

## Razvoj gozdarskih žičnic na Bovškem

Edo KOZOROG\*, Iztok MLEKUŽ\*\*

### Izvleček

Kozorog, E.: Razvoj gozdarskih žičnic na Bovškem. *Gozdarski vestnik*, št. 10/1992. V slovenščini s povzetkom v angleščini, cit. lit. 21.

Bovška ima zaradi specifičnih terenskih razmer zelo močno tradicijo žičničarstva. V prispevku so dane značilnosti in razširjenost krožnih gravitacijskih žičnic na Bovškem v preteklosti. Na primeru Golobarske žičnice, ki je redno delovala vse do leta 1968 in je sedaj urejena kot zgodovinsko-tehniški spomenik, so podrobneje opisani način dela in učinki s »Tolminko«, kot posebnim tipom gravitacijske krožne žičnice.

**Ključne besede:** krožna gravitacijska žičnica

### Synopsis

Kozorog, E.: The Development of Cable Yarding Systems in the Bovec Region. *Gozdarski vestnik*, No. 10/1992. In Slovene with a summary in English, lit. quot. 21.

The region of Bovec has had strong tradition in cable yarding systems due to its specific terrain features. The article presents the characteristics and distribution of circular gravitational cable yarding systems in the Bovec region in the past. The example of the Golobar cable yarding system, which was in regular operation up to the year 1968 and has been arranged into a historical-technical monument, offers a detailed description of the working methods and the performance achieved by the "Tolmin cable yarding" as a special type of a gravitational circular cable yarding system.

**Key words:** circular gravitational cable yarding system

### 1. UVOD

Soško gozdno gospodarstvo je pred tremi leti uredilo spodnjo postajo Golobarske žičnice kot zgodovinsko-tehniški spomenik. Ta je bila ena zadnjih še delujočih in hkrati najpomembnejša krožna gravitacijska žičnica na Bovškem. Objekt je primeren za stik gozdarstva z javnostjo, saj je na primernem kraju ob cesti iz Bovca v Trento. Žičnice so namreč značilnost gozdarstva na tem območju.

Letos smo za ureditev informativne table na objektu zbrali veliko arhivskega gradiva in ustnih virov redkih še živečih žičničarjev na gravitacijskih žičnicah na Bovškem. Zaradi prostorske omejitve vsega nismo mogli predstaviti v sklopu informativne table na objektu. Zato objavljamo gradivo o žičničarstvu na Bovškem in o Golobarski krožni gravitacijski žičnici tudi v pričujočem prispevku.

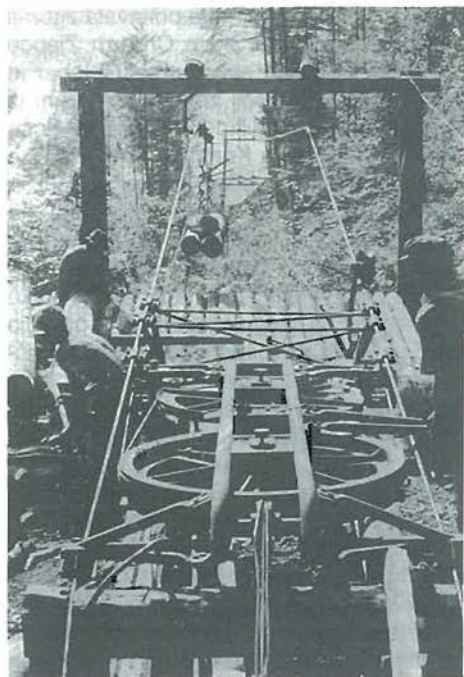
### 2. GOSPODARJENJE Z GOZDOVI IN RAZVOJ ŽIČNIČARSTVA NA BOVŠKEM

O gospodarjenju z gozdovi na Bovškem v preteklosti vemo zelo malo. Zelo pomembno je bilo leto 1530, ko je cesar Ferdinand dal tudi te gozdove popisati. V tem času postane večina gozdov na Bovškem cesarskih oziroma državnih, kmetje pa so imeli servitutne pravice (Rutar 1882). Za obdobje, ki je sledilo, so bile značilne tudi na Bovškem zelo velike sečnje zaradi velikih potreb po lesu v večjih centrih (Gorica, Benetke). Les so plavili navzdol po Soči, do nje pa je potekalo spravilo po vodnih, predvsem pa zemeljskih drčah (Cencič 1955).

