

vilnih razmer niso prenesli, zato se načrtno gospodarjenje po propadu družbe Businelli ni izvajalo kljub izdelanemu načrtu. Nove možnosti so se odprle šele z uvajanjem žičnega spravila lesa v začetku 20. stoletja.

Viri

- FLAMECK, F., 1770. Holz Schätz, oder Überschlagnung, auch geometrische Einteilung in die Stallungen oder jährliche Gehäue über die in der gefürsteten Grafschaft Gürtz und zwar in der Hauptmannschaft Tulmein und Flitsch reservirt K.K. Bancal Waldungen so vorgenommen worden Anno 1770.- Archivio statale Trieste, Atti Amministrativi Gorizia anni 1783-1791, Busta 16, (prevedel Vitomir Mikuletič).
- KOZOROG, E. / VUGA, M., 1997. Načrt deželno knežjih gozdov na Goriškem in Gradiščanskem.- Ljubljana, Gozdarski vestnik, letnik 56, št. 5-6, ZGD.
- KOZOROG, E., 2001. Osnutek gozdnogospodarskega načrta gospodarskega območja Tolmin.- Zavod za gozdove Slovenije, OE Tolmin.
- RUTAR, S., 1880. Zgodovina Tolminskega.- Gorica.
- SCHNEIDER / NATALIS, 1768-1769. Načrti lesenih klavž na Knežci, Bači, Poreznu, Zadlaščici in Slapišču.- Archivio storico Provinciale, Gorizia, 9088, No. 4/121.

- WENISELLI A. / GROTTGER, F., 1770. Karten des K.K. Waldungen ... (kartni del Flameckovega načrta za Bovške in Tolminske gozdove).- Hoffcamerarhiv, Kartenarhiv, K9/1-7.
- 1736. Carta geografica delli bosci Cesareii risservati sottoposti A'gvesto off waldmastrate di Gorizia et svo districhtv.- Hoffcamerarhiv Wienn, Kartenarhiv, K55.
- 1767. Kupna oziroma zakupna pogodba med cesarsko kraljevim višjim gozdnim uradom in Santo Businelljem in njegovo družbo za gozdove Tolminska, Zadlaz, Slapišče, Krm, Nova in Stara Kneža, Petrovo brdo in Bača.- Državni arhiv Slovenije, AS 7, Deželno glavarstvo na kranjskem, Politični oddelek, 1764-1783, škatla 287, a.e. 2380/5, (našla Edo Kozorog in Vitomir Mikuletič, prevedel Vitomir Mikuletič).
- 1773. Pismo cesarsko-kraljevega ministerialnega bankalnega sveta krajinski bankalni upravi na znanje.- Državni arhiv Slovenije, AS 7, Deželno glavarstvo na kranjskem, Politični oddelek.
- 1778. Pismo gozdnega urada v Gorici bankalni upravi.- Državni arhiv Slovenije, AS 7, Deželno glavarstvo na kranjskem, Politični oddelek, 1764-1783, škatla 287, (prevedel Vitomir Mikuletič).
- 2001. Osnutek koncesijske pogodbe.- Ljubljana, Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov RS.

Nihalka v Bohinju, kulturni spomenik državnega pomena

Vladimir VILMAN*

Uvod

Dne 22. septembra 1953, proti koncu rednega obratovanja naprave, je Franjo Baš, prvi ravnatelj Tehniškega muzeja Slovenije, naslovil na tedanji Zavod za spomeniško varstvo LRS pisno pobudo za razglasitev Pantzove gozdarske gravitacijske žičnice v Blatnem grabnu v Soteski v Bohinju za tehniški kulturni spomenik. Istega leta je to pobudo dodatno utemeljil, za razglasitev pa je pridobil tudi Gozdno gospodarstvo Bled in Inštitut za gozdarstvo in lesno industrijo LRS. Ljudski odbor mestne občine Bled je 23. decembra 1953 podal soglasje k tej pobudi. Iz neznanih razlogov pa Zavod za spomeniško varstvo LRS ni dokončno izvedel vseh priprav za formalno razglasitev, tako da do nje tedaj ni prišlo.¹

V letu 1999 je gozdarski oddelek Tehniškega muzeja Slovenije ponovno in še intenzivneje sprožil pobudo za razglasitev in pripravil strokovne podlage za izvedbo postopka razglasitve. Sam postopek sta izpeljala pristojni Zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine v Kranju in pristojna služba na Ministrstvu za kulturo RS. Dne 26. julija 2001 je Vlada republike Slovenije izdala odlok o razglasitvi Pantzove žičnice v Blatnem grabnu za kulturni spomenik državnega pomena z lastnostmi tehniškega spomenika.² Prvotna pobuda Franja Baša se je po dolgih 48 letih uresničila, pomembno poslanstvo gozdarskega oddelka Tehniškega muzeja Slovenije pa se je udejansilo na najvišji, to je na državni ravni.

Samotežna enovrtna gozdarska žičnica v Blatnem grabnu v Soteski je edini tovrstni še ohranjeni objekt na svetu. Naša profesionalna in moralna dolžnost je, da ohranimo in zavarujemo objekt, ki po svojem pomenu nesporno sodi v zakladnico svetovne tehniške dediščine. Razen Pantzove nihalka je v Sloveniji ohranjena in zaščiten le še spodnja postaja krožne gravitacijske žičnice Golobar na Tolminskem.³ Tolminka je v primerjavi z bohinjsko nihalko glede časa postavitve, kon-

* mag. V. V., višji kustos, Tehniški muzej Slovenije, SLO

¹ Dokumentacija gozdarskega oddelka TMS, mapa Pantzova žičnica

² Uradni list RS, št. 66/2001, str. 6735

³ Odlok o razglasitvi kulturnih in zgodovinskih spomenikov ter naravnih znamenitosti na območju občine Tolmin, Uradno glasilo občin Ajdovščina, Nova Gorica in Tolmin, št. 5, 6. 6. 1990, str. 147

Iz domače in tuje prakse

strukcijskih elementov in dolžine obratovanja drugačna naprava. Skupni točki sta jima predvsem namembnost in samotežnost.

