

Mit ali resničnost?

Idrijska železnica

Iz svoje mladosti, rojen sem bil nekaj let po drugi svetovni vojni, se spominjam polemik o tem, ali Idrija potrebuje železniško povezavo s svetom ali ne. V tistem času je rudnik delal s polno paro, in tako je bilo prometa v Idrijo in iz nje precej. Z leti je rudnik postal čedalje manj konkurenčen. Slednjič so ga zaprli, in tako se tudi niso odločili za gradnjo železniške proge. Nikoli pa ni nihče omenil, da je Idrija železniško progo kot povezavo s svetom že imela; sicer ozkotirno, pa vendar. Kaj šele, da bi jo obnovili in posodobili. Pa pojdimo lepo po vrsti.

Rudniki in razvoj železnice so tesno povezani. Transport težkih rudarskih vozičkov po pogosto razmočenih, blatnih in neredko slabo nosilnih tleh jamskih rovov je bil težaški posel. Zato so si rudarji pomagali na različne načine, in kmalu iznašli lesene tračnice. Lesena kolesca na rudarskih vozičkih so sčasoma zamenjala kovinska, navadno litoželezna. Le-

sene tračnice so z leti obili s pločevino oziroma nanje nabili kovinske trakove. S tem se je energija, potrebna za tovrstni transport, zelo zmanjšala. Sledilni venci na kolesih so se pojavili pozneje, konus na tekalni površini, ki deluje kot diferencial, pa še pozneje. Razvoj je očitno potekal relativno počasi in postopoma.

Podobno se je dogajalo s kovinskimi tračnicami. Prve so se pojavile v 17. stoletju in so lesene povsem izpodrinile šele sredi 19. stoletja. Bile so namreč precej dražje, vendar so imele precejšnje prednosti. Prve kovinske tračnice so bile ulite iz sive litine in so imele večinoma obliko črke L. Ker so se rade lomile, je sivo litino z leti nadomestilo jeklo, ki je precej bolj trdno. Z uporabo jekla kot materiala za tračnice in železniška kolesa se je kotalni upor pri železniškem transportu zmanjšal na minimum. Kotalni upor je namreč obratno sorazmeren elastičnim modulom uporabljanih materialov.

Večja potreba po lesu je spodbudila razmislek o učinkovitejšem transportu

Rudniki so za jamsko podporje v tistem času uporabljali izključno les. Tega je v okolici rudnikov ob nenehnem povečevanju proizvodnje čedalje bolj zmanjkovalo, in treba je bilo sekati vedno dlje in dlje, tako tudi v Idriji. Transport lesa po ozkih grapah v zaledju mesta je bil, milo rečeno, težaven, zato so v Idriji sredi 18. stoletja najprej iznašli klavže – dolinske zapore oziroma jezove, kjer so akumulirali vodo. Ko se je vode nabralo dovolj, so zapornice na klavžah odprli in poplavni val je v strugo navaljeni les odnesel v mesto Idrijo, kjer so ga na grabljah, postavljenih v strugi Idrijce, polovili. Dovolj elegantno, ni kaj. Ime klavže pa izvira iz latinske besede claustrum in pomeni zaporo. Klavž oziroma izpeljank iz te besede imamo po Sloveniji več, večinoma pa so ostalina še iz rimskih časov

mestih. Lep tak primer so Kluzhe nad Bovcem.

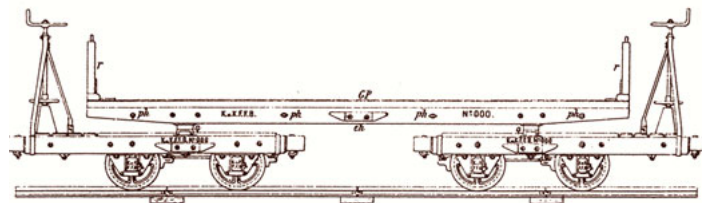
Idrijske klavže pa so imele drugo funkcijo – rabile so izključno za akumulacijo vode. Klavž je bilo več. Najbolj znane so Putrihove v dolini Bele in Mrakove na Idrijci. Večina klavž, vsaj kar zadeva zidovje, je obnovljenih.