O obstoju žičnic na Bovškem pred prvo vojno ni zanesljivih podatkov. Po nezanesljivih virih je tik pred prvo vojno zakupnik kranjskogorskih gozdov v Trenti pod Vršičem, podjetnik Zakotnik, po pogodbi iz leta 1913 spravil les debeline nad 30 cm tudi z žičnico in z volovsko vprego (Černe 1992).

Masovno so žičnice postavljali na tem

\* E. K., dipl. inž. gozd., \*\* I. M., dipl. inž. gozd., Soško gozdno gospodarstvo, 65220 Tolmin, Brnov drevored 13, Slovenija



Slika 1: Viseča zgornja postaja žičnice (foto: V. Klanjšček).

območju šele med prvo svetovno vojno za oskrbo fronte. Leta 1917 je bilo na Bovškem okoli 23 vojaških žičnic, v Julijskih alpah pa najmanj 43 (Budkovič 1981). Po nekaterih virih je bilo na vsej soški fronti v treh letih postavljenih prek 700 vojaških žičnic (Sinkovič 1960). Te so bile večinoma motorne, saj so jih uporabljali za transport vojaškega materiala na fronto visoko v gorah. Da se je začelo žičničarstvo prav po vojni tako naglo razvijati, je bilo povezano predvsem z naslednjimi dejstvi:

- Na fronti je bilo tudi veliko domačinov, ki so se naučili delati z žičnicami.

- Na področju fronte je ostalo veliko žičničarskega materiala, ki so ga s pridom uporabili po vojni za spravilo sena s planinskih senožeti in lesa iz težje dostopnih gozdov.

V začetku so kmetje za spravilo uporabljali predvsem preproste žične drče in spuščalke, ki so se marsikje ohranile vse do danes. V tridesetih letih, ko so na Bovškem začela najemati državne gozdove v zakup večja zasebna podjetja, so začeli uporabljati tudi krožne gravitacijske žičnice, saj je

Slika 2: Spodnja postaja Golobarske žičnice nekoč (foto: V. Klanjšček).



bilo le z njimi mogoče izkoriščati zelo oddaljene in zaprte gozdove. Taka je bila tudi Golobarska žičnica, ki je nastala leta 1931.

V začetku je bila večina žičničarjev, zlasti delovodij (»kapojev«), Italijanov in Furlanov, vendar so se tudi domačini hitro učili in kmalu postali izvrstni žičničarji. Kot ostank prvotne italijanske šole so številni italijanski ali močno popačeni izrazi za posamezne dele žičnic (npr. vlačilka – kordin) in za ukaze pri delu. Žičnice so imele značaj gozdne prometnice za transport lesa od zgornje do spodnje postaje. Podobno funkcijo imajo danes gozdne ceste.

V letih 1930–1943 je na Bovškem obratovalo 8 krožnih žičnic. Nekatere med njimi so obratovala tudi več kot 10 let, druge pa le 2–3 leta, dokler pač niso spravili vsega posekanega lesa.

Pravi razcvet so žičnice na Bovškem doživele po vojni. V obdobju 1950–1965 so popolnoma obvladovale transport lesa v dolino, saj je bilo postavljenih kar 19 krožnih gravitacijskih žičnic. Nekatere so bile dolge le dober kilometer, najdaljši sistemi pa prek 4 km. Na terenu so bile tri skupine žičničar-

jev. Trentarska skupina je pokrivala zgornji del doline, sočanska Skalo, Črni vrh, Zjabce in Lepeno, bovška skupina pa Golobar in Polovnik. Med najbolj znanimi žičničarji iz tega obdobja sta Milko Bradašnja iz Soče in Andrej Mlekuž iz Koritnice. Prvi je sodeloval pri montaži večine žičnic v Soči in Trenti, drugi pa je delal v glavnem na Golobarski žičnici, montiral pa je tudi podobno žičnico na Papuku v Slavoniji.

Šele z razvojem žičnih žerjavov, ki lahko pobirajo les na vsej svoji dolžini, in gradnjo gozdnih cest, so gravitacijske krožne žičnice začeli opuščati zaradi previsokih stroškov po m<sup>3</sup> spravljenega lesa, tj. zaradi predragega vzdrževanja in prevelikega števila žičničarjev, ki so upravljali tak sistem. Zadnja taka žičnica na Bovškem je delovala leta 1970 izpod Svinjaka v dolini Bavšici.

