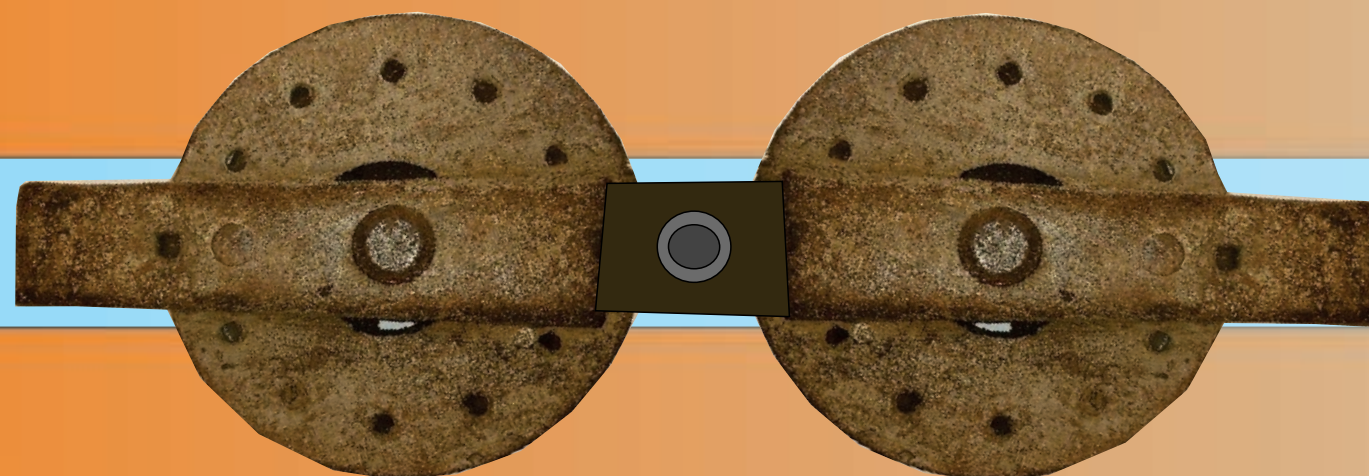




Rekonstrukcija žičničnih koles in predelanega gozdarskega škripca (računalniška obdelava: Boris Blažko)

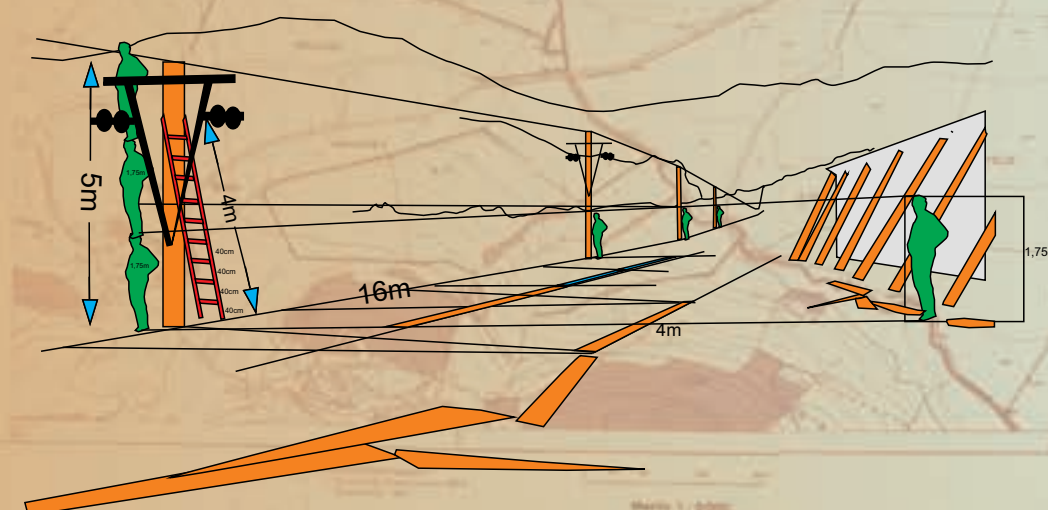


Zbral, raziskal in zabeležil Boris Blažko

»LUFTPON«

luftpon (luft – zrak, pon – tir), kar je podobna izpeljanka kot ajzenpon (eisen – železo, pon – tir).

Raziskovalni projekt:
Odsek vojaške tovarne žičnice
iz Ajdovščine do Predmeje







Bilo je nekoč ..., le drevo je še ostalo. (Fototeka: Goriški muzej, foto: Boris Blažko)



Zračni posnetek letališča v Ajdovščini iz leta 1915. Vidno je pokopališče, cesta Gorica–Ljubljana in cesta proti Lokavcu. (fotoarhiv: Goriški muzej)

PREDGOVOR

Razmišljanje o žičnici v današnjem času

Mnogo je pomembnih dogodkov, razmišljanj, izgovorjenih in zapisanih besed, narisanih razmišljanj v obliki načrtov, narejenih predmetov, tehniških naprav in priprav, ki so pozabljene, neke založene in prav zaradi človeške neumnosti zabrisane v času, neke v podzavesti ali pa v preteklosti. Tu pa tam je še kakšen del – ostalina, ki pa je naša nesposobnost ni sposobna umestiti kot del neke večje celote – naprave ali projekta, ki je kot tak v preteklosti pomenil mnogo več in je v času, ko je deloval, krojil usodo ljudem, krajem in celo območjem, kjer je obstajal. Ena takih priprav in tehniških domislic, ki je skoraj pozabljena v preteklosti, je tudi žičnica, ki je v času prve svetovne vojne tovorila in oskrbovala avstro-ogrske vojake in enote na soški fronti. Danes te naprave ni več. Ostala je kot spomin, ki je že vsaj zadnjih 60 let počasi bledelel in odhajal skupaj s še poslednjimi pričami iz splošne zavesti krajanov Ajdovščine, Lokavca, Predmeje in krajev tja do Banjske planote. Le še zapisovanje zadnjih še poznanih dejstev ter vztrajno iskanje ostalin in dokumentov poleg že znanih in naključno odkritih fotografij nam lahko obudi vpogled v to zanimivo tehniško napravo. Še več, lahko nam da tudi neko upanje, željo po ponovni postavitvi in uporabljanju le-te kot turistično zanimivost.

Prav v času, ko je delovala žičnica, je območje današnje občine Ajdovščina, doživelo največji razcvet v svojem obstoju. Takrat je industrijska revolucija dosegla svoj višek. Žalostno je le, da je ta višek zaznamovala tudi vojna. Prav v tistem času, leta 1902, je Ajdovščina dobila železniško progo iz Gorice. Bila je tako rekoč povezana s širnim svetom, najprej do Trsta, Vidma, kasneje leta 1905 s Soško železnico »Transalpino« tudi z Beljakom in naprej... Želja je bila, da bi se povezala tudi z Logatcem ali pa s Postojno, ampak čas je to preprečil. Industrija v Ajdovščini je bila v velikem vzponu. Tovarne, kot so bile Predilnica, Pivovarna v Pallyh, lesna industrija, gozdarstvo, mlini, žage ... Tu je bilo kar nekaj restavracij, hotelov, pričela se je zdraviliška in turistična dejavnost na Trnovski planoti, elektrarna na Hublju. Kovačije, Bavčarjeva bakrarna, sodavičarstvo Grum, Schleglove fužine, usnjarska industrija Feigel ... Obrtniki so bili povezani v združenje in so udeleženi svojo vizijo razvoja. Tu se je leta 1903 ustanovilo tudi planinsko društvo. Edmund Cibej je kot soustanovitelj in podpredsednik društva že opisal in zapisal prvo turistično pot v Ajdovščini, ki je objavljena v njegovih zapisih. Pot je šla iz Ajdovščine na Trnovsko planoto in naprej na Caven. Njegov stric, posestnik, slikar, kulturni delavec in industrialec Avgust Schlegl je kot predsednik in soustanovitelj turističnega društva že videl razvoj tudi te panoge v naših krajih. Ajdovščina je že upala na nadaljevanje železniške proge do Logatca, kjer bi se priključila na južno železnico Dunaj–Trst. Razmišljalo se je in tudi načrtovalo izgradnjo vodovoda Hubelj, ki bi olajšal življenje državljanom. Ignac Kovač, veleposestnik in takratni župan občine Ajdovščina, je s sodelovanjem sosednjih podčavenskih občin, kot so Lokavec, Šturje, Sv. Križ, Dol, Otlica ..., in njihovih županov prav gotovo imel vizijo razvoja tega dela Vipavske doline in Trnovske planote. Vizijo, ki jo je leta 1915 zaustavila vojna in jo prav ona nadaljevala v njeni, vojaški maniri. Prihod vojakov in vzpostavitev zaledja soške fronte na tem območju je namreč na nek način nadaljevanje te želje, čeprav je bila vojaška vizija čisto drugačna. Vojaščina je z vojnimi ujetniki zgradila hubeljski vodovod, popravljali in dograjevali so transportne poti, ki so vodile iz Ajdovščine na vse strani. Že po starih načrtih so pričeli tudi graditi normalnotirno železnico, ki bi povezala Ajdovščino in Ljubljano preko Črnega Vrha. Vojaško poveljstvo je uvidelo, da naši kraji nudijo danosti, ki so jih že pred vojno videli in v svoji viziji želeli izkoristiti že predvojni oblastniki. Vojaščina pa je šla še dlje. Njihove potrebe so zahtevale dodatna dela ter transportne poti in naprave. Spremenili so vodotok potoka Grajšček, ki je iz Lokavca tekel po polju mimo Boneta proti reki Vipavi, na tem prostoru so zgradili letališče z dvema stezama. Zgradili so žičnico iz doline na Trnovsko planoto in naprej do Banjšic, pa tja do Črnega Vrha in Zadloga ter od Puncale do Dolenje Trebuše. Zgradili so ozkotirno železnico, ki je povezovala Trnovsko planoto z Idrijo in Logatcem, vzpostavili so ogromno, ogromno vojaško industrijo... Ajdovščina bi bila v mirmodopskem času z vso to infrastrukturo v veliki prednosti. Marsikatero veliko svetovno mesto s tisočimi prebivalci vsega tega ni imelo.

Danes o tem času priča le malo. Tu je spominski del pokopališča, letališče, ki je bilo po podatkih odprto 15. avgusta leta 1915.



Tu pa tam je še kakšen odsek ceste, ki je bila narejena v tistem času, kot je mrtev rokav dostavne žičniške Ceste Franca Jožefa v Ajdovščini pri Putrih. Le malokdo še ve za to. Danes, ko iščemo danosti, ki bi jih lahko koristno uporabili v turistične namene in tudi v sklopu širše turistične destinacije, pa se ne zavedamo svoje lastne preteklosti. Ob vsakem takem novem odkritju pa modrujemo, kako bi lahko to danes izkoristili. Žičnice so v preteklosti bile najprej tovarne, kasneje so z razvojem smučarstva nekako postale domena smučišč in le tu pa tam, kot na primer že dvakrat zgrajena na Sveto Goro oziroma Skalnico, bile uporabljene kot prometno prevozno sredstvo za potnike in romarje. S pojavom novih športov, kot je kolesarjenje in tudi pohodništvo, bi gotovo morali žičniške naprave sprejeti kot nov način prevoza. Turizem je gospodarska panoga prihodnosti. Prav tu moramo žičnice vklopiti v to dejavnost. Marsikje so v poletnem času sedežnice na smučiščih uporabljene kot prevoz za kolesarje, ki se z njimi prevažajo na vrh smučišča in se nato spuščajo po urejenih kolesarskih stezah v dolino. Tu lahko govorimo o enakem tipu športa, kot je smučanje. Imamo tehniško dediščino, Resseljevo cesto, ki jo je leta 1922 projektiral veliki izumitelj Josip Resselj. Cesto, ki bi dobila dodano vrednost, saj je žičnica v času vojne potekala v njeni neposredni bližini. Žičnica bi postala tudi prevozno sredstvo planincev, zimskih turnih smučarjev in tekačev na smučeh, kolesarjev in pohodnikov. Žičnica ne onesnažuje narave. V Trnovskem gozdu ne bi bilo toliko avtomobilov. Ohranjali bi naravo in biser gozdov, kot je Edmund Čibej poimenoval Trnovski gozd. Obratovala bi lahko vse leto in bi tudi domačinom nudila svoje usluge. Poleg tega pa bi ohranjali tehniško dediščino, ki bi drugače utonila v popolno pozabo.



Letališče je imelo dva velika hangarja in še dodatne šotorske hangarje iz platna. (podlaga iz ... priprava Boris Blažko)



Nekaj posnetkov žičnice na Rogli, ki obratuje preko celega leta in ne samo v zimskem času za smučarje. V času, ko ni snega, vozi pohodnike, turiste in tudi kolesarje, ki se spuščajo po urejenih kolesarskih poteh. (foto: Boris Blažko)



Nekje v Sloveniji to že s pridom izkoriščajo za goste. (foto: Boris Blažko)



Sedežnica na Rogli deluje vse leto. Poletne mesece prevažajo planince, pohodnike in kolesarje. Urejene so kolesarske steze in počivališča. (foto: Boris Blažko)



»LUFTPON«

luftpon (luft – zrak, pon – tir), kar je podobna izpeljanka kot ajzenpon (eisen – železo, pon – tir).

Uvod

Ob raziskovanju in pregledovanju sem ponovno prebral tudi knjigo, ki je pred nekaj leti izšla v Lokavcu z naslovom »Spominski zapisi primorskega Slovenca 1914–1965« avtorja in avstro-ogrskega vojaškega obveznika, Lokavčana Stanislava Novinca. Kako se je vse skupaj pričelo je zapisal na 12. strani in pravi: // Dne 24. maja 1915 je vstopila v vojno proti Avstriji naša sosedna Italija. Naslednji dan zjutraj smo zagledali vsa okoliška polja polna živine, vozov, beguncev itd., izgnanih iz njihovih domov onkraj Soče. Začasno so jih nastanili po vaseh, dokler jih niso spravili v begunska taborišča. Živino so pobili za hrano vojaštvu, ki je začelo prihajati iz drugih bojišč na novo nastalo fronto, avstrijsko-italijansko bojno črto ob Soči. // Mimo nas so na doberdobski in trnovski odsek fronte pešачili vojaki, črede klavne živine, kamioni, topovi itd. V nasprotno stran: vračajoči vozovi, ranjenci, ujetniki, kamioni. Promet je bil na ozkih cestah tako gost, da so se le s težavo umikali eden drugemu. Po izgradnji žičnice iz železniške postaje na Trnovsko planoto in vodovodne črpalke, napeljane izpod hriba Čavna, se je oskrba z vprego močno zmanjšala. V letu 1916 je bil zgrajen z ruskimi vojnimi ujetniki še danes obstoječ vodovod iz izvirka potoka Hublja na doberdobski odsek fronte, kjer je vode zelo primanjkovalo.../Vojaška žičnica, oziroma del mnogo daljše celote s 4. odseki te transportne naprave, ki je potekala iz Ajdovščine na Predmejo in naprej na Banjšice je v zavesti ljudi, predvsem starejših, kot nekaj, kar so jim, oziroma so nam pripovedovali starši in stari starši. Predvsem so tu zgodbe, ki govorijo o kraji hrane iz vozičkov, kjer so le-ti potovali nižje in se je dalo skočiti nanje in na naslednji možnosti so skočili nazaj na zemljo. Med časom na gondoli pa so pregledali tovor in če je na vozičku bila kakšna vreča moke ali hrana, so to pometali na tla, da bi kasneje, ko bi sestopili na ugodnem delu, pobrali in nesli domov. Lahko pa so z dolgim kolom tudi porinili vrečo z vozička kar s tal. Vojaštvo je zato uvedlo stražarje, ki so se vozili na vsakem 10. vozičku in tako pazili na blago. Po pripovedovanju starejših so vojaki za lastno zabavo ujetega nepridiprava privezali na voziček in ga poslali za kazen z žičnico do Trnovske planote ali pa še dlje. Za povratek pa je moral pešачiti ... Prav tako je tudi straža ob določenih urah hodila po oskrbovalni stezi od stebra do stebra ter pazila na tatove. V ljudskem izročilu starejših so jo poimenovali »Luftpon«, kar bi v slovenščini pomenilo »zračni tir«. Verjetno so ljudje to poimenovanje pobrali od vojakov, ki so jo tako imenovali v nemškem jeziku.