Lambert von Pantz in Kranjska industrijska družba

Osrednja osebnost Kranjske industrijske družbe (KID) v obdobju prvih dvajsetih let delovanja družbe, to je med letoma 1869 in 1889, je bil njen prvi tehniški direktor, Lambert von Pantz, pionir metalurgije in gravitacijskega žičničarstva na Slovenskem. Pantz je bil tista naravnost genialna oseba, ki je nesporno soustvarjala industrijsko revolucijo v metalurgiji na Gorenjskem. Kljub pomanjkljivi formalni izobrazbi so njegove iznajdbe vsekakor presegle kranjske in celo avstro-ogrške meje in ga uvrščale ob bok evropske in tudi svetovne tehniške inteligence. KID je za Pantzovo iznajdbo proizvodnje kakovostnega feromangana v visokih pečeh prejela 22 mednarodnih priznanj, med katerimi najvidnejše izstopata dve, priznanje na svetovni razstavi na Dunaju leta 1873 in na mednarodni svetovni razstavi v Philadelphiji leta 1876, ob 100-letnici ustanovitve Združenih držav Amerike. Navedena mednarodna priznanja so z ozirom na razpoložljive naravne resurse kraja, stopnjo razvitosti proizvodjalnih sil in družbenih odnosov ter dosegljive vire kapitala najbolj nazoren dokaz nadpovprečne sposobnosti in delavnosti vodstva KID, ki sta v pogojih večstoletne fužinarske tradicije kraja prišli do mednarodno primerljive uveljavitve. Družba je kljub izjemno ostri mednarodni konkurenci razmeroma uspešno prodajala svoje izdelke na številnih evropskih in daljnih svetovnih tržiščih. Levji delež pri mednarodni uveljavitvi družbe je prispeval ravno Lambert von Pantz (slika 1).

V članku ne bomo podrobneje predstavili Pantza kot metalurga, temveč kot žičničarskega konstruktorja. Njegova konstrukcija enovrste samotežne tovrne žičnice je leta 1873 predstavljala tehniško noviteto, ki so jo navajali v tedanji in kasnejši žičničarski literaturi. Patentni urad na Dunaju je njegovo inovacijo patentiral za obdobje 10 let na ozemlju celotne avstro-ogrške monarhije. Kakovost gorenjskega jekla se je s Pantzovim odkritjem proizvodnje feromangana v visokih pečeh nesporno izboljšala, problem majhnih količin proizvodnje pa je ostal. Ključno težavo je predstavljalo spravilo rude in oglja z visokogorskih rudišč in gozdov do fužinarskih obratov v dolini, ki so jih gradili ob rekah ali večjih potokih, kjer so lahko izkoristili pogonsko silo vode. Prenašanje surovin v jerbasih, nahrbtnikih in vrečah ali prevažanje s primitivnimi vozovi in sanmi je bilo zamudno in naporno delo, ki je bilo v veliki meri odvisno od vremenskih razmer.

Gorske poti in kolovozi so bili po vsakem večjem neurju skorajda neprehodni, njihovo popravilo pa je bilo dolgotrajno in drago. Zamude pri dostavi surovin do fužin so močno hromile delo. Neredna dobava surovin ni omogočala sodobne organizacije proizvodnje, zato je leta 1872 Pantz predlagal upravnemu odboru KID gradnjo prve gravitacijske žičnice za spravilo manganove rude z Begunjščice.⁴

V drugi polovici 19. stoletja so bile žičnice tehniška novost in so pomenile vprašanje tehničnega oziroma tehnološkega prestiža. KID je imela v Lambertu von Pantzu žičničarskega konstruktorja svetovnega formata. Sočasnost oziroma minimalni časovni zamiki njegovih konstrukcijskih rešitev za tehničnimi izvedbami drugih evropskih in svetovnih projektantov podajajo trdno podlago podmeni, da je do potankosti obvladal konstrukcijsko problematiko glede na statične, organizacijske in finančne zahteve projekta, da je poznal tedanjo tehniško literaturo in da se je praktično seznanil z eno ali več različnimi žičničarskimi napravami, še preden je nastopil delo v Zoisovih fužinah v Bohinjski Bistrici. Med svojim službovanjem v KID je Pantz skonstruiral in zgradil pet transportnih žičnic, eno rudarsko in štiri gozdarske. Ena z Begunjščice za spravilo manganove rude (1873), dve za spravilo oglja in hlodovine z Jelovice v Pokorito (1876) in v Blatni graben (1883), eno s Pokljuke v Mokri log (1889) in eno tik ob slapu Savica s



Slika 1: Prvi tehnični direktor Kranjske industrijske družbe Lambert von Pantz (fototeka Muzeja Jesenice)

Komarče v Ukanc (1883). Zlasti slednja je predstavljala v času svoje postavitve tehniški podvig, saj je prečila pribl. 500 m visoko, strmo in prepadno steno v Ukancu.⁵ Žičnice so pomenile nadvse uspešno tehniško inovacijo, ki bi lahko Pantzu zagotovila samostojno podjetniško pot, za katero se ni odločil. Njegova prioriteta je ostala metalurgija, kateri je namenil največ delovne energije.

Močno gospodarsko krizo v sedemdesetih in osemdesetih letih 19. stoletja je KID blažila z intenzivnejšim izkoriščanjem gorenjskih gozdov. Leta 1870 je novoustanovljena družba odkupila od Zoisovih dedičev in veleposestnika Ruarda vsa posestva, obrate in gozdne komplekse bohinjskega in gornjesavskega predela. Velika gozdna posest ni bila načrtno gospodarsko izkoriščena in je predstavljala mrtev kapital. Ogromne količine doraslega tehničnega lesa iglavcev in listavcev so bile v odročnejših gozdnih kompleksih skorajda nedotaknjene. Osnovni razlog nizke intenzitete izkoriščanja gozdov je bilo pomanjkanje prometnic. Leta 1875 se je upravni odbor KID odločil za intenzivnejše izkoriščanje gozdov, ker je družba potrebovala alternativne vire prihodkov, ker so bili lastniki velike in neizkoriščene surovinske baze gorenjskih gozdov, ker so leta 1870 dogradili gorenjsko železnico in končno tudi zato, ker je Pantz obvladal tehniko konstruiranja žičnic. Bohinjske gozdarske žičnice so bile glede na tehnično izvedbo poenostavljene kopije rudniške žičnice na Begunjsčico. Bile so gravitacijske nihalko, imele so enojne nosilne vrvi in po dve vlačilni vrvi, stožčaste ali valjaste navojne bobne za vlačilke, čeljustne in vetrne zavore za zaviranje in posebna izogibališča za srečanja spuščajočih in dvigajočih se vozičkov. Žičnice so se uporabljale za transport hlodovine in posebnih vreč za oglje, kasneje tudi lubja. Izjemno pomembni lastnosti teh naprav sta bili preprosto rokovanje in razmeroma nizki stroški vzdrževanja.

Ena najpomembnejših pomanjkljivosti Pantzovih žičnic je bila nizka učinkovitost kot posledica same konstrukcije naprave. Dva vozička sta izmenično prepeljala v dolino od 30 do 35 m³ hlodovine dnevno. Razen tega so v gozdni proizvodnji nastopale konice, zato so takrat nastajali veliki zastoji lesa ob zgornjih postajah. Ta ozka grla so najpogosteje blažili z nočnim

delom. Stroški žičničarskega spravila so bili konstantni in neprimerno nižji kot pri animalnem spravilu lesa po okoliških poteh. Le ob močnem sneženju in nočnem delu so se zvišali za polovico.