Danes Tolminski gozdarji še vedno ohranjajo tradicijo dobrih žičničarjev. Poleg tega, da na Bovškem še vedno spravijo prek 50 % lesa iz gozda z žičnimi žerjavi, pa so montirali žičnice tudi drugod po Sloveniji in tudi v drugih državah. Vendar postajajo tudi žični žerjavi na dolge razdalje, zlasti pri

Slika 3: Zgornja postaja žičnice na Plestenjak (foto: V. Klanjšček).



## Seznam krožnih gravitacijskih žičnic na Bovškem

| Področje         | Linija                        | Dolžina | Obratovanje            |
|------------------|-------------------------------|---------|------------------------|
| 1. GOLOBAR       | Mlake–Koritnica               | 900 m   | 1930–1940              |
| 2. SKALA         | Lavantink–Pod Melom           | 2800 m  | 1937                   |
| 3. BEREVICA      | Staro utro–Paver              | 2000 m  | 1938                   |
| 4. SKALA         | Za jezerom–Vrsnik             | 4500 m  | 1939–1942              |
| 5. GOZDEC        | Na Pečeh–Plužna               | 2500 m  | 1940                   |
| 6. MOŽNICA       | Planina–Koc                   | 2300 m  | 1940–1943              |
| 7. BAVŠICA       | Za Domenhom–Zabrajda          | 1700 m  | 1940                   |
| 8. IZGORA        | Izgora–Zabrajda               | 1000 m  | 1940                   |
| 9. SLATENIK      | Virje–Fulc                    | 2700 m  | 1948                   |
| 10. MANGRT       | Ilovec–Strmec                 | 2300 m  | 1948                   |
| 11. ČRNI VRH     | Črni vrh–Klin                 | 2200 m  | 1949                   |
| 12. VRŠIČ        | Drevesnica–Izvir Soče         | 1400 m  | 1950                   |
| 13. LEPOČ        | Lepoč–Tomaž (Podratar)        | 2100 m  | 1950–1965              |
| 14. ZA GREBENOM  | Zagrebena–Pod Bosom           | 1700 m  | 1951                   |
| 15. ZJABCI       | Na Rižcah–Soča (Barbežeč)     | 3600 m  | 1952                   |
| 16. SKRILA       | Skrila–Lepena (Dom Delamaris) | 1400 m  | 1954                   |
| 17. VOLNIK       | Predel–Lepena (Dom Delamaris) | 1600 m  | 1955                   |
| 18. GOLOBAR      | Mlaka–Koritnica (gerkeljca)   | 1700 m  | 1955–1968              |
| 19. MLINARICA    | Zadnji Lom–Cestna hiša        | 1400 m  | 1955–1965              |
| 20. IZGORA       | Izgora–Zabrajda               | 1000 m  | 1955–1960              |
| 21. NA GABRU     | Črča–Soča (Barbežeč)          | 3000 m  | 1958                   |
| 22. ČRNI VRH     | Črni vrh–Soča (Barbežeč)      | 2300 m  | 1959                   |
| 23. NA ODANČEVEM | Odančevo–Kukeljč              | 900 m   | 1960                   |
| 24. ZA GREBENOM  | Zagrebena–Pod Bosom           | 1800 m  | 1960                   |
| 25. POLOVNIK     | Javorjeva dolina–Gomila       | 1700 m  | 1963                   |
| 26. GOLOBAR      | Mlaka–Koritnica               | 2100 m  | 1968–1989 <sup>1</sup> |
| 27. ZA SLEMENOM  | Za Slemenom–Bavšica           | 1500 m  | 1969–1970              |

<sup>1</sup>Žičnica je obratovala do leta 1968, demontirana je bila leta 1989.

Slika 4: Spodnja postaja Golobarske žičnice danes (foto: E. Kozorog).

