

Ozkotirna železnica v Logatcu

PODORČJE: ETNOLOGIJA

Avtor: Jakob Šimenc
Mentorica: Antonija Baznik

Logatec, 2021

Osnovna šola Tabor Logatec

KAZALO VSEBINE

1	Povzetek	5
2	Zahvala.....	7
3	Uvod	7
4	Teoretični del.....	7
4.1	Vzroki za spopad.....	7
4.2	Balkan je sod smodnika	7
4.3	Fronte	8
4.4	Soška fronta.....	8
4.5	Feldban	9
4.5.1	Pomen.....	9
4.5.2	Značilnosti feldbana	9
4.5.3	Gradnja in potek proge Feldbana	11
5	Eksperimentalni del.....	12
5.1	Potek proge: DOLENJI LOGATEC-GODOVIČ.....	12
5.2	Potek proge: GODOVIČ – ČRNI VRH – ZADLOG - PONCALA	24
5.3	Potek proge: GODOVIČ – IDRIJA.....	29
6	Zaključek.....	36
6.1	Hipoteza 1: Danes lahko opazimo ostanke feldbana	36
6.2	Hipoteza 2: O <i>feldbanu</i> je malo pisnih in avdiovizualnih virov.....	36
6.3	Hipoteza 3: Prebivalci okoli trase feldbana med Logatcem in Godovičem ne ločijo med ozkotirno železnico (feldban) in načrtovano normalno tirno železnico.....	36
6.3.1	Anketa.....	36
7	Literatura	43
8	Seznami	43
8.1	Kazalo slik	43
8.2	Kazalo grafov	45

1 POVZETEK

Povzetek

V raziskovalni nalogi sem teoretični del naredil tako, da sem iz že napisanih primarnih in sekundarnih virov poiskal podatke ter stare fotografije, ki govorijo o železnici in jih zapisal. V praktičnem delu pa sem raziskoval ostanke poti in jih dokumentiral s fotografijami ter opisal celotno pot.

Nepričakovana vojna napoved Italije avstro-ogrski monarhiji 24.maja 1915 je pripeljala do zloglasne soške fronte. Za oskrbo avstro-ogrskega bojišča z vojaškim materialom je moralo skrbeti zaledje od Trsta, Postojne, Vipave, Logatca, Godoviča, Idrije, Trnovskega gozda in vse do Bohinja. Zato so bile zelo pomembne cestne in železniške povezave.

Bohinjska železniška normalnotirna proga je prvi dve leti vojne najpomembnejša oskrbovalna pot, vendar jo avgusta 1916 italijanska vojska tako poškoduje, da je bila oskrbovalna pot okrnjena. Vojaška komanda se je odločila za alternativo in sicer Kraško progo, predvsem za železniško postajo Logatec. Z železniške postaje Logatec so speljali železniško povezavo do Trnovskega gozda in Dolenje Trebuše. Ker po omenjenem območju ni bilo povezave z normalnotirno železnico, so zgradili vojaško ozkotirno železnico, imenovano feldban.

V svoji nalogi opisujem njen celoten potek iz Logatca do Godoviča, kjer se razcepi na dva kraka. Prvi krak poteka iz Godoviča do Zadloga in Poncale v bližini Lokev. Drugi del proge poteka do Idrije in naprej do Dolenje Trebuše. Ker je bila potreba po oskrbi vojske velika, so postavili po omenjenem terenu kar ozkotirno železnico, ki je omogočala enostavno in hitro postavitev. Gradnja je bila enostavna, brez večjih nasipov. Proga je potekala kar po prometnih cestah in poljih. Večje vzpone in padce so premagovali z lesenimi mostovi, tuneli in useki. Za polaganje in trasiranje te poljske železnice je vojska uporabila v glavnem ruske vojne ujetnike, ki so imeli svoja taborišča v Logatcu, Kalcah, Hotedršici in Godoviču.

Logatec je bil tako pomemben kraj v zaledju. Tukaj je bilo veliko skladišče z vojaško municijo, ki so jo pripeljali po glavni železniški povezavi Dunaj-Ljubljana-Trst. Poleg tega je bila v Logatcu postavljena vmesna bolnišnica za oskrbo ranjenih vojakov, ki so jih prepeljali s fronte po ozkotirni železnici, kjer so jih začasno oskrbeli, nato prepeljali v notranjost po glavni cestni ali železniški povezavi.

Abstract

In the research project, I did the theoretical part by looking for data and old photographs that speak of the railway from already written primary and secondary sources and writing them down. In the practical part I researched the remains of the route and documented it with photographs and described the entire route.

The unexpected declaration of war by Italy on the Austro-Hungarian monarchy on May 24, 1915 led to the infamous Isonzo Front. The supply of the Austro-Hungarian battlefield with military material had to be taken care of by the hinterland from Trieste, Postojna, Vipava, Logatec, Godovič, Idrija, Trnovski gozd and all the way to Bohinj. Therefore, road and rail connections were very important.

The Bohinj railway normal track was the most important supply route for the first two years of the war, but in August 1916 it was so damaged by the Italian army that the supply route was shortened. The military command decided on an alternative, namely the Karst line, especially the Logatec railway station. From the Logatec railway station a railway connection was made to Trnovski gozd and Dolenja

Trebuša. Since there was no connection to the normal-gauge railway in the area, a military narrow-gauge railway called Feldban was built.

In my thesis, I describe its course from Logatec to Godovič, where it splits into two branches. The first branch runs from Godovič to Zadlog and Poncale near Lokev. The second part of the route runs to Idrija and on to Dolenja Trebuša. As the need for the supply of the army was great, a narrow-gauge railway was built on the mentioned terrain, which enabled easy and quick installation. Construction was simple, with no major embankments. The route ran right along busy roads and fields. Major ups and downs were overcome with wooden bridges, tunnels, and cuts. For the laying and tracing of this field railway, the army used mainly Russian prisoners of war who had their camps in Logatec, Kalce, Hotedršica and Godovič.

Logatec was such an important place in the hinterland. Here was a large warehouse with military ammunition, which was brought along the main railway connection Vienna-Ljubljana-Trieste. In addition, an intermediate hospital was set up in Logatec to care for wounded soldiers, who were transported from the front by a narrow-gauge railway, where they were temporarily treated and then transported inland along the main road or rail link.

2 ZAHVALA

Zahvaljujem se svoji mentorici gospe Antoniji Baznik za napotke in gradivo.

Zahvaljujem se gospe Miri Hodnik iz Zgodovinskega arhiva Ljubljana, Enota v Idriji, za začetno gradivo in napotke pri iskanju podatkov o feldbanu.

Zahvaljujem se tudi gospodu Ivanu Rudolfu, ki mi je omogočil ogled svoje zbirke iz prve svetovne vojne. Njegov vojaški muzej vsebuje veliko podatkov in pričevanj o feldbanu.

Naslov naloge mi je predlagal moj stari oče Rihard Erker in mi s svojim vedenjem o železnici veliko pomagal.

3 UVOD

Moje raziskovanje sem izvedel tako, da sem v teoretičnem delu raziskovalne naloge opisal razloge za spopade v prvi svetovni vojni in njene frontne linije. Osredotočil sem se na soško frontno linijo, ki se je nahajala na slovenskem ozemlju. Opisujem dogodke, ki so priveli do razloga za potrebo po novi oskrbovalni liniji in sicer v smeri Logatec-Trnovski Gozd-Dolenja Trebuša. Razložil sem pomen besede feldban in zakaj je bila ozkotirna železnica primerna za hitro gradnjo te nove povezave. V raziskovalno-praktičnem delu pa sem opisal potek feldbana s pomočjo starih fotografijah in po pripovedih in poiskal današnje ostanke proge, ki sem jih dokumentiral s fotografijo.

1. HIPOTEZA: Danes lahko opazimo ostanke *feldbana*.
2. HIPOTEZA: O *feldbanu* je malo pisnih in avdiovizualnih virov.
3. HIPOTEZA: Prebivalci okoli trase feldbana med Logatcem in Godovičem ne ločijo med ozkotirno železnicijo (feldban) in načrtovano normalnotirno železnicijo.

4 TEORETIČNI DEL

4.1 Vzroki za spopad

Na prelomu 19. stoletja so evropske države imele zunaj celine ozemlja, tako imenovane kolonije. Stare kolonialne sile so bile Velika Britanija, Francija in Nizozemska. Poleg starih kolonialnih sil so se pridružile tudi nove razvijajoče države (Nemčija, Italija, Belgija, Rusija, Japonska in ZDA). Nove kolonialne sile so ogrožale sile zaveznikov zaradi ozemeljskih zahtev, predvsem Veliko Britanijo in Francijo. Nasprotja in križanje interesov med državami zaradi kolonij so naraščala in na koncu Evropo razdelila na dva tabora, tako so nastale centralne sile (Italija, Nemčija in Avstro-Ogrska) ter antantne sile (Francija, Velika Britanija in Rusija). Te sile so imele različne želje po kolonijah. Tako Avstro-Ogrska kot Rusija sta žeeli oblast nad Balkanom, Avstro-Ogrska zaradi razširitve ozemlja, Rusija pa si je žeela dostop do Jadranskega morja.

4.2 Balkan je sod smodnika

Na jugu pa je tisti čas propadalo Osmansko cesarstvo. Po Berlinskem kongresu leta 1778 je BIH prišla pod okrilje Avstro-Ogrske. Kasneje, leta 1908, si jo je Avstro-Ogrska na silo priključila k svojemu ozemlju-Aneksiji.

Narodna zavest ljudi, ki so živeli pod Osmanskem cesarstvom, se je krepila. To je pripeljalo do dveh balkanskih vojn.

Leta 1912 so narodi na Balkanu dosegli osamosvojitev in nastale so: Kraljevine Srbija, Bolgarija, Romunija, Črna gora in Grčija. Leta 1913 pa so se te nove državice spopadle za preostanek Osmanskega Cesarstva. V tej balkanski vojni je Srbija izšla kot zmagovalka z Bolgarijo. Kot zmagovalka je zahtevala priključitev BIH, ki je bila od aneksije dalje pod Avstro-Ogrsko, k svojem ozemlju. V tem času je v BIH delovala tudi ilegalna organizacija Mlada Bosna, ki se je borila proti avstro-ogrski oblasti. Avstro-Ogrska je želela zadušiti težnjo združitve Slovanov v BIH s Srbijo. Tako je 28. junija 1914 prestolonaslednik Franc Ferdinand obiskal Sarajevo, kjer so nanj izvedli atentat. Gavrilo Princip ga je smrtno ranil.

Avstro-Ogrska je 28. julija 1914 napovedala vojno Srbiji, kar predstavlja začetek 1. svetovne vojne.

4.3 Fronte

Ko je Avstro-Ogrska napovedala vojno Srbiji, so se vanjo zapletle še vse Antantne in Centralne sile, tako so se odprle 4 bojne frontne linije.

- Zahodna frontna bojna linija- Galicija

Ko je Avstro-Ogrska napovedala vojno Srbiji, je Rusija (zaveznica Srbije) izvedla razporeditev vojske ob Avstro-Ogrski meji in Rusiji.

- Balkanska frontna bojna linija

To je bila meja med Srbijo in Avstro-Ogrsko. 1916 pa se je Srbija povezala z Antantnimi silami v Solunu in se je ta linija preimenovala v Solunsko fronto.

- Zahodna frontna bojna linija

Fronta je potekala med Nemčijo in Francijo z njeno zaveznico Veliko Britanijo. Potekala je ob reki Marni do švicarske meje.