Gozdarska žičnica v Blatnem grabnu (1883-1964)

Do danes se je od vseh petih Pantzovih žičnic ohranila samo tista v Blatnem grabnu v Soteski v Bohinju. Z zgodovinskega in tehniškega stališča je unikat. Ni nam znano, ali obstajajo v Evropi in tudi na svetu istonamenski objekti, ki bi jo prekašali glede starosti ali ohranjenosti. Obstaja več razlogov, zakaj se je ravno ta žičnica ohranila, vse druge pa so prenehale obratovati in so jih demontirali že pred nekaj desetletji, tisto na Komarči pa že leta 1900. Najpomembnejši je ta, da so razmeroma pozno zgradili sodobno gozdno cesto na Jelovico. Pomembna je bila neposredna bližina žage in železniške postaje v Soteski ter magistralna cesta Bled-Bohinjska Bistrica.

Napravo so dogradili marca 1883. Stala je 6.380 goldinarjev. Upravni odbor KID je Pantzu dodelil 100 goldinarjev nagrade. Skupna višinska razlika znaša 330 m, od spodnje postaje do izogibališča 135 m, od tu do vrha 165 m. Nosilna vrvi je debela 28 mm, vlačilni vrvi pa 8 mm. Dolžina nosilke brez povosov je 658 m, v spodnjem sektorju 304 m in v zgornjem 354 m. Pomemben konstrukcijski element žičnice je naprava za vijačno napenjanje nosilke. Konstruktor je z upoštevanjem varnostnega koeficienta zagotavljal varen transport hlodov klasične dolžine 4 m in premera 63 cm, to je 1 m³. Prelomna trdnost nosilke je znašala 50 ton.⁸

Žičnica je redno obratovala do leta 1953, naslednjih 11 let pa le občasno. Nočno delo je bilo ob sezonskih konicah pogosto, zlasti v pozni jeseni in pozni pomladi. Zmogljivost spravila naprave je bila znatno manjša od



Slika 2: Skladovnica hlodovine ob spodnji postaji žičnice med obema svetovnjima vojnama (fototeka Tehniškega muzeja Slovenije)

⁴ Arhiv Muzeja Jesnice, fond. KID, fasc. Zapisniki sej upravnega odbora (14. 3. 1872)

⁵ Igor Smolej, Žičnica na Komarčo, Preseki, št. 4, 1984, glasilo GG Bled

⁶ Michael Buberl, Drahtseilförderung im forstlichen Betriebe, Wien 1884, str. 321

⁷ Arhiv Muzeja Jesenice, fond KID, fasc. Zapisniki sej upravnega odbora (13. 3. 1883)

⁸ Buberl 1884 (op. 6), str. 316

Iz domače in tuje prakse

intenzitete dovoza lesa do nakladalne postaje. Takrat so ob zgornji postaji nagrnadili tudi do 500 m³. Podobna situacija se je ponovila tudi na spodnji postaji, ker žaga v Soteski ni utegnila sproti razžagati vsega spravljenega lesa (slika 2).

Na napravi so delali povprečno štirje žičničarji, dva nakladača in zavirač na zgornji postaji in razkladač na spodnji postaji (slika 3). Razkladaču je izjemoma priskočil na pomoč še en delavec, zlasti pri debeli hlodivini ali spravilu vreč z ogljem. Najbolj odgovorno nalogo je imel zavirač. Čeprav so imele vse Pantzove žičnice montirane vetrne zavore, so vetrno zavoro na tej v Blatnem grabnu zaradi hrupa in prepriha odstranili. Tako so zavirali le s čeljustno pasasto zavoro, kar je terjalo od zavirača izostren občutek za hitrost spuščanja vozička. Dvoutorna kolesca vozičkov so imela to slabo



Slika 3: Nakladača in zavirač pri delu tik po 2. svetovni vojni (fototeka Muzeja novejšje zgodovine Ljubljana)

lastnost, da so zlahka iztirila, zlasti pri prehodu kolesca z vrvi na tirnico v izogibališču. Da je do iztirjanj prihajalo tudi vzdolž cele trase, dokazujejo številni hlodi v hudourniški strugi Blatnega grabna, ki ležijo tu že desetletja. Navkljub nevarnosti iztirjanja se Anton Sodja, domačin iz Jereke, dobro spominja fantovskih let, ko so ga večkrat posadili na torov na vozičku ter ga spustili v dolino. V primerih vožnje torovov s »šoferjem« so le nekoliko bolj zavirali. Sodja pravi, da se je preprosto ulegel na hlode in se oprijel verige. Občutki so bili baje inenitni, le podlaga je bila trda.⁹

Zgornja in spodnja postaja sta imeli poldrugi meter vrtljivih tirnic. Te so na zgornji postaji omogočale lažje nakladanje hlodivine z nakladalnim vzvodom, na spodnji pa usmerjanje vozička v del stavbe, kjer so raz-

kladali hlodivino, in v drugi del, kjer so razkladali vreče z ogljem v pokrito oglarsko deponijo. Posadka na obeh postajah si je sprva medsebojno izmenjevala operativne ukaze z dogovorjenim številom udarcev po nosilki, kasneje pa z indukcijskim telefonom.

Spravilo lesa do zgornje postaje žičnice so vršili bohinjski furmani. Teh ni nikoli primanjkovalo, celo nasprotno. Na Jelovici je med obema vojnoma delalo več kot 40 furmanov in prav toliko sekačev. Slednji so bili akordantje. Zakupnik sečnje, ki je bil pogosto tudi najemnik žage v Soteski, je izbiral furmane glede na najcenejšo ponudbo na tajni licitaciji.¹⁰ Furman je dnevno opravil s konjsko vprego 1 do 3 voznje, odvisno od razdalje sečišča do žičnice. Hlode je na eni strani naložil na sani ali na prednjo kolesno premo, zadaj so se običajno vlekli po tleh. Tak torov je najpogosteje znašal poldrugi kubik.

Tehniški muzej Slovenije in Pantzova žičnica

Kot je omenjeno v uvodu, se je Tehniški muzej Slovenije v proces ohranjanja in zaščite Pantzove žičnice vključil že leta 1953. Tedaj so novozgrajene gozdne ceste vedno močnejše razbremenjevale gravitacijske žičnice, ki zaradi nizke storilnosti niso bile kos potrebam naraščajoče lesne industrije. Zanimiv je ohranjen zapisnik sestanka z dne 23. decembra 1953. Takrat so se na sedežu Gozdnega gospodarstva Bled sestali njen direktor Pavel Tolar, »tehničnik« Jurij Hočevar, ravnatelj Tehniškega muzeja, Franjo Baš, in upravnik Gozdarskega, lesnoindustrijskega in lovskega muzeja v Bistri, Mirko Šušteršič. Sklenili in podpisali so »dogovor o upravi žičnice Blatni graben v svojstvu kulturnozgodovinskega spomenika«, ki je imel sedem točk. Določale so, da Gozdno gospodarstvo Bled prevzame v upravo kulturno-zgodovinski spomenik žičnice v Blatnem grabnu na pobočju Jelovice, da skrbi za njeno redno vzdrževanje, da lahko uporablja napravo za spravilo lesa iz najbližnje okolice, da izvaja popravila v skladu in z dogovorom z Zavodom za spomeniško varstvo LRS, da bo za potrebna popravila predložilo predračune spomeniški komisiji pri OLO Radovljica zaradi zagotovitve potrebnih sredstev ter da bodo v sporazumu z Zavodom za spomeniško varstvo LRS in Gozdarskim inštitutom Slovenije okrajni in krajevni turistični in prosvetni organi poskrbeli za popularizacijo žičnice kot goznotehniškega spomenika.¹¹

