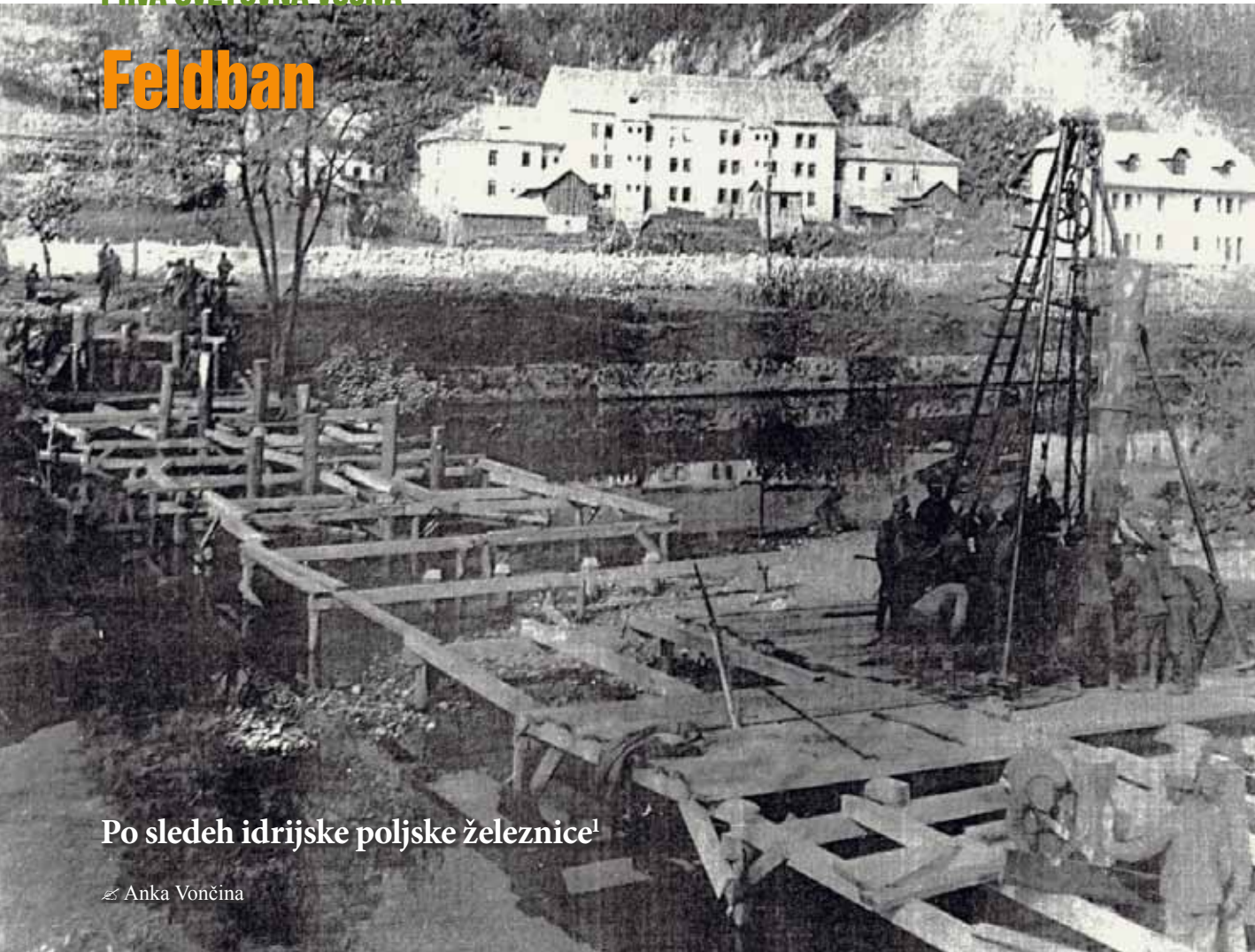


Feldban

Po sledih idrijske poljske železnice¹

✍ Anka Vončina

Gradnja mostu feldbana v Idriji

Martinovo je bilo in čas je tudi za resne stvari. Ob rujni kapljici lepo tečejo misli, enim menda celo bolje. Mi *Idrci* se imamo za Primorce, a trte imamo le za vzorec, saj smo v ves *komun* uspešno priženili le enega izkušenega dolenskega vinogradnika, pa še ta sedaj pridela vina le za vzorec. Kaj moremo, če Vipavci vsako leto sproti obrezujejo trto, tako da nas ta nikoli ne bo dosegla? Kaj moremo, če toplim vetrovom jemlje sapo gorska prepreka od Čavna tja do Nanosa? In kaj moremo, če se je prva svetovna vojna končala, še preden jim je uspelo prevrtati goro, skozi katero bi le dobili malo tiste prave primorske topline?