Razvoj železnic na Idrijskem se je začel z »laufom«

Kaže, da z leti tudi ta transport ni več zadoščal, zato so postavili znameniti, nekaj kilometrov dolgi idrijski »lauf«, prvo železniško progo v naši deželi. Izraz »železniški« ni najbolj primeren, saj so bile tračnice lesene oziroma so bila to lesena bruna z navadno kvadratnim prerezom, skratka dovolj močna, da so po njih lahko samoterno transportirali z lesom naložene vozičke z osnim pritiskom okrog tone pa tudi več. To se je dogajalo okrog leta 1820. »Lauf« so lahko prestavljali, po njem pa so transportirali les iz



Gradnja nasipov za normalnotirno progo Logatec–Črni vrh v začetku leta 1917. Posnetek je nastal v bližini predora Naklo v Dolenjem Logatcu, eden od mož v ospredju na sliki pa je verjetno delovodja Lenassi. Pri delu so si pomagali z »mašinko«, kot so tedaj imenovali to ozkotirno parno lokomotivo, premog za njen pogon pa so kopal kar na trasi železnice, saj so pri gradnji predora naleteli na dovolj kakovostno, debelejšo premogovo plast.



Tovorni vagonček »feldbahna« z dvema dvoosnima podstavnima vozičkoma. Vsak voziček je imel svojo mehansko zavoro in po potrebi najmanj enega »zavirača«.

in se nanašajo na zapore na tedanjih cestah, kjer so pregledovali popotnike. V času vojne nevarnosti so vrata, ki so bila bistveni sestavni del takih zapor, enostavno zaprli in branili prehod izza varnih, debelih zidov trdnjav, ki so bile navadno postavljene na takih strateških

odročnih dolin do voda, kjer so ga lahko plavili.

Vojna je prinesla ozkotirno železnico z jeklenimi tiri

Prva svetovna vojna je Idrijo iznenada postavila v neposredno zaledje ene najbolj



Nedokončani južni portal zgornjega godoviškega železniškega predora. Po izkopni metodi, ki je bila tedaj (med prvo svetovno vojno, pa tudi prej) v rabi, so napravili izkopni rov (zgoraj) in izvozni rov (spodaj). (Foto: Peter Gedei)



Severni del zgornjega godoviškega predora so med obema svetovnjima vojnama, v času ko je bil Godovič pod Italijo, prezidali v trdnjavo v sistemu Vallo Alpino (ta italijanski obrambni sistem je segal od Genove do Kvarnerja). Po drugi vojni je bilo razneseno, kar se je odnesti dalo, vendar je JNA še vedno do neke mere skrbela za te italijanske utrdbe. (Foto: Peter Gedei)

krvavih front evropskih bojišč. Oskrbovanje znatnega dela frontne črte (Banjščice), ki je imelo svoje poveljstvo oziroma štab v Logatcu, je potekalo ravno prek Idrije. Ker je bilo treba na fronto nenehno dostavljati velike količine težkega vojaškega materiala, kar je bilo z vojaškimi vozovi in konjsko vprego težko – tudi zaradi cest, ki so bile tedaj vse seveda makadamske in z relativno strmimi klanci, pa tudi ni jih bilo prav veliko – so izjemno hitro postavili tako imenovani »feldbahn« med Logatcem

in Dolenjo Trebušo, v dolžini 63 kilometrov.

Feldbahne so postavljali iz predfabriciranih kosov v celoti jeklene ali kombinirane (jekleni tiri, leseni pragovi) ozkotirne železnice, ki so jih na kraju samem privili skupaj. Navadno so jih položili kar po cestah, kjer pa je bil naklon cestišča prevelik, pa so zgradili novo traso. Ta ozkotirna železnica se je začela na železniški postaji v Logatcu, kjer so nanjo prekladali tovor, ki je tja prispel po tedanji Južni železnici. Vodila je skozi Gorenji Logatec, Kalce in naprej sko-

zi Hotederščico do Godoviča (tu se je odcepil krak železnice proti Črnemu vrhu in naprej v Zadlog, predvidena pa je bila že tudi povezava z Ajdovščino). Od Godoviča naprej je šla idrijska proga nekaj kilometrov po t.i. »francoski cesti« (3,6 kilometra). Ker je bilo treba premagati precejšno višinsko razliko (300 metrov) navzdol do Idrije, so morali od tu naprej zgraditi popolnoma novo traso. »Francoska cesta« se namreč iznad Divjega jezera v Podrtejo spušča v »ključih« (serpentinah), ki imajo celo za ozkotirno železnico ovinke s premajhnim radijem. Proga je po novi trasi pod Francosko cesto speljana najprej po nasipih, nato pa vsekana v strme bregove nad Zalo, Divjim jezerom in Idrijco. Zahtevnejši objekti so bili nekaj deset metrov dolga betonska galerija z lesnim podporjem, podobno dolg predor v živi skali in polkrožni deset do petnajst metrov visok leseni most nad Strugom (predel kanjona Idrije južno od Divjega jezera), kjer se je proga obrnila za 180 stopinj spet nazaj proti Idriji. Na cesto po dolini Idrije se je spustila kak kilometer pred Divjim jezerom. Tej trasi še danes sledimo brez večjih težav. Od Idrije do Dolenje Trebuše je trasa železnice spet potekala pretežno

po cesti. Sicer pa je gradnja celotne proge potekala izjemno hitro – nekaj deset dni septembra leta 1916.