Iz predhodnega je razvidno, da je Tehniški muzej Slovenije pristopil k ohranjanju naprave zelo elegantno. Sprožil je postopek za njeno zakonsko in tudi fizično zaščito, vendar je konkretne delovne zadolžitve široko razpršil. Gozdnemu gospodarstvu Bled je

⁹ Navedbe Antona Sodje z dne 15. 9. 2001

¹⁰ Ivan Veber, *Gozdovi bohinjskih fužinarjev*, Bled 1986, str. 26

¹¹ Dogovor o upravi žičnice v Blatnem grabnu v svojstvu kulturnozgodovinskega spomenika, 23. 12. 1953, tipkopis, dokumentacija gozdarskega oddelka TMS, mapa Pantzova žičnica

»poveril« skrb za fizično vzdrževanje objekta, spomeniški komisiji pri OLO Radovljica finančno problematiko, Zavodu za spomeniško varstvo LRS strokovna spomeniškovarstvena vprašanja, Gozdarskem inštitutu Slovenije, turistični in prosvetni stroki pa popularizacijo spomenika. Prvi ravnatelj Tehniškega muzeja Slovenije, Franjo Baš, je bil znan zagovornik decentraliziranega muzealstva, muzelastva »in situ«, torej takšnega, ki »ima v svojih zbirkah čim manj starin in na terenu čim več spomenikov«. Primer Pantzove žičnice to nazorno dokazuje, vendar tudi kaže na dejstvo, da je Tehniški muzej Slovenije že v času svoje ustanovitve praktično izvajal naloge s področja matičnosti državnega muzeja. Spodbujal je ohranjanje izjemne tehniške dediščine na Slovenskem in po svojih močeh pomagal pri oblikovanju »logistike«, ki je bila potrebna za njeno trajnejšo zaščito.

Po smrti prvega ravnatelja Tehniškega muzeja Slovenije, Franja Baša, je žičnica samevala skoraj 10 let, nakar je Marjan Vidmar, drugi direktor muzeja, izvedel nekaj pomembnih ukrepov za zaščito žičnice. Verjetno je bila najpomembnejša dokumentacijska obdelava naprave. Nekdanji zunanji sodelavec muzeja Miloš Mehora se je leta 1972 prvič seznanil z napravo. V tistem času je že vidno propadala (foto 4). Mehora je natančno premeril in izdelal tehniške risbe zgornje, srednje in spodnje postaje, zlasti slednje. Nekaj časa je med gozdarji Gozdnega gospodarstva Bled veljalo prepričanje, da vse tri postaje žičnice ne bo mogoče dolgo časa ohraniti v zadovoljivem stanju oziroma da bi bilo vzdrževanje vseh treh postaj preveč drago. Zaradi tega so nameravali podreti zgornjo in srednjo postajo, njuna mehanizma pa prenesti v spodnjo.¹² Tej nameri je direktor Vidmar nasprotoval. Iz dopisa Kulturni skupnosti Radovljica je razvidno, da si je temeljito ogledal vse tri postaje in se odločno zavzel za ohranitev vseh treh objektov. Tako obsežen delovni poseg je bil izvedljiv tako, da so združili predvidena sredstva rednih vzdrževalnih del za leta 1973, 1974 in 1975.¹³

Nekaj let po zaključku občasnega obratovanja naprave, torej po letu 1964, sta dež in visok sneg oslabil posamezne podporne stebre spodnje postaje. Visoke vzdolžne sile v napeti nosilki so pričele vidno in



Slika 4: Propadajoča in zaraščena zgornja postaja žičnice leta 1972 (foto Mehora, 1972)

nevarno nagibati celoten objekt v smeri glavnih silnic. Zaradi tega je direktor Vidmar zaprosil statika Stojana Ribnikarja za oceno statične stabilnosti zgradbe. Iz ohranjenega poročila je razvidno, da se je zgradba nagnila za 6% v smeri silnic v nosilni vrvi, posamezni nosilni stebri ob rampi pa so se premaknili iz ležišča za več kot 30 cm. Večina nosilnih stebrov na betonskih postavkih je preperela do višine 1 m, prav tako tudi tisti nosilni elementi strešne konstrukcije, ki jih je zamakal dež. Statik je predvidel uporabo močnih vitlov in hidravličnih puš za izravnavo nastalih deformacij, temeljito diagonalno povezavo celotne nosilne konstrukcije, odstranitev vseh preperelih elementov konstrukcije, zamenjavo vse strešne kritine in obnovo zunanjih sten. V grobem je ocenil, da bi predvidena sanacija objekta stala okoli 150.000 din.¹⁴ Na žalost ni ohranjeno poročilo o samem poteku sanacijskih del objekta. Iz pričevanja direktorja Vidmarja in nekdanjega zunanjega sodelavca Mehore vemo, da so na spodnji postaji zamenjali strešno kritino na severni strani objekta, nekaj najprepereljših nosilnih stebrov ter zasidrali celotno zgradbo. Preprosteje povedano, okoli nosilnih konstrukcijskih elementov spodnje postaje so pritrdili močno jeklenico, ki je bila sidrana v nasprotni smeri silnicam v nosilni vrvi. Na ta način so preprečili zrušenje spodnje postaje oziroma celotnega sistema. Na srednji in zgornji postaji so zamenjali dotrajano strešno kritino z novimi skodlami. Dela so izvedli delavci Gozdnega gospodarstva Bled in posamezni pogodbeni obrtniki iz Bohinja.