V tistem času je bila žičnica za navadne ljudi pravo tehnično čudo. V svetu je bila sicer že na mnogih mestih postavljena in v uporabi, vendar je bila v naših krajih v takem obsegu nepoznana. Postavljena je bila že na Južnem Tirolskem, ponekod v Švici, Srbiji in drugje po svetu. Pri nas je tudi na Gorenjskem vozila rudo in drva za potrebe Zoisovih železarn. V naše kraje, Vipavsko dolino in Trnovsko planoto, pa je prišla prav s pomočjo spopadov na soški fronti. Vipavska dolina , kjer pred tem v upravljanje ni posegala vojska, in Trnovska planota, kjer pa je država bila lastnica gozdnih prostranstev, sta kar naenkrat postali zaledje fronte na Soči. Še več, na obrobju Gore je od Mačjega kota nad Lokavcem pa do Sanabora in naprej že bila izkopana in zgrajena rezervna linija rovov, kamor se bi celoten vojaški aparat iz linije spopadov na Soči preselil, če bi prišlo do prehudega pritiska in preboja fronte. K sreči se to ni zgodilo. Kljub enajstim italijanskim ofenzivam in premoči Italijanov na »Goriškem mostišču« je zaledje ostalo in ni prišlo do begunstva in izselitve prebivalstva ter uničenja vasi in mest, do česar je prišlo na območju soške fronte oziroma prve linije. Druga ali rezervna linija rovov je tako ostala neuporabljena. Območje Vipavske doline, vsaj zgornjega dela od Št Vida (Podnanosa) do Oseka in tja do Ajševce, je bilo v celoti zaledje, kjer so bila skladišča, bolnišnice, letališča, vojaške mizarske in mehanične delavnice, pekarnice, kovačnice, transportne poti, pokopališča Mnogo civilnih stavb, industrijskih obratov in delavnic je vojaštvo prevzelo ter jih uporabljalo za svoje potrebe. Tu so bile tudi razne mizarske delavnice in drugi obrati, kot so žage, mlini in stope. Na potoku Jevšček nad zaselkom Lokavca pri Komparih je bila tudi pralnica za tekstil na vodni pogon, ki je bila uporabljena in zasežena za



Naslednji dan zjutraj smo zagledali vsa okoliška polja polna živine, vozov, beguncev ... in vojakov. Vojaški tabor AO vojakov na Grajšku v Lokavcu. (foto: Europeana)



Promet na cesti proti Gorici je bil neprekinjen in stalen. (foto: Europeana)



Neprekinjene kolone vojakov so hitele skozi Ajdovščino na fronto. (foto: Europeana)



Ruski ujetniki kopljejo leta 1916 vodovod na Kras. (fototeka: Goriški muzej)



Vojaški transport beguncev iz območja Gorice in postanek v Ajdovščini. (fototeka: Goriški muzej)



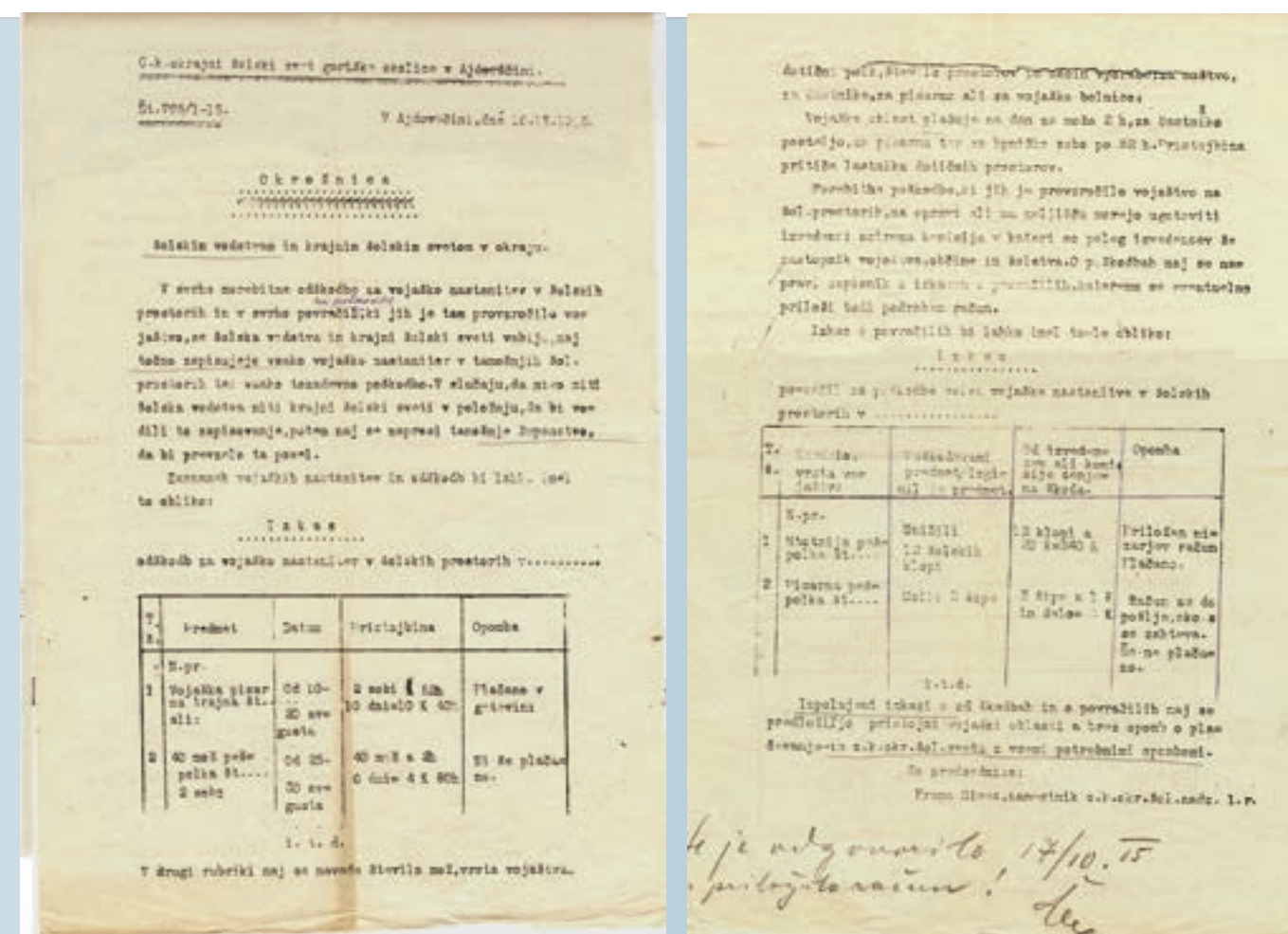
Vojaški cestni train – avtovlak, ki prevaža begunce iz območja Gorice na cesti pod Črničami na poti proti Ajdovščini. (fototeka: Goriški muzej)



Begunci na cesti proti Ajdovščini. Tudi premožnejši s konji in kočijo so morali v zaledje. (foto: Europeana)



Begunci na cesti proti Ajdovščini. (foto: Europeana)



Okrožnica in dopis šolskim svetom o vojaški odškodnini za nastanitev vojaštva v šolske stavbe. V tem primeru je šlo za Ljudsko šolo v Lokavcu. (župnijski šolski arhiv Lokavec)



izročilu, pripovedovanjih ljudi, še živih prič se je ohranjal spomin na tiste grozne dni. Tudi druga svetovna vojna ni prinesla sprememb. Le tu pa tam je kdo prižgal luč in skušal povedati, da je poleg pesmi *Oj Doberdob* in starih pokopališč v skoraj sleherni vasi na našem območju še kaj drugega. Tukaj moramo omeniti posamezne spomine, ki so jih objavili nekateri udeleženci vojne. Prvi večji obseg zgodovinskega zapisa, avtorja Jurija Mušiča, pa je izšel leta 1960. Zatem sledi knjiga Janeza Mesesnela (psevdonim Ivan Hmelak) z naslovom »Soška fronta. – 1915–1917« Izšla je leta 1968 v Kopru. Naslednja je knjiga Vladimirja Gradnika »Krvavo Posočje«, ki je izšla prav tako v Kopru leta 1977. Seveda je še tu pa tam izšel kakšen članek, ki pa ni bil velikega pomena. Vse drugače je bilo pri Italijanih in Avstrijcih, kjer je bilo že normalno vklopljeno v zgodovinska raziskovanja in projekte. Oboji so slavili svojo zmago. Tako eni kot drugi so opevali svoje uspehe in zasluge. Le mi Slovenci, na katerih ozemlju se je odvijala ena izmed najgroznejših morij, smo pretežno molčali.

Pravi plaz odkrivanja, pa tudi objavljanja, predvsem pa raziskovanja in v vsej naglici še zapisovanja in izpraševanja še zadnjih živečih prič se začne konec 80-ih let prejšnjega stoletja. Prvi, ki je prvo svetovno vojno omenil kot nastajajočo veliko luknjo pozabe v naši, slovenski



Ruski ujetniki pri sečnji drv v Trnovskem gozdu. (foto: Europeana)



Ruski ujetniki pri zlaganju in pripravi drv za odvoz v Trnovskem gozdu. (fototeka: Goriški muzej)



Lesena drča za premostitev višinske razlike do ozkotirne poljske železnice, ki je drva odvažala do žičnice. (foto: Europeana)



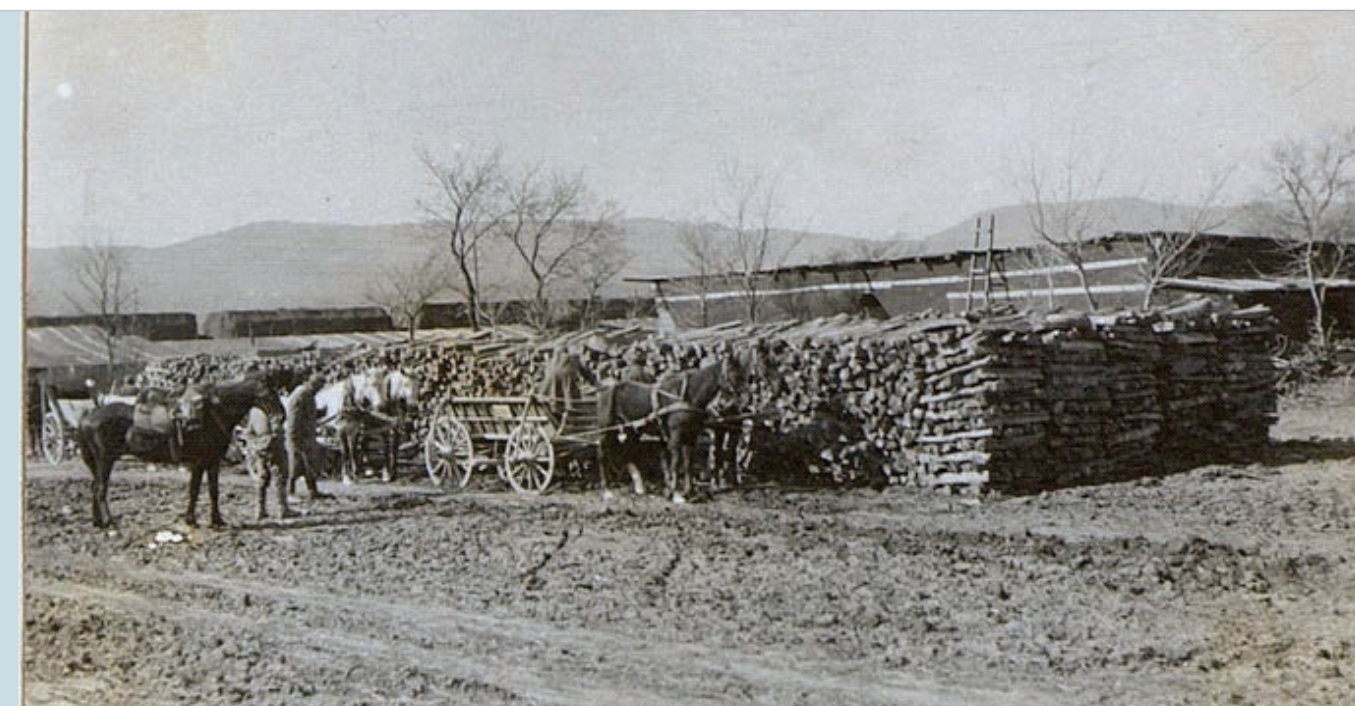
Ozkotirna poljska železnica na območju Nagnovca. Nad železnico se vidi žičnico, ki je šla od Predmeje proti Lokvam. (foto: Europeana)



Žičniška postaja na Predmeji, kjer se skrajno levo pri postaji in pod postajo vidi velika količina drv, ki so jih odvažali v dolino. (fototeka: Goriški muzej)



Lesena drča za premostitev višinske razlike med ozkotirno železnico in cesto. V ozadju je viden steber žičnice proti Lokvam. (foto: Europeana)



Skladišče drv pri postaji žičnice v Ajdovščini, pripeljane z žičnico in tovorjenje na voz za dostavo do uporabnikov, kot so vojaške pekarnice in drugi uporabniki v sklopu vojaškega zaledja. (foto: Europeana)