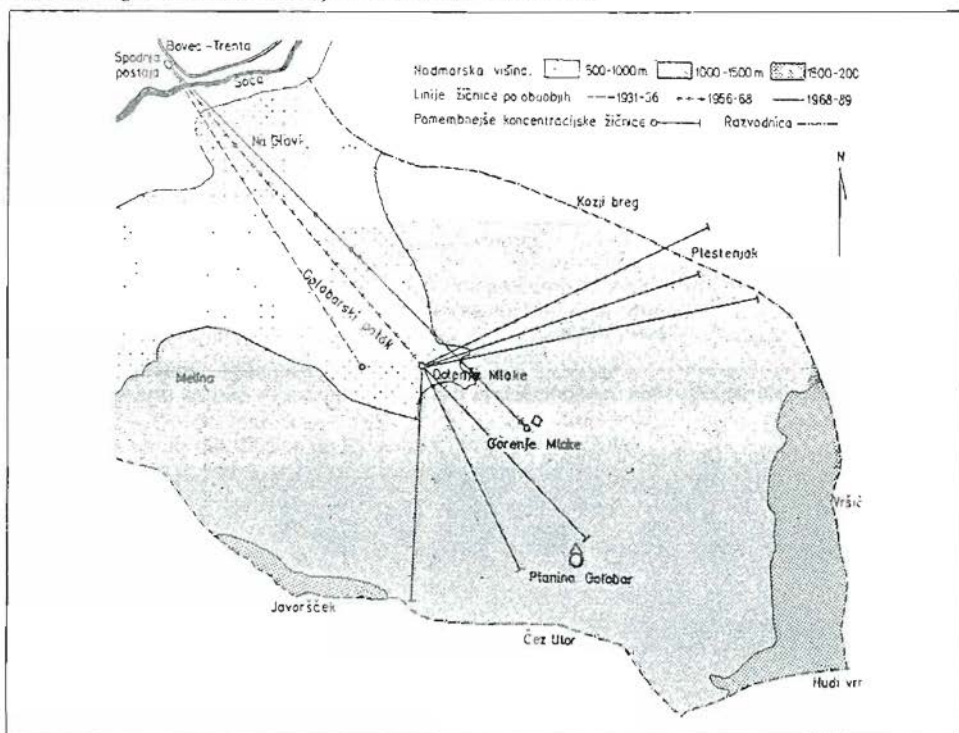


spuščanju lesa, vse manj ekonomični, saj zahtevajo primerno koncentracijo in kvaliteto lesa. V prihodnjem gospodarjenju, ki vse bolj upošteva tudi druge funkcije gozda, se bo tudi na Bovškem verjetno spravilo lesa omejilo le še na izvlek lesa z žičnimi žerjavi na kratke razdalje in na prenosne večbobske vitle. V bolj oddaljenih gozdovih pa bomo sečnjo verjetno opustili.

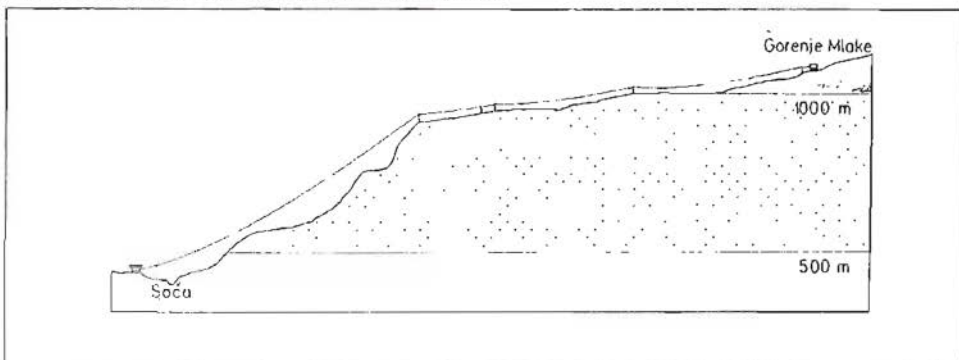
### 3. OPIS GOLOBARSKE ŽIČNICE

Glavno transportno linijo Golobarske žičnice so trikrat prestavili, zadnja linija iz leta 1968 je bila dolga okoli 2100 m in je bila zaradi posebnosti, tj. lesenih postaj s tračnicami in lesenih stebrov, imenovana Tolminka, kot poseben tip krožne žičnice. Les se je transportiral po eni izmed dveh nosilk,

Slika 5: Pregledna karta Golobarja z vrisanim sistemom žičnic



Slika 6: Prečni profil glavne linije Golobarske žičnice



med katerima je bila speljana brezkončna vlačilka. Spuščanje je omogočala gravitacijska sila samih hlodov. Zavora je bila na zgornji postaji in je bila šibki člen žičnice, saj se je navadno preveč segrevala.

