

Feldban

✉ in 📍 Franc Kogovšek

Že nekaj let se »trudim« izdelati planinsko pot po rapalski meji, ki je tako usodno prerezala slovensko deželo in narod (Peč–Triglav–Porezen–Blegoš–Planinska gora–Javornik–Snežnik–Reka) in posledično za vedno amputirala dobršen del slovenskega ozemlja in življa, ki je bil pred tem – sicer pod Avstrijo – še celovito povezan. Ob hoji po meji, od »konfina« do mejnika, beleženju tega in pogovarjanju z ljudmi ob tej meji pa srečaš in spoznaš vrsto zgodovinskih in siceršnjih zanimivosti.

Tako je bilo tudi pred leti, ko sem se v Hotedršici pridružil skupini, ki je šla po poti feldbana (Feldbahn), kakor so imenovali ozkotirno železnico iz Logatca v Idrijo. Skupinico je vodil gospod Janko (priimka ne poznam) z mnogo znanja o tej železnici. Z njim sem spregovoril nekaj navdušujočih besed in ga nagoval, da ta spomenik bolj zgodovinsko obdela ter k ustrezni oznaki in ureditvi pritegne še idrijsko in logaško občino.

Nisem zasledil, da bi se v teh letih in v tej smeri kaj zgodilo. Škoda je, da gredo v pozabo tako zanimivi projekti in zgodovinska dejstva, ki so pravi inženirski podvig. Lahko bi bili prvovrstni turistični objekt, rekreacijska in pohodna pot Idrijčanov, učna pot učencev, spomenik občini pa tudi narodu, ruskim ujetnikom, pa Napoleonovim vojakom in še kaj.

Da bi kaj premaknil ali morda koga navdušil, da se loti zadeve, bom povedal nekaj malega, kar vem o tem; o dveh zanimivih povezanih projektih.

1. Ko sta bili v slovenskem delu stare Avstrije že zgrajeni južna in soška železnica, je Dunaj ocenil, da potrebujemo še njuno prečno povezavo; med Logatcem in Gorico. Priprave za to gradnjo so se začele že pred prvo svetovno vojno. Izdelani so bili projekti in dela so se pričela z izgradnjo predorov. Leta 1917 je vojna sreča tako obremenila Avstrijo, da je prenehala z deli na trasi te železnice. Med drugim pa je nad Godovičem ostalo za današnji čas očarljivo pričanje o gradnji, 700 metrov dolg predor. Gre za tehnični spomenik z vidnim načinom in vsemi fazami gradnje. Zadeva je res vredna ogleda. Seveda je šlo za širokotirno železnico.





2. Rudnik živega srebra v Idriji je bil menda takoj za španskim Almadenom velika in pomembna stvar. O tem najbrž veliko pove idrijski muzej. Kar zadeva našo zgodbo, pa povejmo, da se cesti iz Godoviča proti Črnemu Vrhu nekaj sto metrov po predoru (ki je med drugim tudi del projekta iz zgornjega odstavka) v ostrem levem ovinku priključi makadamska cesta, imenovana Napoleonka. Cesta spominja na francoske napore, da bi uspešno izrabili idrijsko bogastvo. Kasneje je seveda tudi Avstrija prišla do podobne ideje. Projekt ozkotične železnice je bil povezati Idrijo z Logatcem, tj. z južno železnico. Kaže, da zamisli ni botrovala le gospodarska, pač pa tudi vojaška potreba. Menda jo je gradila vojska z ruskimi ujetniki. Od Logatca je (z izjemo predora v Logatcu) le malo vidnih sledi do Hotedršice. Od tod naprej pa ... No, začnimo po vrsti.

Ustavimo se v gostilni Turk v Hotedršici. V nedeljo odprejo ob devetih in tu boste v zimskem času še videli ob peči možakarje (s pravo puhovko na glavi in fraklnom žganja v roki) »špricati« nedeljsko mašo. Takoj za vrati vas čaka miza, nad njo pa uokvirjena fotografija z vojaki v avstrijski uniformi in feldbanom,

torej železnico, ki je tekla mimo hiše. Okrepčani boste v nadaljevanju poti proti Godoviču na desnem bregu kakih 50 metrov od ceste zlahka opazili zaraščene useke železniške trase. Tako poteka precej zabrisana vse do že omenjene Napoleonke. Tu je trasa za kake tri kilometre izkoristila poprejšnji francoski prispevek in tekla po cesti do grebena. Do tod zadeva ni kaj posebnega, za grebenom pa ta železnica dobi svoj čar. Kdor pozna cesto med Godovičem in Idrijo, bi zagotovo načrtoval kakršno koli prometno povezavo po lažjem desnem bregu Zale, ki od tod teče v Idrijo. Tako je speljana tudi sedanja regijska cesta. Ne pa feldban. Ta se vije po levi, prepadni strani, kjer stena ponekod navpično pada v Zalo. In cela vrsta škarp (zloženih, odlično ohranjenih kamnitih nasipov) se v zavojih spušča vse niže, prečka steno, zavije na enako strmo pobočje nad Divjim jezerom in se na koncu (verjetno z viaduktom – le ostanki) v ostrem krogu spusti do ceste in sledi koritu Idrijce.

Trasa je fascinantna, s prijatelji smo jo toliko očistili, da je prijatnejša za hojo. Oglejte si jo, za zaključek pa si v gostilni Pri Metki na Črnem Vrhu privoščite še »ferdinanda«. ◉