Stavba pred gostilno Snici med prvo vojno. Danes je ni več, na njenem mestu je parkirišče. (foto: Goriški muzej)

zgodovini, je bil zgodovinar in moj sodelavec Drago Sedmak. V zgodovinskem časopisu št. 1 je leta 1987 na straneh 63 do 69 v članku z istim naslovom: Krvavo Posočje opisal to problematiko in pomanjkanje raziskovanja v tej smeri. Prav v tem času sem kot njegov sodelavec sodeloval pri njegovem projektu postavitve prve razstave na to tematiko v slovenskih muzejih. Naslov razstave je bil: Soška fronta 1914–1918. Razstava se je postavljala 7 mesecev v takratni na novo obnovljeni Vili Bartolomei v Solkanu. Sam projekt je v samem nastajanju združil kar veliko pričevalcev, zbiralcev in zanesenjakov, ki so v sami stroki končno dobili sogovornika. Sledila je ogromna razstava, ki je vzpodbudila še druge, da so pričeli že zbrani material razstavljati kot male privatne muzejske zbirke, poleg tega pa se je zbiranje še okrepilo. Nenazadnje se je prav na to pobudo tudi ustanovilo Društvo soška fronta, ki je združilo vso slovensko zainteresirano javnost. Bilo mi je v čast, da sem sodeloval pri nastajanju te razstave, saj sem kot muzejski oblikovalec spoznaval in videl vse predmete in zapise, ki so bili takrat dostopni. Tudi o zaledju fronte smo na razstavi spregovorili s pomočjo postavljenega ogromnega štabnega zemljevida na podlagi avstro-ogrskih vojaških specialnih zemljevidov našega zahodnega etičnega ozemlja. Na njem smo poleg same linije frontne črte zabeležili tudi posamezna skladišča, celotno zaledje in seveda tudi infrastrukturo, kot so ceste, železnice, letališča, vojaške poljske ozkotirne železnice in tudi žičnice. Zgodba, ki se je leta 1987 pričela, se je tako nadaljevala do današnjih dni. Zavedamo se, da je ogromno materialnih dokazov shranjenih v avstrijskih arhivih, ki so pa tako zelo »finančno« oddaljeni. Potreben je samo čas in volja, da se to obdobje počasi razišče po posameznih segmentih. Le tako bomo lahko počasi videli, kako je prav to frontno zaledje z vso svojo »mašinerijo« vplivalo na razvoj industrije v Vipavski dolini, predvsem v Ajdovščini. Mnogo je izgubljenega ali pa založenega še pri ljudeh. Tako sem malo pred upokojitvijo v Ajdovščini naletel na prijaznega človeka, ki je za muzej ponudil mizarski stroj »ubelmašino«, ki je datirala na prelom stoletja in je bila nemške izdelave, izdelana v Leipzigu okrog 1900. Izdelali so jo v podjetju Kirchner & Co. Prav ta je v Ajdovščino gotovo prišla z avstroogrskimi vojaškimi enotami in nekje na Ajdovskem polju v neki leseni baraki pričela svojo »življenjsko« pot. Po koncu vojne pa se je preselila v mizarsko delavnico in kasneje še v obrtno mizarsko delavnico v Šturjah, ki pa je danes porušena (Stavba je bila najprej hlev in senik ter je stala pred današnjo gostilno v Snici). Ob inventurnem odpisu stroja v 60-ih letih preteklega stoletja jo je bivši delavec odkupil in jo odpeljal na dom v Grivče, kjer je dolgo let kljubovala času. Danes čaka na svoje restavriranje v depojih Goriškega muzeja kot ena izmed prič industrije v Ajdovščini. Mnogo je takih zgodb in predmetov. Tudi deli žičnice lahko nekje v sekundarni funkciji ali pa zavrženi v kupu železa kljubujejo času in čakajo na prepoznavo.



Poravnalna „ubelmašina“ izdelana v tovarni Kirchner & Co v Leibzigu za potrebe avstro-ogrške vojske. Živa priča vojaškega zaledja in razvoja ajdovske industrije – mizarstva. (fototeka; Goriški muzej, foto; Boris Blažko)



Poravnalna „ubelmašina“ izdelana v tovarni Kirchner & Co v Leibzigu za potrebe avstro-ogrške vojske. Živa priča vojaškega zaledja in razvoja ajdovske industrije – mizarstva. (fototeka; Goriški muzej, foto; Boris Blažko)



Zgodovina in začetki žičnice

Nemogoče je določiti točen čas, kdaj je bila zgrajena prva žičnica, če bi lahko to napravo v začetku tudi tako imenovali. Tako je zaslediti tovrstne naprave v 14. stoletju –na japonski gravuri je upodobljeno, kako japonski cesar pobegne iz sovražnikove obkolitve. Prvi zapisi namreč govorijo o nekakšnih napravah, ki so narejene iz vrvi na bambusovih kolih in se poganjajo ročno. Ljudje so namreč vlekli tovor s pomočjo vrvi čez reke ali prepade. To omembo so zabeležili daleč v deželah na vzhodu. V Aziji so tako te naprave najprej uporabljali le na krajših razdaljah; z inovacijami, ki so jih tamkajšnji ljudje z uporabo dodajali, pa je ta naprava našla pot tudi v Evropo. Tako je ta način za prečkanje rek omenjen v delu avtorja **Konrada Kynerja**, napisanem leta 1405. Zapis opisuje tehnično pripravo za prevoz ljudi, orožja in tudi konjev preko reke. Raziskovalec **Hassan al-Wazzan** je v 16. stoletju v svojem poročanju omenjal tako napravo, ki je obstajala v tistem času v **Maroku**. Pisal je o veliki pleteni košari, ki so jo kaznjenci ali uporniki vlačili in navijali preko reke ter tako omogočili 12-im potnikom naenkrat prečkati reko Sebou in to na višini 70 metrov nad gladino reke. Najbolj napredna in pri nas v Evropi zgodovinsko znana žičnica pa je tista, ki jo je leta 1644 zasnoval Nizozemec **Adam Wybe** za izgradnjo trdnjave Gdansk na Poljskem. Bila je enovrвна žičnica po zraku iz konopljne vrvi. V svojem tehničnem dosežku je bila izjemna, saj je bila dolga več 100 metrov in je potekala čez več vmesnih stebrov s kolesci. Na njej so bile razporejene košare v zaporednih intervalih. Tako je **inženir Wybe** zgradil prvo funkcionalno žičnico za prevoz gradbenega materiala, ki je iz Bischofsberga do Gdanska prevažala material v 200 vozičkih ali gondolah. Napravo so poganjali konji. Mnoge žičnice so še v 18. stoletju bile zgrajene po **Wyberjevem** izumu in so bile uporabljene predvsem za prečkanje rek. Vrvi iz naravnih vlaken (konoplje) niso bile preveč varne. Življenjska doba take vrvi je bila prekratka. Njena uporaba je bila predvsem za prevažanje tovara, ne pa ljudi in živali. Šele industrijska revolucija in s tem posredno tudi izum sodobne žične vrvi je omogočil razvoj žičnice, kot jo poznamo danes. Moramo pa na tem mestu povedati, da so v začetku bile žičnice in vzpenjače nekako povezane, saj so oboje delovale na vlečno vrv, ki je gondolo vlekla na končno postajo. Nekateri jo imenujejo tudi žična železnica, ker je žica tista, ki povezuje dve gondoli na tirih, ki se s spuščanjem vlečeta ena drugo navzgor. Od tukaj tudi ime v slovenščini – vzpenjača. Gondola pri vzpenjači pa je lahko s kolesci »drsela« po tirnicah. To je bila namreč edina varna možnost v tistem času. Tirnice je bilo lažje izdelati in tako premagovati velike strmine in vzpone. Tako so leta 1804 v **Bad Gasteinu** odprli prvo vzpenjačo, ki je bila sestavljena iz gondole, ki je potovala po tirnicah in jo je vlekla vrv. Le-to so navijali na valj s pomočjo vodnega kolesa. V naši bližini je podoben princip, pri katerem ena gondola ali kabina s svojim spustom vleče drugo navzgor, viden pri vzpenjači ali tramvaju na **Opčinah pri Trstu**. Ta vzpenjača je bila zgrajena konec 19. stoletja in je ena zadnjih tehniških pričevalcev, pri kateri je vidno, kako in na kakšen način so skušali premostiti velike vzpone. Ta proga v samo 5-ih kilometrih premosti višino 300 metrov. Zadnja vzpenjača, ki jo poznamo, je bila zgrajena v **Ljubljani** (vzpenjača na **Ljubljanski grad**). **Britanec Georg Wright Binks** je bil prvi, ki je že leta 1830 predvidel in predlagal uporabo jeklenih prepletenih žic za vrvi pri visečih mostovih. Tako je v tistem času tudi britanski kraljevi mornarici svetoval zamenjavo navadnih vrvi z jeklenimi kabli. Sočasno pa se je v rudniku **Clausthal-Zellerfeld** na Spodnjem Saškem s problemom dvigovanja tovara ukvarjal tudi tamkajšnji uslužbenec **Wilhelm Avgust Julius Albert** in med leti 1831–1834 izumil in uporabil pravo jekleno pletenico »zajlo«. **Mejnik in pravi začetek žičnice je tako povzročil izum jeklene pletenice ali jeklene vrvi, t. i. »zajle«.**

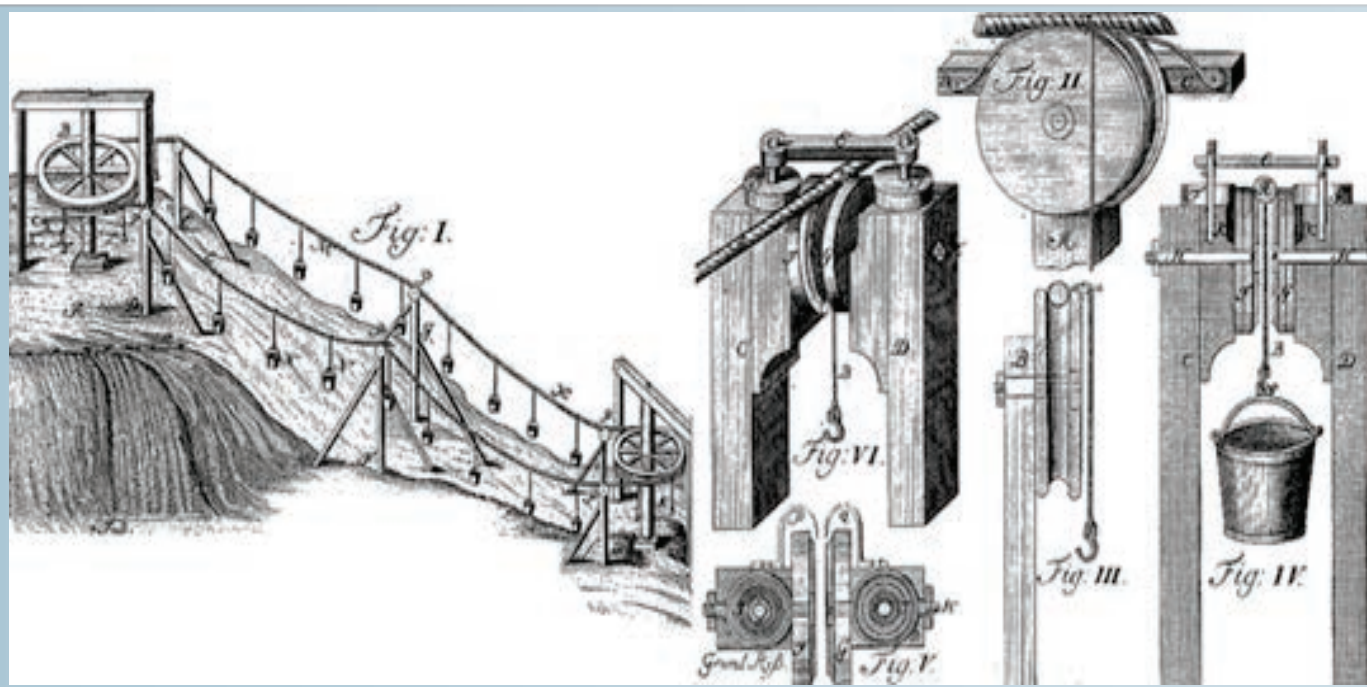
Pred tem so za prevažanje oziroma za dvigovanje težkih tovorov uporabljali verige. Le-te pa so se zaradi stalnega obremenjevanja in tudi sunkov rade poškodovale in pretrgale. Predvsem v rudarstvu so se dogajale večje in hude nesreče. Tako je **Wilhelm Avgust Julius Albert** s svojim eksperimentiranjem in poskusi končno naredil in izumil prepleteno žico. Zelo kmalu po letu 1834 pa je bil izumljen tudi stroj za nasukanje – navijanje žic, kar je povzročilo tudi mehansko in strokovno izdelavo jeklenih vrvi. Stroj za nasukanje žic in izdelovanje jeklenih pletenic je leta 1839 izumil avstrijski **Wurm**. V naslednjem desetletju pa je izdelavo v velikem, industrijskem obsegu nadaljevalo podjetje **Felten & Guillaume**. Podjetje je vodila in ustanovila družina **Felten**. V srednjem veku je družina pripadala cehu mojstrov izdelovalcev vrvi in uživala velik ugled. Izdelovali so vrvi za ladje. S poroko Feltnove hčere **Kristine**



Zgodnja žičnica na Japonskem (vir:splet)



Žičnica iz Gdanska, Poljska, Adam Wybe (DP, Theatrum Machinarum Hydrotechnicarum, Jacob Leupold))



Prikaz delovanja žičnice in načrt vmesnih podpor Adama Wyba. (DP, *Theatrum Machinarum Hydrotechnicarum*, Jacob Leupold)



Tramvaj vzpenjača na Opčinah pri Trstu v času 1. svetovne vojne. (foto: Goriški muzej))



Primer vojaške vzpenjače za prevoz tovora. Delovala je na principu železniških tirov in povezave ter vleke z jeklenico. (foto: *Europeana*)



Tovarna jeklenic Felten & Guillaume v Kölnu.



(1788–1853) s **Karlom Guillaumeom** (1789–1837), ki je bil kemik, je ta tako postal partner svojega tasta **Teodorja Feltna**. Tako se je leta 1823 v Kölnu pojavil prvi oglas pod imenom **Felten & Guillaume**. Leta 1836 pa so pričeli izdelovati pletene jeklenice, ki jih je izumil že omenjeni **Wilhelm Avgust Julius Albert**. Izdelovali so celo paletu različnih pletenih žic in »zajl« za različne potrebe. Od telegrafskih do tovornih in iz različnih materialov, kot so izaluminija, bakra, medenine in jekla. Omeniti moramo, da je ta čas nove iznajdbe tudi čas, ko se je industrijska revolucija dodobra razmahnila in je ponekod že dosegala svoje viške. To je bil čas velikih in mnogih iznajdb. Tako so z malimi tehničnimi iznajdbami žičniške naprave postajale vse boljše in varnejše. Toliko varne, da so se pričele uporabljati tudi za prevoz ljudi. Še posebej moramo tu omeniti, da je to tudi čas, ko so gore postale priljubljena destinacija v planinskem turizmu, ki se je v tistih časih tudi prebujal.

