



IDEJNA ZASNOVA: Po sledih ruskih vojnih ujetnikov
Spoznavanje tehniške dediščine ob ostankih železniške proge
Logatec-Črni Vrh ter ozkotirne železniške proge Godovič-Idrija



KAZALO

str. 3 – Uvod
str. 5 - Opis Situacije
str. 8 – Namen, Cilji
str. 9 – Zasnova
str. 13 – Načrt izvedbe
str. 13 – Rezultati
str. 14 – Viri



Slika 1: pogled na del trase *feldbahn-a*

UVOD

Pozorno oko lahko ob opazovanju pokrajine Logaškega polja zmotijo nenavadne gmote zemljišča, ki na prvi pogled nimajo veliko skupnega z okolico. Gre za ostanke železniške proge, katere trasa je danes, razen redkih odsekov, dobro skrita pred pogledi naključnih obiskovalcev. Podrobnejše raziskovanje pa nam lahko odkrije kar nekaj zanimivih objektov in njihovih ostankov, ki so predstavljali pomembno infrastrukturo v zdaj že oddaljeni preteklosti.

Za razumevanje tega zanimivega (uradno še ne zaščitenega) spomenika, se moramo vrniti v leto 1915, ko se je Kraljevina Italija po letu dni oklevanja odločila za vstop v vojno, na strani antantnih sil. To je pomenilo vojno napoved Avstro-Ogrski, Nemškemu Cesarstvu in zaveznikom, ter posledično vzpostavitev zloglasne Soške fronte, ki je potekala po slovenskem ozemlju od gore Rombon (2208m) v Julijskih Alpah do Tržaškega zaliva v Jadranskem morju. Zaledje fronte je pa je s tem postalo pomembno območje za njeno vzpostavitev in oskrbovanje. Predvsem za slednje je zelo pomembna dobra prometna infrastruktura in Avstro-Ogrska oblast je poleg utrjevanja in gradnje novih cest, naročila podobno tudi za železniško omrežje. V ta namen so povečali obseg in zmogljivosti obstoječe infrastrukture, začeli pa so tudi z gradnjo več ozkotirnih poljskih železnic, t.i. *Pfelddahn-ov*. Že kmalu po začetku operativnih dejavnosti se je namreč pokazalo, da transport samo po cestah ne bo zadostoval za premeščanje potrebnega materiala po zahtevnem terenu Julijskih Alp in Dinaridov.