- Jugozahodna Italijanska bojna fronta

4.4 Soška fronta

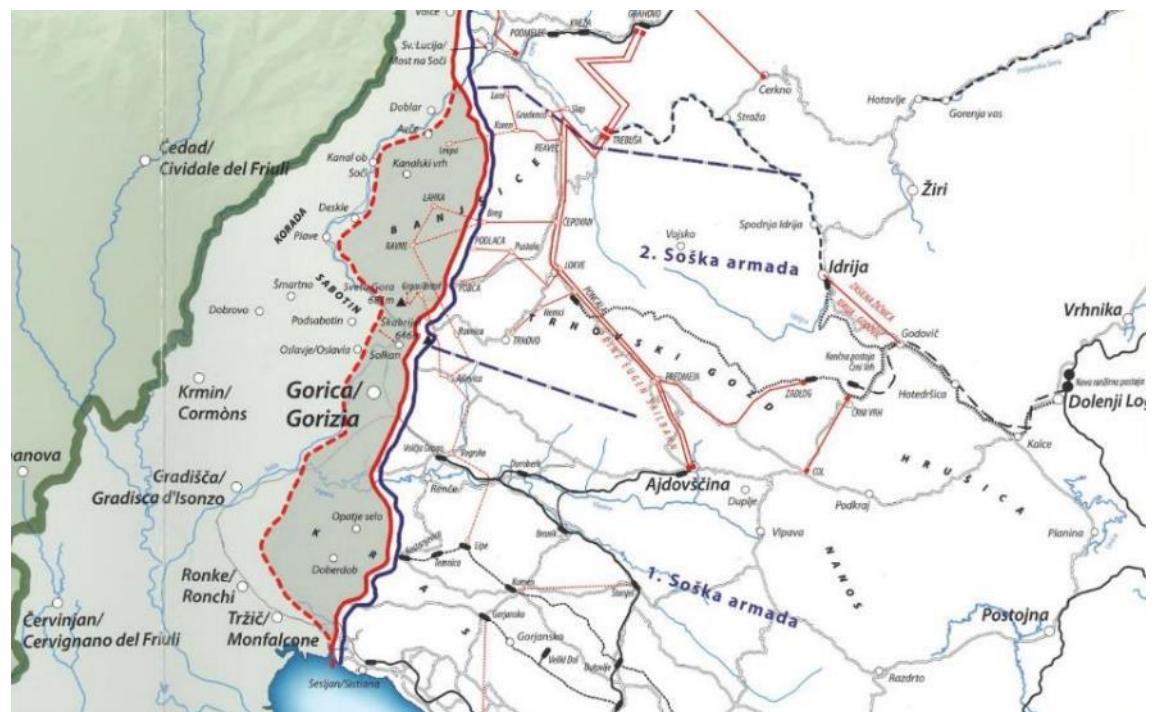
Italija je 24. maja 1915 napovedala vojno Avstro - Ogrski. Oblikovala se je frontna linija, tako imenovana Soška fronta. Fronta je potekala od Tržiča, mimo Gorice in ob Soči vse do Bovca.

Ob meji frontne linije je Avstro - Ogrska vojska začela graditi strelske jarke in utrdbe, ki so bile varno zavetje avstro - ogrski vojski. V kratkem času je svoje sile razporedila na razsežnem – 20 km dolgem bojišču. Za oskrbo avstro-ogrskega bojišča je moralno skrbeti zaledje Trst, Postojna, Vipava, Logatec, Godovič, Idrija, Trnovski gozd, Banjska planota, vse do Bohinja.

Zato so bile pomembne cestne in železniške povezave med fronto in zaledjem. Fronti je bilo potrebno stalno dostavljati velike količine težkega vojaškega materiala, hrane, medicinske pripomočke, kar pa je bilo z vojaškimi vozovi in konjsko vprego zelo težko, saj so bile ceste večinoma makadamske in s strmimi klanci. Tako je dobila velik pomen železnica.

Bohinjska železniška normalnotirna proga, tako imenovana Transalpina, zgrajena leta 1906, ki je potekala od Jesenic, Bohinjske Bistrice, skozi tunel v Baško grapo ter naprej do Gorice, je bila prvi dve leti vojne najpomembnejša oskrbovalna pot severnega dela avstro-ogrskih vojsk.

Progo so varovale posebne vojaške enote črnovojniki, ki so se uradno imenovale Cesarsko kraljeva črnovojniška železniška varstvena stotnija. V njih so bili moški stari od 37 do 42 let, ki niso bili sposobni za vojskovanje.



Slika 1: Soška Fronta z zaledjem (Vir: V zaledju soške fronte, katalog razstave; Zgodovinski arhiv Ljubljana, 2015)

V šesti soški bitki avgusta 1916 se je italijanski vojski uspelo prebiti čez reko Sočo. Poškodovali so omenjeno bohinjsko progo in s tem je bila oskrbovalna pot okrnjena. Zato so bili prisiljeni za nemoteno oskrbo fronte poiskati nove povezave. Prekinitev oskrbovalnih poti je trajala tri tedne. Saj se je poveljstvo avstro-ogrsko vojske odločilo za alternativo povezavo, in sicer za gradnjo ozkotirne vojaške železnice - feldban, ki bo vodila iz Logatca do frontne linije (Trnovskega gozda in Dolenje Trebuše).

4.5 Feldban

4.5.1 Pomen

Če izraz Feldban direktno prevedemo iz nemškega jezika v slovenski jezik, pomeni poljska železnica. Feld-polje, bahn- železnica . Strokovnjaki, ki se ukvarjajo z vojaško terminologijo, pa pravijo, da feldban pomeni vojaška železnica. Njihova razlaga je, da se je takrat vojska bojevala na poljih, tako je polje pomenilo vojno bojišče. Vojaki so sami rekli, da se gredo bojevat na feld. Od tod je tudi nastal izraz feldban.

4.5.2 Značilnosti feldbana

Feldban je ozkotirna železnica in se od navadne tirne železnice razlikuje po njeni širini, ki je od 600mm do 700mm široka. Gradnja ozkotirne železnice je bila lažja. Polagali so jo na ne trasirano površino, (ceste, polja). Železnico se postavlja iz že prej izdelanih kosov. En kos je bil sestavljen iz stranskih jeklenih tirov in z vmesnimi lesenimi pragovi, ki so jih polagali na površino in privili skupaj z naslednjim delom. Po feldbanu so vozili vozički, ki so jih najprej vlekli konji, kasneje, zaradi pomankanja konj in krme, pa so konje zamenjali bencinski motorčki. Vsak vagonček sta vlekla dva konja, na bolj strmih

Jakob Šimenc, Ozkotirna železnica v Logatcu

klancih pa so vpregli celo štiri konje. Z vsakim vagončkom so lahko pripeljali 1-2,5 ton tovora (kar šestkrat več kot s takratnimi vozili). Vozil je ves dan, v eno stran opremo, vojake, v drugo stran mrtve, izrabljeno opremo in vse, kar se je lahko popravilo.



Slika 2: Gradnja feldbana (<https://radioprvi.rtvslo.si/2017/03/nedeljska-reportaza-60/>; 3.3.2021)



Slika 3: Pogonski motor, motor se nahaja v vojaškem muzeju Ivana Rudolfa Črni Vrh (9.4.2021)



Slika 4: Tovorni voziček feldbana, vojni muzej Ivana Rudolfa Črni Vrh (9.4.2021)

4.5.3 Gradnja in potek proge Feldbana

Mimo Logatca sta tekli železniška proga in glavna cesta Dunaj-Ljubljana-Trst. Obe povezavi sta bili pomembni za povezavo notranjosti države s soškim bojiščem. Po tej povezavi so dobavljali orožje, strelivo, material za gradnjo železnice, medicinske pripomočke, krmo za konje, hrano, ki se je skladiščili v Logatcu. Za oskrbovanje avstrijskih vojaških enot z vojaškim materialom na frontni črti Čepovan-Trnovski gozd in Dolenje Trebuše, se je vrhovno vojaško poveljstvo odločilo za gradnjo železniške proge Logatec -Trnovski gozd, z odcepom v Godoviču preko Idrije do Dolenje Trebuše.



Slika 5: Trasa proge Feldban (Vir: https://www.youtube.com/watch?v=74I6LS6_qvA&t=185s; 3.3.2021)

Ker to področje ni imelo povezav z normalno tirno železnico, so se odločili za gradnjo ozkotirne proge. Trasa je v glavnem potekala po cesti. Za premagovanje neugodnih terenskih del so gradili nasipe, podporne zidove, mostove ali useke. Železnico so gradili predvsem ruski ujetniki, ki jih je bilo ogromno. Taborišča so imeli kar ob progi. Ob progi so bila tudi pokopališča, saj je veliko delavcev med gradnjo umrlo. Pri gradnji so uporabljali lopate, krampe, motike. V ugodnih pogojih so zgradili do dva kilometra proge dnevno.

Glavni del proge je potekal od Dolenjega Logatca do Godoviča. V Godoviču se je proga razdelila na dva kraka. Prvi krak je potekal na relaciji Godovič-Predgriže-Črni Vrh-Zadlog-Mala Gora-Poncale v bližini Lokev v Trnovskem Gozdu. Celoten odsek od Logatca do Trnovskega gozda je bil dolg 53km. Drugi krak pa je potekal iz Godoviča do Idrije in naprej do Dolenje Trebuše. Celoten odsek je meril 39km.

Proga je nepretrgoma prevažala strelivo, gradbeni material, hrano, medicinske pripomočke in krmo za tovorne živali. S fronte pa so prevažali ranjence in pošto v zaledje.

5 EKSPERIMENTALNI DEL

5.1 Potek proge: DOLENJI LOGATEC-GODOVIČ

Iz glavne železniške postaje Dolenji Logatec so po današnji Tovarniški cesti postavili dva tira ozkotirne železnice, po kateri so dobavljeni vojaški material prepeljali do skladišča, ki se je nahajal na današnjem Poštnem vrtu v Dolenjem Logatcu. To skladišče se je razprostiralo do sedanjega Broda (Hofer-Spar) in do pod Sekirice, kjer je bilo vojaško letališče.

Bil je center, kjer so poleg skladiščnega materiala za fronto oskrbovali s hrano tukajšnje vojake in številne ruske ujetnike.



Slika 6: Tovarniška cesta (okoli leta 1912) (Vir: <https://www.kamra.si/>; 3.3.2021)

Jakob Šimenc, Ozkotirna železnica v Logatcu



Slika 7: Tovarniška cesta – danes (8.4.2021)



Slika 8: Železniška postaja na Poštnem vrtu (https://de.wikipedia.org/wiki/Feldbahn_Idrija; 3.3.2021)



Slika 9: Poštni vrt – danes (8.4.2021)

Ozkotirna železnica se je od tu nadaljevala po sedanji Tržaški cesti proti Blekovi vasi, kjer je šla mimo zasilne vojaške bolnišnice (Ermolijeva parna žaga- Grassijeva hiša) blizu Lokve. Z vagončki so dovažali ranjence s fronte in jih odlagali pri bolnišnici kar v vrste. Ležali so na prostem ponoči, v dežju in snegu. Umrle so pokopavali med bolnišnico in Lokvijo. Bolnišnica je imela v pritličju tri operacijske sobe, v nadstropju pa osem bolnišničnih sob, v katerih so ležali samo oficirji. Operirali so le najbolj nujne in opravljali preproste kirurške posege. Pri posegu za lajšanje bolečin so ranjencem dajali žganje, drugače pa so jih rezali pri polni zavesti. Logaška zasilna bolnišnica je bila samo postaja na poti z bojišča do bolnišnic v notranosti države.



Slika 10: Grassijeva hiša (okoli leta 1905) (Vir: <https://www.kamra.si/>; 3.3.2021)



Slika 11: Grassijeva hiša danes (8.4.2021)



Slika 12: Grassijeva hiša danes (8.4.2021)

Za bolnišnico je feldban nadaljeval pot ob obstoječi cesti proti Gorenjem Logatcu in naprej proti Kalcam, kjer je bilo taborišče ruskih ujetnikov.



Slika 13: Feldban v Logatcu (Vir: https://www.youtube.com/watch?v=74I6LS6_qvA&t=185s; 3.3.2021)



Slika 14: Potek proge od Logatca do Hotedršice

Na Kalcah je bilo veliko taborišča za ruske ujetnike., ki so sodelovali pri gradnji in vzdrževanju feldbana. Poleg tega pa so tudi obnavljali staro rimsко cesto od Kalc do Hrušice.