Za pionirja gradnje žičnic z jekleno vrvjo ali »zajlo«, kot jih poznamo danes, velja nemški **inženir Adolf Bleichert**. Leta 1874 je bila v Leipzigu ustanovljena prva tovarna za izdelavo žičnice **Adolf Bleichert & Co.** **Adolf Bleichert** je pridobil ugled proizvajalca in graditelja žičnic. Sprva je podjetje delovalo z 20-imi tehničnimi in komercialnimi uslužbenci ter s 70-imi delavci. V tem mestu je bila tudi zgrajena prva vzpenjača, ki je bila vlečena na jeklenico. Kmalu je podjetnik svoje žičnice lahko dostavljal in gradil po vsem svetu. Do svoje smrti leta 1901 je **Adolf Bleichert** bil že zelo poznan graditelj teh naprav. Podjetje je med svojim delovanjem uvedlo kar nekaj svojih izboljšav in tudi izumov. Tako so izdelali vpenjalno sklopko, ki je posamezne vozičke ali gondole odklopila ali priklopila na posamezno vlečno vrv. Do smrti lastnika je tako podjetje izdelalo in dobavilo preko 1000 žičnic. V Španiji, Franciji, na Japonskem, v Avstriji, Srbiji, Turčiji, Čilu, Argentini ... **Adolf Bleichert & Co.** je kot vodilno podjetje v Argentini zgradilo za tiste čase najdaljšo žičnico, v Novi Kaledoniji najdaljšo nad vodo. V Franciji najmočnejšo s sposobnostjo 500 ton tovora na uro. V Tanzaniji najstrmejšo žičnico z naklonom 86 %. V Spitzbergnu je bila postavljena najsevernejša na svetu, prav tako je v Čilu na 41-ih stopinjah bila postavljena najjužnejša žičnica na svetu. Z razvojem je družba do leta 1914 imela izpostave v Leipzigu, Berlinu, Londonu in Parizu.



ADOLF BLEICHERT

Adolf Bleichert – ustanovitelj sistema žičnic Bleichert (BDS). (vir: BLEICHERT & Co)

FELTEN & GUILLEAUME CARLSWERK
Actien-Gesellschaft, Mülheim am Rhein
Eisen-, Stahl-, Kupfer- und Bronze-Drahtfabrik XX XX XX XX
XX XX XX XX **Drahtseilerei, Drahtwaarenfabrik, Verzinkerei**
Kupferwerk, Fabrik von Telegraphen-, Telephon- und Lichtkabeln aller Art
Dynamodraht, Installationsleitungen

Verzinkter eiserner **Telegraphendraht**
 Telephonbronze- und **Doppel-Bronzedraht**

Blanker **Kupferdraht** für **Lichtleitungen** XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX **Trolleydraht Spanndraht**

Zaundraht, Zaundrahthaken, Seildraht, Krahendraht, Klavierdraht, Spiralfedern, Stahldraht, Drahtgeflecht, Drahtmatten, Webeliken und Favorit-Webgefäße, Stahldrahtketten ohne Schweißung

XX **Drahtseile aller Art** XX
 in den neuesten auch patentirten Konstruktionen aus Eisen, Stahl und Kupfer

Drahtseile gewöhnlicher Konstruktion

Drahtseile in Albert Schlag (Langs-Schlag)

Drahtseile verschlossener Konstruktion

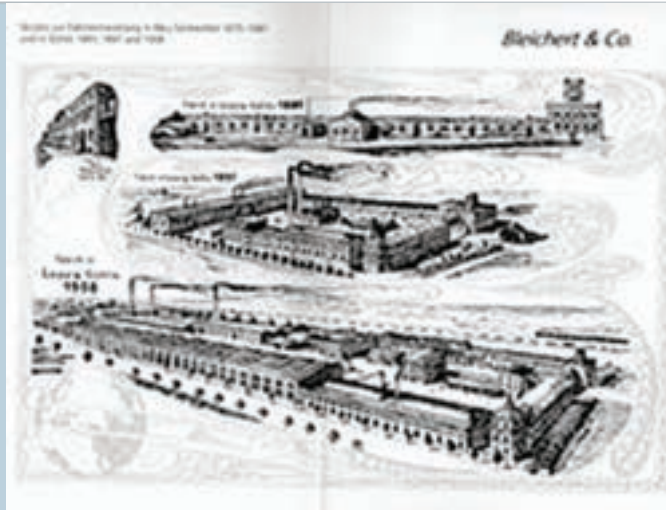
Patent **Flachzügige Drahtseile**

XX **Älteste Drahtseilfabrik des europäischen Kontinents** XX
 Agent für Frankreich: J. Jacquot, 30 rue des Bourdonnais, Paris

Reklamni letak podjetja Felten & Guillaume (vir: splet).



Znak podjetja. (vir: BLEICHERT & Co))



Adolf Bleichert & Co., tovarniški prostori 1881–1908 v Leipzig-Gohlisu. (vir: BLEICHERT & Co)



Razglednica iz leta 1910 s tovarniškimi prostori Adolf Bleichert & Co. Leipzig-Gohlis. (vir: BLEICHERT & Co)



Napisna tabla na danes zaprti in opuščeni tovarni v Leipzigu. (foto: BLEICHERT & Co)

Podjetje sta po smrti **A. Bleicherta** od leta 1901 dalje vodila in z njegovim delom nadaljevala sinova **Max in Paul**. Mednarodno poslovanje in sodelovanje je bilo zaradi prve svetovne vojne v veliki meri prekinjeno. V letih od 1914 do 1918 je tako podjetje na podlagi vojaških naročil Nemčije in Avstro-Ogrske izdelalo veliko poljskih žičnic, ki so bile delane serijsko po modularnem sistemu. Po tem sistemu je bila izdelana tudi vojaška žičnica, ki je delovala na našem območju z začetkom v Ajdovščini, takratnem trgu Haidenschaft, in preko Lokavca, Slokarjev do Predmeje, kjer se je združila z žičnico, ki je prišla iz Črnega Vrha ter pot nadaljevala do Male Lazne, Lokvi, do Lokovca in na Banjško planoto do naselja Breg. Ta je bila ena izmed mnogih žičnic, ki so bile postavljene v frontnem zaledju po vseh Alpah in še po Balkanu, od Makedonije do Albanije. **Kralj Friderik Avgust III** je marca leta 1918 **Maxa in Paula Bleicherta** povzdignil v plemiški stan kot priznanje za gradnjo ogromnega števila žičnic.

Na tem mestu moramo omeniti tudi pomembnega postavljalca žičnic. To je bil **Luis Zuegg**, ki se je že v zgodnjih letih 20. stoletja z veliko začetnico vpisal v zgodovino teh naprav. **Luis** se je rodil 26. aprila 1876 na Južnem Tirolskem v Lani. To je danes kraj v Italiji med Meranom in Bolzanom (Meran in Bolzn). Študiral je na Tehniški univerzi v Gradcu in se leta 1903 vrnil domov. Najprej je sodeloval pri gradnji elektrarne blizu Lane. Na prelomu stoletja je sodeloval na natečaju za gradnjo žičnice na goro **Vigiljoch**, ki je v neposredni bližini njegovega kraja Lane. Gradbena pogodba je bila podpisana leta 1909, vendar ne za Zuegga. Investitor se je odločil za znanega inženirja in graditelja žičnic **Emila Struba** iz Züricha. Izbrani graditelj je med deli umrl. Tako so prosili Zuegga, da je prevzel vsa dela in celoten projekt.



Max in Paul Bleichert. (fotografija: BLEICHERT & Co)



Žičnica je tako bila dograjena 31. avgusta 1912. S pričetkom 1. svetovne vojne so **Luisa Zuegga** mobilizirali in uporabili za gradnjo vojaških žičnic na južni in italijanski fronti. Te so uporabljali za oskrbo vojaškega aparata, pri njihovi gradnji pa je pridobil ogromno izkušenj za izgradnjo žičnic. **Zuegg** je beležil sedem izumov ali patentov. Po vojni je Luis v Meranu ustanovil projektni biro za izdelavo žičnic. Kot zanimivost naj omenimo tudi, da je prav leta 1920, dve leti po končani vojni, pričela gradnja žičnice **Meran-Hafling**, ki jo je takrat gradilo najpomembnejše podjetje za gradnjo žičnic na svetu **Bleichert & Co**. Takrat so projektantu **Luisu Zueggu** ponudili licenčno pogodbo in ustvarjen je bil nov sistem za gradnjo žičnic »**Bleichert & Zuegg**«. Po tem sistemu so kasneje po svetu bile zgrajene številne žičnice. Naj omenimo tudi, da je **cesar Franc Jožef I.** že leta 1915 Zuegga za njegove zasluge počastil z zlatim križem zaslug s krono na traku medalje za hrabrost. **Luis Zuegg** je umrl 14. januarja 1955. Po vsej verjetnosti je leta 1915 sodeloval tudi pri načrtovanju, trasiranju in postavitvi žičnice iz Ajdovščine na Trnovsko in Banjško planoto.



*Luis Zuegg, rojen 26. aprila 1876 v Lani (Južna Tirolska v času Avstro-Ogrske) in umrl 14. januarja 1955 v Bordgheru v Italiji.
Pionir gradnje žičnic iz Južne Tirolske. (foto:Wikipedija)*



Reklamni letak podjetja Bleichert & Co. (slika: BLEICHERT & Co)



Zgodovina in gradnja prvih žičnic na današnjem ozemlju Slovenije



Lambert von Pantz (Tržič 22. avgust 1835–Fieberbunn 3. januar 1895). (Vir: Gorenjci.si)



Pantz med svojimi zaposlenimi. (Vir: Gorenjci.si)

Leta 1869 so bile Fužine na Gorenjskem zaradi svoje zastarelosti na novo preoblikovane in so jih lastniki na čelu z Zoisi in Luckmanni preregistrirali v Kranjsko industrijsko družbo, ki so jo kot tretjo delniško družbo vpisali v sodni register s 6000,000 goldinarskim ustanovnim kapitalom. Zaradi svojega razvoja družba že postajala gospodarski velikan. S svojimi obrati, plavži, kovačijami in lastnino rudnikov in gozdov, poleg tega pa zaradi zahtevnega vodenja tako velikega podjetja je istega leta vodenje družbe prevzel bivši vodja fužin, nov tehniški direktor **Lambert von Pantz**. Njegovo vodenje je trajalo kar dve desetletji. Bil je zelo napreden in vedel je, da je v takem načinu poslovanja potrebno v podjetja vnesti tudi nove tehnološke naprave in inovacije svetovnega merila. **Lambert von Pantz** je bil rojen leta 1835 v Tržiču. Na Dunaju je doštudiral strojništvo in se zatem izpopolnjeval še iz montanistike in kemije drugje po Evropi. Kmalu po doštudiranju je prijel za vajeti **Zoisovih** fužin v Bohinju. Z ustanovitvijo družbe pa je že prej omenjenega leta prevzel vodenje celotne družbe. Skrbel je za povečanje kvalitete in obsega proizvodnje ter spremljal dogajanje v sorodnih podjetjih po Evropi. S spremljanjem literature in svojim lastnim zanimanjem za to dejavnost je sam iskal izboljšave in nove procese dela. Zaradi svojega zalaganja in novih odkritij je na raznih industrijskih sejmih dobil kar nekaj nagrad. Tu naj izpostavimo nagrado na svetovni razstavi leta 1873 na Dunaju in priznanje 1876 v Filadelfiji v Združenih državah. Zaradi njegovih nagrad in kvalitete v proizvodnji jekla in železa je družba dobivala vedno večja naročila in tako so se morali vnašati novi procesi dela in transporta potrebnega materiala, kot so les, ruda in oglje. Problem je predstavljala predvsem dostava materiala iz visokogorskih rudnikov in gozdov do fužinskih obratov. Ti so bili po večini ob vodnih virih zaradi vodnega pogona. Tovorjenje v vozovih in krošnjah pa ni prišlo več v poštev, saj je bilo drago in zamudno. Prepotreben je bil nov sistem za učinkovito predelavo in proizvodnjo. Pantz je v svoji iznajdljivosti in predvsem v svoji razgledanosti svetoval izdelavo žičnic, ker je že zasledil, da se to po Evropi že počne.. Tako je že **leta 1873** skonstruiral žičnico **iz rudnikov na Begunjščici** v dolino. V kasnejših letih je skonstruiral še nekaj podobnih žičnic, zaradi tega je dobil tudi desetletni patent za gradnjo na ozemlju avstro-ogrske monarhije. V tistem času so tovarne žičnice bile zelo pomembne v tej novi tehnologiji. Predvsem so omogočale hitrejši transport in posledično tudi produkcijo v hribovitih krajih ter tudi sami fužini ali obratu. V današnjem času je ohranjena še Von Pantzova žičnica iz **Blatnega grabna na Jelovico**. Zgrajena je bila leta 1882, delovala pa je do leta 1964. Na poti med Bledom in Bohinjsko Bistrico so še vidne njene ostaline, ki so restavrirane in zavarovane kot spomenik državnega pomena.

Pantzova ideja je bila izdelava nihalk, ki deluje po eni nosilni vrvi. Po tej vrvi se izmenjavajoče spuščata in dvigata dve gondoli ali vozička. Njuno srečevanje omogoča izogibalno, ki pa ni točno na sredini poti, ampak zaradi terena nekako pomaknjeno. Tako je na bobnu, ki je na zgornji postaji in uravnava navijanje in odvijanje vlečnih vrvi, tudi reducirka, ki uravnava to razliko. Žičnica je bila dolga 660 metrov in je premagovala višino 305 metrov.

Lambert von Pantz je časa svojega službovanja skonstruiral kar 5 transportnih žičnic. Prva že omenjena za prevoz rude na Begunjščico, ostale štiri pa gozdarske žičnice v okolici Bohinja, od katerih se je ohranila le zgoraj omenjena v Blatnem grabnu.

Za **Pantz** moramo pa povedati sledeče. Bil je zelo skromen človek, ki je za časa svojega službovanja in ustvarjanja bil izumitelj ter pravi pionir v določenih tehnoloških izumih. Tako je uspel leta 1872 ustvariti zlitino železa in mangana z dobrimi lastnostmi. Seveda je dobil za ta izum kar nekaj nagrad, ki so zgoraj omenjene. Metoda pridobivanja zelo kvalitetnega jekla je v takratnih časih bilo zelo



pomembno odkritje in izum. Zaradi svoje skromnosti teh novih izumov ni patentiral, ampak je še drugim svetoval in prikazal postopke tega dela, zato so ga prekosili in njegovo metodo začeli posnemati. Zaradi boljše rude in novejših strojev so lahko izdelali boljše jeklo. Tako je tudi kot konstruktor in izdelovalec žičnic zaradi svoje skromnosti dokaj pozabljen, čeprav je bil med prvimi v svetovnem merilu.

