

Idrijska železnica - mit ali resničnost?

Aleš Lajovic

Iz svoje mladosti, rojen sem bil nekaj let po drugi svetovni vojni, se spominjam polemik o tem, ali Idrija potrebuje železniško povezavo s svetom ali ne. V tistem času je rudnik delal s polno paro in tako je bilo prometa iz Idrije in v Idrijo precej. Z leti je rudnik postajal vedno manj konkurenčen. Slednjič so ga zaprli in tako do realizacije železniške proge ni prišlo. Nikoli pa ni nihče omenil, da je Idrija železniško progo kot povezavo s svetom že imela; sicer ozkotirno, pa vendar. Kaj šele, da bi jo obnovili in posodobili. Pa pojdemo lepo po vrsti.

Rudniki in razvoj železnice so tesno povezani. Transport težkih rudarskih vozičkov po pogosto razmočenih, blatnih in neredko slabo nosilnih tleh jamskih rovov je bil težaški posel, zato so si rudarji pomagali na različne načine in kmalu (kar je v tem primeru zelo relativen pojem) iznašli lesene tračnice. Lesena kolesa na rudarskih vozičkih so sčasoma zamenjala kovinska, navadno litoželezna. Lesene tračnice so z leti obili s pločevino oziroma nanje nabili kovinske trakove. S tem se je energija, potrebna za tovrstni transport, zelo zmanjšala. Sledilni venci na kolesih so se pojavili kasneje, konusa na tekalni površini, ki delujeta kot diferencial, pa še pozneje. Razvoj je očitno potekal relativno počasi in postopoma.

Podobno se je godilo s kovinskimi tračnicami. Prve so se pojavile v 17. stoletju in so lesene povsem izpodrinile šele sredi 19. stoletja. Bile so namreč precej dražje, vendar so prednosti sčasoma le prevagale. Prve kovinske tračnice so bile ulite iz sive litine in so imele večinoma obliko črke L. Ker so se rade lomile, je sivo litino z leti nadomestilo jeklo, ki je mnogo bolj žilavo. Podobno se je godilo s kolesi. Z uporabo jekla kot materiala za tračnice in železniška kolesa se je kotalni upor pri železniškem transportu zmanjšal na minimum. Kotalni upor je namreč obratno sorazmeren elastičnim modulom uporabljenih materialov.

Rudniki so za jamsko podporje v tistem času uporabljali tako rekoč izključno les. Tega je v okolici rudnikov ob stalnem povečevanju proizvodnje vedno bolj zmanjkovalo in treba je bilo sekati vedno dlje in dlje, tako tudi v Idriji. Transport lesa po ozkih grapah v zaledju mesta je bil milo rečeno težaven, zato so v Idriji sredi 18. stoletja naprej iznašli klavže – dolinske zapore oziroma jezove, kjer so akumulirali vodo. Ko se je vode nabralo dovolj, so zapornice na klavžah odprli in poplavni val je v strugo navaljeni les odnesel v mesto Idrijo, kjer so ga na grabljah, postavljenih v strugi Idrijce, polovili. Dovolj elegantno, ni kaj. Sam naziv klavže pa izvira iz latinske

besede *claustrum* in pomeni zaporo. Klavž oziroma izpeljank iz te besede imamo po Sloveniji več, večinoma pa so ostalina še iz rimskih časov in se nanašajo na zapore na tedanjih cestah, kjer so pregledovali popotnike. V času vojne nevarnosti so vrata, ki so bila bistveni sestavni del takih zapor, enostavno zaprli in branili prehod izza varnih, debelih zidov trdnjav, ki so bile navadno postavljene na strateških mestih. Lep tak primer so Kluže nad Bovcem. Idrijske klavže pa so imele drugo funkcijo – služile so izključno za akumulacijo vode. Klavž je bilo več. Najbolj znane so Putrihove v dolini Bele in Mrakove na Idriji. Večina klavž, vsaj kar se zidovja tiče, je obnovljenih.