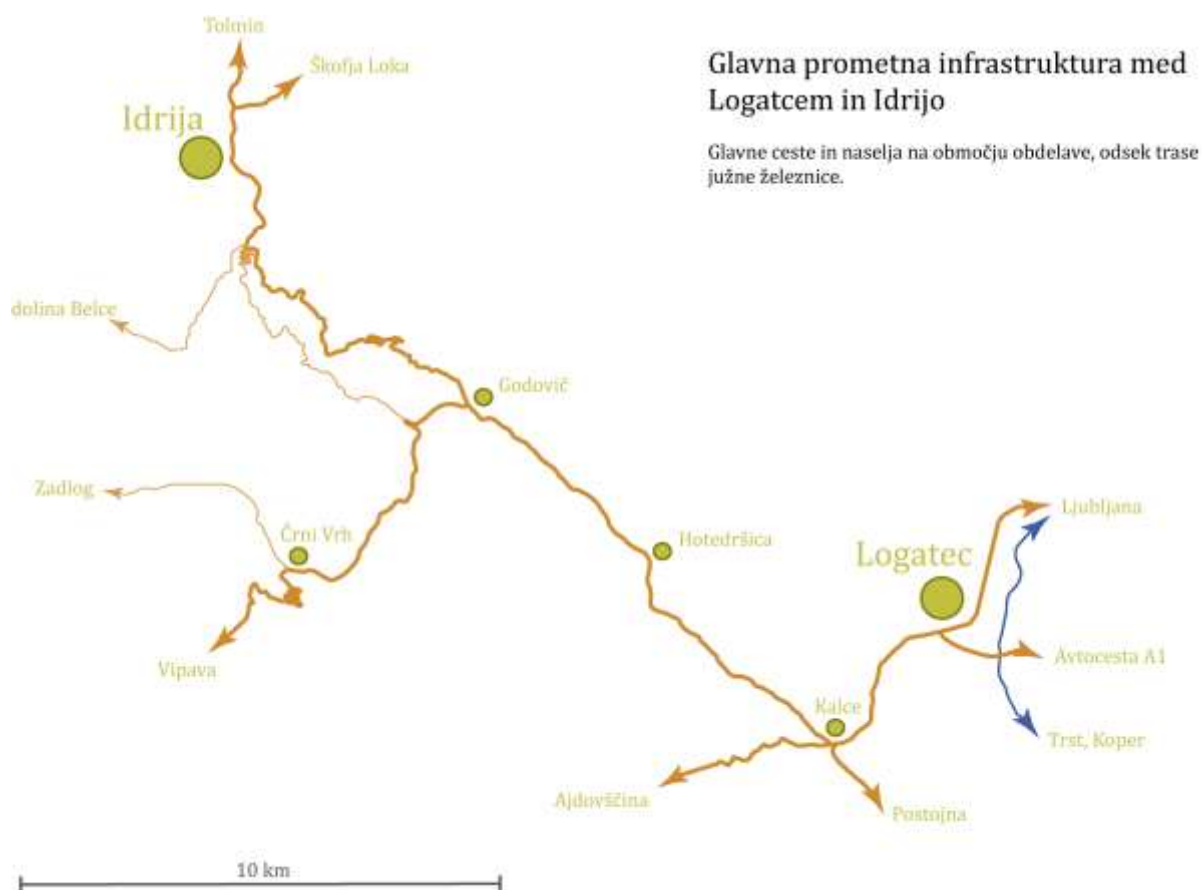
Ker je obstoječa proga Jesenice-Gorica potekala vzporedno z linijo fronte so potrebovali drugo traso, ki bi pripeljala globoko v zaledje prvih bojnih vrst in za najbolj primerno se je izkazala Kraška proga. Za izhodišče, odcep iz Južne železnice Dunaj-Trst, so izbrali železniško postajo Logatec. Od tu je bila proga čez Logaško polje preko Kalc, Hotedršice in Godoviča speljana v Črni Vrh, od kjer naj bi pot nadaljevala proti Colu in nato ob robu Vipavske doline proti Gorici, pri Godoviču pa se je odcepila dodatna proga v Idrijo in naprej proti Dolenji Trebuši. Vloga delovne sile, za večino teh gradbenih podvigov, je bila namenjena vojnim ujetnikom, v veliki večini ruskim vojakom, katerih število naj bi v nekem obdobju samo na območju Kraške proge preseglo 20 000 ljudi.

Razlog, da o govorimo o ostankih proge in ostale infrastrukture se skriva v epilogu prve svetovne vojne. Po uspešnem preboju združenih Avstro-Ogrskih in Nemških sil pri Kobaridu in prestavitvi fronte na reko Pijavo konec oktobra 1917, manj kot dve leti po tem ko so po njej zapeljale prve vlakovne kompozicije, je proga postala nepomembna za trenutne vojne razmere in vsa dela na še ne povsem dokončani progi so se ustavila. Še večji udarec je logistični in strateški vrednosti proge zadala Rapalska pogodba. Ta je po več letih uveljavljanja italijanskega iredentizma Italiji le zagotovila del pred vojno obljubljenega ozemlja zdaj že neobstoječe Avstro-Ogrske države. Ker pa tudi Kraljevina Italija in Kraljevina SHS nista postali prijateljski državi in sta se, kot je to duh časa tudi veleval, namesto povezovanju raje posvečali pripravi na nov velik spopad, je prometna os Logatec-Gorica počasi tonila v pozabo.

Ta idejna zasnova je izdelana z namenom iskanja možnih rešitev za zavarovanje, ohranitev in primerno predstavitev materialnih in nematerialni ostankov iz tega obdobja.