¹² Miloš Mehora, Poročilo o izvršeni dokumentacijski obdelavi objektov Pantzove žičnice, 8. 11. 1972, tipkopis, dokumentacija gozdarskega oddelka TMS, mapa Pantzova žičnica

¹³ Dopis TMS Kulturni skupnosti Radovljica z dne 3. 2. 1975, tipkopis, dokumentacija gozdarskega oddelka TMS, mapa Pantzova žičnica

¹⁴ Stojan Ribnikar, Poročilo o pregledu spodnje postaje Pantzove žičnice v Soteski, 21. 12. 1972, tipkopis, dokumentacija gozdarskega oddelka TMS, mapa Pantzova žičnica



Slika 5: Tesar Darko Odar in muzealec Ciril Brancelj pritrjujeta nosilec navojnega bobna na nov macesnov tram (foto: Vilman, 1999)



Slika 6: Največji napor je terjal izvlek pobeglega trama do izogibašča (foto: Vilman, 1999)

Med letoma 1975 in 1987 Tehniški muzej Slovenije ni načrtoval niti izvedel pomembnejših obnovitvenih oz. restavratorskih del na objektih žičnice, saj niso bila potrebna. Predhodna obnova je bila temeljita. Z zaposlitvijo avtorja prispevka v Tehniškem muzeju Slovenije pa se je interes gozdarskega oddelka muzeja za napravo spet povečal. Revimi gozdar Ivan Weber iz Bohinjske Bistrice mi je leta 1988 sporočil, da se nahaja v prepadni strugi Blatnega grabna iztirjen voziček. Februarja 1989 smo se štirje podali v strugo. Dva inženirja Gozdnega gospodarstva Bled, študent gozdarstva in avtor prispevka. Iz hudourniškega peska in kamenja je štrlel del vozička, ki smo ga morali najprej odkopati. Sledilo je spuščanje dobrih 50 kg težkega vozička do srednje postaje. Zaradi prepadnosti terena sta nam alpinistična oprema in predvsem alpinistično znanje Lojzeta Budkoviča in Martina Šolarja omogo-



Slika 7: Najpomembnejši tesarski delovni pripomoček je bil škripec (foto: Vilman, 2000)

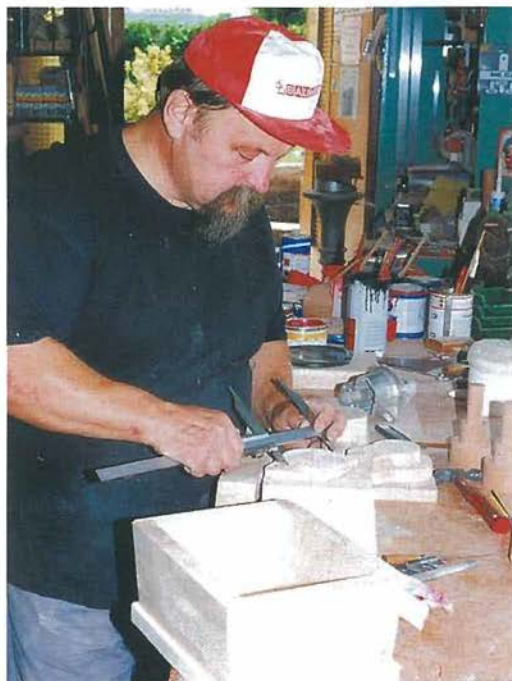
čila uspešen izvlek.¹⁵ Če nisi vajen dela v prepadni skali z vrvmi, ne opraviš ničesar. Voziček je iztiril z nosilke in padel kakih 50 m globoko v strugo. Zaradi padca je bil poškodovan, vendar z vsemi sestavnimi deli. Odpeljali smo ga domačemu kovaču v Bohinju, ki je zgolj izravnal zvine. Tako poravnane smo obesili na firmico na spodnji postaji naprave, vanj pa z verigami vpeli dva hloda.

Istega leta je gozdarski oddelk muzeja prepričal vodstvo Gozdnega gospodarstva Bled o nujnosti zamenjave dotrajane strešne kritine na južni strani spodnje postaje žičnice. Organizacijo dela je prevzel kolega Weber, direktor GG Bled, Dušan Novak, pa je akcijo tudi podprl. Tako so leta 1989 les in izdelavo skodel plačali gozdarji, delo tesarja Janeza Cvetka iz Bohinja pa Tehniški muzej Slovenije. Prekrivanje 150 m² velike južne polovice ostrejša je bilo dokončano meseca

¹⁵ Vladimir Vilman, Gozdarji ohranjamo svojo dediščino, tudi tehniško, Gozdarski vestnik, št. 4, 1989, str. 174, 175

junija. Istega leta smo izvedli skupinsko delovno akcijo celotnega kolektiva Tehniškega muzeja Slovenije. Po zamenjavi strešne kritine je ostala okolica spodnje postaje neurejena in razmetana. S skupnimi močmi smo jo očistili.

V naslednjih 10 letih nismo izvajali pomembnejših obnovitvenih del na objektih naprave, zgolj redno košenje okolice spodnje postaje. Drugo ni bilo potrebno. V letu 1999 je zob časa ponovno načel objekt in izkazala se je nujnost po nadaljnjih ukrepih na vseh treh postajah. Zaradi tega smo leta 2000 zastavili naslednjo etapo v obnovi žičnice. Ta je bila po svojem obsegu prav tako pomembna kot tista leta 1975. Tvorili sta jo dve fazi, terenska in delavniška. Terenska je vključevala zamenjavo tistih elementov nosilnih konstrukcij vseh treh postaj, ki so zaradi zamakanja oslabei oz. prepereli do te mere, da se je njihova nosilnost bistveno zmanjšala. Delavniška faza pa je predvidevala izdelavo replik originalnega žičničnega vozička.



Slika 8: Modelni mizar Vinko Mrak pri delu (foto: Vilman, 2000)

Terensko delo

Predpogoj za začetek terenskega dela je bila pridobitev gradbenega lesa. Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov je odobril brezplačen posek 3 m³ lesa. Tudi tokrat so nam priskočili na pomoč gozdarji GG Bled, zlasti direktor Zvone Šolar in vodja enote v Bohinjski



Slika 9: Livarski tehnik Željko Duh je pripravil kalupe za vlivanje koles (foto: Vilman, 2000)

Bistrici, Ivan Jeklar. Njuna odobritev za brezplačen premik ter delo goseničarja in kasneje buldožerja nam je bistveno olajšala delo. Delovodja Janko Sodja je prevzel zadolžitev transporta hlodovine na žago in obžaganih tramov v gozd. Pri sanaciji posameznih objektov na terenu je pomembna naloga delovne skupine dostava gradbenega materiala na delovišče. Na ravnem terenu, kjer so ustrezne ceste ali poti, je to preprosto. V našem primeru ni bilo tako. Zgornja postaja žičnice se nahaja na nadmorski višini okoli 950 m, do nje pa je od slabo vzdrževane gozdne ceste speljana ozka skalovita in zasuta vlaka dolžine 350 m. V objektu je bilo potrebno zamenjati trhle trame, ki so nosili velika konična bobna za navijanje oz. odvijanje nosilne jeklenice. Novi sveži macesnovi trami preseka 30 cm/30 cm in dolžine 4 m so tehtali dobrih 400 kg. Nekaj močnih možakarjev bi opravilo naporno delo, če bi morali sami prenesti štiri takšne trame. Ponovno nam je priskočil na pomoč gozdar Sodja. Z gosničarjem je splužil dostopno vlako, za tem pa še privlekel omenjene trame do objekta. Samo demontažo preperelih in vgradnjo novih



Slika 10: Livarski mojster Viktor Rodošek vliwa prvo kolo vozička (foto: Vilman, 2000)

tramov je opravil bohinjki tesar Darko Odar s pomočjo delavcev Tehniškega muzeja Slovenije, Viktorja Strbada, Franca Žitka in Cirila Brancelja. Brez tega posega bi bobni zgrmeli na tla. Lahko bi se tudi odkotalili v prepadno korito Blatnega grabna. V tem primeru bi bili uničeni (slika 5).