Kaže, da z leti tudi ta transport ni več zadoščal, zato so postavili znameniti, nekaj kilometrov dolgi idrijski »lauf«, prvo železniško progo v naši deželi. Izraz »železniški« ni najbolj primeren, saj so bile tračnice lesene oziroma so bila to lesena bruna z navadno kvadratnim prerezom nekajkrat nekaj col – skratka dovolj močna, da so po njih lahko samotežno transportirali z lesom naložene vozičke z osno obremenitvijo okoli tone pa tudi več. To se je zgodilo okoli leta 1820. »Lauf« so lahko prestavljali, po njem pa so transportirali les iz odročnih dolin do voda, kjer so ga lahko plavili.

Prva svetovna vojna je Idrijo iznenada postavila v neposredno zaledje ene najbolj krvavih front evropskih bojišč. Oskrbovanje znatnega dela frontne črte (Banjščice), ki je imela svoje poveljstvo oziroma štab v Logatcu, je potekalo ravno preko Idrije. Ker je bilo potrebno na fronto stalno dostavljati velike količine težkega vojaškega materiala, kar je bilo z vojaškimi vozovi in konjsko vprego sila težko – tudi zaradi cest, ki so bile tedaj vse seveda makadamske in z relativno strmimi klanci, pa tudi ni jih bilo prav veliko – so izjemno hitro postavili t. i. »feldbahn« med Logatcem in Dolenjo Trebušo v dolžini 63 km.

Feldbahne so postavljali iz predfabriciranih kosov v celoti jeklene ali kombinirane (tiri jekleni, pragovi leseni) ozkotirne



železnice, ki so jih na kraju samem privili skupaj. Navadno so jih položili kar po cestah, kjer pa je bil naklon cestišča prevelik ali iz drugih razlogov, pa so zgradili novo traso. Ta ozkotirna železnica se je začela na železniški postaji v Logatcu in nato vodila skozi Gorenji Logatec, Kalce in naprej skozi Hotederšico do Godoviča (tu se je odcepil krak železnice proti Črnemu Vrhu in naprej v Zadlog, predvidena pa je bila tudi že povezava z Ajdovščino). Od Godoviča naprej je šla Idrijska proga nekaj kilometrov po t. i. »Francoski cesti« (3,6 km). Ker je bilo treba premagati precejšno višinsko razliko (300 m) navzdol do Idrije, so morali od tu naprej zgraditi popolnoma novo traso. »Francoska cesta« se namreč iznad Divjega jezera v Podrotejo spušča v »ključih« (serpentinah), ki imajo celo za ozkotirno železnico ovinke s premajhnim radijem. Proga je po novi trasi pod Francosko cesto speljana najprej po nasipih, nato pa vsekana v strme bregove nad Zalo, Divjim jezerom in Idrijo. Zahtevnejši objekti so bili nekaj deset metrov dolga galerija z lesenim podporjem, podobno dolg tunel v živi skali in polkrožni deset do petnajst metrov visok leseni most nad Strugom (predel kanjona Idrijce južno od Divjega jezera), kjer se je proga obrnila za 180 stopinj zopet nazaj proti Idriji. Na cesto po dolini Idrijce se je spustila kak kilometer pred Divjim jezerom. To traso še danes sledimo brez večjih težav. Od Idrije do Dolenje Trebuše



je bila železnica zopet položena pretežno po cesti. Sicer pa je gradnja te proge potekala izredno hitro – le nekaj deset dni v septembru leta 1916.

Vzporedno s frontno linijo so zaradi težkega terena, poleg cest seveda, zgradili t. i. «Prinz Eugen Seilbahn» – sistem žičnic, ki je služil transportu lažjega vojaškega materiala pa tudi ljudi iz Ajdovščine čez Trnovski gozd do Dolenje Trebuše v dolini Idrijce in naprej čez hribe in doline do Grahovega v Baški grapi, kjer je dosegel Transalpino oziroma Bohinjsko železniško progo, kot ji pravimo danes. Transport po teh žičnicah je potekal seveda tudi v obratni smeri.