Slika 15: Spomenik russkim ujetnikom na Kalcah (9.4.2021)

Proga feldbana je bila iz Kalc speljana ob obstoječi cesti do Hotedršice.



Slika 16: Hotedršica (vir: <https://www.gore-ljudje.si/kategorije/novosti/prva-svetovna-vojna-je-Idriji-prinesla> železnico; 3.3.3021)

Jakob Šimenc, Ozkotirna železnica v Logatcu



Slika 17: Trasa proge skozi Hotedršico je bila speljana ob obstoječi cest. (9.4.2021)

Od Hotedršice do Godoviča je feldban večji del potekal ob obstoječi cesti, le del proge je potekal izven nje.



Slika 18: Feldban je zapustil sedanje cesto takoj za Hotedršico (10.4.2021)

Jakob Šimenc, Ozkotirna železnica v Logatcu



Slika 19: Ostanek useka za Hotedršico (10.4.2021)



Slika 20: Potek proge Hotedršica – Godovič

Ozkotirna železnica je pripeljala po sedanji cesti v Godovič.

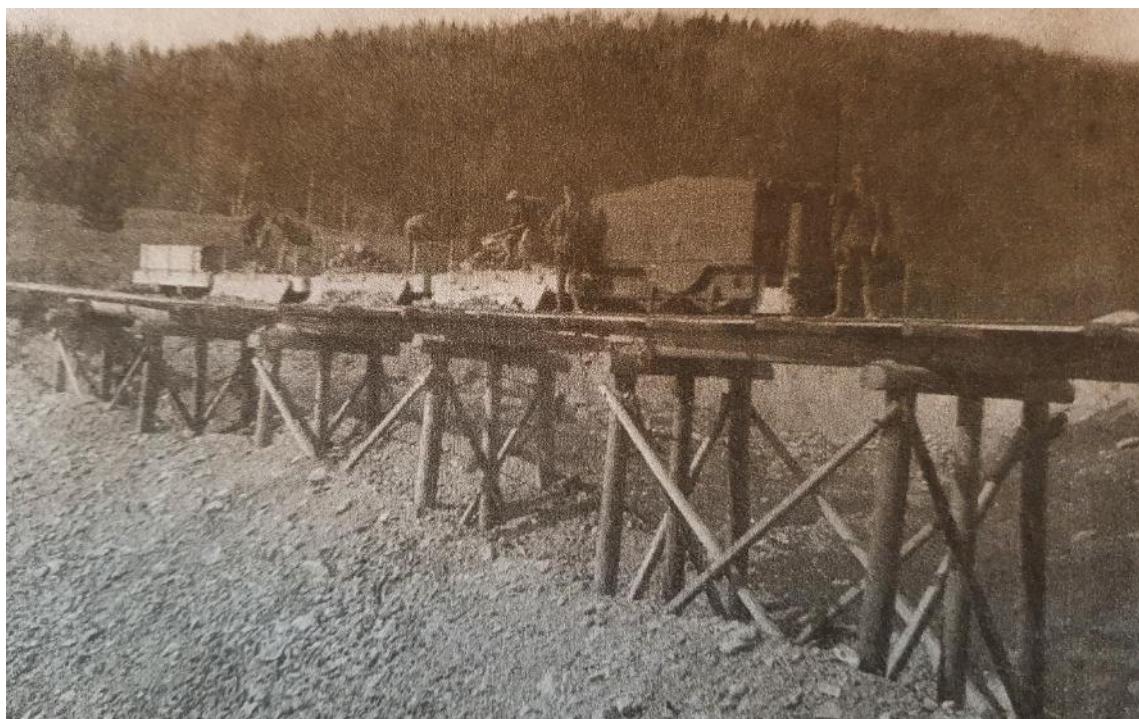
Jakob Šimenc, Ozkotirna železnica v Logatcu

Pri cerkvi ozioroma na mestu, kjer je danes bencinska črpalka Petrol, je bila ranžirna postaja. Tukaj se je železnica tudi razdelila na glavni krak ter pomožni - logistični krak.



Slika 21: Godovič (Vir: <https://www.kamra.si/>; 3.3.2021)

Glavni krak je iz sedanje ceste zavil levo in potekal preko travnika ter prečkal grapo na vsaj 50 m dolgem in 20 m visokem mostu. Ob progi so še vedno ostanki mostu. Malo pred današnjim cestnim tunelom, ki je bil zgrajen za načrtovano normalno tirno železnico, se je priključil stari cesti med Godovičem in Črnim Vrhom. Proga je nato potekala do križišča, kjer se s sedanje ceste odcepi tako imenovana »francoska cesta«. Tukaj se je proga razdelila na dva kraka.



Slika 22: Leseni most v Godoviču (Vir: Katalog razstave Na obrobju pekla Idrijsko in Cerkljansko 1914-1919; Mestni muzej Idrija, Idrija 2018)



Slika 23: Prevoz ranjencev skozi Godovič (vir: Na obrobju pekla, Idrijsko in Cerkljansko 1914-1918, katalog razstave; Mestni muzej Idrija, 2018)



Slika 24: Godovič danes (9.4.2021)

Levi krak je šel preko Črnega Vrha, Zadloga do Poncale. Desni krak pa v Idrijo in kasneje do Dolenje Trebuše.

Logistični oziroma pomožni krak je od sedanje bencinske črpalke naprej pod cerkvijo in zavil levo proti današnjemu tunelu, kjer se je tudi zaključil.

Jakob Šimenc, Ozkotirna železnica v Logatcu

Ob pomožnem kraku so bile kuhinje, pekarne, klavnice in kovačija, kjer so popravljali poškodovano orožje ter začasna oskrbovalna bolnišnica.

Tukaj so oskrbovali ranjence ter pripravljali hrano, ki so jo z železnicami dostavljali s feldbanom do Male Lazne in Poncale ter nato z žičnico do Banjške planote.

Po pričevanju gospoda Ivana Rudolfa (dobri poznavalec feldbana) se je iz tega oskrbovalnega centra oskrbovalo s hrano več kot 70% vojske na soški fronti.



*Begunci iz Čepovana na vagonih poljske železnice v Godoviču. Do Idrije so se prepeljali z vojaškimi tovornjaki, ki so se prazni vračali z bojišča po vojaški material v Godovič ali Logatec. Na zadnjem vagonu se pelje Lazarjeva družina iz Čepovana.
(Posnel Franc Mlekuž)*

Slika 25: Begunci iz Čepovana v Godoviču (vir: <https://www.gore-ljudje.si/kategorije/novosti/prva-svetovna-vojna-je-idriji-prinesla-zeleznico>; 3.3.2021)



Slika 26: Ostanek temelja za most v Godoviču (10.4.2021)

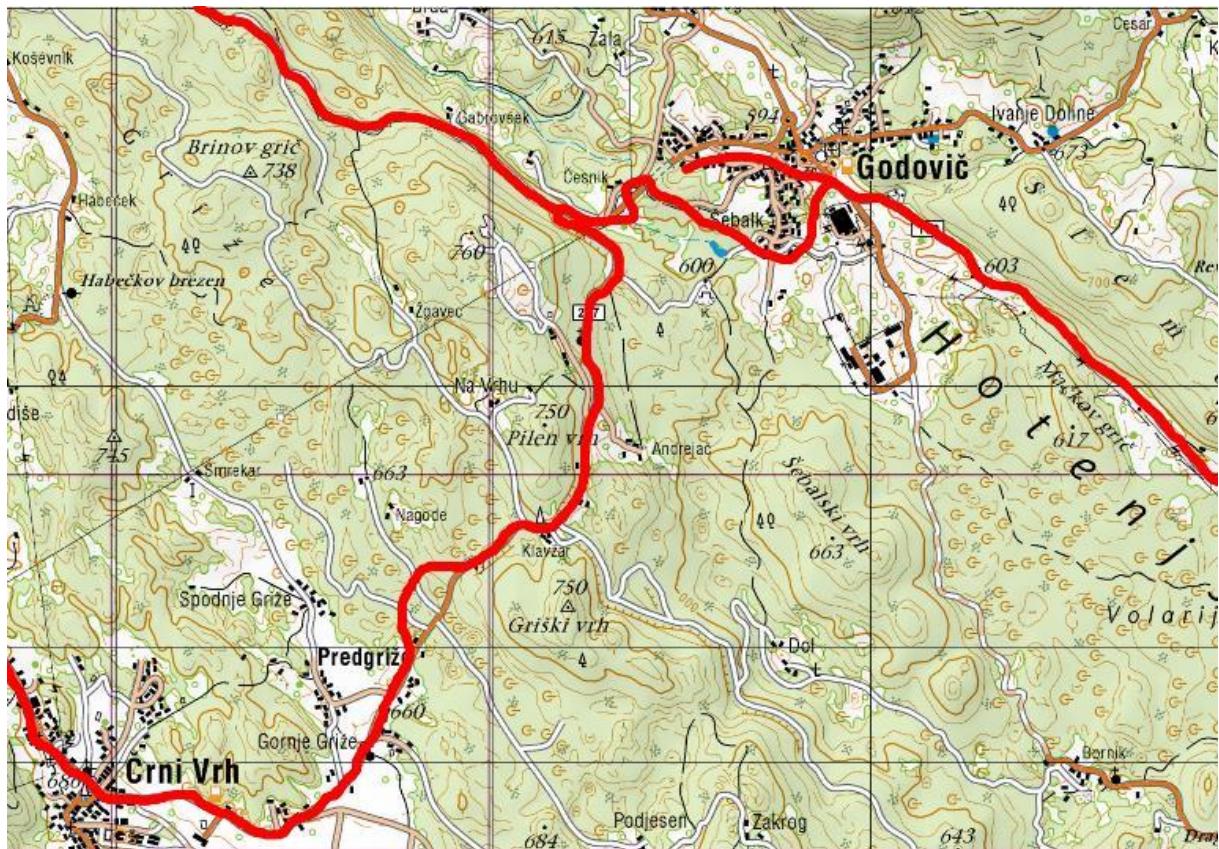


Slika 27: Zgoraj trasa feldbana, spodaj tunel za načrtovano normalnotirno železnico (10.4.2021)



Slika 28: Odcep stare "francoske" ceste, kjer se je odcepil krak feldbana v Idrijo (9.4.2021)

5.2 Potek proge: GODOVIČ – ČRNI VRH – ZADLOG - PONCALA



Slika 29: Potek proge Godovič - Črni Vrh (Zgoraj levo odcep proge v Idrijo)