Situacija pri obnovi srednje postaje je bila še neugodnejša. Predvsem zaradi tega, ker se nahaja približno na sredini trase, in to na zelo strmem terenu. Do nje je s spodnje in z zgornje strani speljana ozka vijugava potka, kakršne so sicer običajne v naših gorah. Pri tej postaji je bilo potrebno zamenjati dva trama. Vsakega so z zgornje postaje vlekli po tleh Janko Sodja, Silvo Repinc, Darko Odar in Ciril Brancelj na razdalji približno 400 m. Zaradi gladkih skal vsled predhodnega dežja, velikega naklona in nepazljivosti je prvi tram "ušel" in se ustavil v kotanji, nekoliko nižje od položaja srednje postaje. Ročni izvlek trama navzgor je predstavljal v strmem svetu najtežji in tudi najnevarnejši trenutek celega delovnega posega. Kljub dodatnemu naporu smo bili veseli, da se tram zaradi udarca ob steno ni razklal ali raztreščil, ker bi morali vajo v celoti ponoviti. Po vgradnji obeh tramov so delavci dodali še en bočni opornik, ki so ga izdelali kar na licu mesta iz posekane tanjše smreke (slika 6).

Zadnji del terenskega dela je predstavljalo popravilo spodnje postaje. Tudi tokrat nam je GG Bled priskrbelo les. Ministrstvo za kulturo RS je plačalo stroške dela, vendar šele ob koncu leta, ko je odpadel nek drug, nekoliko manj resen kandidat za denar. Muzejski mizar Viktor Strbad je najprej izdelal opaže za nove betonske temelje nosilnih stebrov. Stari so bili poškodovani, premaknjeni ali pa so se zaradi močnih obremenitev povsem povsesili ali pogreznili v zemljo. Ključavničar Franci Žitko je po meri izdelal posebna kovinska nasadila, ki so jih v spodnjem delu Odarjevi delavci zalili z betonom. Zgornji deli so bili oblikovani kot objemke za temena nosilnih tramov. V te objemke so izvrtali odprtine za privijačenje tramov. Z ozirom na neposredno bližino magistralne ceste Bled-Bohinj nismo imeli težav z dovozom tramov. Po predhodnem čiščenju okoličnice z buldožerjem je bil omogočen dostop kamiona, ki je s hidravličnim dvigalom brez težav razložil obžagane trame. Od tod naprej ni šlo tako gladko. Zaradi pozno sklenjene pogodbe je bohinjki tesar Darko Odar s svojo delovno skupino pričel z delom v pozni, hladni in deževni jeseni. Zaradi vremenskih razmer, kratkega delovnega dne in drugih pogodbenih obveznosti so v bistvu prihajali na delovišče takrat, ko jim je dež onemogočil delo na drugih strehah. Zaradi naše zahteve po uporabi čim bolj trajnega lesa je tesar pripravil mace-

snov les. Z dvema škripcema, tremi "gurtkami" in ostalimi tesarskimi pripomočki so po sistemu malih premikov zamenjali sedem tramov. Največ fizičnega napora je terjala montaža dveh poševnih opornih stebrov preseka 35 cm/35 cm in dolžine 7,5 m. Vsak je tehtal dobro tono, dvigniti pa ga je bilo potrebno skoraj navpično. V tej situaciji je prišla do polnega izraza izkušnost glavnega tesarja in "uigranost" skupine štirih delavcev, Tineta Zalokarja, Dragana Lazića, Jetuša Durmišija in Manuša Durmišija. Priznati moramo, da je skupina opravila za razmeroma malo denarja veliko delo. Zaradi mokrega in spolzkega lesa ter hladnega in deževnega vremena je bilo delo naporno in precej nevarno, a se je na srečo končalo brez poškodb. Pri delu so uporabili klasično tesarsko ročno orodje, s pomočjo bencinskega agregata za proizvodnjo električnega toka po so poganjali večji skobljčič, vrtnali stroj, kotno brusilko in si osvetljevali delovišče (slika 7).

Delo v delavnicah

S predhodnim proučevanjem arhivskega gradiva in ustrezne literature smo naleteli na tehniško risbo prvotnih vozičkov žičnice, prvega za prevoz hlodovine in drugega za prevoz oglja. Pantzova originalna vozička sta se precej razlikovala od vozička, ki smo ga uspeli izveliči iz prepadne struge. Slednji se je od originala razlikoval v tolikšni meri, da niti ni bil več kopija, ampak povsem samosvoja konstrukcijska rešitev. Tovrstne vozičke so uporabniki žičnice izdelali že med obema svetovnjima vojnama. Lahko bi jih imenovali univerzalni, ker so omogočali transport hlodovine, vreč z ogljem in svežnjev lubja. Pantzov hlodarski in univerzalni voziček sta se razlikovala predvsem v dveh elementih. Prvi je imel večja tekalna telesa, ki so se lažje vrtela po nosilni jeklenici in tirnicah v postajah, vendar so bila precej težja. Razen tega so Pantzovi hlodarski vozički oprijemali hlodovino z velikimi kleščami, univerzalni pa vezali z verigo. Pri slednjih je to omogočalo optimalnejše oblikovanje tovora, zlasti pri drobnejših sortimentih lesa.

Zadali smo si nalogo, da izdelamo repliko originalnega hlodarskega in oglarskega vozička. Največji problem pri tej nalogi je bilo pomanjkanje natančnega kotiranega načrta. Zaradi tega smo nekatere gabarite določili aproksimativno na podlagi smiselnosti oz. optimalnosti poročev. Tehnično je bila najzahtevnejša izdelava koles vozička. Po ohranjeni tehniški skici so ta kolesa imela štiri usločene "špice", ki so povezovalle pesto kolesa z obodom kot tudi dvojni utor v obodu zaradi izmeničnega vrtenja po nosilni jeklenici in tirnici. Kolo je bilo potrebno na novo odliti v livarni, kar

je posledično terjalo tudi izdelavo livarskega modela. Ker Tehniški muzej Slovenije nima v svojih vrstah modelnega mizarja, nam je model izdelal mojster Vinko Mrak z Vrhnike (slika 8). Sledilo je delo v livarni šolskih delavnic tehniških strok v Ljubljani. Livarski tehnik Željko Duh je s pomočjo izdelanega modela pripravil 6 peščenih kalupov (slika 9). Nova kolesa Pantzovih vozičkov je vлил livarski mojster Viktor Rodošek (slika 10). Načrtovali smo izdelavo treh vozičkov, dveh hlodarskih in enega oglarskega. V firmi Kovinarska Vrhnika so odlita kolesa dodatno termično obdelali, ter postružili dvojne uture na njihovih obodih.