Slika 2: usek trase za normalnotirno železnico na obeh straneh doline pri Hotedršici



Shema 1: Glavne prometnice in naselja na območju obdelave



Slika 3: Detajl ostankov »razstavljenih« ob trasi *feldbahn-a*

OPIS SITUACIJE

Gradnja proge začela iz nujne potrebe po večjem pretoku blaga in ljudi na položaje Soške fronte. Po odločitvi za gradnjo konec leta 1915 so v začetku naslednjega leta začeli z trasiranjem proge, hkrati pa so začeli z izjemno hitrim tempom postavljati ozkotirno poljsko železnico imenovano tudi *Pfeldbahn* (splošen nemški izraz za ozkotirne železnice), včasih *Pferdebahn* (dobesedno konjska železnica, zaradi načina pogona), ki so jo polagali kar na obstoječe glavne ceste, kjer je teren to omogočal. Dela so hitro napredovala in tirnice *feldbahna* so kmalu pripeljale do Godoviča in nato Črnega Vrha. Od tu so v smer proti Colu zaradi strmine terena postavili žičnico, proga *feldbahna* pa je tekla proti Zadlogu na koncu te doline pa se je začela vzpenjati globoko proti notranjosti Trnovskega gozda, kjer so bili rezervni položaji Avstro-Ogrske vojske.

Naknadno so se odločili tudi za gradnjo ozkotirne proge v Idrijo in nato po dolini reke Idrijce do Zgornje Trebuše. Ta trasa se je od trase proti Črnemu Vrhu odcepila malo nad Godovičem in po stari, t.i. Francoski cesti nadaljevala proti Idriji. Zaradi neprimerne naklona se je proga *feldbahna* po nekaj več kot treh kilometrih loči od Francoske ceste in pot v dolino nadaljuje po še danes lepo ohranjenemu in zagotovo vizualno najbolj privlačnemu delu proge, ki naj bi bil v voznem stanju po le 22 dnevih gradnje.

Hkrati pa so inženirji že imeli načrte in so začeli z izgradnjo bolj trajne, normalnotirne trase železniške proge Logatec-Črni Vrh-Col-Vipava, ki je zahtevala mnogo večja gradbena dela. Načrtovali so tudi novo železniško postajo na Logaškem polju, ki pa je ostala na papirju. Do opustitve del jeseni 1917 jim je uspelo progo pripeljati do Hotedršice, dokončana pa sta bila tudi tunel Naklo in tunel nad Godovičem, ki prometu služi še danes.

Okoliščine gradnje proge:

- vojno stanje
- hitra vzpostavitev povezav z *feldbahni*
- postopno utrjevanje in premeščanje trase
- zamenjava z normalnotirno železnico

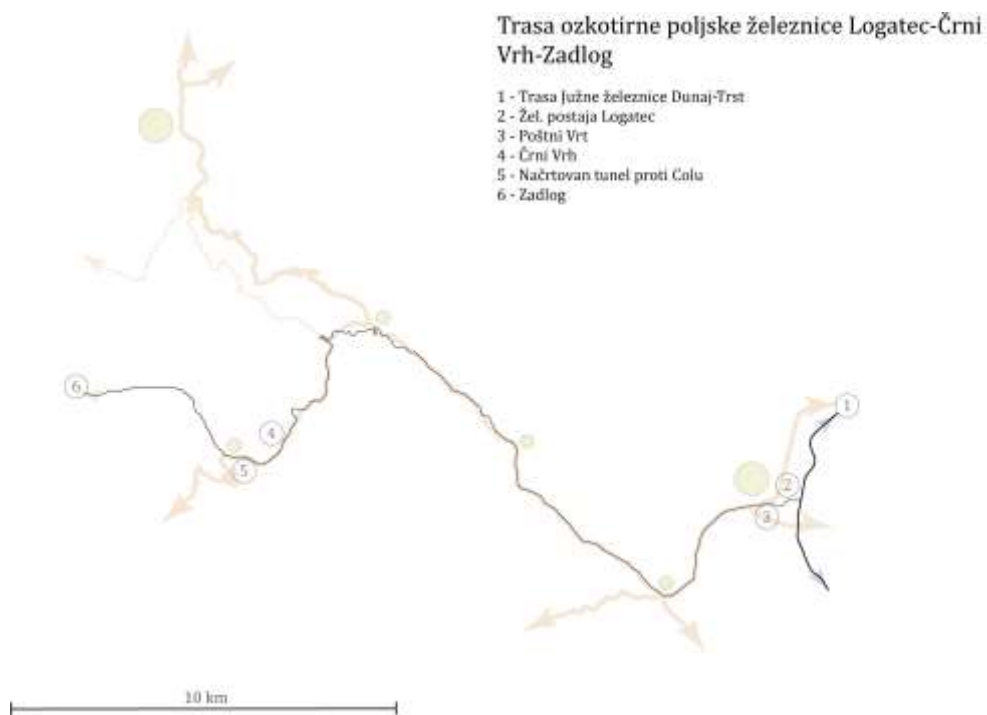
nam otežujejo enoten prikaz poteka proge. Prav tako povsod ni več mogoče natančno določiti trase, ne iz terenskega ogleda, niti iz ohranjenih načrtov trase.