IDRIJA V ZALEDJU FRONTE

Širokogrudnih obljub zahodnih zaveznic sita in z njimi ohrabrena italijanska vojska si je na začetku zastavila visoke cilje. Obetala si je bliskovit prodor do Save, morda celo do samega Dunaja. A zaradi zahtevnih gorskih terenov se je kmalu

izkazalo, da jim je največja prepreka kar narava sama. V dveh letih in pol se je zvrstilo enajst italijanskih ofenziv, ki niso bistveno spremenile položaja. Epizoda se je končala z izjemno dvanajsto ofenzivo, ki je z uspešnim prebojem fronte prinesla preobrat.

Ve se, da se v vojne namene nikoli z ničimer ne varčuje. Za doseg ciljev je bil angažiran ves mogoči tehnični, razvojni in finančni potencial. Med prvo svetovno vojno so poletela prva vojna letala, preizkušene so bile prve brezžične povezave ... Marsikateri podvig zveni kot pravljica Julesa Verna. Medvojna tehnika nam je najbolj znana po učinkih, ne pa tudi po zapletenih osnovah. Prasila vojne pa je navkljub vsem pripomočkom še vedno človek.

Idrija kot sestavni del avstro-ogrske monarhije v vojno ni bila neposredno vpletena. Toda za vojne potrebe je moral rudnik zagotavljati povečane količine živega srebra, za vojsko sposobni fantje, ki so delali v rudniku, pa so bili oproščeni služenja.

¹ Črno-beli fotografiji sta iz knjige: Die Bahnen zwischen Ortler und Isonzo 1914-1918.



Mostovž v Strugu



Predor v Strugu FOTO: ANKA VONČINA

OSKRBA PRESEKANA, REŠITEV SE IMENUJE FELDBAN

S šesto ofenzivo so Italijani presekali oskrbo po soški železnici, na fronto pa je bilo treba neprestano dostavljati potrebni material in ljudi ter odvažati ranjence. Količine so daleč presegle zmoglost vozov, vprežne živine in skromnih cestnih povezav, zato je vojska mrzlično iskala nove načine. Preskrbovalno pot do zaledja avstro-ogrskih položajev so nazadnje usmerili skozi Idrijo. Tako je bil ves alpski svet ob in na frontnih črtah ter za njimi prepreden z novimi cestami, potmi, ozkotirnimi železnicami in tovarnimi žičnicami. Marsikatere inženirske dosežke takratnega časa lahko občudujemo in s pridom uporabljamo še danes.

Skozi Idrijo je bila tako kot še marsikje zgrajena poljska železnica, imenovana feldban (iz nemškega *Feldbahn*). To je ozkotirna železnica, katere izgradnja je hitra, preprosta in brez posebno utrje-

ne podlage. Tračnice so ožje, medosna razdalja pa znaša okoli 600 milimetrov. Po do deset vagončkov so sprva vlekli kar konjske vprege. Po pripovedovanjih so menda progo na določenih mestih celo sproti prilagajali, prestavljali tire, jih podlagali in ravnali.

Podobnih, prvotno še lesenih železnic so se nekoč posluževali pri spravilu lesa in transportu izkopane rude iz rudnikov in dnevnih kopov do plavžev. Mimogrede, ideja o tem načinu transporta je bila rojena in preizkušena prav v idrijskih gozdovih (J. Kavčič: Ob spomeniški rekonstrukciji idrijske gozdne železnice, *Gozdarski vestnik* 9/2006).

PREKO VSAKRŠNIH OVIR

Na težjih terenih, kjer izgradnja železnice ni bila mogoča, so poleg cest Dolenja Trebuša–Čepovan in Zadlog–Mala Gora–Tisovec–Mala Lazna vzporedno zgradili še sistem žičnic (*luftpon*), ki so

tekle s Črnega Vrha preko prevala Vrh Gore proti Colu, iz Zadloga čez Angelško goro in Predmejo proti Trnovskemu gozdu, kasneje pa še iz Trebuše proti Čepovanu in iz Ajdovščine čez Predmejo v notranjost Trnovskega gozda.

Na ta način sta bila frontna črta oziroma njeno zaledje na trnovsko-banjski planoti ponovno hitro povezana z najbližjo železniško postajo v Logatcu. Progo so, podobno kot drugod, gradili vojni ujetniki (okoli 20.000). Trasa do Črnega Vrha nad Idrijo (25 km) je bila zgrajena takoj po šesti ofenzivi med 15. avgustom in 29. novembrom 1916.

V času sedme ofenzive je bil v rekordnem času od 1. do 20. septembra 1916 končan tudi zelo slikovit, 12-kilometrski odsek od Godoviča do Idrije. Izgradnja je bila zahtevna zaradi hribovitega terena, ki ga je železnica premagala s predori, mostovži in mostovi. Povprečni naklon proge je znašal 25 %.