Precej zahtevna je bila tudi izdelava klešč hlodarskih vozičkov. Restavratorski tehnik Bernard Petrovčič in konservatorski manipulant Darko Kondardi sta izrisala nekaj klešč različnih premerov. Restavratorski tehnik Viktor Strabad jih je izdelal najprej iz kartona in nato iz lesa, da smo lahko preizkusili, kako oprijemajo hlodovino. Klešče s popolno krožnico niso optimalno grabile hlodov, zato smo njene krake rahlo usločili. Praviloma bi klešče morali skovati iz enega ali več kosov. Žal noben poznan kovač ni bil pripravljen na to težko in zamudno delo, nikakor pa ne za neko simbolično oz. nikakršno plačilo. Izdelava replik vozičkov je bila predvidena v sklopu stalne razstave, ki jo je Tehniški muzej Slovenije prijavil skupaj z Muzejem Jesenice. Akcijo je Ministrstvo za kulturo RS zavrnilo, zato smo bili prisiljeni potreben material kupiti sami, delo zunanjih sodelavcev pa plačati pod ceno. Nekateri so nam določena dela opravili tudi zastonj. V Kovinarski Vrhnika so nam izrezali posamezne dele klešč, ki so jih domači fantje zvarili skupaj, zbrusili, razžarili in pokovali (slika 11). Ob doslednem upoštevanju muzejskega etičnega kodeksa je tovrsten postopek nekoliko vprašljiv. Brez dvoma pa lahko ravno ta kodeks ponuja imeniten izgovor, da zaradi pomanjkanja denarja, dobrih pogojev dela ali poglobljenega specialističnega znanja preprosto ne moremo oz. ne smemo ničesar ukreniti, če ni zadoščeno vrhunskosti ukrepov. V kontekstu povedanega bodo realne finančne okoliščine kulture na Slovenskem prisilile marsikaterega kustosa, da se bo postopno oddaljeval od pestrega muzeološkega dela v smeri dela »s svinčnikom in papirjem«, ker je slednje za državo cenejše. Ob primerni vztrajnosti pa je vendarle pričakovati tudi odobritve nekih drugih dobrih akcij. Takrat bodo tudi izkušnje z etično spornimi replikami nadvse koristne in poučne.

Po skici sta restavratorja izdelala tudi preprost navojni mehanizem za stiskanje klešč in trden oprijem. Na koncu so izdelali in sestavili še nosilno ogrodje vozička, ki je razmeroma preprosto. Krivljenje debele

valjane pločevine so opravili v Kovinarski Vrhnika, krojenje, brušenje, spajanje in monatažo pa delavci TMS, Dušan Oblak, Bernard Petrovčič in Darko Kondardi. Replika sestavljenega hlodarskega vozička tehta dobrih 60 kg, kar je razumljivo, saj je bil prvotni voziček dimenzioniran za prevoz 1 m³ hlodovine, ki je tehtal do 1200 kg (slika 12).

Februarja 2000 smo izvedli tudi preizkus obstojnosti konservacijskih premazov zaradi zaščite kovinskega mehanizma na vseh treh postajah. Zaradi velikosti in razdrobljenosti mehanizma ne bo mogoče fizično odstraniti vse rje, saj bi ga morali praktično razdreti v celoti. To bi pomenilo tudi demontažo in ponovno napenjanje nosilne jeklenice, kar je tehnično zahteven, drag in vprašljiv poseg. Ni zagotovila, da bi nekaj desetletij stara nosilka prenesla ponovno napenjanje. Na srednji in zgornji postaji smo poizkusno premazali posamezne dele mehanizma z brez kislinjskim oljem, Beltonom, taninom in preparatom Chelade ameriškega proizvajalca. Dosedanje spremljanje učinkovitosti navedenih premazov potrjuje, da je preparat Belton najučinkovitejši, saj je dobro penetriral v zarjavelo površino, kovini daje lep izgled, njegova viskoznost je primerna za brizganje z brizgalko in tudi cenovno je dostopen.

Nadaljnja spomeniškovarstvena dela

Z razglasitvijo naprave za tehniški kulturni spomenik državnega pomena verjamemo, da je nastopilo novo, ugodnejše obdobje glede nadaljnje zaščite spomenika. Delo nikakor ni zaključeno. Številna razmišljanja in želje po revitalizaciji žičnice do stopnje demonstracijskega obratovanja so po mojem prepričanju nerealna. Večina sestavnih delov naprave je starih 118 let. Naprava je 81 let obratovala in 37 let popolnoma mirovala. Predpostavljam, da ni statika, ki bi podpisal zagotovilo, da so konstrukcijski elementi statično neoporečni. Torej ni verjeti, da bi pridobili uradno dovoljenje za obratovanje naprave, čeprav zgolj demonstracijsko. Tudi v primeru statične neoporečnosti so vsi kovinski deli naprave povsem zarjaveli, mnogi pa tudi manjkajo. Temeljita obnova naprave do stanja delovanja bi terjala ogromno denarja. Zaradi navedenega je realno prizadevanje za temeljito konservacijo naprave, ki bi omogočila čim daljše kljubovanje vremenskim neugodnostim. Naloga gozdarskega oddelka Tehniškega muzeja Slovenije je, da v sodelovanju z Zavodom za varstvo naravne in kulturne dediščine iz Kranja predvidi vse potrebne konservatorske, restavratorske in zaščitne posege oz. spomeniškovarstvene ukrepe. Strnemo jih lahko v sledeče:



Slika 11: Kovanje konice klešč hlodarskega vozička (foto: Vilman, 2000)

1. zamenjava dotrajane strešne kritine na vseh treh postajah;
2. konserviranje vseh kovinskih delov na vseh treh postajah;
3. konserviranje nosilne jeklenice, ki povezuje vse tri postaje;
4. nakop dostopne poti vzdolž celotne trase žičnice in montaža varovalnih jeklenic za zagotavljanje varnosti;
5. izdelava občestnih opozorilnih znakov in informacijskih tabel na objektu;
6. sanacija podpornega zidu spodnje postaje tik ob magistralni cesti;
7. izgradnja parkirišča in cestnoprometna ureditev;
8. izdaja ustrezne publikacije;
9. permanentna popularizacija spomenika in organizacija strokovnih vodstev.

Priprave za zamenjavo strešne kritine na vseh treh postajah so že stekle. Po daljšem prepričevanju je Občina Bohinj 12. septembra 2001 s Tehniškim muzejem Slovenije podpisala pogodbo o sofinanciranju obnove zgornje postaje žičnice, s katero s občina zavezuje, da bo plačala polovico stroškov zamenjave dotrajane strešne kritine na tej postaji. Ta znesek bo zadoval za nakup skodel, tramov, desk in lesenih žlebov.