Do zgornje postaje je bilo speljanih še več stranskih krožnih žičnic z obešenimi zgornjimi postajami. Do teh so spravljali les s konji in tudi ročno. Zgrajen je bil sistem vlak in kolovoznih poti. Ko so les spustili po stranski žičnici, so ga na zgornji postaji v Mlakah odpeli s stranske, po tirih (»šinah«) zapeljali do glavne ter ponovno zapeli in spustili naprej. Glavna žičnica je imela tudi vmesne postaje (intermedije). Ena od stranskih žičnic je segala celo v revir Soča. Njen zgornji del je imel protivzpon, na tem mestu je delala ob pomoči druge. Ves sistem žičnic (torej glavna od doline do Mlak in stranske od Mlak do Plestenjaka) je bil dolg prek 4000 m.

Ocenjujemo, da je bilo na Golobarju posekano in po žičnici spravljeno v dolino več kot 30.000 m<sup>3</sup> lesa. Največ so na leto spravili okoli 3.000 m<sup>3</sup>, največji dnevni učinek pa je bil 112 prm drv (85 m<sup>3</sup>). Povprečni dnevni učinek pri spravilu prostorninskega lesa je bil 50–70 prm, pri hlodovini pa 40–60 m<sup>3</sup> (Mlekuž, Bradaškja 1992). Če so

delali usklajeno in je bil les na zgornji postaji dobro pripravljen, je breme potovalo vsake 2–3 minute.

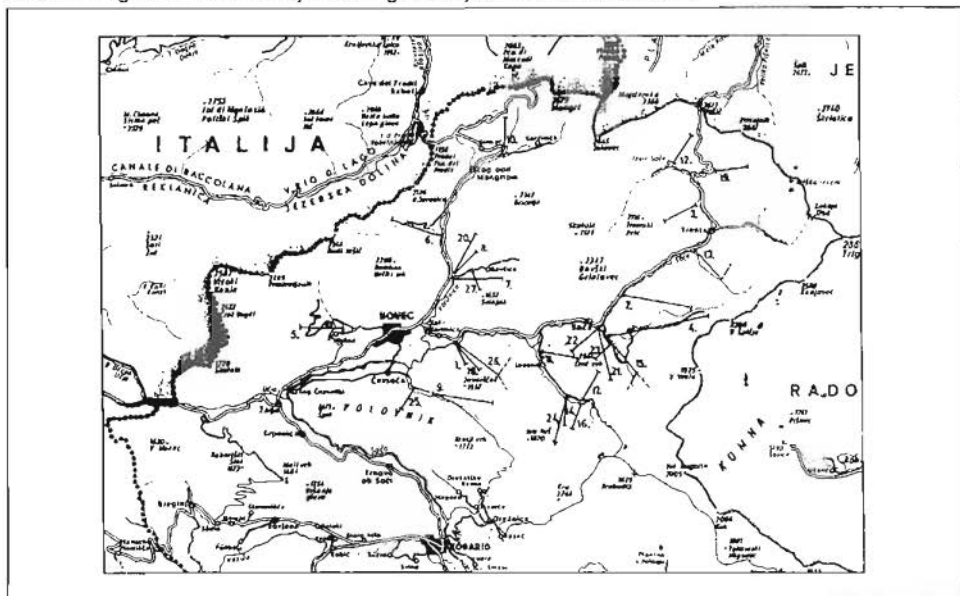
Pri polnem obratovanju je na njej delalo 6 delavcev (2 na spodnji in 4 na zgornji postaji). Poleg njih je bilo še poljubno število sekačev, odvisno pač od obsega sečenj. Živelci so v gozdarski koči. Največ delavcev je delalo med obera vojnama, ko so na Golobarju tudi oglarili. Takrat je v naselju ob zgornji postaji prebivalo kar 35 družin oglarjev, doma iz Karnije.

Zveza med spodnjo in zgornjo postajo je bila po telefonu. Zelo zanimivi so bili znaki za sporazumevanje v časih, ko še niso imeli telefona; sporazumevali so se z udarci po nosilni vrvi:

- 1 × : kaj bi rad ?
- 2 × : obesi prazen voziček !
- 3 × : naprej !
- 4 × in rahli tresljaji : počasi naprej !
- 5 × : poglej linijo !
- 6 × : konec »šišta« !
- 7 × : prinesi »grafcug« !

Golobarska žičnica je bila ena zadnjih še delujočih pri nas, saj je redno delala vse do leta 1968. Vendar so po letu 1959 že spravljali les do zgornje postaje z motornimi žičnimi žerjavci. Spodnja postaja žičnice je

Slika 7: Pregledna karta lokacij krožnih gravitacijskih žičnic na Bovškem



danes ena izmed redkih ohranjenih tovrstnih objektov pri nas. Zgornja postaja in podporni stolpi so že propadli, nosilno vrvo pa so odstranili zaradi varnosti.