Vojaška žičnica in vzroki njene postavitve

Edmund Čibej je v svojih zapisih navedel naslednje: // *Gorica je bila evakuirana in vsi državni uradi premeščeni v Ajdovščino. Ker se je zdelo, da je cesta Slokarji–Predmeja nezadostno prometno sredstvo za dovažanje vojnega materiala in živeža iz Ajdovščine na tuk. Planoto, napravila se je še žična železnica iz Ajdovščine na Predmejo, ki je vrgla vsakih 24 ur 3.333 qui. Od enega kraja na drugega.* //

Preden pa nadaljujemo, moramo tudi razumeti takratni čas. Pustimo vzroke za vojno in samo vojskovanje, bolj je tu pomembna tehnika in industrijski razvoj, ki se je tudi v vojaški oborožitvi in načinu vojskovanja dobro poznal. Govorimo o času prvega vojskovanja, ki je potekalo v rovih in ne na odprtih poljanah, kjer so poveljniki vojake nastavili puškinim cevem kot tarče, ki so stale v vrstah in se streljali med seboj. Ogromno sprememb je prišlo tudi v samo vojaško opremo in tehniko. Vojaška tehnika je bila med 1. svetovno vojno odločilna sila, ki je neverjetno spremenila način vojskovanja in obnašanja vojakov na bojnem polju. Bil je čas industrijske revolucije, ki je bila na vrhuncu in zgodile so se velike spremembe od osebne oborožitve do ogromnih kalibrov topov, mitraljezov. Puške so se polnile v zaklepu in ne kot stare sprednjače. To je pomenilo večje število izstrelkov, posledično tudi več streliva. Razvoj brezdimnega smodnika je povzročil nove vrste razstreliv in topovi so postali večji ter močnejši. Lesene ladje so zamenjale ladje s parnim pogonom in z močno zaščito zaradi kovinske gradnje. Razvijale so se podmornice. Le slutilo se je lahko, kaj bo vsa ta tehnologija povzročala v vojni.

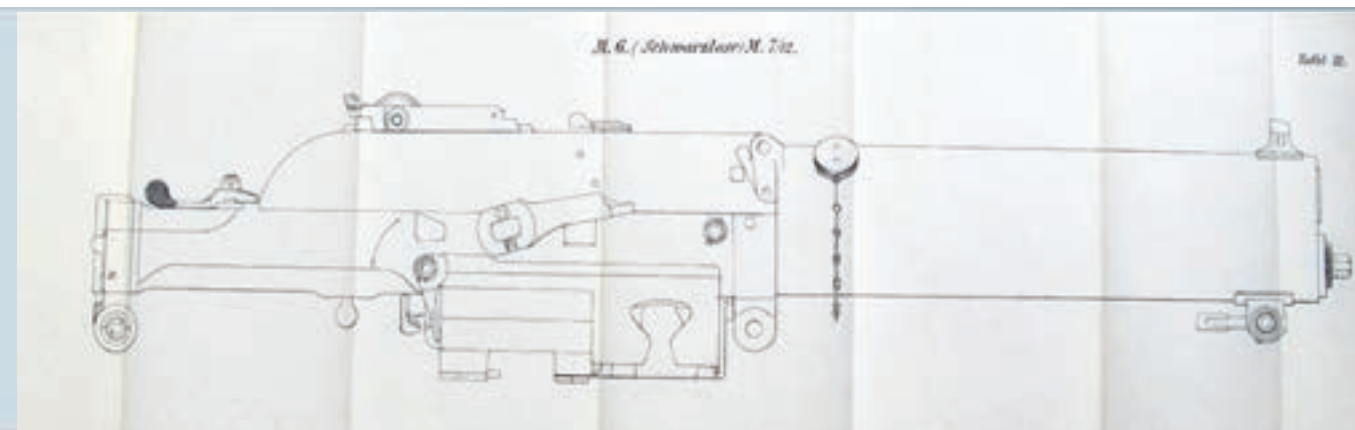
Do takrat se o zračnem bojevanju sploh ni govorilo. Vendar so letala v dveh vojnih letih postala sejalec smrti in skoraj neuničljiva za sovražnika. Razvijalo se je nove in nove „mojstrovine“ za uničevanje sovražnika – sočloveka. Razvijalo se je bojne strupe, hitrostrelna orožje, kot so mitraljezi, minometi, plamenometalci ...

Ogromne količine orožja, stalna dostava streliva, goriva, hrane, vode, oskrbe in celo pošte. Bil je tudi sicer čas, ko konji niso še popolnoma izginili iz oborožitve. Konji in ostala živina je potrebovala ogromno količino sena, pa veterinarske bolnišnice, podkovske kovače. Pa tudi novodobni tovornjaki in drugi pogonski agregati so rabili ogromno goriva. Vse to pa še mnogo več je bilo potrebno dostaviti na frontno linijo, ki je postala kot lačni lev, ki potrebuje in potrebuje ...

Prav tako je fronta kot neke vrste uničevalna industrija proizvajala in potreba po odvozu „proizvedenega“ je bila tudi nujna. V prvi vrsti moramo, pa čeprav je žalostno, omeniti mrtve vojake, ranjence, kadavre konj, ranjene konje, neeksplozirane izstrelke, bombe, pa tudi odvoz ujetnikov, ki so jih običajno uporabljali za delovno silo in jih naseljevali v zaledju v posebej za to zgrajene taborišča ...

V zaledju so tako nastajala vojaška pokopališča, vojaške bolnišnice, letališča, taborišča, območja raznih vojaških delavnic in obrti. Poleg tega pa je bilo potrebno tudi vzpostaviti prostore za nastanitev vojakov in drugih delavcev, ki so v zaledju skrbeli za vso to vojaško zaledno industrijo ... Ogromna zaledja, ki so nastajala s frontno linijo, so postala popolnoma vojaška območja, kjer je dominirala vojaška komanda in civilno prebivalstvo se je moralo prilagoditi vojaškim razmeram.

O samem življenju v zaledju fronte na območju, ki se je raztezalo globoko v notranjost, je že raziskoval zgodovinar Drago Sedmakin ga v knjigi „Bog daj konec te gerde vojne!“ dodobra opisal. Naj tukaj omenim poglavje o žičnici ter okoliščine in dogodke, ki so se dogajali okrog delovanja te naprave. Z njegovim privoljenjem njegov tekst v nadaljevanju objavljam v celoti.



Prvi mitraljez nemški Maksim in avstroogrski Schwarzloze sta na frontni liniji bila strah in trepet. (fototeka Goriški muzej)



Puška Steyer manliher je bila v času 1. svetovne vojne že kar nekaj let v uporabi. (fototeka: Goriški muzej)



Pištola – revolverji Gaser in Glisenti so počasi že tonili v pozabo. Razvijati so se začeli drugi tipi pištol, kot je Luger, Bereta ... (fototeka: Goriški muzej)



Letališki hangar v Ajdovščini ob cesti za Gorico. (foto: Goriški muzej)



„Ajdovski“ letalski as pred svojim letalom na ajdovskem letališču. (foto: Goriški muzej)



Trije letalski asi pred letalom na letališču v Ajdovščini. (foto: Goriški muzej)



Pogled na letališče v Ajdovščini izpred drugega hangarja ob lokavski cesti. (foto: Goriški muzej)



Drugi hangar na sredini letališča (pri treh hišah). (foto: Goriški muzej)



Letalo pred prvim hangarjem ob cesti za Lokavec. (foto: Goriški muzej)



Letališče v Ajdovščini, ki je bilo odprto 15. avgusta leta 1915 je s svojimi posadkami in dvema hangarjema in dodatnimi šotori, bilo samo eno izmed ostalih. Bila so še na Ajševici, v Vipavi in Podnanosu oziroma Šentvidu. (foto: Europeana)



TEKST O ŽIČNICI, AVTOR DRAGO SEDMAK

Avstro-ogrske vojaške oblasti so se zavedale pomena ajdovske železnice, pa tudi cestnih povezav, ki jih je ta kraj v zaledju soške fronte imel z osrednjo Slovenijo in tudi z bojiščem. Ker so verjetno predvidevali, da bo na bojišču prišlo do težav, so skušali Ajdovščino povezati z njim tudi z žičnico. Pomembne so bile izkušnje z ostalih vojskovališč. Zato so jo začeli graditi kmalu po izbruhu sovražnosti z zahodno sosedo. Izbrali so smer Ajdovščina–Predmeja–Lokve–Čepovan–Lokovec. Nanjo so se navezovala žičnice, razpeljane v več smeri. Ena izmed njih je šla iz Poncale na Lokvah proti Grahovemu in Podmelcu v Baški grapi. Žičnica je bila odprta že 21. julija 1915, speljana je bila od skladišč pri železnici na Predmejo in nato mimo že omenjenih krajev in zaselkov do Brega. Razdeljena je bila na pet postaj, ki so jih poimenovali po znanih avstro-ogrskih poveljnikih ali članih vladarske družine. Začetna postaja v Ajdovščini je dobila ime po nadvojvodi Evgeni, ki je bil poveljnik jugozahodne fronte med Italijo in Avstro-Ogrsko. Drugo, pri Slokarjih, so poimenovali po Conradu von Hötzendorfu, poveljniku avstro-ogrškega generalštaba. Tretji nad Slokarji je dal ime generalmajor teritorialne obrambe von Pragenau, četrta pa generalmajor Borojevič, ki je bil poveljnik 5. AO armade, katere enote so branile bojišče ob Soči. Po nadvojvodi Friedrichu pa so poimenovali končno, peto postajo žičnice na Predmeji. Sedež poveljstva žičnice je bil v Ajdovščini, poveljnik pa je bil stotnik Hans Ronnay. Marca 1917 so poveljstvo premestili v Čepovan. Tja je šel tudi stotnik Ronnay. Poveljnik končne postaje na Predmeji pa je bil poročnik Dub. Žičnica je takoj po otvoritvi delovala s polno paro, saj so v Ajdovščini natovarjali in raztovarjali potrebščine, hrano in strelivo za fronto. Pri

tem težakem delu so delali ruski vojni ujetniki. Poveljnik orožniške postaje v Ajdovščini je v dnevniku zapisal, da so ti vojni ujetniki skrbeli tudi za popravila na žičnici. Za civiliste, živeče v njeni bližini, so bili še zlasti zanimivi leseni stebri, ki so bili z žicami dokaj nizko nad zemljo. Tam so lahko prišli do tovarnih vreč s hrano in zaradi pomanjkanja, ki je bilo v vojnem času izjemno veliko, je marsikatera prispela na cilj prazna. Kraj je bilo vedno več, zato so vojaške oblasti ob nizkih stebrih postavile vojaško stražo. Vreče, izdelane iz jute, konoplje, lanu, bombaževine, ki so se uporabljale za žito, moko, druge poljedelske pridelke, za sladkor, riž, kavo, cement, umetna gnojila, so popisovali. To je moral narediti vsakdo, ki jih je imel vsaj 500 raznovrstnih. Centrali za bombaževino na Dunaju so jih morali naznaniti trikrat letno: 31. marca, 31. maja in 30. septembra 1916. Civilne oblasti na Kranjskem so avgusta 1915 strogo prepovedale vsako pogovarjanje z vojnimi ujetniki. Cesarsko-kraljevo 5. vojno etapno poveljstvo je opazilo, da je kranjsko prebivalstvo vojnimi ujetnikom dajalo živila in darila. Ker pa so med vojnimi ujetniki prevladovali predvsem Rusi, je bila možnost komunikacije velika, to pa oblastem ni bilo povšeči. Kljub izdani prepovedi so se prebivalci pogovarjali z vojnimi ujetniki in jih tudi obdarovali. Upali so, da bodo njihovi svojci – vojni ujetniki v daljni Rusiji, deležni podobnega odnosa tamkajšnjih prebivalcev. Kasneje, ko je bilo teh ujetnikov toliko, da so jih lahko najemali kmetje, tovarnarji, obrtniki, pa so vojaške oblasti celo javno objavljale cenik za njihov najem. Ruski ujetnik je dobil hrano in stanovanje, gospodar mu je moral izplačati minimalno delavsko doklado v znesku 1 krone na dan za kmetijskadela in 2 kroni za vsa druga dela. V začetku je bilo nekaj težav s prehrano, vendar so se ujetniki kmalu privadili drugače pripravljenih slovenskih jedi. O plačilu, njihovem delu in obnašanju je julija 1916 Edinost ponatisnila članek iz mariborske Straže: »O ruskih ujetnikih piše mariborska 'Straža', da so ljudje na sploh jako zadovoljni z njimi kot pomočniki pri gospodarskih delih. Pa tudi z njihovim vedenjem da so zadovoljni. Le s hrano ni šlo iz začetka povsod gladko, dokler se niso Rusi privadili naši hrani. Se pač povsod drugače kuha.« V Allg. Weinzeitung pa piše dr. Fr. Kranes: »Ruski ujetnik nas stane kot delavec na dan približno 2 K 40 v. (tj. s hrano). Njegovo delo je v splošnem zadovoljivo. Saj je Rus dobrovoljen, pokoren in zelo podučljiv človek, ki se lahko vživi v tuje razmere in ob primernem ravnanju z njim nam mnogo opravi. Da, ti ruski vojaki! Kako navdušeno govore o svoji lepi domovini, kako hvalijo rodovitnost svoje zemlje in kako živo slikajo nenayadno nizko ceno živil v svoji očetnjavi. Hrepenenje po domu pa izražajo po svojih tožnih melodijah. Želeli bi le, da bi se še bolj uredile plačilne razmere in vprašanje glede dnevnne uporabe ujetnikov, da bodo tako delodajalci, kakor tudi delavci zadovoljni.« Ruski vojni ujetniki pa so bili udeleženi tudi pri raznih nečednih poslih in so sodelovali, verjetno tudi zaradi pomanjkljive prehrane



in drugih tegob, pri kakšni malverzaciji s civilisti. Če so jih avstrijske oblasti zalotile pri kraji ali jim jo dokazale, so jih postavile pred sodišče. V Dnevniku ajdovske žandarmerijske postaje je 23. marca 1917 zabeleženo: »Aleksander Filatov, ruski vojni ujetnik na delu pri žičnici, aretiran zaradi kraje in poslan na sodišče 16. armadnega zbora.« Zavedati pa se moramo, da so bili civilisti verjetno celo med pobudniki takih dejanj. Ne vemo pa, ali so jih k temu prisilili pomanjkanje, pohlep ali »prilika, ki dela tatu.« To lahko ilustriramo z zabeležko v Žandarmerijskem dnevniku: »2. 2. 1917: Marija Novak in Jakob Kalin, oba iz Ajdovščine prijavljena glavarškemu sodišču zaradi sodelovanja pri kraji, ker sta



Omočje Ajdovščine in okoliških krajev v Vipavski dolini je postalo vojaško zaledno območje. (fototeka: Goriški muzej)



Območje travnikov proti Dolenjam, pod takratno predilnico je postalo pašno območje vojaške živine. (foto: Europeana)