Jakob Šimenc, Ozkotirna železnica v Logatcu

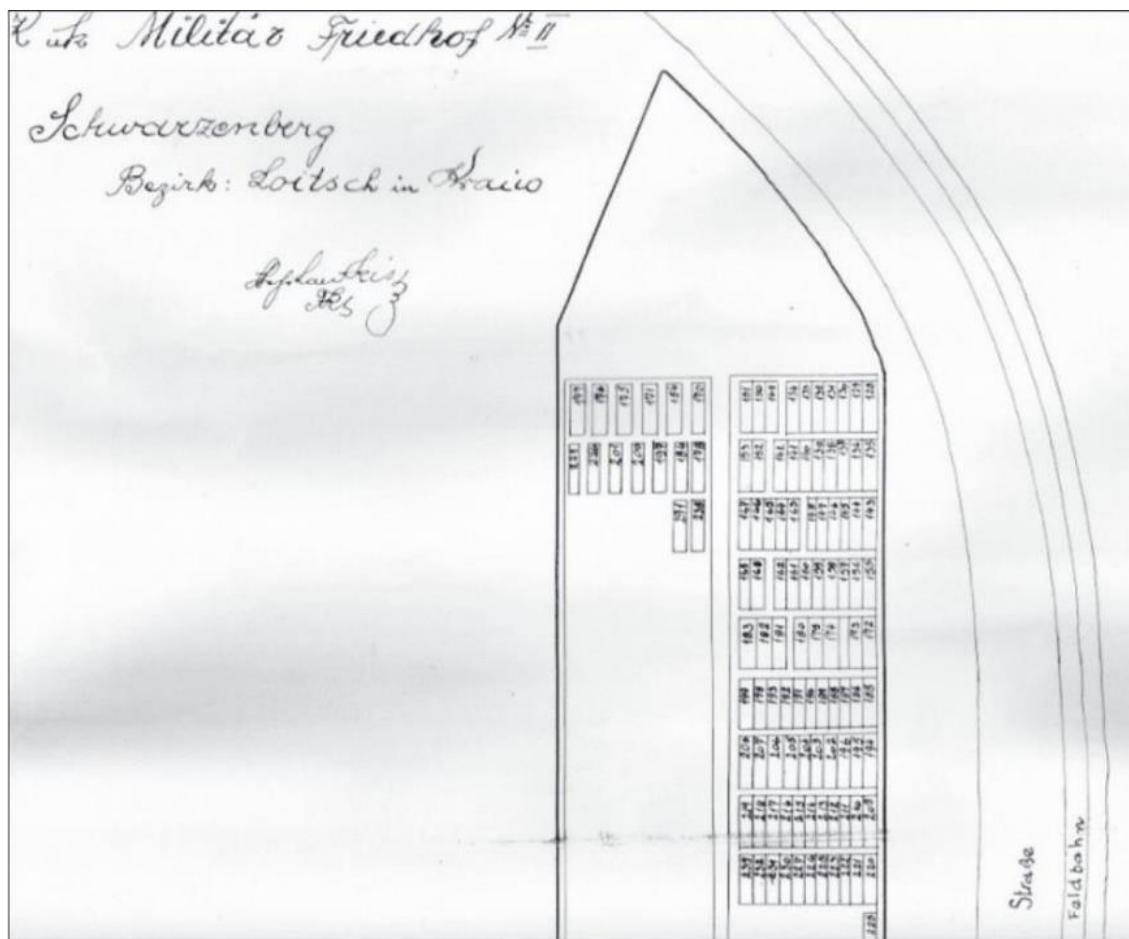
Do Črnega Vrha je feldban šel iz Godoviča, mimo Klavžarja, skozi Predgriže do Črnega Vrha. Proga je bila položena na ali ob obstoječo cesto.

Le na enem delu, kjer je bil naklon ceste prevelik, so speljali feldban izven obstoječe ceste. Tam so izdelali usek in speljali cesto okoli, tako pridobili višino z manjšim naklonom ter se priključili nazaj na cesto.

Na Črnem Vru je bila velika postaja (za 20 vlakov na dan) in skladišče.

Skozi Črni Vrh je šel feldban ob cesti mimo pokopališča proti Zadlogu.

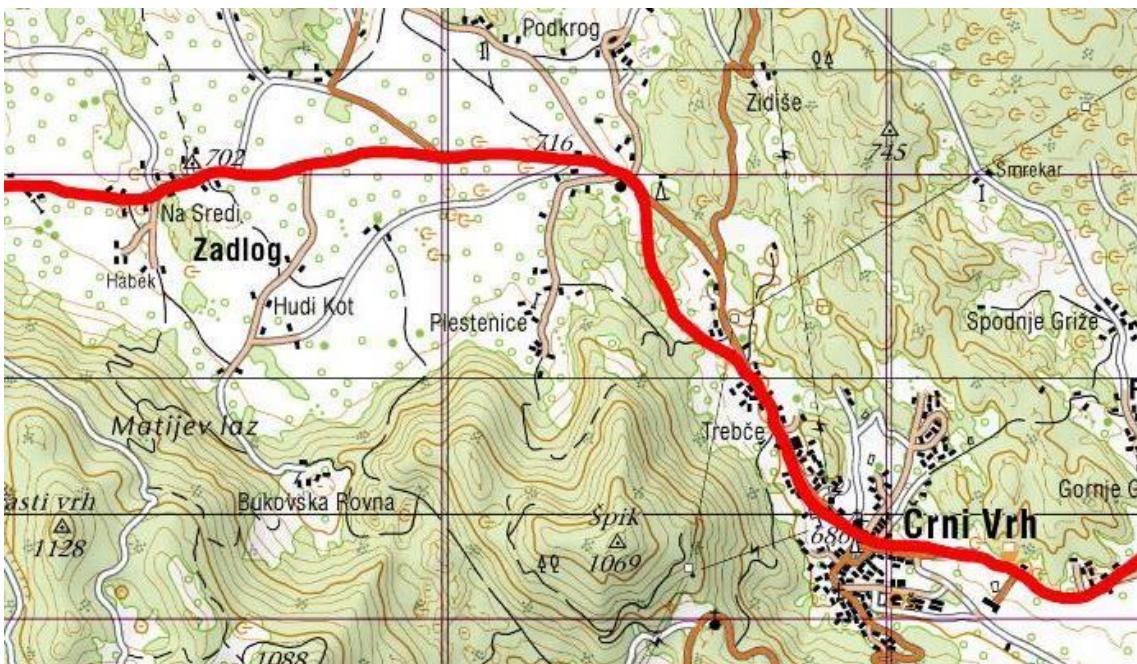
Za pokopališčem v Črnem Vru je bil narejen slepi tir, na katerem so pretovarjali vojaški material za žičnico, ki je vodila iz Črnega Vrha na Col.





Slika 31: Pokopališče v Črnem Vruhu. Feldban je bil speljan ob desnem robu ceste. (9.4.2021)

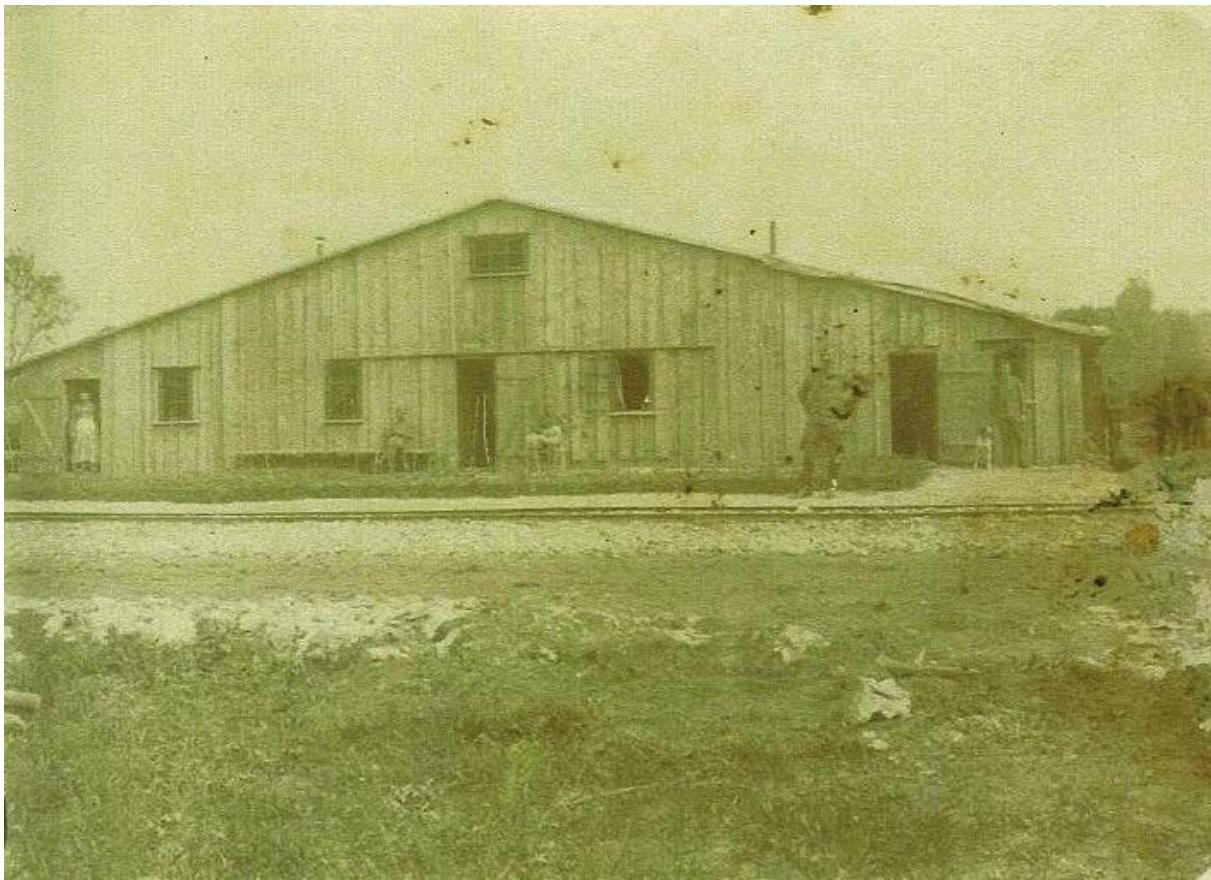
Proti Zadlogu je šla proga ob obstoječi cesti. Klanec pred zadloško planoto pa je proga feldbana premagal tako, da je zapustila cesto in naredila velik ovinek, s tem pridobila višino ob manjšem naklonu in se nato zopet priključila na cesto.



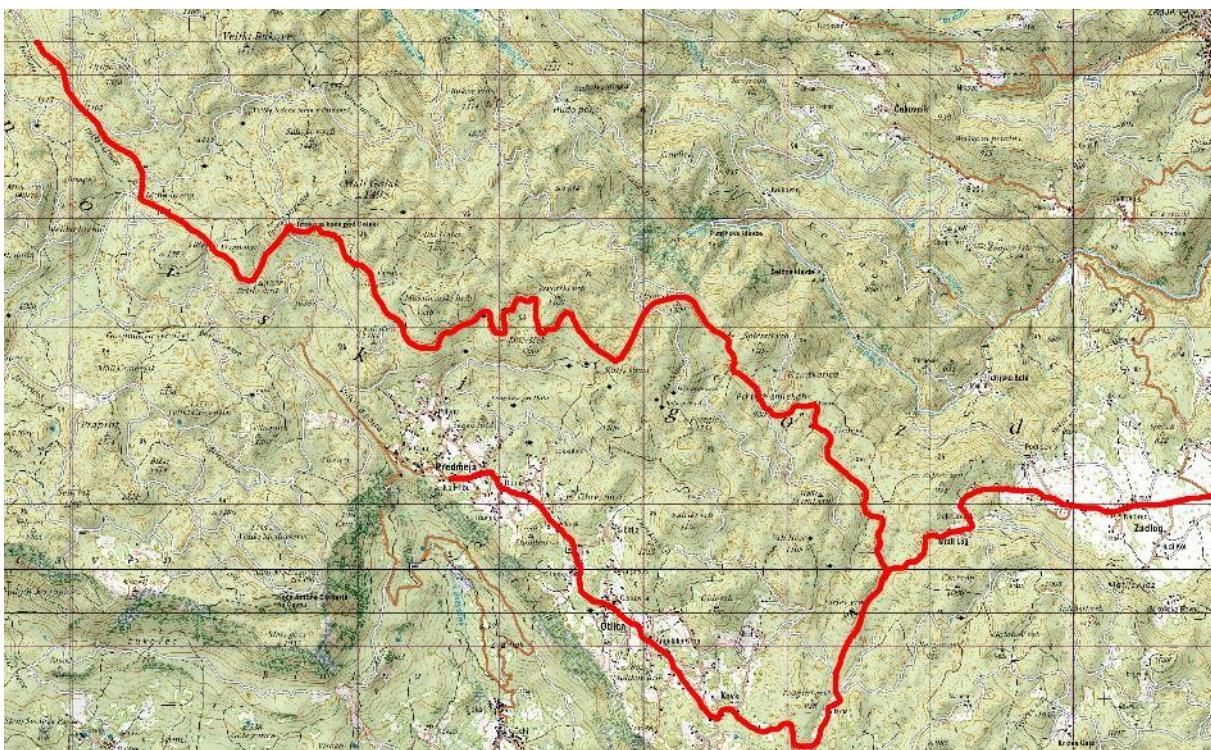
Slika 32: Potek proge od Črnega Vrha do Zadloga

V Zadlogu je bilo veliko skladišče in postaja. Na tej postaji se je pretovarjal material, ki so ga nato z žičnico transportirали preko Cola do Ajdovščine.