#### 4. KRONIKA GOLOBARSKE ŽIČNICE

**1931–1935:** Žičnico je postavilo in v tem času izkoriščalo gozdove na Golobarju podjetje Balant-Kosmač. Zgornja postaja je bila v grapi Golobarskega potoka pod Dolgim plazom.

**1935–1937:** Žičnico prevzame podjetje Sartori. Takrat je živelo na Golobarju 35 družin oglarjev, ki so kuhali oglje iz bukovega lesa.

**1937–1941:** Podjetje Sartori je v teh letih prešlo na sečnjo hlodovine iglavcev (smreka, jelka).

**1941–1942:** V tem času je podjetje Valant posekalo in spravilo po žičnici okoli 3000 m<sup>3</sup> lesa (odd. 28 in 29). Spravilo so preprečili partizani, zato je bilo opravljeno šele po vojni.

**1949** je začela žičnica znova redno delovati. V obdobju 1950–1955 so sekali predvsem okrog Golobarske planine (na pobočjih pod Glavo). Po navedbah pokojnega gozdarja Franca Čopija so samo na planini posekali prek 7000 m<sup>3</sup> bukovine.

**1955** je bila zgrajena na Golobarju v Gorenjih Mlakah nova gozdarska koča (brnarica) za delavce.

**1956** je bila zgrajena nova žičnica; spodnja postaja je bila na istem mestu kot pri stari italijanski, le da je bila pokrita in bolje urejena. Zgornja postaja je bila v Mlakah (njeni ostanki – sidra – so vidni še danes). Na Matecovi Glavi je bil okoli 30 m visok stolp.

**1959** so začeli zbirati les z žičnimi žerjavi. Tega leta so posekali in spravili 909 m<sup>3</sup> lesa.

**1960** je bila celotna žičnica rekonstruirana, napravljen pa je bil tudi podaljšek do Plestenjaka. Tudi zgornja postaja v Mlakah je bila v celoti obnovljena.

**1960–1965** so bile opravljene velike pomladitvene sečnje na Pologu in Plestenjaku (odd. 28, 29, 31 in v odd. 83 v enoti Soča – Trenta). Zgrajeni sta bili dve stranski žičnici do postaje v Mlakah, kjer so les prepenjali na glavno žičnico.

**1965** so postavili novo zidano kočo za delavce kakih 100 m nad zgornjo postajo v Mlakah.

**1968** so prestavili celotno traso žičnice v levo na sedanje mesto. Zgornjo postajo so prestavili v Gorenje Mlake, obnovili pa so tudi spodnjo postajo. Po tem žičnica ni več redno obratovala.

**1969** so zadnjič pognali žičnico in z njo spravili vitel žičnega žerjava na zgornjo postajo, da so lahko z njim iz odd. 26 (Melina) spravljali les neposredno na cesto k spodnji postaji.

**1989** so odstranili nosilno žico, ki je padla s propadajočih podpornih stebrov. Kot zgodovinsko-tehniški spomenik so uredili spodnjo postajo nekdanje žičnice in uredili okolico.

**1992/93** je bila postavljena informativna tabla in ponovno urejena okolica objekta.

#### POVZETEK

Razvoj žičnic na Bovškem se je začel med prvo vojno s krožnimi motornimi žičnicami zaradi oskrbe soške fronte, nadaljeval pa z gozdarskimi krožnimi gravitacijskimi žičnimi sistemi v začetku tridesetih let. V zadnjih 20 letih se je na Bovškem spravilo prek 50 % lesa z žičnimi žerjavi, ki so zaradi svojih prednosti nadomestili v šestdesetih letih krožne gravitacijske žičnice. Vendar je pri sodobnem gospodarjenju z gozdovi, majhni koncentraciji in slabi kvaliteti posekanega lesa tudi na Bovškem ekonomičen le še izvlek lesa z žičnimi žerjavi na krajše razdalje in zvečbobskimi prenosnimi vitli. V težje dostopnih gozdovih in tam, kjer je potrebno les spuščati, pa se bomo verjetno sečnji odpovedali.