Drugo polovico, stroške dela, naj bi poravnalo Ministrstvo za kulturo RS. Najugodnejši ponudnik lahko opravi navedeno delo za milijon tolarjev. Za streho iz skodel površine 156 m² to ni visok znesek. Ko pa je potrebno izvrzati ta denar, pa se izkaže, da je to daleč najzahtevnejša in najbolj mučna naloga kustosa.

Tehniški muzej Slovenije ima že konkretno ponudbo za izvedbo najnujnejših restavratorskih del, to je tesarskih del na srednji in spodnji postaji in konservatorske zaščite vseh kovinskih delov mehanizma na vseh treh postajah. Člana komisije za pota pri Planinski zvezi Slovenije, Rudi Lanz in Stanko Rotar, sta si dvakrat ogledala tudi dostopno pot do zgornje postaje in opravila ustrezne izmere, strokovni sodelavec PZS, Danilo Sbrizaj, pa je pripravil ponudbo izdelave in montaže stopnic oz. varovalnih jeklenic na najbolj izpostavljenih mestih dostopne poti.

Nadžkofija Ljubljana, prva lastnica kulturnega spomenika

Celotna nadaljnja faza obnove kulturnega spomenika pa bo v veliki meri odvisna tudi od ljubljanske nadškofije, ki je postala prva lastnica kulturnega spomenika. Po podatkih Sklada kmetijskih zemljišč in gozdov RS je bila v postopku denacionalizacije parcela 1174/85 k. o. Selo, na kateri stoji žičnica, vrn-



Slika 12: Sestavljanje vozička v restavratorski delavnici Tehniškega muzeja Slovenije (foto: Vilman, 2000)

jena ljubljanski nadškofiji. Pantzova žičnica je po 2. svetovni vojni namreč postala osnovno sredstvo Gozdnega gospodarstva Bled. Brez prizadevanja Tehniškega muzeja Slovenije bi Gozdno gospodarstvo Bled nedvomno že kmalu po letu 1953 napravo podrlo, saj spravilo hlodovine s Pantzovo žičnico ni bilo več gospodarno. Nasprotno, nedelujoča žičnica bi povzročala le stroške. Z ozirom na določila veljavnega zakona o varstvu kulturne dediščine ima lastnik kulturnega spomenika določene obveznosti in ugodnosti glede njegovega varovanja.¹⁶ Za lastnika spomenika to načelno pomeni vzdrževanje oz. določene finančne obveznosti, kar je obremenjujoče predvsem takrat, kadar ni pričakovati nikakršnega povračila sredstev iz naslova vstopnin, vodstev ali podobno. V našem primeru bi lahko nastopila tudi resnejša pravna diskusija glede lastništva spomenika in posledične obveznosti njegovega vzdrževanja. Z odgovorno konservatorko ZVNKD Kranj, Renato Pamič, sva menila, da je konstruktiven in resen dogovor z novo lastnico spomenika ključnega pomena za njegovo nadaljnjo usodo. Že prvi pogovor s predstavnikoma nadškofije, gozdarjem Rajkom Prepadnikom in odvetnikom Janezom Šinkovcem, pa je pokazal, da se ljubljanska nadškofija ne otepa lastništva. Nasprotno. Takoj je pisno izrazila interes za varovanje tehniškega kulturnega spomenika, dne 12. novembra 2001 pa je izdala še pisno soglasje za postopek njegove obnove, vendar pod pogojem "brez lastne finančne udeležbe", ker zaradi kratkega roka za prijavo na razpis nadškofija ni planirala finančnih sredstev za ta projekt. Praviloma prijavljajo spomeniškovarstvene akcije lastniki spomenikov in na ta način konkurirajo za razpoložljiva sredstva države. V našem primeru je zaradi "prehodnega obdobja" in zaradi posebne skrbi za spomenik spomeniškovarstveno akcijo na Ministrstvu za kulturo RS prijavil Zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine v Kranju. Z ozirom na poplavo prijav za različne spomeniškovarstvene akcije in praviloma omejena državna sredstva je pričakovati trd, dolgotrajen in zagrizen boj za državni denar. Kljub temu pa situacija ni brezupna. Ne nazadnje je država z razglasitvijo spomenika tudi prevzela obvezo, da bo finančno participirala pri njegovi ohranitvi. Neizpodbitno dejstvo je, da sta se, z razglasitvijo žičnice za

spomenik državnega pomena največje breme in dolžnost njegove zaščite preusmerila na njegovo lastnico, ljubljansko nadškofijo, in državo. Skoraj 50 let smo gozdarji in muzealci zagnano in vzorno skrbeli za obravnavani objekt. Ni nam bilo težko, ravno nasprotno. Po svojih najboljših močeh smo vsekakor pripravljeni sodelovati pri njegovi nadaljnji ohranitvi tudi v bodoče, če nas bodo potrebovali.

Nadškofija Ljubljana se mora v bodoče opredeliti tudi do vprašanja določitve skrbnika kulturnega spomenika. Ta funkcija je na prvi pogled nepomembna, vendar to ne drži. Predvideva stalno ali vsaj zelo pogosto prisotnost ob napravi, ogleda in manjša popravila, redno čiščenje okolice vseh treh postaj in podobno. Sam sem doslej vsaj enkrat ali celo dvakrat mesečno prehodil dostopno pot, delavci TMS pa so v poprečju dvakrat letno izvajali čiščenje okolice spodnje postaje in enkrat letno zgornje postaje. Bodoči skrbnik spomenika bo imel ključno nalogo tudi v postopku nadaljnje zaščite objekta, ki bo obsežna in bo potekala dalj časa. Celoten projekt nadaljnje restavracije, konservacije, varstvene zaščite dostopa in dostojne popularizacije novega kulturnega spomenika bo uspešen, če se ga bodo lotili strokovno in zavzeto. Primer zakonske zaščite navedene gozdarske žičnice nazorno dokazuje, kako dolgo "meljejo božji mlini" in kako vztrajno jih je potrebno priganjati. Tudi v primerih, ko se poteguješ za nesporno unikatno napravo izjemne in mednarodne vrednosti. Vztrajnost, ki meji na nadležnost, malodane nesramnost, je edini mehanizem, kadar želimo priboriti zakonsko zaščito napravi tehniške dediščine. Tudi pri borbi za obnovitvena dela bo razlika le ta, da bo nadležnost in vztrajnost nujno še intenzivirati, ker bo šlo za denar.

Formalnopravno je tehniška dediščina podmnožica kulturne dediščine, dejansko pa v javnosti ne uživa enakopravnega statusa kot druge zvrsti kulturne dediščine. Morda ravno zato, ker jo daleč največ ljudi dojema napačno, kot dokaz tehnološke zaostalosti pred razviritimi, in jo želi čim prej podreti, odvreči, posodobiti. Ne želi je prepoznati kot materialen dokaz prizadevanj in boja naših prednikov in nas samih za preživetje in ekonomsko blagostanje v tem prostoru.

¹⁶ Zakon o varstvu kulturne dediščine, UR. I. RS, št. 7/1999, str. 561