Jakob Šimenc, Ozkotirna železnica v Logatcu



Slika 33: Skladišče v Zadlogu (Vir: <https://radioprvi.rtvslo.si/2017/03/nedeljska-reportaza-60/>; 3.3.2021)

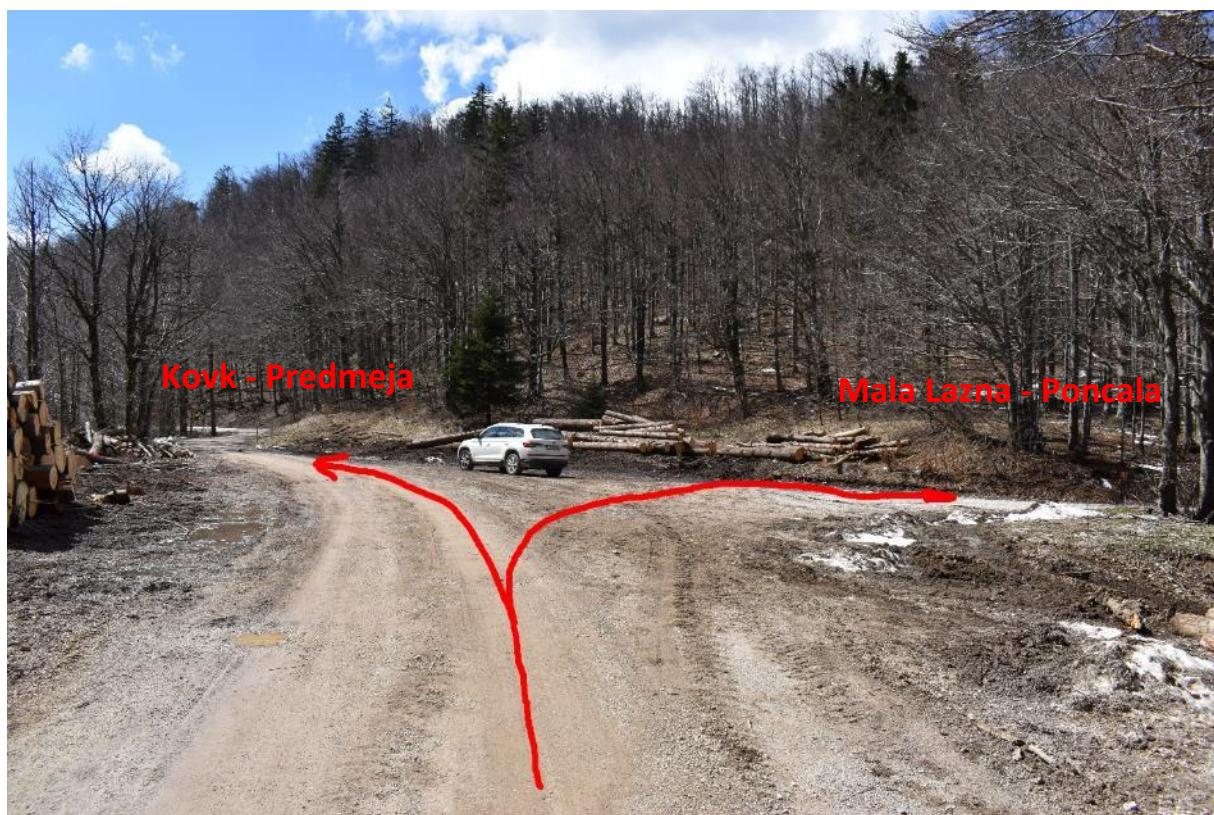


Slika 34: Potek proge od Zadloga do Poncal, z odcepom na Preski do Predmeje

Takrat so zgradili tudi cesto iz Zadloga čez Malo Goro do Predmeje, ki je potekala po trasi, ki jo poznamo danes.



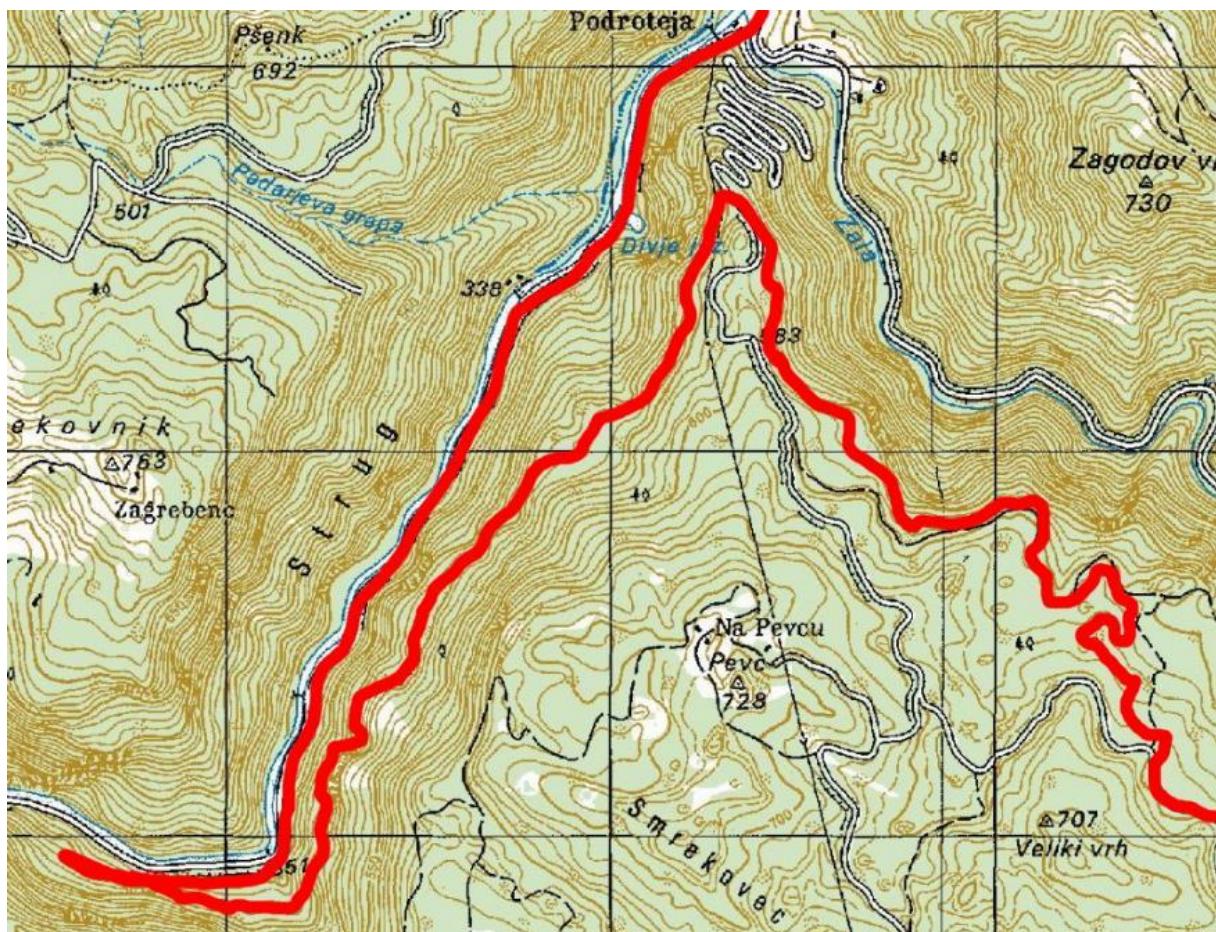
Slika 35: Razcep proge na Preski - Levo proti Predmeji in desno proti Mali Lazni in Poncali (Vir: https://www.youtube.com/watch?v=74I6LS6_qvA&t=185s; 3.3.2021)



Slika 36: Razcep na Preski - danes samo cesta brez železnice (10.4.2021)

5.3 Potek proge: GODOVIČ – IDRIJA

Ozkotirna železnica je potekala po tako imenovani »francoski cesti«. Po njej je potekala približno tri kilometre. Ko se je »francoska cesta« obrnila levo proti Črnemu Vrhu, pa se je proga feldbana odcepila od nje in se začela spuščati po pobočju.



Slika 37: Potek proge od Godoviča (Francoska cesta) do Idrije

Proga Godovič – Idrija je bila zgrajena kasneje, ko so vozičke že poganjali bencinski motorčki.

Pot do Idrije je bila preozka in prestrma za konjsko vprego.

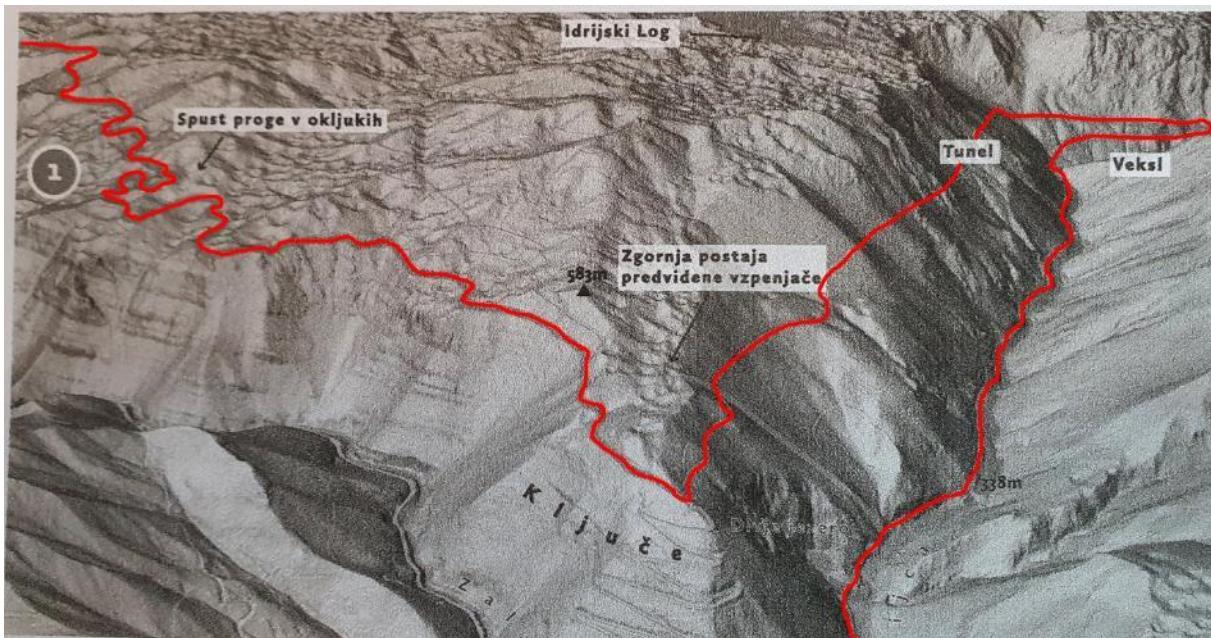
Na tem delu so se inženirji najbolj potrudili, ker je morala proga premagati več kot 300 m višinske razlike. Gradnja je potekala tri tedne. Naredili so usek nad Zalo in nad Idrijico. Strmina proge je bila od 3 do 4 promile. Na odseku, kjer se je proga spuščala proti Idrijski Beli, so naredili 25 m dolg predor.¹

Na vlakovnih kompozicijah so bili zaviralcii wagonov, kretničarji in može za pretovarjanje tovora.

