in 1. avgustom 1882, Belokranjec XVII. Št. 7, 8 in 9 (2014).
- Movrin Damijan. »Slikar Adolf Pirsch: evropska biografija: njegova domovina in izvor«. Das Magazin der Sloweninnen und Slowenen in der Steiermark, Revija Slovenk in Slovencev na avstrijskem Štajerskem (2016/17): str. 36 - 46.
- Mohorič Ivan. Mohorič, Ivan. "Železarna Gradac v Beli Krajini." Kronika (Ljubljana) letnik 1. številka 3 (1953): str. 183-190.
- Zupanc Lojze. »Železolivarna Gradac v Beli krajini«. Dolenjski list, letno III. št. 48 (1952): str. 5
- »Gradivo: železo (02)«. Splet. 14. 6. 2020.  
[https://dijaski.net/gradivo/kem\\_ref\\_zelezo\\_02](https://dijaski.net/gradivo/kem_ref_zelezo_02)