Vlakce so spočetka vlekli s konji. Štirje konji so vlekli do deset vagončkov, na večjih vzponih pa so dodali priprego. Kmalu je začelo primanjkovati krme pa tudi konj, zato so začeli uvajati motorne lokomotive, ki so kot gorivo uporabljale bencol.

Nedolgo za tem so ugotovili, da ima »feldbahn« premajhno kapaciteto za vedno večje potrebe fronte, ki se je med tem, za povrh, pomaknila bližje Logatcu. Na vrat na nos so se lotili gradnje normalnotirne 28 km dolge proge med Logatcem in Črnim Vrhom preko Godoviča po novi trasi. Planirali so do dvajset vlakov s po sto osmi v eno in drugo smer na dan. Nemoten promet naj bi, poleg drugih delavcev, zagotavljalo skoraj dvesto železničarjev.

Po raznih podatkih je na različnih odsekih te proge, poleg železničarskih oddelkov

avstro-ogrske armade, garalo med pet in petnajst tisoč pretežno ruskih ujetnikov in prav toliko konjev.

Ta nova normalnotirna proga se je z Južne železnice odcepila kaka dva kilometra pred logaško železniško postajo in prečkala današnjo industrijsko cono v Zapolju. Na Pustem polju severno od Dolenjega Logatca so zgradili veliko, en kilometer dolgo vojaško železniško postajo z 22 tiri in obsežnimi skladišči. Z nje je en tir vodil po visokem nasipu na logaško železniško postajo, sama proga pa je šla v predor Naklo in naprej po nasipu proti Gorenjemu Logatcu, ki ga je obšla na vzhodni strani. Sledilo je nekaj usekov in krajši tunel v živi skali na Kalcah (dostopen s severne strani, južni del zasut). Od železniške postaje Kalce je šla proga naprej po nasipih in usekih nad današnjo avtomobilsko cesto do Hotedršice, kjer je bila zopet železniška postaja, in sicer med današnjim strnjnim naseljem in znamenitim Tomažinovim mlinom. Do železniške postaje Godovič (vzhodno od današnje bencinske črpalke) je proga zopet vodila po pobočjih nad današnjo cesto. Tu se je trasa normalnotirne proge obrnila proti jugu. Sledila sta dva tunela (160 in 340 m), nato pa, preko obsežnih nasipov in usekov na precej razgibanem kraškem terenu, železniška postaja Podjesen. Po načrtih naj bi se tu proga zopet v velikem loku obrnila proti zahodu. Poleg nasipov je bilo predvidenih

še nekaj krajših tunelov. Železniška postaja Črni Vrh naj bi bila na nadmorski višini okoli 700 m – približno nad današnjim domom za ostarele (tedaj ga seveda še ni bilo). Tu naj bi šla proga ponovno v predor in potem naprej proti Ajdovščini ... Vendar se je prva svetovna vojna končala prej, kot pa je bila dokončana ta proga. Konec oktobra leta 1917 je namreč prišlo do preboja fronte pri Kobaridu in dela na trasi železniške proge Logatec–Črni Vrh so v hipu obstala. Tako tudi v predoru južno od Godoviča. Gre za slabih 400 m dolg, delno dokončan železniški tunel z ohranjenimi vsemi gradbenimi fazami. Tunel ima samo južni vhod, ker so severnega Italijani porabili za izgradnjo ene od njihovih utrdb v sistemu Vallo Alpino (antipod Rupnikove linije nedaleč proč), saj je bil Godovič med vojnoma pod Italijo. Prav ta tunel pa je bil povod, da sem se odstiranja tenčice s te, skoraj povsem pozabljene zgodovine železnic v teh krajih, temeljiteje lotil.

Namreč, ko sva pred leti s prijateljem iskala ta tako rekoč pozabljeni tunel, o katerem je vsak od naju nekje nekaj slišal in je torej obstajala velika verjetnost, da v Godoviču nekaj res je, ter po vasi spraševala, kje naj ga iščeva in za kaj sploh gre – za tunel ali morda kak rudniški rov – sva dobivala samo precej meglene, nedoločene in nejasne odgovore. Nisva ga našla. Pravzaprav nisva našla nič. In šla domov.