Vipavska dolina je skoraj v celoti postala ena sama vojašnica. (fototeka: Goriški muzej)



Ruski ujetniki pri kopanju tampona in nalaganju na kamion v »Bindavi javi« ob cesti Lokavec–Predmeja. (foto: Goriški muzej)

od ruskih vojnih ujetnikov kupila 1700 vreč peska.« Pomanjkanje tobaka je združilo v nečedne posle avstro-ogrske vojake in ruske vojne ujetnike. Marca 1918 so ajdovski orožniki prijavili sodišču zalednoetapnega poveljstva v Gorici štiri avstro-ogrske vojake in pet ruskih vojnih ujetnikov zaradi kraje tobaka. Veliko število vojnih ujetnikov, ruskih, pa tudi nekaj srbskih, je povzročalo avstrijskim vojaških oblastem hude preglavice zaradi oddaljitve od delovnega mesta, poskusov pobega in nasilnosti. Orožniki ajdovske žandarmerijske postaje so morali pomagati pri reševanju problemov. Morda so bile težave z ruskimi in drugimi vojnimi ujetniki posledica bližine fronte in upanje, da s pobegom pridejo na italijansko stran. V prvi polovici julija 1917 sta bila aretirana pobegla ruska vojna ujetnika Konstantin Ivanov in Vasilij Blinov, ki sta verjetno delala pri žičnici. Prvi je bil aretiran v Dobravljah, drugi pa na Cesti. Poslali so ju na zalednoetapno poveljstvo. Avgusta 1917 so v Dobravljah aretirali vojnega ujetnika Andreja Generalova, ki so ga vrnili zalednoetapnemu



Ruski ujetniki pri »balatiranju – utrjevanju Ceste Franca Jožefa proti postaji žičnice v Ajdovščini. (foto: Goriški muzej)



»Bindava java« danes. (foto: Boris Blažko)



Pogled na prostor, kjer je potekala Cesta Franca Jožefa v današnjem času. (foto: Boris Blažko)



Njive in obdelovalna zemlja od letališča proti naselju Cesta so postala polja za pridelavo zelenjave in hrane za vojaščino. Gojili so tudi sadike. V ozadju hrib Tokaj. (foto: Europeana)



Mnoge vodne obrate, kot je ta žaga veneziana v Lokavcu, so zasegli vojaki in jih uporabljali za razrez hlodovine. (fototeka: Goriški muzej)

poveljstvu. Oktobra istega leta sta bila v Ajdovščini aretirana in izročena zalednoetapnemu poveljstvu vojna ujetnika Abraham Rotstein in Samin Sasonov. Vzrok njune aretacije ni bil pojasnjen. Tudi za vojne ujetnike Aleksija Beselceva, Aleksija Roseva in Vasilija Bahariča ni naveden vzrok njihove aretacije. Vse tri so poslali na zalednoetapno poveljstvo. Marca 1918 se je oddaljil z delovnega mesta ruski ujetnik Jakob Ribič. Po aretaciji so ga poslali na zalednoetapno poveljstvo. Poizkus pobega ruskega ujetnika Mihaila Grigorjeva se je, po aretaciji marca 1918, končal na zalednoetapnem poveljstvu v Ajdovščini. Srbski vojni ujetnik Ranko Salčić tudi ni imel sreče pri pobegu. Končal je pri zalednoetapnem poveljstvu. V aprilu 1918 so ajdovski žandarji imeli kar nekaj dela z ruskimi vojnimi ujetniki. Ivan Moka je bil aretiran, ker je bil odsoten pri preštevanju, 2. aprila so bili aretirani pobegli ujetniki (kraj in njihovo število oz. osebni podatki niso navedeni), 4. aprila so aretirali ujetnike zaradi kraje moke in pobega (kraj in njihovo število oz. osebni podatki niso navedeni), 5. aprila sta bila aretirana zaradi bega Vasilij Volkov in Dimitrij Kementov. Kraja pa je bila povod za aretacijo Petra Ovčinjikova. V maju je bil zaradi pobega aretiran Konstantin Šerdev. agovarjati se je moral na zalednoetapnem poveljstvu v Ajdovščini. Enaka usoda je isti mesec doletela Ivana Muratkanova ter Nikolaja Ledensova in Feodorja Prehova, ki sta kradla živino. Delo ajdovskih žandarjev je bilo tudi nevarno, saj so, v posameznih primerih, morali uporabiti orožje, da so lahko obvladali položaj. To se je zgodilo 17. decembra 1917 podstražmojstru Francu Franetiču. Orožje je moral uporabiti proti ruskemu vojnemu ujetniku, po streljanju ga je izročil vojaški bolnici št. 1308 v Ajdovščini na zdravljenje. Ime in priimek vojnega ujetnika nista navedena, pa tudi njegova nadaljnja usoda ne. Enako ne vemo za ime in priimek ter za usodo ruskega vojnega ujetnika, na katerega je 23. oktobra 1917 streljal Franc Sartori iz Uhanj. Sartorija so prijavi okrajnemu sodišču.

Delo pri vojaški žičnici je spoprijateljilo avstro-ogrske vojake in ruske vojne ujetnike. Avstrijski inženirec Franc Borgovec in ruski ujetnik Peter Tribilka sta v svojem prijateljstvu tudi pretiravala, saj sta bila pri igranju z ročno bombo težko ranjena. Ajdovski žandarji pa so imeli podobne težave kot s civilisti in ruskimi vojnimi ujetniki tudi z vojaškimi delavci in pripadniki raznih vojaških enot, ki so se nahajale na njihovem območju. Žičnica je delovala do konca oktobra 1917, nato je z delom prenehala. Toda ne za dolgo, saj je prav razvejanost in povezava vseh omenjenih žičnic dovoljevala, da so vojaki začeli zbirati po frontnih območjih ogromne količine avstrijskega, nemškega in italijanskega vojaškega materiala, orožja, streliva, živeža, oblek in jih dovažali ter skladiščili v Ajdovščini.

Vzdrževanje te »industrije smrti« na terenu, ki je na območju jugozahodne fronte štela okrog 2 milijona ljudi, je terjala ogromne zaloge. Vedeti moramo, da je bilo potrebno vsak naboj, obleko, povoj, vso hrano in vsako malenkost, ki si je ne znamo niti predstavljati, proizvesti. Proizvodnja je za določene stvari obstajala v notranjosti države. Nekatere potrebščine pa se je proizvajalo neposredno v zaledju fronte. Tudi sama proizvodnja, ki je zaposlovala kar vojake, kasneje tudi vojne ujetnike in kjer je bilo potrebno zaposliti tudi civiliste, je potrebovala oskrbo, ki je tudi morala prihajati do njih – proizvajalcev. Vsaka enota, če hočemo divizija, ki je običajno štela 12 000 vojakov, je na dan potrebovala 1000 ton zalog. Za lažjo predstavo je to vlak s 100 vagoni. Če pa se je pripravljala napad ali ofenziva, pa se je bilo potrebno založiti z zalogami in poskrbeti, da je v času ofenzive bilo vse potrebno na razpolago.

Transport je v času prve svetovne vojne pomenil eno od ključnih potreb delovanja celotnega vojaškega aparata. Potrebe po hitrem premiku enot so vsekakor bazirale na železniškem prometu, ki je v tistem času že bil dobro razvit in zgrajen do te mere, da je povezoval skoraj vsa glavna mesta takratne Evrope. Že v samem zgodovinskem sledenju enot zasledimo, da so se enote premikale z vzhodne na zahodno fronto, vmes pa popolnjevale izgube in se na novo formirale. Ta hitrost je bila eden izmed pomembnih dejavnikov. Prav zaradi tega so vojaške enote pripeljali v neposredno bližino fronte in od tam je sledila le krajša pot ali marš do razporeditve na frontni liniji. Dolgi utrujajoči marši, ki jih poznamo iz zgodovine, so popolnoma odpadli. Zatorej so bili vlaki v tistem času edini način za prevoz ljudi in materiala.



Ruski ujetniki pri branjanju njive na območju Nemškarice. (fototeka: Goriški muzej)

Prav tako je material za oskrbovanje fronte prihajal v neposredno bližino in tako je tudi preskrba enot na fronti bila zelo dobra. Po nekakšni »domeni« se je smatralo, da je glavni transport prihajal nekje do 12 kilometrov od glavne frontne linije. Verjetno je ta številka posledica dometa topovskega obstreljevanja. Prav zaradi tega so se na tem območju in razdalji postavljala skladišča in delavnice za oskrbo. Prav tako so se tu postavljale tudi bolnišnice in druge potrebne vojaške ustanove. Iz območja skladišč v okolici železniške postaje se je v neposredno bližino fronte prevažalo na vse možne načine. Obstajali pa so tudi slabo dostopni deli frontne linije, ki so bili odročni in je bila zaradi tega tudi otežena komunikacija, ki je za oskrbo iz zaledja zelo pomembna. V tem času se je v samo vojaško delovanje uvedlo tudi zračne sile, ki so z letali in zepelini lahko prodrle globoko v sovražno ozemlje. To je oskrbovanje še dodatno otežilo. Tako je bila v tem času s strani italijanskih letalskih sil bombardirana tudi Ajdovščina.



Eksplzija letalske granate ob italijanskem bombardiranju Ajdovščine in letališča. (foto: Europeana)



Kamnolom v Dobravljah in natovarjanje kamenja na voz ter kamion za utrjevanje cest. (foto: Europeana))

Prav zato je bila potrebna tudi posebna enota, ki je zavarovala, oziroma varovala zračni prostor nad zaledjem soške fronte. Tu so bili potrebni protiletalski topovi in mitraljezi. V sklopu te obrambe pa so obstajali tudi posebni odredi, ki so nebo ponoči osvetljevali s posebnimi reflektorji – Scheinwerferji in tako posameznim baterijam protizračne obrambe pomagali pri eventuelnem napadu sovražnih zračnih sil na območje zaledja. V osnovi in tradicionalno so v vojski do takrat uporabljali za dostavo predvsem transportne živali, kot so mule, osli, voli, konji. Avstro-ogrška vojska je za ta namen uporabljala celo pse, ki so kot vprežna žival vlekli male vozičke. Ker so konji kot delovna žival zelo zahtevni za vzdrževanje, so kot transportna žival prednjačile mule, ki so zaradi svoje vzdržljivosti in trdoživosti, predvsem pa nezahtevnosti bile glavne pri nošnji na težkih terenih.



Linija zračne protiletalske obrambe pod Črničami, kjer so vidna tudi zaklonišča – rovi in potrebne zaloge streliva. (foto: Europeana)



Reflektor za nočno opazovanje neba na vozu. Zadnji del je bil sam reflektor s potrebnim sistemom za dviganje. Prednji del pa je poleg sedeža – kozla za voznika in posadko imel še »omaro« za opremo, baterije in agregat. (foto: Europeana)



Protizračno orožje s svojo posadko na obrambni liniji pod Črničami. (foto: Europeana)



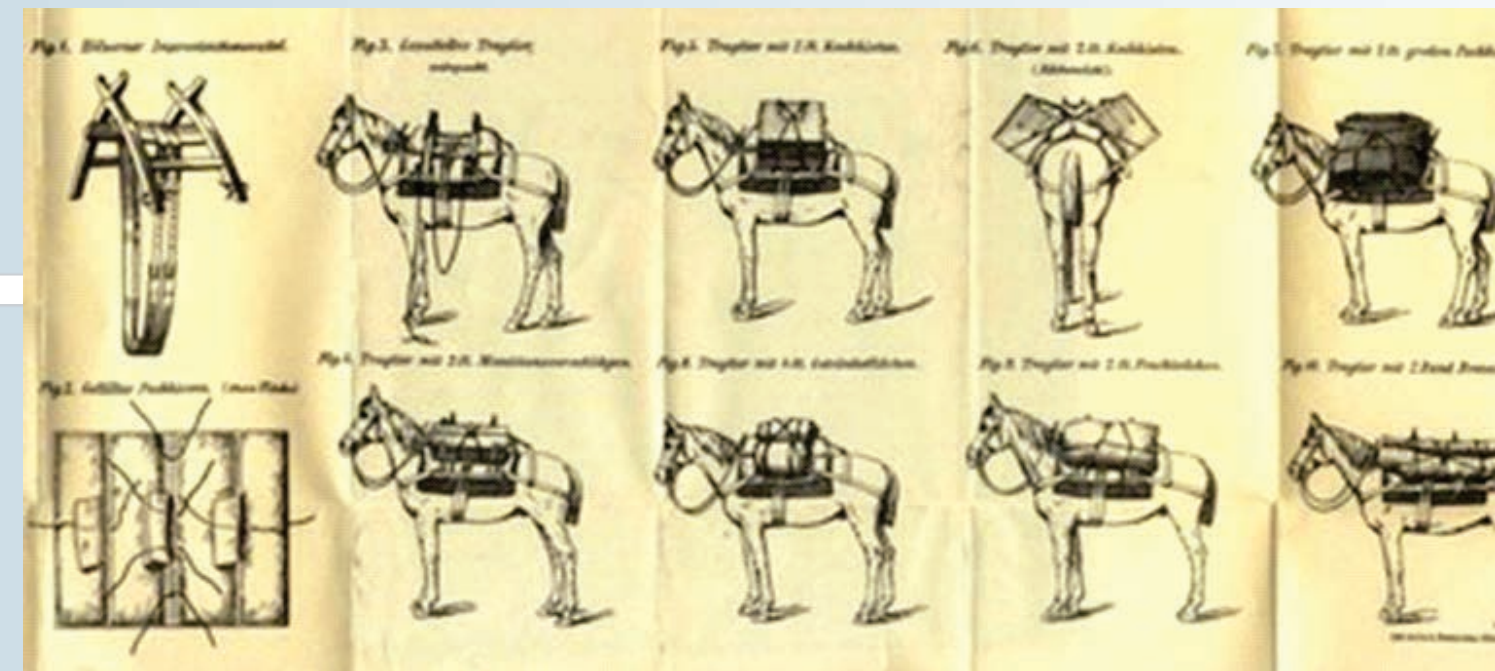
Priprava, nameščanje in priklop reflektorja za nočno opazovanje. (foto: Europeana)



Pasja vprega dveh rotveilerjev. (fototeka: Goriški muzej)



Toplokrvni konji so bili bolj v domeni konjeniških enot, za tovorjenje in vožnjo vozov pa so bile uporabljene hladnokrvne in težje, predvsem pa vzdržljivejše pasme. Za vse te živali pa je bila potrebna tudi veterinarska in tehniška služba, ki je zajemala tudi vso potrebno obrtno dejavnost, kot je izdelava vozov, podkovski kovači, oskrba s senom ... Zopet vidimo pomen transporta, ki je bil potreben za vzdrževanje teh transportnih živali. Bil je potreben dovoz krme in vseh delavnic ter opreme. Nenazadnje je tudi za te živali bilo potrebno vzpostaviti veterinarske bolnišnice. Ena takih je bila tudi v Lokavcu pri Bavčarjevi kotlarni ob potoku Lokavšček. Zavedati se moramo, da je poleg velikega števila ljudi in vojakov trpelo vsaj enako število živali. Poleg živali, ki so bile že tradicionalna sestava vojaškega transporta, se je v tem novem obdobju pojavila tudi tehnika, ki je bila gnana na motorni pogon. Tako so se pojavila tudi motorna vozila. Sama uporaba konj v vpreganju na ozkotirne železniške proge je sorazmerno kmalu privedla do spoznanja, da zaradi zmogljivosti in količin, ki so jih sčasoma morali prepeljati po tirih, ne bo izpolnjevala pričakovanega. Že pred prvo vojno so na raznih območjih spopadov širom sveta, kjer so različne vojaške sile postavljale ozkotirne poljske železnice, razmišljali že o parnih lokomotivah in kasneje tudi o lokomotivah na elektriko in dizelske motorje. V avstro-ogrski vojski pa so o tem pričeli razmišljati že leta 1903, in sicer predvsem o uporabi lahke železnice z uvedbo parne vleke.