Pot v Idrijo je bila zelo nevarna in strma. Mnogo wagonov je iztirilo v strminah nad Divjim jezerom in celo padlo naravnost vanj.²

¹ <https://www.rtvslo.si/prva-svetovna-vojna/vojaska-zeleznica-feldban-od-logatca-do-soske-fronte/343983>

² Lado Božič, Moja Prva Tura. Planinski Vestnik 1968/12



Slika 38: Odsek proge med Godovičem in Idrijo (Vir: Katalog razstave Na obrobju pekla Idrijsko in Cerkljansko 1914-1919; Mestni muzej Idrija, Idrija 2018)

Po tej železnici naj bi vozili le orožje in hrano ter ranjence. So se pa našli tudi slepi potniki, ki so potovali v zaledje po hrano. Tako je zapis idrijskega publicista Lada Božiča, ki se je med vojno kot otrok peljal s to železnicu.

»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.



Slika 39: "Francoska cesta" (5.4.2021)



Slika 40: Odcep trase s "francoske ceste" (5.4.2021)

Proga je večino časa tekla po nasipih, ki so še vedno zelo dobro ohranjeni. Manjše vzpetine so premagali z useki.



Slika 41: Nasip (5.4.2021)



Slika 42: Usek (5.4.2021)

Proga je prvih nekaj kilometrov vijugala po gozdnatem pobočju nad Zalo. Ko se je proga približala steni nad Zalo, so morali del proge vklesati v steno ter na enem delu izdelati tunel, ki je še danes prehoden.



Slika 43: Tunel (vir: <https://www.gore-ljudje.si/kategorije/novosti/prva-svetovna-vojna-je-idriji-prinesla-zeleznico>; 3.3.2021)



Slika 44: Tunel danes (5.4.2021)

Naprej po trasi je včasih stal leseni most ki je vodil čez zelo prepadno območje, zdaj je na žalost podprt, ampak tam stoji še vedno nekaj ostankov.

Jakob Šimenc, Ozkotirna železnica v Logatcu

Naprej od tunela, za levim ovinkom, pa je proga potekala po več kot deset metrov dolgem lesenem mostovžu ob skalni steni. Od njega so danes vidni le betonski temelji na obeh koncih, na katerih je slonela lesena konstrukcija. Ta del poti nam danes pomaga premostiti lestev in nekaj klinov z jeklenico.



Slika 45: Ostanek nosilcev za most (5.4.2021)



Slika 46: Mostovž v Strugi (vir: <https://www.gore-ljudje.si/kategorije/novosti/prva-svetovna-vojna-je-idriji-prinesla-zeleznico; 3.3.2021>)



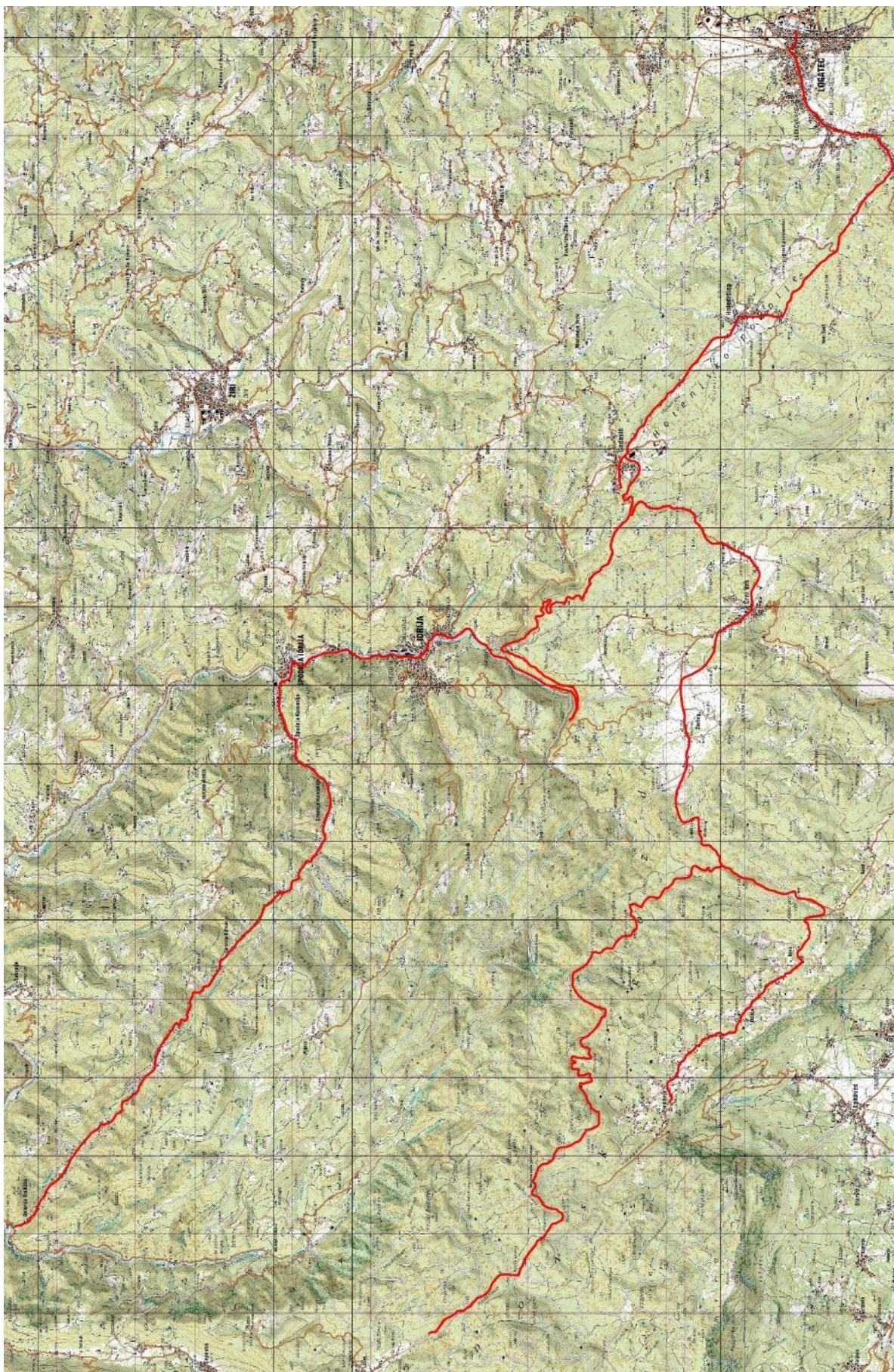
Slika 47: Ostanek podpornega zidu (5.4.2021)

Železnica se še naprej spušča vse do današnje ceste med Belo in Idrijo, po kateri nadaljuje vse do Idrije.



Slika 48: Proti Beli (5.4.2021)

Jakob Šimenc, Ozkotirna železnica v Logatcu



Slika 49: Celoten potek feldbana

6 ZAKLJUČEK

Pred pričetkom sem postavil tri hipoteze:

1. HIPOTEZA: Danes lahko opazimo ostanke *feldbana*.
2. HIPOTEZA: O *feldbanu* je malo pisnih in avdiovizualnih virov.
3. HIPOTEZA: Prebivalci okoli trase feldbana med Logatcem in Godovičem ne ločijo med ozkotirno železnicu (*feldban*) in načrtovano normalno tirno železnicu.

6.1 Hipoteza 1: Danes lahko opazimo ostanke feldbana

Po preboju v Kobaridu leta 1917 je proga feldbana počasi izginila. Večino je odstranila že vojska, nekaj pa so prebivalci uporabili za svoje namene.

Ostali so samo še nasipi, useki in predori na večjem delu proge.

Najzanimivejši del feldbana je po mojem mnenju od Godoviča do Idrije. Proga je še danes v celoti vidna in sem jo tudi prehodil.

6.2 Hipoteza 2: O *feldbanu* je malo pisnih in avdiovizualnih virov.

O feldbanu res obstaja zelo malo pisnih in avdiovizualnih virov. Ostalo je nekaj fotografij, ki pa so večinoma v zasebni lasti zbirateljev ali v arhivih. Veliko podatkov o feldbanu je zbral gospod Ivan Rudolf v svojem vojnem muzeju v Črnem Vrhu.

Veliko pa obstaja različnih zgodb, ki so šle iz ust v usta in so se tudi skozi vsa leta malo spremojala.

Nekaj teh zgodb mi je povedal tudi moj stari oče, saj je njegova mama živila v času feldbana nasproti glavne postaje na Poštnem vrtu v Logatcu.

6.3 Hipoteza 3: Prebivalci okoli trase feldbana med Logatcem in Godovičem ne ločijo med ozkotirno železnicu (*feldban*) in načrtovano normalno tirno železnicu.

Pri raziskovanju sem ugotovil, da velika večina prebivalcev okoli trase feldbana od Logatca do Godoviča, ne loči feldbana, ki je v resnici obratoval, od načrtovane normalno tirne železnice, ki pa nikoli ni zaživila.

Da bi potrdil oziroma ovrgel svojo hipotezo sem pripravil tudi spletno anketo.

6.3.1 Anketa

Anketa naj bi odgovorila predvsem na vprašanje, v kakšni meri prebivalci občin skozi katere je potekal feldban, poznajo potek te proge.

Anketni vprašalnik je bil preprost in je obsegal 5 vprašanj v povezavi z železnicami in 3 demografska vprašanja.

Anketa je namenjena poznavanju logističnih povezav v prvi svetovni vojni med Logatcem in bojiščem na soški fronti. Prosimo, če si vzamete nekaj minut in s klikom na Naslednja stran pričnete z izpolnjevanjem ankete.

Q1 - Ali veste, da je med 1. svetovno vojno potekala železnica med Logatcem in Idrijo?

- DA
 NE

Q2 - Ali veste, da je med 1. svetovno vojno potekala železnica, med Logatcem in Poncalo v trnovskem gozdu?

- DA
 NE

Q3 - Kakšna železnica je povezovala Logatec z Idrijo oz. Trnovskim gozdom?

- Normalna
 Ozkotirna
 Ne vem

Q4 - Tunel v Godoviču, skozi katerega poteka danes cesta od Godoviča proti Črnemu Vrhu je bil ob izgradnji namenjen železnici.

Ali je skozi tunel kdaj zapeljal vlak?

- Da
 Ne
 Ne vem

Q5 - V Logatcu je pod hribom Naklo železniški tunnel, ki je bil pred kratkim obnovljen.

Ali je skozi tunel peljala povezava iz Logatca proti Idriji?

- Da
 Ne
 Ne vem

Q6 - Označite spol.

- Moški
 Ženski

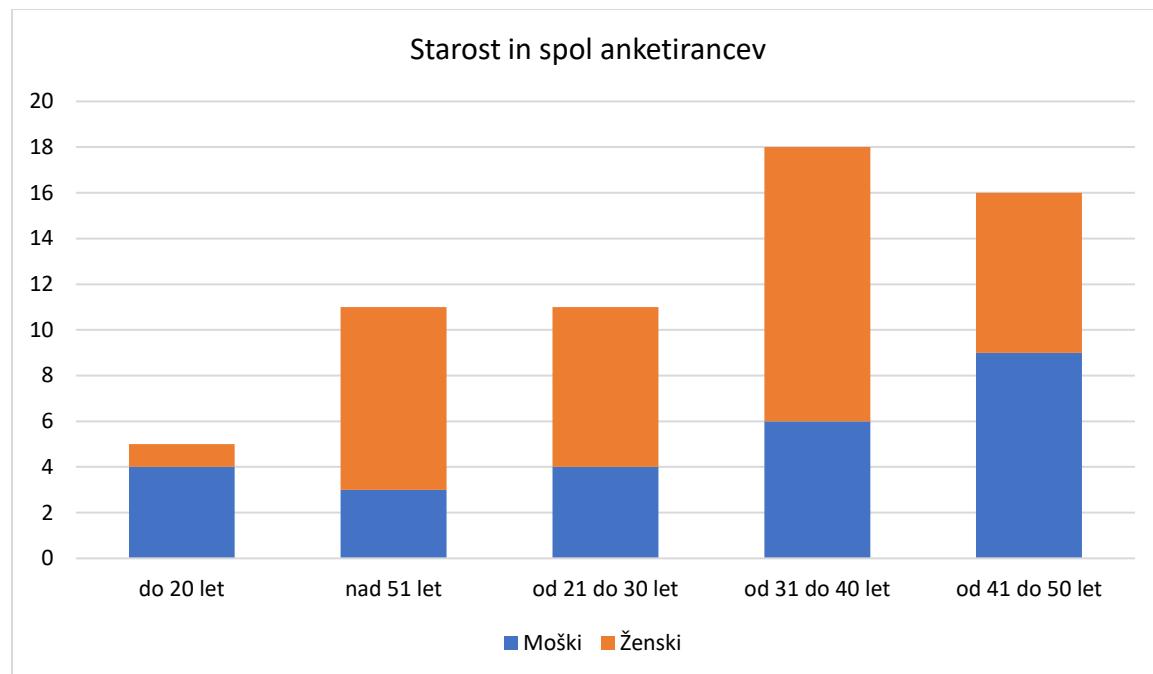
Q7 - V katero starostno skupino spadate?