Slika 4: Pogled na del trase *feldbahn-a*, ki počasi izginja pod silami erozije

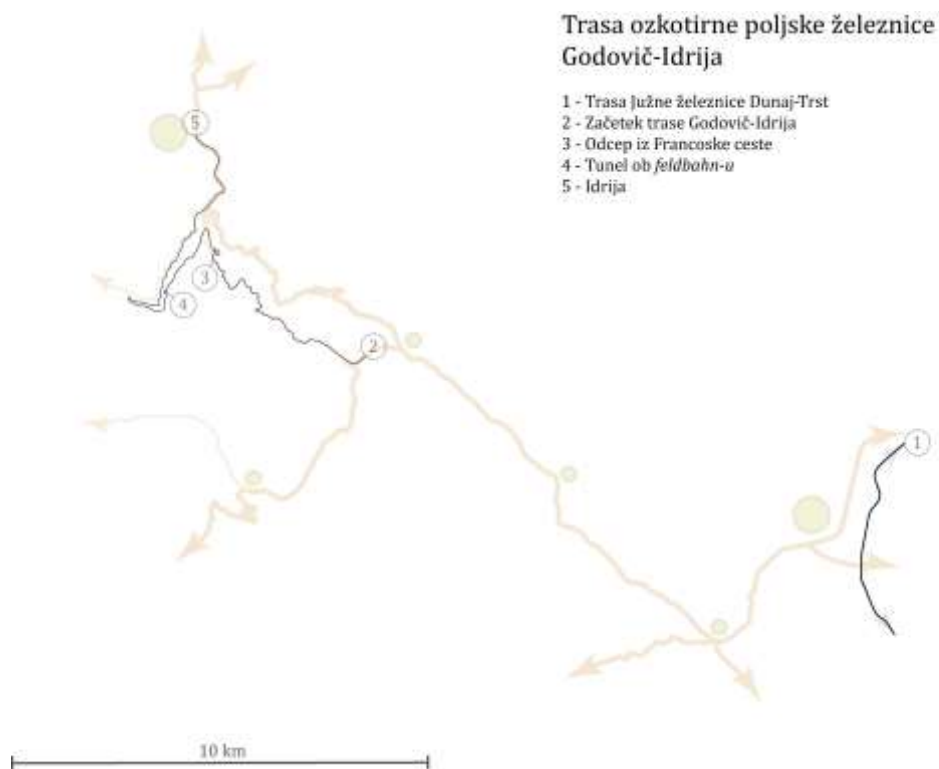
Po do sedaj zbranim gradivu in virih, ter terenskem pregledu materialnih ostankov trase proge, sem za potrebe te idejne zasnove omrežje razdelil na tri dele:

1 Ozkotirna poljska železnica Logatec-Kalce-Hotedršica-Godovič-Črni Vrh-Zadlog



Shema 2: Trasa *feldbahn-a* Logatec-Črni Vrh-Zadlog

2 Ozkotirna poljska železnica Godovič-Idrija

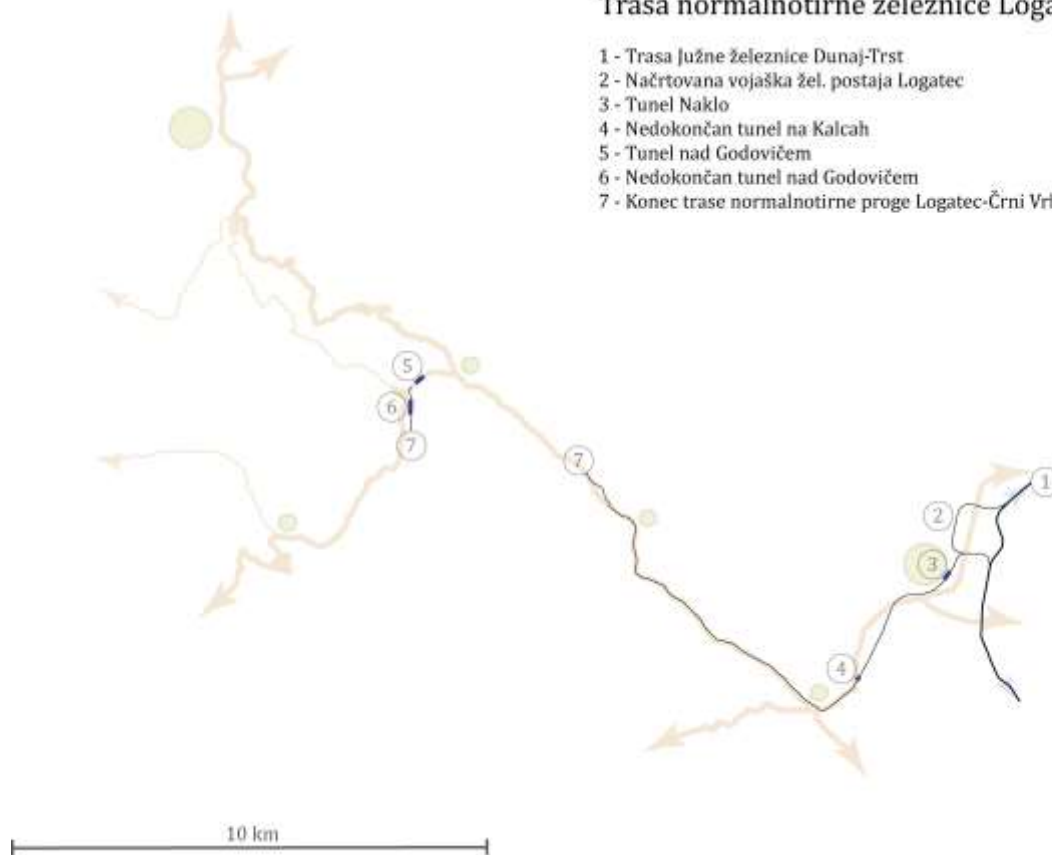


Shema 3: Trasa *feldbahn-a* Godovič-Idrija

3 Odseki normalnotirne železnice Logatec-Črni Vrh-Col

Trasa normalnotirne železnice Logatec-Črni Vrh

- 1 - Trasa južne železnice Dunaj-Trst
- 2 - Načrtovana vojaška žel. postaja Logatec
- 3 - Tunel Naklo
- 4 - Nedokončan tunel na Kalcah
- 5 - Tunel nad Godovičem
- 6 - Nedokončan tunel nad Godovičem
- 7 - Konec trase normalnotirne proge Logatec-Črni Vrh



Shema 4: Trasa normalnotirne železnice, ki je pripeljala najdlje do Hotedršice

Kot kriterije za razdelitev sem upošteval čas izgradnje, namen in smer proge. Za nadaljnje proučevanje je pomembno natančno določiti kriterije, po katerih se bodo ostanki prog uvrščali. Ker lahko izhajamo iz več izhodišč (načrtovane trase, trase ki so služile prometu, nedokončane trase) in z različnimi nameni (raziskovalni, varovalni, arheološki, upravljavski) je potrebno najprej določiti tudi natančnejše cilje naloge in vrednotenja.