ODSEKI RASTEJO V ZATIŠJU MED OFENZIVAMI

Proga iz Godoviča proti Idriji je potekala delno po trasi današnje ceste proti Črnemu Vrhu. Od nje se je odcepila v ostrem levem ovinku 500 metrov po izhodu iz predora. Tudi ta je bil narejen za povezavo do bojišč, vendar šele kasneje, leta 1917, ko so to traso predelovali in usposabljali za motorno vleko. Po enem izmed treh načrtov pa so želeli zgraditi tudi železnico z normalno širino tirov do Črnega Vrha in naprej do Ajdovščine. Proga je nato okoli tri kilometre sledila stari "francoski cesti", zgrajeni še v času Ilirskih provinc. Ko jo je zapustila, je v širokih serpentinah zavijala visoko nad prepadno strugo Zale, po njenem levem bregu do vrha Ključ. Tu je prečkala francosko cesto, ki teče proti Podroteji, in se zagrizla nad Divjim jezerom v Strug nad Idrijco. Teren nad Zalo ni enostaven, a tu je postal še prepadnejši.

Vlak je na slabi izravnavi pred zadnjimi stenami, ki zapirajo izhod v Idrijsko Belo, obrnil v smer proti Idriji. Del ovinka proge je bil zgrajen kar na leseni konstrukciji, kar je bila zaradi strmine v kratkem času edina možna rešitev.

Proga je Idrijco dosegla pri četrtem žonfu¹ in nadaljevala mimo Podroteje do mesta. Da je bila železniška postaja v Idriji na Prejnuti, na prostoru, kjer danes stoji Kolektor, razberemo iz fotografije, objavljene v knjigi Waltherja Schaumana Die Bahnen zwischen Ortler und Isonzo 1914-1918.

IDRIJA PRVIČ (IN ZADNJIČ) POVEZANA Z ŽELEZNICO

Progo so že naslednje leto podaljšali za 27 kilometrov po dolini Idrijce vse do Dolenje Trebuše. Gradili so jo od 11. septembra do 18. oktobra 1917, to je bilo med enajsto in dvanajsto ofenzivo. Istočasno so zaradi pomanjkanja krme in vprežne živine celotno progo od Logatca do Dolenje Trebuše predelali in usposobili za motorno vleko. In tako se je z železnicami na površju in v podzemlju prepredena Idrija končno povezala tudi z zunanjim svetom, a le za en sam teden. Transport do Dolenje Trebuše je namreč po 24. oktobru 1917 zastal. Po preboju fronte pri Kobaridu, ko je združena nemško-avstro-ogrsko armada potisnila nasprotnika daleč v

notranjost Italije, oskrba preko Idrije namreč ni bila več smiselna ...

Vojska je ozkotirno železnico kasneje razgradila. Česar niso razgradili oni, so porabili Italijani, seveda pa niso praznih rok ostali niti domačini. Mnoge tirnice so končale v stropih hlevov in kleti, pa tudi leseni pragovi so marsikomu prišli prav.

FELDBAN DANES

Vsej trasi z malo pazljivosti lahko sledimo tudi danes. Na delu med vrhom Ključ in obračališčem v Strugu naletimo na predor, dolg skoraj 25 metrov. Takoj za njim je bil zgrajen mostiček čez zelo strmo hudourniško strugo, kjer je sedaj le ohlapna jeklenica. Takoj dalje za levim ovinkom pa je proga potekala po več kot deset metrov dolgem lesenem mostovžu ob skalni steni. O njem danes ni nobenih sledi, na obeh koncih so vidni le betonski temelji, na katerih so sloneli leseni nosilci. Ta del poti nam danes pomaga premostiti obvoz, kjer nam je v pomoč nekaj klinov.

Traso na delu od Godoviča do Idrije sem večkrat prehodila. Prvič, ko še sploh nisem vedela, da je tu potekala železnica. S poti, ki se dviga od Kobile (jezu na Idrijci) proti Pevcu, me je za-

peljal viden odcep v desno. Dalje po tej poti sem naletela na predor, pred njim pa celo na gorskega kolesarja, ki mi je kot domačinki (zaradi narečja) očitno prisodil, da moram biti "feldbanski ekspert", in me zasul z vprašanji. Z menoj si ni pomagal, sama pa sem bila bogatejša za kar nekaj izzivov, ko sva šla vsaksebi.

Tako se je pričelo moje zanimanje za feldban. Podatke zbiram že več let: iz objavljenih prispevkov idrijskih avtorjev v literaturi, internetnih forumov, iz knjige Logatec: Črtice iz življenja kraja in obeh župnij, iz zbornika Col med prvo svetovno vojno in iz razgovorov s poznavalci. Izredno sem bila vesela, ko sem med brskanjem po prispevkih Lada Božiča naletela na članek Moja prva tura (PV 1968/12). On in njegova mama sta se resnično peljala s feldbanom, kar je v prispevku tudi opisal: "Tako sva bila deležna sreče in milosti, da sva se vozila s prvo in zadnjo železnico, ki je kdaj povezovala Idrijo z zunanjim svetom."

Proga feldbana do Idrije je bila res neverjeten inženirski podvig tistega časa. Sama ga dojemam kot našo spečo gozdno kraljično. Ji poleg prostora v naši zapisani zgodovini kdaj še vdihnemo življenje? ◉



Razširitev proge v Strugu FOTO: ANKA VONČINA

¹ Tolmun.