- do 20 let
 od 21 do 30 let
 od 31 do 40 let
 od 41 do 50 let
 nad 51 let

Q8 - V kateri občini prebivate?

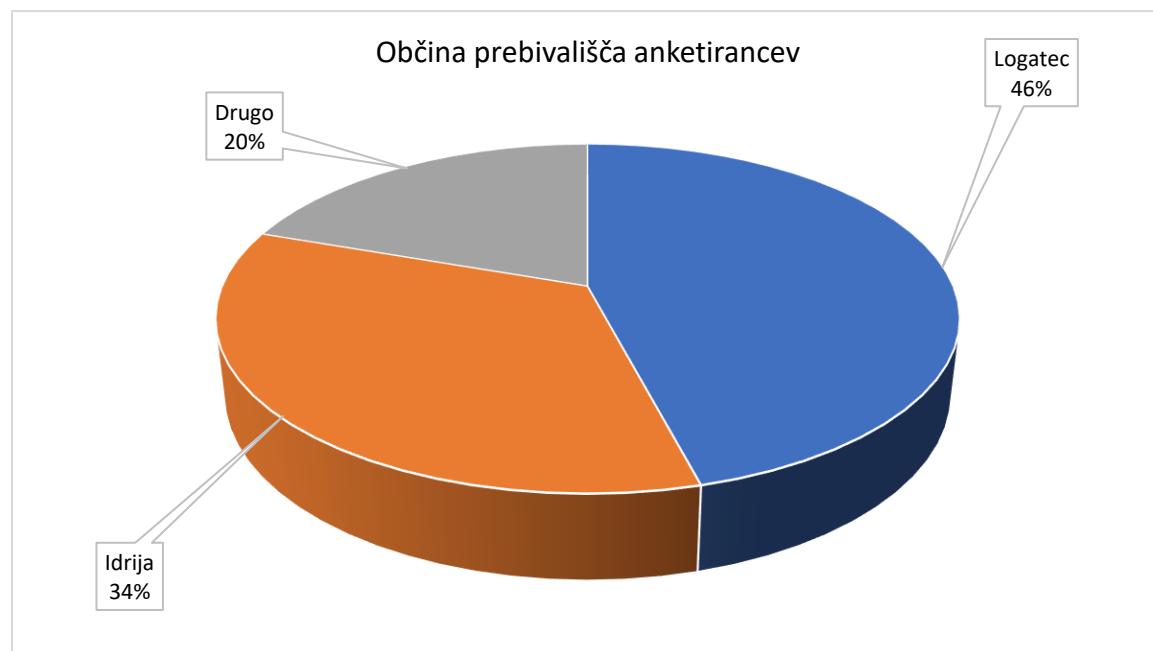
- Logatec
 Idrija
 Ajdovščina
 Nova Gorica
 Drugo:

Anketo je izpolnilo 61 anketirancev, od tega je bilo 57% ženskega spola in 43% moškega spola.



Graf 1: Starost in spol anketirancev

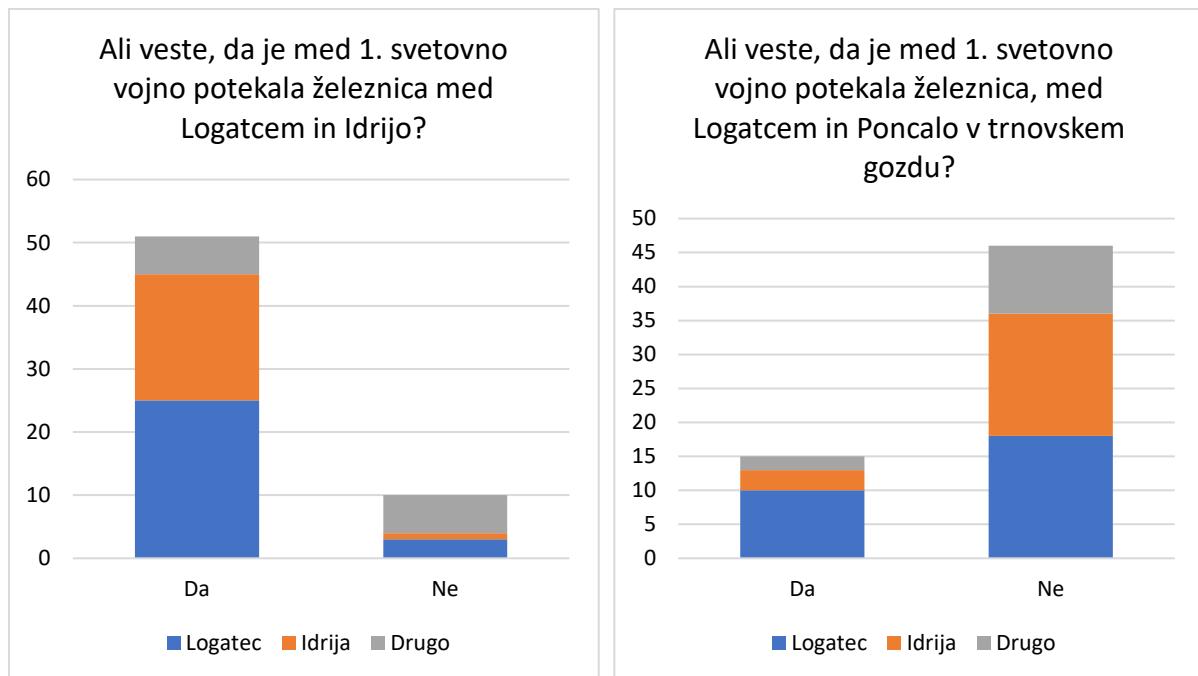
Od 50 anketirancev je bila večina (46%) iz Logaške občine, 21 anketirancev (34%) je bilo iz občine Idrija, ostali anketiranci so bili izven občin, skozi katere je potekala železnica.



Graf 2: Razdelitev anketirancev po občini prebivanja

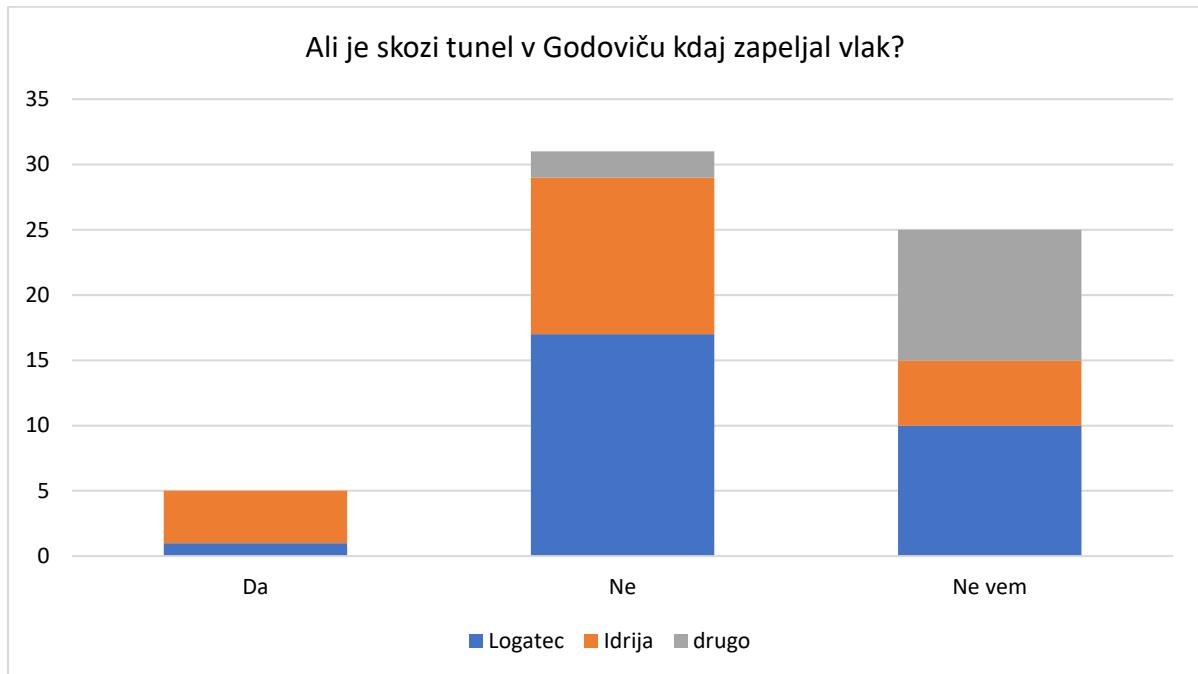
Na vprašanje, »Ali veste, da je med 1. svetovno vojno potekala železnica med Logatcem in Idrijo?«, je večina anketirancev iz Logatca in Idrije odgovorilo pritrdilno.

Na vprašanje »Ali veste, da je med 1. svetovno vojno potekala železnica, med Logatcem in Poncalo v trnovskem gozdu?«, pa je večina anketirancev odgovorila, da tega ne vejo.



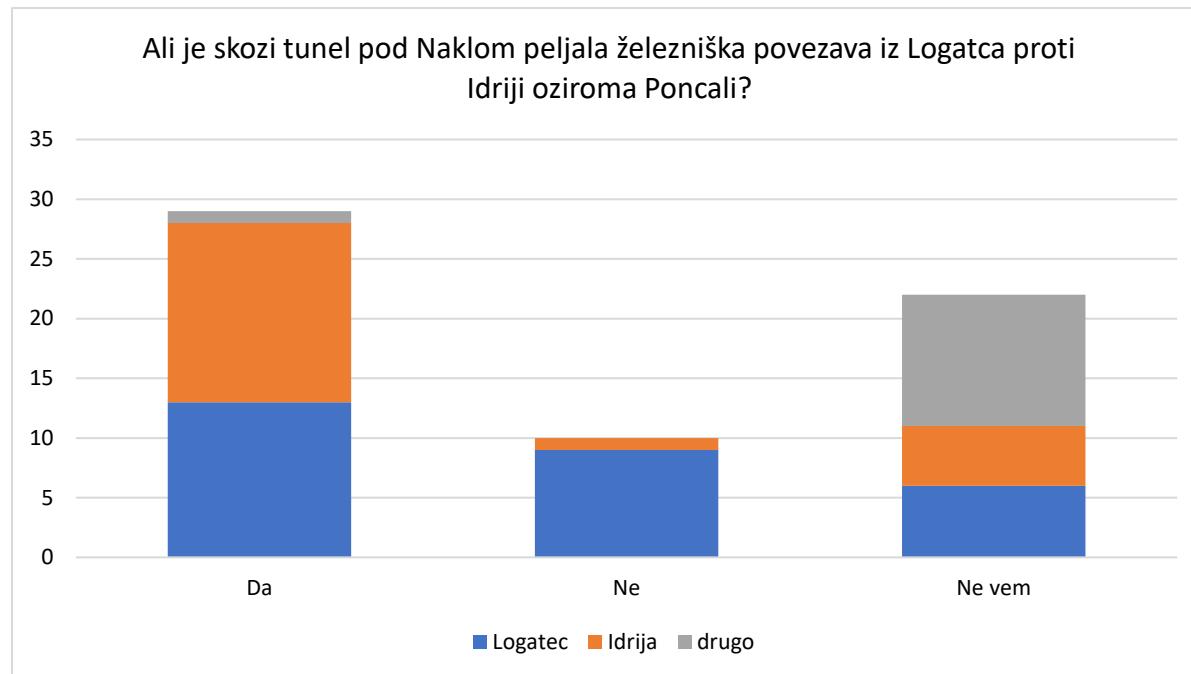
Graf 3: Poznavanje poteka železnice proti Idriji oziroma proti Poncali

Vsi anketiranci, ki vejo, da je železnica med Logatcem in Idrijo oziroma Poncalo potekala, ve da je to bila ozkotirna železnica. Prav tako, večina anketirancev ve, da skozi tunel v Godoviču nikoli ni potekala železniška proga.