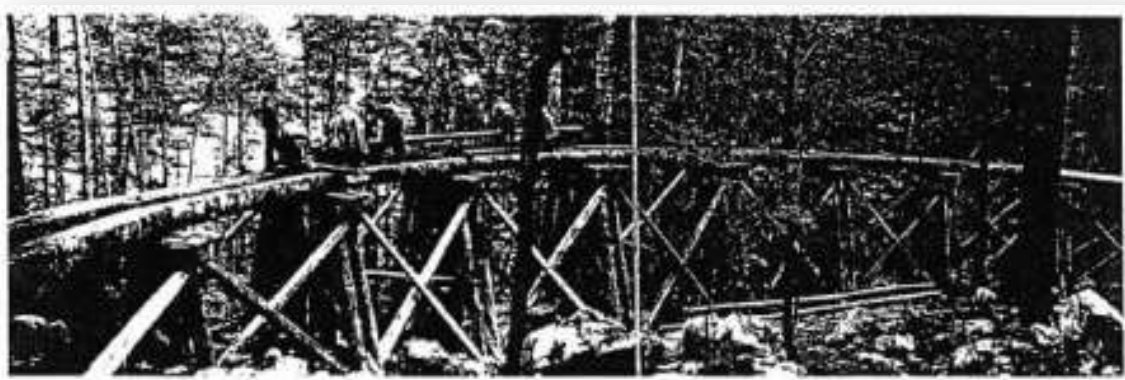
Slika 5: Pogled na dolino, kjer je stalo taborišče vojnih ujetnikov na Kalcah

CILJI NALOGE

Idejni načrt je namenjen predstavitvi do sedaj zbranega gradiva in predlogov za nadaljnje raziskave o možnostih za zavarovanje, ohranjanje in predstavitev zgodbe o železnici. Glavne cilje lahko strnemo v naslednje točke:

- iskanje in pregled dodatnih pisnih virov in dokumentov
- enotna topografska predstavitev ostankov proge, izvedene in načrtovane trase
- preverjanje možnosti za zaščito ostankov proge kot spomenik tehniške dediščine
- preverjanje možnosti za vključitev trase v turistično in rekreativno infrastrukturo območja

V tej nalogi so postavljeni okviri za nadaljnje korake k dosegu zastavljenih ciljev in nekatere idejne rešitve za morebitno ureditev statusa in predstavitev ostankov.