Najmočnejši pečat so bovškemu gozdarstvu vendarle pustile krožne gravitacijske žičnice, ki so uspešno »živele« polnih 40 let. Danes je znanih 27 linij, od vseh pa je ohranjena le še spodnja postaja Golobarske žičnice. Ta je bila najpomembnejša na tem območju in je delovala v letih 1931–1968. Spodnja postaja je danes urejena kot gozdarski zgodovinsko-tehniški spomenik.

#### THE DEVELOPMENT OF CABLE YARDING SYSTEMS IN THE BOVEC REGION

##### Summary

The development of cable yarding system in the region of Bovec set in during the First World War with circular motor cable yarding systems due to the food supply of the Soča front line. It was continued by forestry circular gravitational cable yarding systems at the beginning of the

30's. In the recent 20 years, over 50% of timber has been skidded by means of cable cranes, which in the 60's replaced circular gravitational cable systems because of their advantages. Yet because of the modern forest managing, which is becoming more and more adapted, low concentration and poor quality of the timber felled, the only skidding method which is still economical also in the region of Bovec is that performed by means of cable cranes in short distances and by multiple-drum transferable winches. In the forests with difficult access and where timber has to be lowered cutting will probably be omitted.

Nevertheless, the greatest impact on the forestry of Bovec had circular gravitational cable yarding systems, which had their successful "active life" for as long as 40 years. 27 lines are known today, of which only the lower station of the Golobar cable yarding has been preserved. This one was the most important in this region and was in operation between 1931 and 1968. The lower station has been arranged as a forestry historical-technical monument.

#### VIRI

1. Bradaškja, M., 1992: Ustni vir, dne 15. 9. 1992, Soča 102.
2. Bric, M., 1992: Ustni vir, dne 15. 8. 1992, Kot 83, Bovec.
3. Budkovič, T., 1981: Vojaške žičnice v Juljskih Alpah v obdobju 1915–1917, Planinski vestnik 81/5, s. 217–220.
4. Cencič, V., 1955: Dolina Trente in njeno gospodarstvo, diplomatska naloga, Gozdarska fakulteta, Ljubljana.
5. Černe, V., 1992: Borovška vas, monografija, Turistično društvo Kranjska Gora, 168 p.
6. Čopi, F., 1988: Ustni vir dne 10. 10. 1988, Kal-Koritnica 3.
7. Rutar, S., 1882: Zgodovina Tolminskega, Hilarijanska tiskarna Gorica, ponatis 1972, Nova Gorica.
8. Klanjšček, V., 1947: Žične drče na Tolminskem, Gozdarski vestnik 6, št. 7, s. 145–151.
9. Klanjšček, V., 1947: Enojne žičnice na Tolminskem, Gozdarski vestnik 6, št. 8, s. 169–172.
10. Klanjšček, V., 1947: Trojne žičnice na Tolminskem, Gozdarski vestnik 6, št. 9, s. 201–203.
11. Klanjšček, V., 1947: Normalne žičnice na Tolminskem, Gozdarski vestnik 6, št. 10, s. 225–234.
12. Kravanja, A., 1992: Ustni vir, dne 20. 9. 1992, Kal-Koritnica 5.
13. Mlekuž, A., 1992: Ustni vir, dne 20. 9. 1992, Kal-Koritnica 30.
14. Mlekuž, I., 1984: Gozdnogospodarski načrt Bovec 1984–93, SGG Tolmin.
15. Mlekuž, I., 1987: Gozdnogospodarski načrt Soča-Trenta 1987–96, SGG Tolmin.
16. Jurančič, B., Papič, F., Podgornik, F., 1961: Priročnik za monterje gozdarskih žičnic, Zbornica za kmetijstvo in gozdarstvo, Ljubljana, 98 p.
17. Papič, F., 1983: Upotreba šumskih žičara na področju šumskog gospodarstva Tolmin s tehničnog, ekonomskog i zaštitnog stanovišta, Zbornik radova Savetovanja, Opatija 1983, pp. 293–310.
18. Pretner, A., 1992: Ustni vir, dne 25. 9. 1992, Trenta 66.
19. Sinkovič, M., 1960: Turizem in problem turističnih žičnic, Planinski vestnik 60/10, s. 461–467.
20. Kronika gospodarjenja, revir Bovec, SGG Tolmin.
21. Zakupna pogodba Kranjskogorskih gozdov v Trenti, Arhiv E. Kozorog, Tolmin.

Ljubo Čibej: Srhltjiva zimska idila