Priročnik za vojaka – konjevodca, da je lahko videl, kako se nalaga posamezno vrsto tovara. (foto: Goriški muzej)



Veterinarska poljska vojaška bolnišnica za konje v Lokavcu. Njena lokacija je bila ob potoku Lokavšček, pod kotlarno bratov Bavčar. (foto1: Europeana, foto2: Boris Blažko)

Proti koncu vojne pa so prav ta vozila in naprave že dodobra zamenjevala vprežne in delavne živali. Med te motorne naprave so spadali novi tovarnjaki, na katere so prisegali Angleži. Tudi oni so računali na ozkotirne poljske železnice, vendar so imele njihove tovarne že ogromno naročil iz Francije, tako da so v glavnem prešli na tovarnjake. Francozi in Nemci so zelo radi uporabljali poljske železnice s 60 centimetrsko razdaljo med tiri. Te so bile že na vleko malih dizelskih lokomotiv, medtem ko so ponekod za vleko še uporabljali konje. Tudi Avstrijci so se preko Nemcev dodobra navduševali nad to tehniko. Prav tako so, kjer je bilo mogoče, včasih uporabili tudi parni pogon za neposredno uporabo v sovražnikovem zaledju. Tak primer je bila parna žaga, ki je kot vojaški obrat bila postavljena v Trnovskem gozdu, le 8 kilometrov zahodno od žičniške postaje na Predmeji v Smrečju. In tu so bile tudi žičnice, ki so ponekod oskrbovale nedostopna ali težko dostopna ozemlja in dele frontne linije. Za ta transport so se navduševale predvsem Avstro-Ogrska, Nemčija in Italija. Obe, Avstro-Ogrska in Italija sta že imeli ponekod zgrajene žičnice v Alpah, pa tudi glavni izumitelji in proizvajalci so bili iz teh držav. Tako sta imeli že izkušnje in predvsem ljudi, ki so že izdelovali te



naprave. Po vzpostavitvi jugozahodne frontne črte, kot njen del tudi soške fronte, so nemudoma stekla dela za postavitev velikega števila žičnic na tem območju. Ena takih in verjetno najjužnejša na zahodni fronti je bila tudi žičnica iz **Ajdovščine na Breg na Banjški planoti**, ki je po etapah premagovala to dolgo pot.

Žičnico običajno poganja motor. Danes je to predvsem elektromotor. Med 1. svetovno vojno pa so tu bili dizelski ali bencinski motorji. Motor poganja s pogonskim jermenom kolo, na katerem se nahaja oziroma okoli katerega je speljana jeklena pletenica ali zajla. Speljana ali vpeta je na začetni in na končni postaji oziroma na spodnji in na zgornji postaji. Prav tako se lahko motorni agregat nahaja na spodnji ali zgornji postaji. Če je pogon na zgornji, je izkoristek moči večji. Ponekod, kjer je potreba za večjo razdaljo, se motorni agregat lahko nahaja na obeh postajah. Pri starejših žičnicah je za silo teže običajno poskrbela utež, ki je napenjala pletenico. V sistemu modularnih žičnic, uporabljenih med prvo svetovno vojno, pa so za napenjanje uporabili tako imenovano »sidro«, to je lahko tudi vkopan hrastov hlod ali pa zabetoniran velik betonski blok, na katerega so pripeli napenjalno napravo, ki so jo imenovali tudi »Flaschenzug«. Povezana je bila z napenjalnim in vodilnim kolesom žičnice, preko katere je tekla tudi glavna nosilna jeklenica – zajla. Tako je napenjalni sistem napenjal celotno kolo in posledično tudi jeklenico. Danes za to poskrbi hidravlika. Po jekleni pletenici potujejo vozički ali gondole. Poznamo žičnico, kjer se gondola pomika po mirujoči nosilni jeklenici in ima še eno, vlečno jeklenico. Ta sistem je že leta 1861 izumil Nemec **Fritz Franz von Dückner** v **Bad Oeynhausnu**. Poznamo pa tudi žičnico, kjer se gondola pomika skupaj z jeklenico in ima stalno vpetje, tako žičnico imenujemo krožna žičnica. Obstaja tudi krožna žičnica, pri kateri se voziček ali gondola na končni ali začetni postaji odpne in po posebnem tiru zaustavi ter s porivanjem žičničarja po potrebi ponovno priklopi na jeklenico. Tak sistem je izumil Avstrijec **Theobald Obach**. Ob modularni izdelavi samih žičnic pa je svoj sistem izumilo tudi podjetje **Bleichert & Co.**, tako je imela tudi žičnica iz Ajdovščine na Banjško planoto nekoliko drugačen zapenjec. Ta prijemalka ali objemka deluje po naslednjem principu: Na končni postaji se je ob prihodu gondole ali vozička ob velikem kolesu nahajal odmikač, ki je upravljal ročico na vsaki strani spona ali prijemalke. Ob dotiku je ročica vsake spona po principu primeža napravila za četrto obrata na vijaku in čeljust se je razprla. Prav tako se je ob nastavitvi nazaj na jeklenico zaprla. Utež pa je čeljust držala odprto.

Na mnogih strminah v alpskem in predalpskem svetu so bile postavljene tovarne žičnice že pred vojno, vendar so z vstopom Italije v vojno leta 1915 mnoge postale neuporabne. Bile so preveč na dosegu artilerijskega orožja in postavljene za uporabo v miru. Mnoge so bile preveč vidne sovražniku. Skratka ob vzpostavitvi fronte, ki je bila prilagojena terenu, so bile na nepravilnih mestih. Potreben je bil nov pregled terena in izdelava taktičnega načrta za tehnično postavitev žičnic na pogosto težkih in zahtevnejših, sovražniku nevidnih terenih. Omeniti tudi moramo, da je takratno vojaštvo gradilo žičnice tudi tam, kjer je bila gradnja poljskih ozkotirnih železnic sicer mogoča, ampak zamudna in tehnično zahtevna. Tako so jih gradili tudi na Solunski fronti, v Albaniji, v današnji Severni Makedoniji, Črni gori. Ravno tako so italijanske sile gradile žičnice v Dolomitih in tudi v gorah južne Albanije. Tudi oni so jih gradili za oskrbo fronte. Najprej so za dostavo vsega potrebnega uporabljali stranske doline, poskušali narediti in popraviti že obstoječe poti. Kjer je bilo mogoče, pa so skušali tudi zgraditi nove poti. Vsekakor pa je za spoznanje, da bo spopad trajal in bo potrebno vedno znova dostavljati ogromne količine streliva, gradbenega materiala, goriva, hrane, vode, krme in opreme, potrebna alternativa. Ta je bila gradnja žičnice. Klasična dostava je bila v določenem času predvsem zaradi vremenskih razmer, ki so v zimskem času onemogočala transport, nemogoča.

Gradnja žičnic je kot projekt nastala neposredno pred vojno prav zaradi prej omenjenih spoznanj takratnih vojaških strategov. Tako imenovane »Luftponte« so gradili izbrani tehniki, ki so bili izbrani na podlagi že opravljenega dela (**Luis Zuegg**) in tudi podjetja, ki so se že izkazala na tem področju (**Adolf Bleichert & Co.**). Prav tako so ustanovili oziroma dodali vojake, predvsem pionirske enote, ki so opravljale fizično delo.



Poljska vojaška ozkotirna železnica z lokomotivo na dizelski pogon. (fototeka: Goriški muzej)



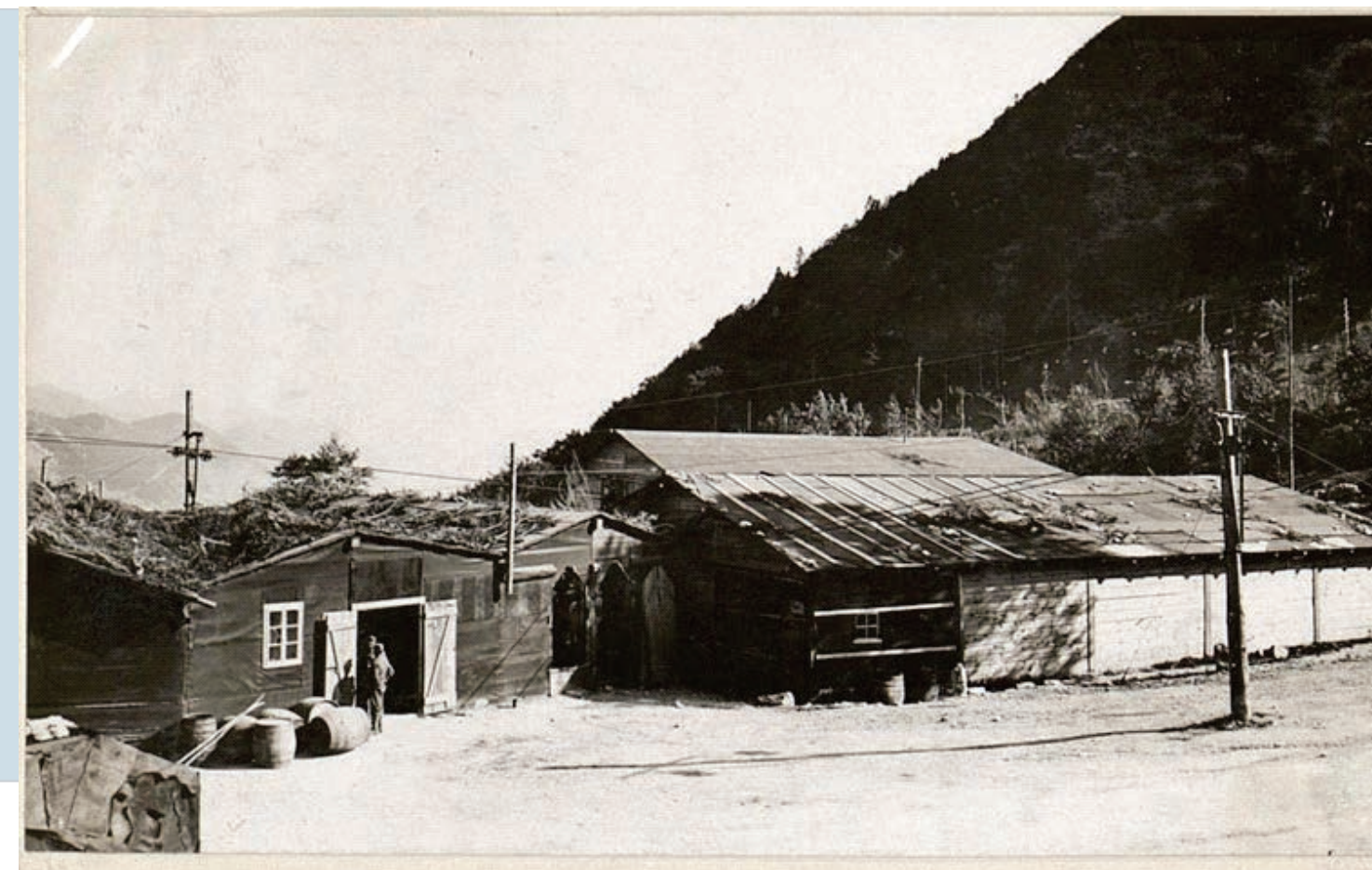
Ozkotirna vojaška poljska železnica v Trnovskem gozdu. Vagone z naloženimi drvami vlečejo konji. Na vsakem vozičku sta zavirač in voznik. (fototeka: Goriški muzej)



Ozkotirna vojaška poljska železnica na Mali Lazni zaradi nagiba tirov teče na prosti tek. Vsak vagonček je imel svojega zavirača. (fototeka: Goriški muzej)



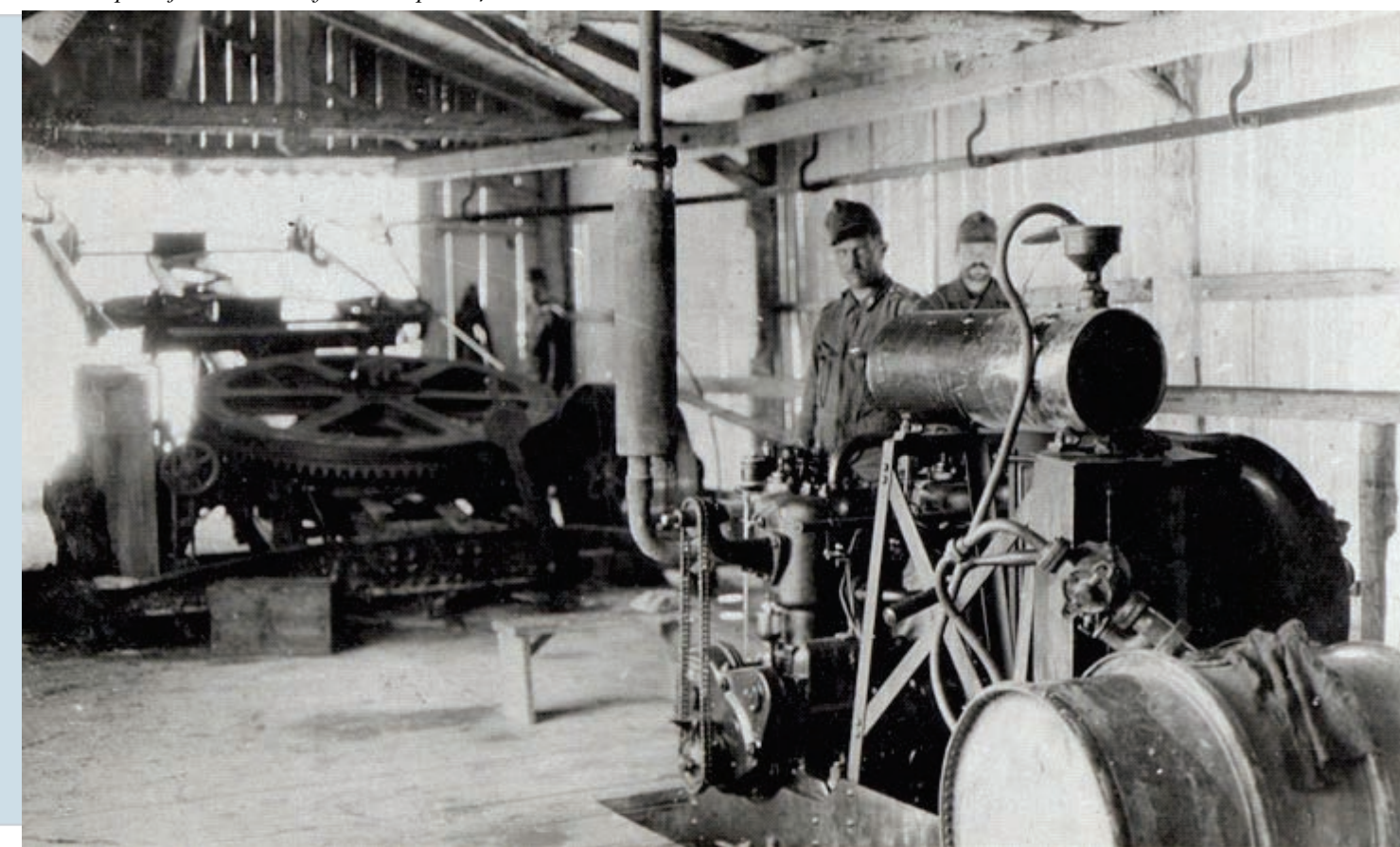
Žaga v Smrečju, v osrčju Trnovskega gozda. Oddaljena 8 kilometrov od Predmeje. (foto: Europeana)