Vzporedno s frontno linijo so zaradi težkega terena, poleg cest seveda, zgradili t. i. »Prinz Eugen Seilbahn« - sistem žičnic, ki je rabil transportu lažjega vojaškega materiala pa tudi ljudi iz Ajdovščine čez Trnovski gozd do Dolenje Trebuše v dolini Idrije in naprej čez hribe in doline do Grahovega v Baški grapi, kjer je dosegel Transmontano oziroma Bohinjsko železniško progo, kot ji pravimo danes. Transport po teh žičnicah je potekal seveda tudi v obratni smeri. Vlakce so na začetku vlekli s konji. Štirje konji so vlekli do deset vagončkov, na večjih vzponih pa so dodali priprago. Kmalu je začelo primanjkovati krme pa tudi konj, zato so začeli uvajati motorne lokomotive, ki so kot gorivo uporabljale bencol.

Potrebe fronte so presegle zmogljivost ozkotirne železnice

Kmalu pa so ugotovili, da ima »feldbahn« premajhno zmogljivost za čedalje večje potrebe fronte, ki se je med tem, za povrh, pomaknila bliže Logatcu. Na vrat na nos so



Hotederščica med prvo svetovno vojno. Po tedaj še makadamski cesti sredi vasi je ob njenem desnem robu položen »feldbahn« - ozkotirna montažna vojaška železnica. Posnetek je bil natisnjen kot vojaška poštna razglednica, s katero so se vojaki oglašali domačim in znanec s fronte in njenega neposrednega zaledja. Razglednica je v lasti Ingrid Kovač – Brus.

se lotili gradnje normalnotirne, 28 kilometrov dolge proge med Logatcem in Črnim vrhom prek Godoviča po novi trasi. Načrtovali so do dvajset vlakov s po sto osmi v eno in drugo smer na dan. Nemoteni promet naj bi, poleg drugih delavcev, zagotavljalo skoraj dvesto železničarjev. Po raznih podatkih je na različnih odsekih, poleg železničarskih oddelkov avsto-ogrske armade, garalo med pet in petnajst tisoč pretežno ruskih ujetnikov in prav toliko konjev.

Ta nova normalnotirna proga se je z Južne železnice odcepila kaka dva kilometra pred logaško železniško postajo in prečkala današnjo industrijsko cono v Zapolju. Na Pustem polju severno od Dolenjega Logatca so zgradili veliko, kilometer dolgo vojaško železniško postajo z 22 tiri in obsežnimi skladišči. Z nje je en tir vodil po visokem nasipu na logaško železniško postajo, proga pa je šla v predor Naklo in naprej po nasipu proti Gorenjemu Logatcu, ki ga je obšla na vzhodni strani. Sledilo je par usekov in krajši predor v živi skali v Kalcah (dostopen s severne strani, južni del zasut). Od železniške postaje Kalce je šla proga naprej po nasipih in usekih nad današnjo avtomobilsko cesto do Hotederšice, ker je bila zopet železniška postaja, in sicer med današnjim strnjenim naseljem in znamenitim Tomaži-

novim mlinom. Do železniške postaje Godovič - vzhodno od današnje bencinske postaje - je proga spet vodila po pobočjih nad današnjo cesto. Tu se je trasa normalnotirne proge obrnila proti jugu. Sledila sta dva predora (160 in 340 metrov) nato pa, prek obsežnih nasipov in usekov na precej razgibanem kraškem terenu, železniška postaja Podjesen. Po načrtih naj bi se tu proga spet v velikem loku obrnila proti zahodu. Poleg nasipov je bilo predvidenih še nekaj krajših predorov. Železniška postaja Črni vrh naj bi bila na nadmorski višini okrog 700 metrov – približno nad današnjim domom za ostarele (tedaj ga seveda še ni bilo). Tu naj bi šla proga ponovno v predor in potem naprej proti Ajdovščini ... Vendar se je prva svetovna vojna prej končala, kot pa je bila dokončana ta proga. Konec oktobra leta 1917 je namreč prišlo do preboja fronte pri Kobaridu, in dela na trasi železniške proge Logatec–Črni vrh so v hipu obstala. Tako tudi v predoru južno od Godoviča. Gre za slabih 400 metrov dolg, delno dokončan železniški predor z ohranjenimi vsemi gradbenimi fazami. Predor ima samo južni vhod, ker so severnega Italijani porabili za gradnjo ene od njihovih utrdb v sistemu Vallo Alpino (antipod Rupnikove linije nedaleč proč), saj je bil Godovič med vojnami pod Italijo. Prav ta predor pa je bil povod, da sem se odstiranja

tenčice s te, skoraj povsem pozabljene zgodovine železnice v teh krajih, temeljiteje lotil.