Slika 6: Arhivska fotografija polkrožnega viadukta v dolini Belce

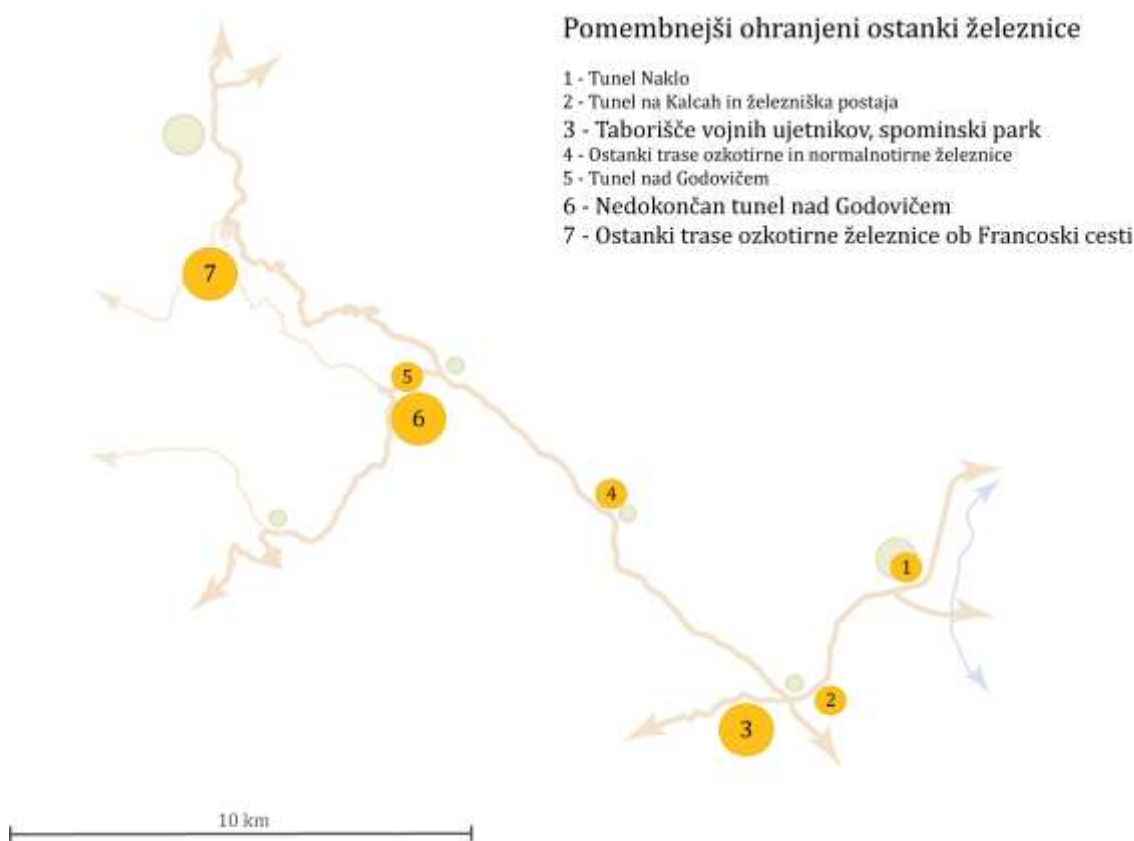


Slika 7: Pogled na zaraščen usek pred južnim vhodom v nedokončan tunel nad Godovičem

IDEJNA ZASNOVA – Po sledih ruskih vojnih ujetnikov

Ime naloge sem izbral, ker pokrajine na srečo niso spremenile eksplozije granat in bojnih plinov kot bi pričakoval ob povezavi ostankov z Soško fronto, temveč roke množice vojnih ujetnikov v veliki večini ruskih vojakov.

Posamezni ostanki trase so morda zanimivi že sami po sebi, vendar bodo pravo vrednost dobili šele z navezavo na širši kontekst najprej jasno Soške fronte, nato pa je pomembna tudi vključitev ostalih značilnosti, kulturnih in naravnih ter predvsem tehniških spomenikov v okolici. Že sama narava železnice, kot vrste prometa, sredstva za povezovanje, nam omogoči bolj enostavno integracijo v obstoječ in načrtovan sistem infrastrukture za turizem in rekreacijo. Predlagana idejna zasnova temelji na povezovanju širšega območja občin Logatec in Idrija na podlagi skupne turistične in rekreativne infrastrukture. Ker je ureditev poti ali celo kolesarske steze po celotni trasi zaradi vrste razlogov če ne nemogoča pa gotovo zelo nepraktična, sem se najprej usmeril v identifikacijo pomembnejših točk ali odsekov proge.



Shema 5: Točke na trasi prog, ki so vredne podrobnejše obravnave

Za izpostavljene točke bo v nadaljevanju izdelan podrobnejši načrt ureditve tematske poti med temi točkami:

- železniška postaja Logatec
 - tunel Naklo
- tunel na Kalcah in železniška postaja
- spomenik ruskim vojnim ujetnikom na mestu nekdanjega taborišča na Kalcah
 - ostanki trase ozkotirne in normalnotirne proge pri Hotedršici
 - tunel nad Godovičem
 - nedokončan tunel nad Godovičem
- ostanki trase ozkotirne proge Godovič-Idrija

Poleg oblikovanja osnovnega informacijskega gradiva ter načrtovanja infrastrukture na izhodiščih in križiščih trase, ki je namenjena opozarjanju in usmerjanju obiskovalcev, je koncept »Po sledih ruskih vojnih ujetnikov« je zasnovan na treh glavnih točkah:

- **Spomenik ruskim vojnim ujetnikom na mestu nekdanjega taborišča na Kalcah** v podolgovati dolini na manjšem kraškem polju Vodice. Izjemna krajina, bližina rimske ceste Emona-Aquilea. *Ureditev parkirišča in obračališča ob glavni cesti, spominski park.*