Vendar sem vztrajal in čez kar nekaj časa



v tistih hostah naletel na nekaj, kar bi lahko bil železniški nasip. Po njem je namreč danes v dolžini nekaj sto metrov speljana gozdna cesta. Nasip se je proti jugu čez kakih štiristo metrov končal, proti severu pa je bil najprej nekaj deset metrov dolg usek, ki ga sprva niti opazil nisem, potem pa ne prav prijazen vhod, pravzaprav dva – eden nad drugim, v tunel. Da gre za železniški tunel, in to za železnico z normalno tirno širino, sem ugotovil šele, ko sem ga celega pregledal. To niti ni bilo težko, saj je tunel prehoden brez večjih težav. Le to mi tedaj ni bilo jasno, čemu vodi proti jugu, Idrija pa je bila zahodno ...

Podobno kot v Godoviču, oziroma še slabše, je bilo, ko sem v idrijskem muzeju spraševal, če imajo kaj materiala v zvezi z Idrijsko železnico. Sploh še niso slišali zanjo. Zanimivo, kako v nekaterih krajih zgodovinski spomin z leti povsem zbledi. Nasprotno pa je v Hotederšici še zelo živ. Spominjajo se ozkotirne železnice, ki je bila krvava od krvi ranjencev, ki so jih vozili s fronte v bolnišnice v zaledju.

V času, ko še nisem bil povsem prepričan o tem, ali je Idrijska železnica sploh bila ali ne, mi je v roke prišel čudovit članek, ki ga je napisal Lado Božič iz Idrije z naslovom Moja prva tura in je bil objavljen v Planinskem vestniku št. 12, leta 1968 (str. 556 do 563). V njem opisuje, kakšno obupno pomanjkanje je vladalo med prvo svetovno vojno v Idriji – tedaj drugem največjem mestu v deželi Kranjski, in kako sta z mamo pešačila vse do Vrhnike, da sta lahko nabavila nekaj krompirja. Pot proti domu sta si olajšala z vožnjo z vojaško železnico (kar sicer ni bilo dovoljeno). Takole piše:

Z mamo na vlakcu nisva bila sama. Sproti je pobiral vojake in civiliste. Potovanje je bilo počasno, saj je težko natovorjene vagončke vlekla le majhna lokomotiva, ki ji je od časa do časa pošla sapa. Ustaviti se je morala in se počasteno oddahniti. Skozi Hotederščo in Godovič je šlo brez strahu in napetih živcev. Onstran Godoviča pa je proga zavila na Francosko cesto, ki veže cesto Godovič–Črni vrh s cesto, ki prihaja v ključih iz Podrteje in teče skozi Koševnik do Črnega Vrha ... Po nekaj kilometrih po tej cesti je proga zavila na desno z nje in se po nasipih, ki so ohranjeni še danes, približala robu planote, ki strmo pada v sotesko Zale. Po tem robu smo se vozili in s strahom zrlji v prepade, v katerih prebiva divja koza. Nič kaj prijetno ni bilo okoli srca. Sedeti na zibajočem se vagončku in zreti prav v vodo soteske Zale, je zahtevalo svojo mero korajže. Vagončki so neprestano poplesavali na začasnih tirih, nihali na levo in desno, se ob vsakem stiku tračnic zdrznili in grozili, da skočijo najprej na nasip, z njega pa po strmini v globino in temačno dolino.