Graf 4: Poznavanje poteka železnice skozi Godovič

Večina anketirancev, pa misli da je skozi tunel pod Naklom potekala proga proti Idriji oziroma Poncali, čeprav je bil ta tunel namenjen načrtovani normalnotirni železnici, ki na koncu ni nikoli zaživel.



Graf 5: Poznavanje poteka železnice skozi Logatec

Na podlagi ankete lahko ugotovim, da sicer večina anketirance ve za železnicu med Logatcem in Idrijo, vendar jih večina ne ve, da je glavni krak proge potekal do Poncale v Trnovskem gozdu.

Prav tako pa jih večina misli, da so ostanki načrtovane normalnotirne proge v Logatcu, to pravzaprav ostanki ozkotirne povezave do Idrije.

Zaradi velikih potreb na fronti s feldbanom niso več mogli zagotavljati ustrezne oskrbe bojišča. Začeli so graditi normalno tirno železnico od Logatca proti Črnemu Vrhu. Projekt nikoli ni bil dokončan, ker se je oktobra 1917 fronta premaknila do reke Piave v Italiji.

Od te gradnje pa so ostali še danes vidni ostanki, kot so:

- Tunel v Dolenjem Logatcu.
- Ostal je nasip na Pustem polju.
- Ostal je še del nosilne stene mostu v Gorenjem Logatcu.
- Nasip, usek in severni vhod v tunel na Kalcah, ki je že delno zasut in težko opazen.
- Dva tunela v Godoviču, skozi prvega gre sedaj cesta Godovič – Črni Vrh, drugi pa je ostal nedokončan (po koncu 1. sv. vojne so ga Italijani predelali v bunker).



Slika 51: Obnovljeni tunel normalnotirne železnice pod Naklom (8.4.2021)



Slika 52: Ostanek nosilca mostu normalno tirne železnice v Gorenjem Logatcu (8.4.2021)



Slika 53: Usek za normalno tirno železnico na Kalcah (8.4.2021)

7 LITERATURA

1. [Urška Bajec Rupnik ... [et al]; urednik Ivan Rudolf]; 2014; Črni Vrh pod Avstro-Ogrsko: v samozaložbi I. Rudolf
2. Švajncer, Janez J.; 2004; Logatec v zgodovini; Vojni muzej Logatec
3. Kompare, Tone; 1990; LOGATEC – Črtice iz življenja kraja in obeh župnij; Župnijski urad sv. Nikolaja v Logatcu
4. [Jana Jureš ... [et al.]; urednik Marko Frelih]; 1999; ŽELEZNICA na Logaškem – raziskovalni program OŠ »8 talcev« Logatec
5. Božič, Lado: Moja prva tura; Planinski vestnik: 1968/12
6. Vojaška železnica – »feldban« - od Logatca do soške fronte (<https://www.rtvslo.si/prva-svetovna-vojna/vojaska-zeleznica-feldban-od-logatca-do-soske-fronte/343983>); 3.3.2021
7. Wikipedia – Feldbahn Idrija (https://de.wikipedia.org/wiki/Feldbahn_Idrija); 3.3.2021
8. »Idrijska železnica« 1.del; dokumentarna oddaja v produkciji TV Lep Logatec; 2014 (https://www.youtube.com/watch?v=74I6LS6_qvA&t=1270s); 3.3.2021
9. Rustja, Karel; Železniška proga Logatec – Črni Vrh, Zgodovinski arhiv Ljubljana Enota v Idriji; SI-ZAL-IDR/0270 Normalnotirna in vojaška železnica Logatec- Črni Vrh 1913-1961, t.e. 2, a.e. 49
10. Lajovic, Aleš; Idrijska železnica: Mit ali resničnost?; Zgodovinski arhiv Ljubljana Enota v Idriji; SI-ZAL-IDR/0270 Normalnotirna in vojaška železnica Logatec- Črni Vrh 1913-1961, t.e. 2, a.e. 49
11. Vončina, Anka; 2012; Prva svetovna vojna je Idriji prinesla železnico (<https://www.gore-ljudje.si/Kategorije/Novosti/prva-svetovna-vojna-je-idriji-prinesla-zeleznico-1>); 3.3.2021
12. Korenč, Lovro, 2013; IDEJNA ZASNOVA: Po sledeh ruskih vojnih ujetnikov (<https://zlk.si/pdf/rusiidejna.pdf>); 3.3.2021
13. Čič, Ana; 2019; Vojni ujetniki carske Rusije v prvi svetovni vojni na slovenskem ozemlju – Magistrsko delo; UL Filozofska fakulteta – Oddelek za zgodovino

8 SEZNAMI

8.1 Kazalo slik

Slika 1: Soška Fronta z zaledjem (Vir: V zaledju soške fronte, katalog razstave; Zgodovinski arhiv Ljubljana, 2015)	9
Slika 2: Gradnja feldbana (https://radioprvi.rtvslo.si/2017/03/nedeljska-reportaza-60/ ; 3.3.2021) ...	10
Slika 3: Pogonski motor, motor se nahaja v vojaškem muzeju Ivana Rudolfa Črni Vrh (9.4.2021).....	10
Slika 4: Tovorni voziček feldbana, vojni muzej Ivana Rudolfa Črni Vrh (9.4.2021).....	11
Slika 5: Trasa proge Feldban (Vir: https://www.youtube.com/watch?v=74I6LS6_qvA&t=185s ; 3.3.2021).....	11
Slika 6: Tovarniška cesta (okoli leta 1912) (Vir: https://www.kamra.si/ ; 3.3.2021)	12
Slika 7: Tovarniška cesta – danes (8.4.2021)	13
Slika 8: Železniška postaja na Poštnem vrtu (https://de.wikipedia.org/wiki/Feldbahn_Idrija ; 3.3.2021)	13
Slika 9: Poštni vrt – danes (8.4.2021)	14
Slika 10: Grassijeva hiša (okoli leta 1905) (Vir: https://www.kamra.si/ ; 3.3.2021)	14
Slika 11: Grassijeva hiša danes (8.4.2021).....	15
Slika 12: Grassijeva hiša danes (8.4.2021).....	15
Slika 13: Feldban v Logatcu (Vir: https://www.youtube.com/watch?v=74I6LS6_qvA&t=185s ; 3.3.2021).....	16
Slika 14: Potek proge od Logatca do Hotedršice	16
Slika 15: Spomenik russkim ujetnikom na Kalcah (9.4.2021).....	17

Slika 16: Hotedršica (vir: https://www.gore-ljudje.si/kategorije/novosti/prva-svetovna-vojna-je-idriji-prinesla-zeleznico; 3.3.2021)	17
Slika 17: Trasa proge skozi Hotedršico je bila speljana ob obstoječi cest. (9.4.2021).....	18
Slika 18: Feldban je zapustil sedanjo cesto takoj za Hotedršico (10.4.2021).....	18
Slika 19: Ostanek useka za Hotedršico (10.4.2021).....	19
Slika 20: Potek proge Hotedršica – Godovič.....	19
Slika 21: Godovič (Vir: https://www.kamra.si/ ; 3.3.2021)	20
Slika 22: Leseni most v Godoviču (Vir: Katalog razstave Na obrobju pekla Idrijsko in Cerkljansko 1914-1919; Mestni muzej Idrija, Idrija 2018)	20
Slika 23: Prevoz ranjencev skozi Godovič (vir: Na obrobju pekla, Idrijsko in Cerkljansko 1914-1918, katalog razstave; Mestni muzej Idrija, 2018)	21
Slika 24: Godovič danes (9.4.2021)	21
Slika 25: Begunci iz Čepovana v Godoviču (vir: https://www.gore-ljudje.si/kategorije/novosti/prva-svetovna-vojna-je-idriji-prinesla-zeleznico; 3.3.2021)	22
Slika 26: Ostanek temelja za most v Godoviču (10.4.2021)	23
Slika 27: Zgoraj trasa feldbana, spodaj tunnel za načrtovano normalnotirno železnico (10.4.2021)	23
Slika 28: Odcep stare "francoske" ceste, kjer se je odcepil krak feldbana v Idrijo (9.4.2021)	24
Slika 29: Potek proge Godovič - Črni Vrh (Zgoraj levo odcep proge v Idrijo)	24
Slika 30: Skica pokopališča v Črnem Vrhu z vršano cesto in feldbanom (vir: Arhiv Občine Ajdovščina)	25
Slika 31: Pokopališče v Črnem Vrhu. Feldban je bil speljan ob desnem robu ceste. (9.4.2021)	26
Slika 32: Potek proge od Črnega Vrha do Zadloga	26
Slika 33: Skladišče v Zadlogu (Vir: https://radioprvi.rtvslo.si/2017/03/nedeljska-reportaza-60/ ; 3.3.2021).....	27
Slika 34: Potek proge od Zadloga do Poncalia, z odcepom na Preski do Predmeje.....	27
Slika 35: Razcep proge na Preski - Levo proti Predmeji in desno proti Mali Lazni in Poncali (Vir: https://www.youtube.com/watch?v=74I6LS6_qvA&t=185s ; 3.3.2021).....	28
Slika 36: Razcep na Preski - danes samo cesta brez železnice (10.4.2021).....	28
Slika 37: Potek proge od Godoviča (Francoska cesta) do Idrije.....	29
Slika 38: Odsek proge med Godovičem in Idrijo (Vir: Katalog razstave Na obrobju pekla Idrijsko in Cerkljansko 1914-1919; Mestni muzej Idrija, Idrija 2018)	30
Slika 39: "Francoska cesta" (5.4.2021)	30
Slika 40: Odcep trase s "francoske ceste" (5.4.2021).....	31
Slika 41: Nasip (5.4.2021)	31
Slika 42: Usek (5.4.2021)	32
Slika 43: Tunnel (vir: https://www.gore-ljudje.si/kategorije/novosti/prva-svetovna-vojna-je-idriji-prinesla-zeleznico; 3.3.2021).....	32
Slika 44: Tunnel danes (5.4.2021).....	32
Slika 45: Ostanek nosilcev za most (5.4.2021)	33
Slika 46: Mostovž v Strugi (vir: https://www.gore-ljudje.si/kategorije/novosti/prva-svetovna-vojna-je-idriji-prinesla-zeleznico; 3.3.2021)	33
Slika 47: Ostanek podpornega zidu (5.4.2021).....	34
Slika 48: Proti Beli (5.4.2021)	34
Slika 49: Celoten potek feldbana.....	35
Slika 50: Anketni vprašalnik.....	37
Slika 51: Obnovljeni tunnel normalnotirne železnice pod Naklom (8.4.2021).....	41
Slika 52: Ostanek nosilca mostu normalno tirne železnice v Gorenjem Logatcu (8.4.2021)	41
Slika 53: Usek za normalno tirno železnico na Kalcah (8.4.2021)	42

8.2 Kazalo grafov

Graf 1: Starost in spol anketirancev	38
Graf 2: Razdelitev anketirancev po občini prebivanja.....	38
Graf 3: Poznavanje poteka železnice proti Idriji oziroma proti Poncali	39
Graf 4: Poznavanje poteka železnice skozi Godovič.....	39
Graf 5: Poznavanje poteka železnice skozi Logatec	40