Sliki 8 in 9: Pogled na spomenik ruskim vojnim ujetnikom pri Kalcah



- **Nedokončan tunel nad Godovičem** kot izjemen spomenik tehniške dediščine. V njem so ohranjene vse gradbene faze v gradnji tunela. *Ureditev muzeja na prostem.*



Slike 10, 11, 12: Južni vhod nedokončanega tunela nad Godovičem



- **Ostanki trase ozkotirne proge Godovič-Idrija** najdaljši skoraj popolnoma ohranjen odsek ozkotirne železnice. Vizualno kvalitete, izjemni pogledi, izjemna krajina. Bližina Divjega jezera, doline Belce. *Pohodniška-tematska pot.*



Slika 13: Odcep *feldbahn-a* iz Francoske ceste



Slika 14: Krajši tunel na trasi *feldbahn-a* Godovič-Idrija

Vsaka od teh treh točk predstavlja drug segment zgodbe o železnici in ohranja dinamiko poti na visokem nivoju.

NAČRT IZVEDBE

Vsakršno nadaljnje, bolj resno preučevanje, dokumentiranje ter tudi upravljanje z opisanim spomenikom zahteva sodelovanje vrste različnih posameznikov, ustanov, obeh občin in nenazadnje lastnikov zemljišč po katerih poteka trasa proge. Na kratko opisan idejni načrt bi šel v dodatno načrtovanje, ko bi bili izpolnjeni vsaj osnovni pogoji:

- Popolna dokumentacija pisnih virov
 - Topografski opis ostankov trase
 - Topografski opis načrtovane trase
- Pripravljenost upravnih skupnosti in javnih ustanov povezanih s to temo na sodelovanje
 - Vključitev v okvir razvojnih smernic turizma in rekreacije na območju

Ob temu bi bilo za kakovosten in korekten potek postopka nujna tudi sestava strokovne delovne skupine ali odbora, ki bi ne samo zagotavljala dovolj visok nivo izvedbe programa, temveč bi delovala tudi kot telo za pomoč pri koordinaciji raznih upravnih postopkov med občinami in pristojnimi organi.

REZULTATI

Ta naloga je namenjena predstavitvi idejnih možnosti za razvoj ostankov trase ozkotirne poljske železnice Godovič-Idrija in delov normalnotirne železnice Logatec-Črni Vrh, kot dodatne infrastrukture turizma in rekreacije v občinah Logatec in Idrija.

Za nadaljnje načrtovanje sem identificiral tri točke, okrog katerih bi se vrtela tematska pot »Po sledih ruskih vojnih ujetnikov« :

- Spomenik ruskim vojnim ujetnikom – Ureditev spominskega parka in ustrezne prometne, komunalne in informacijske infrastrukture
- Nedokončan tunel nad Godovičem – Zavarovanje kot spomenik kulturne dediščine, ureditev muzeja na prostem
 - Trasa *feldbahn-a* Godovič-Idrija – Ureditev tematske sprehajalne poti

VIRI

- Vse fotografije (slike) razen številke 6 so last avtorja
- Vse sheme (risbe) so delo avtorja
- Potek trase je deloma vrisan po terenskem ogledu in sledenju z GPS tehnologijo, deloma po načrtih za izvedbo.

- Lajovic, Aleš: Pozabljeni železniški tunel v Godoviču. Bilten JKŽ 26, 2008, 55–58.
- Lajovic, Aleš: Idrijska železnica. Nova proga julij–avgust, 2010, 24–27.
- Lajovic, Aleš: Idrijska železnica – mit ali resničnost. Komutator – časopis FMR–Media 10/47, 12–14.
- Kompare, Tone: LOGATEC : črtice iz življenja kraja in obeh župnij : izdano ob 80-letnici župnije sv. Nikolaja v Dolenjem Logatcu, Logatec, 1990.
- Schaumann, Walther. Die Bahnen zwischen Ortler und Isonzo 1914-1918. (Wien, 1991)
- Vončina, Anka: Idrijska železnica ali feldban 1916–1917. Idrijski razgledi 56/2, 46–56.