V iskanju pozabljenega predora

Namreč, ko sva pred leti s prijateljem iskala ta pozabljeni tunel, o katerem je vsak od naju nekje nekaj slišal in je torej obstajala velika verjetnost, da v Godoviču nekaj res je, ter po vasi spraševala, kje naj ga iščeva in za kaj sploh gre – za predor ali morda kak rudniški rov, sva dobivala samo precej meglene, nedoločene in nejasne odgovore. Nisva ga našla. Pravzaprav nisva našla nič. In šla sva domov.

Vendar sem vztrajal, in čez kar nekaj časa v tistih hostah naletel na nekaj, kar bi lahko bil železniški nasip. Po njem je namreč danes v dolžini par sto metrov speljana gozdna cesta. Nasip se je proti jugu čez par sto metrov končal, proti severu pa je bil najprej nekaj deset metrov dolg usek, ki ga sprva niti opazil nisem, potem pa ne prav prijazen vhod, pravzaprav dva – eden nad drugim, v predor. Da gre za železniški predor, in to za železnico z normalno tirno širino, sem ugotovil šele, ko sem ga vsega pregledal. To niti ni bilo težko, saj je predor prehoden brez večjih težav. Le to mi tedaj ni bilo jasno, čemu vodi proti jugu, Idrija pa je bila zahodno...

Idrijska železnica vendarle resničnost

Podobno oziroma še slabše je bilo, ko sem v idrijskem muzeju spraševal, ali imajo kaj gradiva o Idrijski železnici. Sploh še niso slišali zanj. Zanimivo, kako v nekaterih krajih zgodovinski spomin z leti povsem zbledi.

Ko še nisem bil povsem prepričan o tem, ali je Idrijska železnica bila ali ne, mi je v roke prišel čudovit članek, ki ga je napisal Lado Božič iz Idrije, z naslovom Moja prva tura. Članek je bil objavljen v Planinskem vestniku št. 12 leta 1968 (str. 556 do 563). V njem opisuje, kakšno obupno pomanjkanje je vladalo med prvo svetovno vojno v Idriji – tedaj drugem največjem mestu v deželi Kranjski, in kako sta z materjo pešočila vse do Vrhnike, da sta lahko nabavila nekaj krompirja. Pot proti domu sta si olajšala z vožnjo z vojaško železnico (kar sicer ni bilo dovoljeno).

Takole piše: »Z mamo na vlakcu nisva bila sama. Sproti je pobiral vojake in civiliste. Potovanje je bilo počasno, saj je težko natovorjene vagončke vlekla le majhna lokomotiva, ki ji je od časa do časa pošla sapa. Ustaviti se je morala in počteno oddahniti. Skozi Hotederšico in Godovič je šlo brez strahu in napetih živcev. Onstran Godoviča pa je proga zavila na Francosko cesto, ki veže cesto Godovič–



Le nekaj deset metrov od ceste Godovič–Črni vrh, vzhodno od nje in nekaj metrov niže je v vrtači takole kamufliran zgornji vhod v italijansko utrdbo iz obrambnega sistema Vallo Alpino. Spustimo se po stopnicah in že smo v jedru utrdbe, ki je svoje mesto našla v nedograjnem zgornjem godoviškem železniškem predoru. (Foto: Peter Gedei)



Jeklena kupola je le majhen del nekaj deset ton težkega ulitka, ki v obliki valja sega še kar nekaj metrov v globino in ki je za povrh še obilno obbetoniran. Predstavlja nadzemni, komaj vidni del ne ravno majhne utrdbe v sistemu Vallo Alpino, ki je bila zgrajena na mestu severnega portala zgornjega godoviškega železniškega predora. Ta portal so Italijani očitno zakamuflirali, saj danes o njem ni več nikakršnega sledu. (Foto: Peter Gedei)



Del končanega zgornjega godoviškega predora (zbetonirana kalota), kakih 150 metrov od južnega portala. V ozadju je zgornji del oboka že dokončan, spodnji del predora pa še ne odstrljen. (Foto: Peter Gedei)