Še mala lokomotiva se je večkrat prestrašila prepadov, vzdrgetala in se sunkovito ustavila. Kakor da bi lovila sapo in hotela počivati. Srečno in samo s košem natlačene strahu smo se pricijazili skozi gozd debelih in lepih smrek do vrha črnovrških ključev. Prvi del živčne vožnje je bil za nami, treba je bilo napraviti še vožnjo po severozahodnem pobočju prav nič manj strmega Pevca. Na lesenem mostu preko ceste na vrhu serpentini je proga dosegla svojo najvišjo točko ... Z mostu se je železniška proga začela polagoma spuščati v smeri proti Beli ... Zavore so vedno bolj cvilile in škripale. V to muziko so se mešali vzkliki in kričanje nemških in madžarskih vojakov, ki so zavirali vagončke. Slepim potnikom pa je začela počasi lesti po hrbtu prava mrzlica. Vrišč in ropot je odmeval proti vrhu Pevca, udarjal v strugo Idrije in se odbijal od njenih nasprotnih bregov. Živci so se vedno bolj napenjali. Pred oči so stopale globine Divjega jezera, strmi breg nad Idrijo, skale in prepadi. Vlak je neprestano piskal in opozarjal na pripravljenost. Zdaj je zavozil skozi krajši tunel, ki je še danes ohranjen, škripal in cvilil po lesenih mostovih nad prepadi in se spuščal vedno bolj k strugi Idrije. Vožnja vsekakor ni bila od muh. Tudi ni tekla mimo precejšnega strahu, saj smo bili prepuščeni na milost in nemilost začasnemu vlaku, ki je bil brez vsakih varnostnih naprav in je bil namenjen samo prevozu vojnega blaga. Vse je bilo odvisno od sreče in naključja. Lahko bi bilo prišlo do najhujšega, kar bi lahko povzročila malenkostna napaka v tiru, lokomotivi ali na vagončkih. Malo dalje od današnje Vojkove plošče in nad kolenom Idrije je vlak na velikem lesenem mostu spet spremenil svojo smer. Zavil je nazaj proti Idriji. Odprl se je pogled na cesto Idrija–Bela. S te ceste so še danes vidni zidovi, na katerih je tekla trasa. Od tu do četrtega »žomfa« ali tolmuna v Strugu ni bilo več daleč. Spust železniške proge se je tu končal. Železnica je zdrznila

na cesto ob Idriji. Zavore so popustile in z njimi tudi napetost naših živcev. Da strah le ni bil popolnoma neupravičen, dokazujejo še dandanašnji govorice starejših ljudi, da je mnogo vagončkov te železnice iztirilo in padlo naravnost v Divje jezero. Koliko je bilo na tem resnice, ne vem ...

Ko sem prebral ta članek, zame ni bilo nobenega dvoma več. Treba je bilo samo še poiskati, kar je od Idrijske železnice ostalo. Pravzaprav od obeh – ozkotirne idrijske in normalnotirne črnovrške. Podrli so ju namreč le nekaj let po prvi svetovni vojni, saj ju je nova meja v Hotederšici razpolovila in prometa po njej tako rekoč ni bilo več. Sic transit gloria mundi!

O Idrijski progi sem povprašal tudi verjetno največjega poznavalca železnic pri nas Karola Rustjo. Napotil me je v idrijski Zgodovinski arhiv, ki po nenavadnem spletu okoliščin hrani originalne načrte obeh variant normalnotirne železniške proge Logatec–Črni Vrh (manjka tloris proge od km 2 do 12). Ob pregledu materiala se je izkazalo, da sta oba tunela v Godoviču železniška, kot sem predvideval. Spodnji je bil predelan v cestnega in je edini objekt na vsej trasi normalnotirne železnice Logatec–Črni Vrh, ki je še danes v uporabi in je bil pred leti obnovljen. Celo razsvetljava je dobil.

Zgornji godoviški železniški tunel pa so Italijani med vojnami, kot je že bilo omenjeno, delno predelali v utrdbo, ki je ohranjena skoraj v celoti, le precej izropana je. Kljub temu so se v njej v sanitarijah ohranile keramične ploščice, voda pa še dandanašnji (po skoraj sto letih) odteka skozi talne školjke. Ta utrdba pa v Godoviču ni edina. Kakih 300 m severno od cestnega tunela je še ena obsežna italijanska utrdbeno podzemeljska gradnja, ki pa izgotovitve ni dočakala. Varovala naj bi dostop v dolino Zale.