Izvozni rov v zgornjem godoviškem železniškem predoru le na nekaterih mestih ni dovolj stabilen, in ga je bilo treba podpreti. (Foto: Peter Gedei)



Kakih 250 metrov od južnega portala je zgornji obok predora že zgrajen (betoniran), spodnji del hribine pa še ne povsem odstranjen. Kot posledica del so se ohranile horizontalne podpore (stare skoraj sto let), ki jih na nekaterih mestih že prekriva siga. Na sliki sta avtor članka in dr. Andrej Mihevc z Inštituta za raziskovanje krasa ZRC Sazu iz Postojne. (Foto: Peter Gedei)

Črni vrh s cesto, ki prihaja v ključih iz Podrteje in teče skozi Koševnik do Črnega vrha ... Po nekaj kilometrih po tej cesti je proga zavila na desno z nje in se po nasipih, ki so ohranjeni še danes, približala robu planote, ki strmo pada v sotesko Zale. Po tem robu smo se vozili in s strahom zrli v prepade, v katerih prebiva divja koza. Nič kaj prijetno ni bilo okoli srca. Sedeti na zibajočem se vagončku in zreti prav v vodo soteske Zale, je zahtevalo svojo mero korajže. Vagončki so neprestano poplesavali na začasnih tirih, nihali na levo in desno, se ob vsakem stiku tračnic zdrznili in grozili, da skočijo najprej na nasip, z njega pa po strmini v globino in temačno dolino.

Še mala lokomotiva se je večkrat prestrašila prepadov, vzdrgotala in se sunkovito ustavila. Kakor da bi lovila sapo in hotela počivati. Srečno in samo

s košem natlačenega strahu smo se pricijazili skozi gozd debelih in lepih smrek do vrha črnovrških ključev. Prvi del živčne vožnje je bil za nami, treba je bilo napraviti še vožnjo po severozahodnem pobočju prav nič manj strmega Pevca. Na lesenem mostu prek ceste na vrhu serpentin je proga dosegla svojo najvišjo točko ... Z mostu se je železniška proga začela polagoma spuščati v smeri proti Beli ... Zavore so vedno bolj cvilile in škripale. V to muziko so se mešali vzkliki in kričanje nemških in madžarskih vojakov, ki so zavirali vagončke. Slepim potnikom pa je začela počasi lesti po hrbtu prava mrzlica. Vrišč in ropot je odmeval proti vrhu Pevca, udarjal v strugo Idrijce in se odbijal od njenih nasprotnih bregov. Živci so se vedno bolj napenjali. Pred oči so stopale globine Divjega jezera, strmi breg nad Idrijco, skale

in prepadi. Vlak je neprestano piskal in opozarjal na pripravljenost. Zdaj je zavozil skozi daljši tunel, ki je še danes ohranjen, škripal in cvilil po lesenih mostovih nad prepadi in se spuščal vedno bolj k strugi Idrijce. Vožnja vsekakor ni bila od muh. Tudi ni tekla mimo precejšnega strahu, saj smo bili prepuščeni na milost in nemilostčasnemu vlaku, ki je bil brez vsakih varnostnih naprav in je bil namenjen samo prevozu vojnega blaga. Vse je bilo odvisno od sreče in naključja. Lahko bi bilo prišlo do najhujšega, kar bi lahko povzročila malenkostna napaka v tiru, lokomotivi ali na vagončkih. Malo dalje od današnje Vojkove plošče in nad kolonom Idrijce je vlak na velikem lesenem mostu spet spremenil svojo smer. Zavil je nazaj proti Idriji. Odprl se je pogled na cesto Idrija-Bela. S te ceste so še danes vidni zidovi, na katerih je

tekla trasa. Od tu do četrtega 'žomfa' ali tolmuna v Strugi ni bilo več daleč. Spust železniške proge se je tu končal. Železnica je zdrsnila na cesto ob Idrijci. Zavore so popustile in z njimi tudi napetost naših živcev. Da strah le ni bil popolnoma neupravičen, dokazujejo še dandanašnji govorice starejših ljudi, da je mnogo vagončkov te železnice iztirilo in padlo naravnost v Divje jezero. Koliko je bilo na tem resnice, ne vem ...»

Ko sem prebral ta članek, zame ni bilo nobenega dvoma več, in treba je bilo samo še poiskati, kar je od Idrijske železnice še ostalo. Podrli so jo namreč le nekaj let po prvi svetovni vojni, saj jo je nova meja v Hoteršci razpolovila in prometa po njej tako rekoč ni bilo več. Sic transit gloria mundi!