Žičniška postaja na Lokvah. (foto: Europeana)



Notranjost žage na parni pogon v Smrečju. V ospredju parni motor s pogonskim kolesom – transmisijo, ki je preko pogonskega pasu poganjala žago in gater z vozičkom, ki je viden v ozadju na levi strani parnega stroja. V ospredju je vidna tudi skladovnica drv za kurjenje parnega stroja. (foto: Europeana)



Postaja žičnice, kjer se vidi kolo žičnice z vpetjem in dizelski motor moči 25 KM. Vidna je tudi železna tirnica, po kateri so žičničarji ročno potisnili voziček na naslednji odsek žičnice. Poleg motornega agregata je tudi sod z gorivom in črpalko za ročno črpanje goriva v rezervoar, ki je bil nad motorjem in gorivo je agregat oskrbovalo na prosti pad. (fototeka: Goriški muzej)



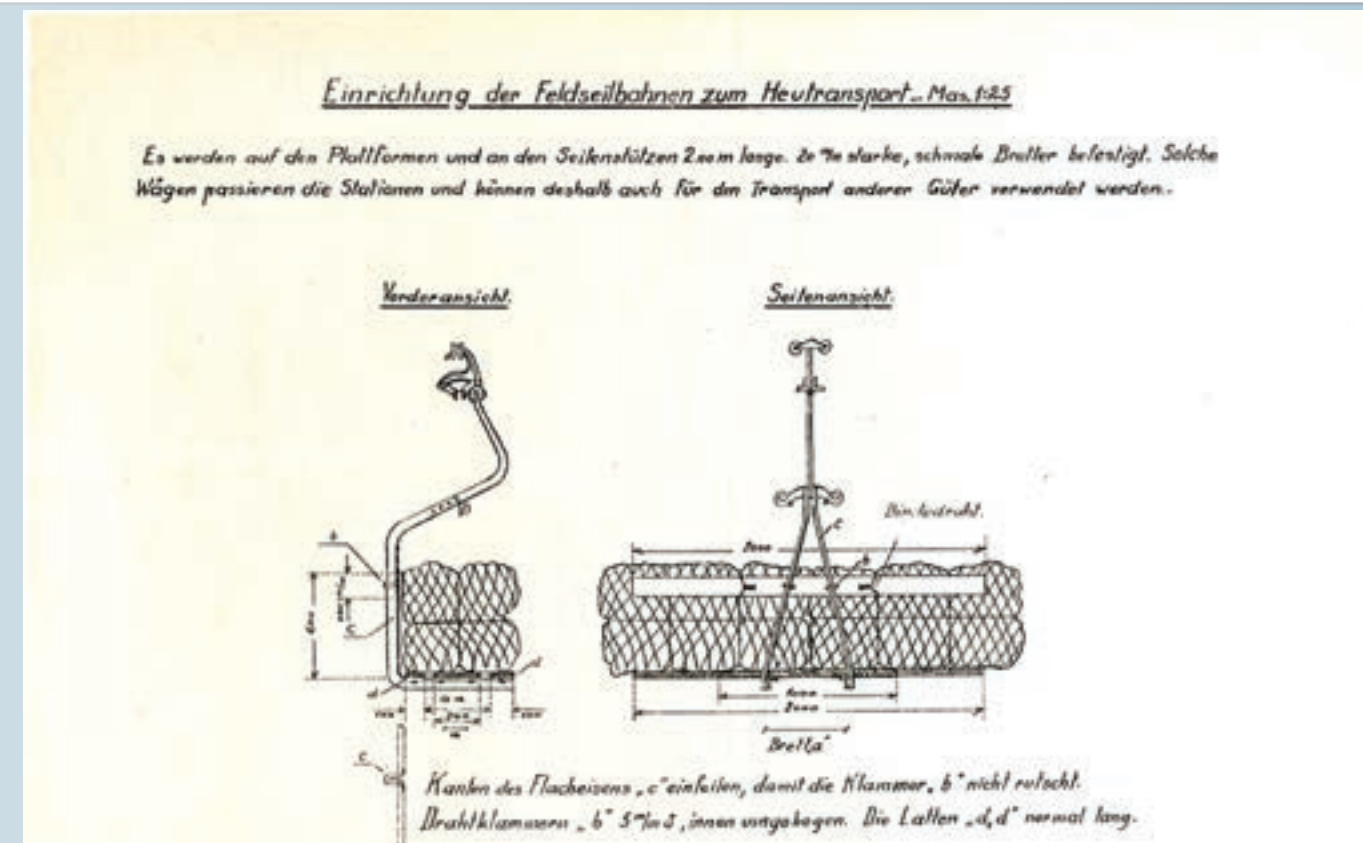
Sama gradnja ni bila enostavna. Potrebno je bilo izbrati teren z najboljšimi mogočimi možnostmi in brez težav pri gradnji. Potrebno je bilo določiti tudi čim več točk, ki se navezujejo na druge Transporte in kjer je ta način dostavljanja tovora najbolj potreben. Običajno je prav potreba prevladovala nad terenom. Za to so pa bili zadolženi vojaški častniki – strokovnjaki. Žičnica ni smela biti na območju obstreljevanja, ker je bila zelo ranljiva in je njena poškodba na enem mestu onesposobila celotno traso. Na soški fronti so pričele delovati v glavnem leta 1915. Vse so bile visoko zmogljive tovarne žičnice. Odgovorni pa je bil »K.u.k. Eisenbahn-Ersatzbataillon« s sedežem v Korneuburgu (Danes del Dunaja). Žičnice so namreč bile pod njegovim poveljstvom združene v »Seilbahnkompanien«, ki so bile organizacijsko pod Cesarsko kraljevim žičniškim polkom, ki je bil odgovoren za gradnjo žičnic in tudi obratovanje. Vojaske tehnike pravilnik je za izgradnjo žičnic predvideval naslednje tehniške podatke:

Vsa terenska tirna vozila – tovarne žičnice

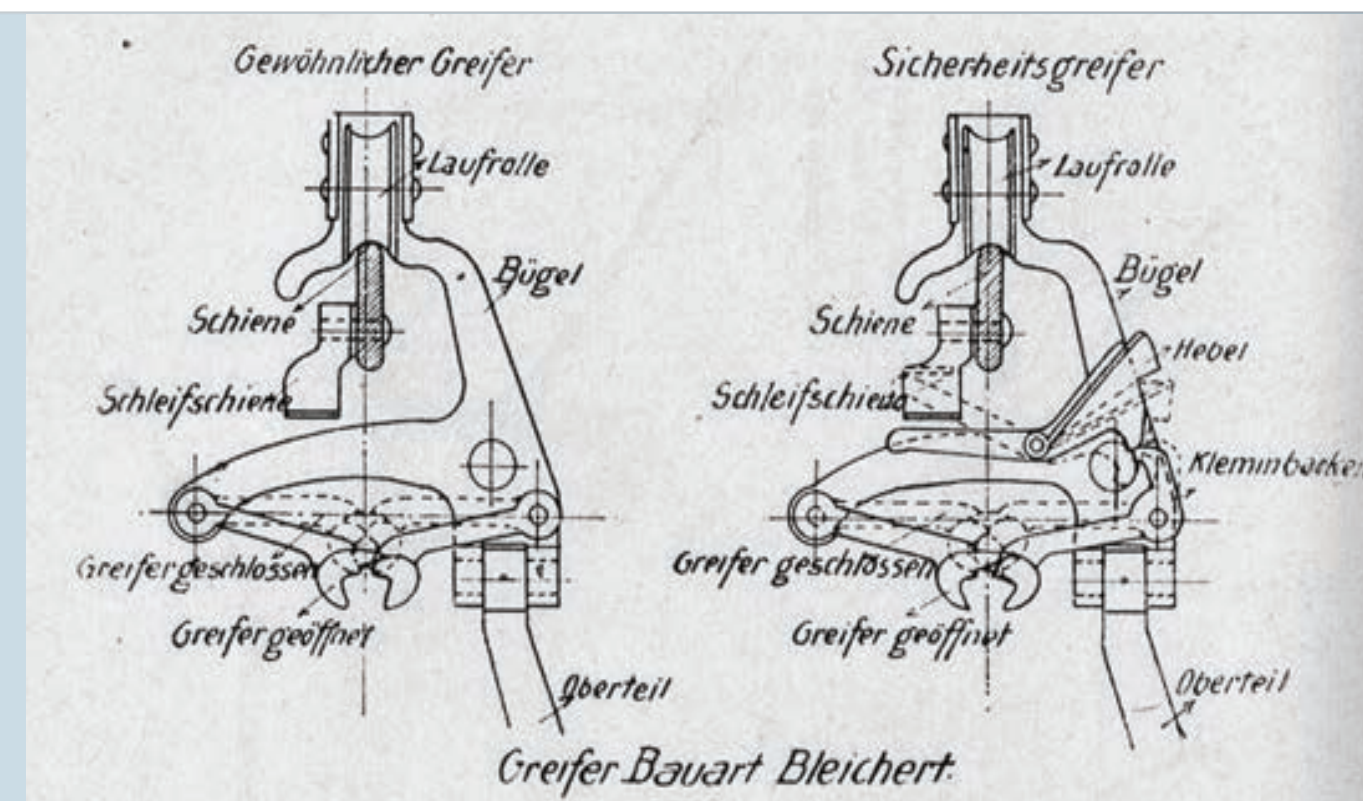
- Od postaje do postaje največ 2,5 kilometra
- Od postaje do postaje najmanj 1,5 kilometra
- Uporablja se model nemške žičnice podjetji **Adolf Bleichert & Co.** in **Gesellschaft für Förderanlagen Ernst Heckel.**
- Obe podjetji sta izdelovali model žičnice z eno žico v krožnem pogonu.
- Dnevna zmogljivost žičnice je bila od 200 do 300 ton tovora v 24 urah.
- Pogon so zagotavljali motorni agregati na bencin, nafto, elektriko ali na paro. Moč posameznega agregata je bila od 15 do 25 ali 35 konjskih moči.
- Uporabljali so se tudi avstrijski modeli žičnic, ki so: **Hinterschweiger, Aktien-gesellschaft R.Ph. Waagner. L. in J. Biro & A. Kurz, Zuegg, Köllensperger in Rüschi-Gana hl.**
- Te žičnice pa so poganjali motorni agregati na benzin, nafto in elektromotorji. Razvili so moč od 8 do 14 konjskih moči.
- Debelina jeklene vrvi na žičnicah je bila od 18 mm do 18,5 mm.

Končne postaje so bile vezane na drugačen transport. Lahko je bila železnica, cesta ali ozkotirna vojaška poljska železnica. Vse ostale vmesne postaje pa so imele posebne železne tirnice, ki so z avtomatskim odpenjanjem gondole ali vozička s pomočjo osebja žičničarja – vojaka potisnili gondolo do naslednjega odseka, kjer se je avtomatsko pripela in nadaljevala pot.

Uradno je bil prevoz oseb prepovedan. Le z dodanimi nosilci in pritrdjenim sestavljivim zabojem je bil pogojno dovoljen prevoz – za hitro evakuacijo ranjencev. Prve žičnice, ki so bile zasnovane za prevoz potnikov, so bile skonstruirane v zadnjem desetletju 19. stoletja. Bile pa so načrtovane bolj za ravninske oziroma položne razdalje. Prva svetovna vojna je nekako zavrila razvoj takih žičnic, ki bi lahko prevažale ljudi. Vojaske poročilo iz dne 30. junija 1918 pravi: *Najpomembnejše sredstvo oskrbe enot za bivanje in bojevanje v nedostopnih in visokih terenih je žičnica.* To je sicer res, vendar bilo bi napačno verjeti, da še tako dobra zasnova žičnice zagotovi popolno oskrbo v vseh primerih. Bili so potrebni še ostali dodatni transporti, ki jih je vojaštvo premoglo. Vsekakor pa so žičnice izrednega pomena pri bojih v visokogorju, še posebno v zimskem času, ko je redna dobava z drugačnimi sredstvi skoraj nemogoča. Žičnice razbremenijo vojake izpostavljanja mrazu in drugim nevšečnostim v transportu in preprečujejo pretirano obremenjevanje konj oziroma vseh vprežnih in tovarnih živali. V tem poročilu navajajo, da je 25. avgusta 1918 bilo v avstro-ogrski armadi 6665 ljudi, ki je skrbelo in bilo odgovorno za 1735 kilometrov žičnic. Žičnice so po odsekih po več zaporednih etapah premagovale velike razdalje. Pomemben korak v razvoju te žičniške tehnike pa je tudi uvedba poljskega telefona na samo bojišče, v tem primeru pa tudi v zaledje. Na fotografijah se dobro vidi, da je vzporedno z žičnico potekala tudi cela vrsta manjših stebrov, po katerih so potekale žice poljskega telefona za komunikacijo med posameznimi postajami sistema žičnic iz Ajdovščine vse do Banjske planote. Tako je preko te naprave kljub velikemu številu posameznih odsekov žičnic lahko le-ta delovala uglašeno kot celota. Med letoma 1914 in 1918 je tako podjetje Bleichert & Co. izdelalo za območje frontne linije od Francije, Tirolske in južne Tirolske, soške fronte in celo Balkana preko 600 vojaških kompletov teh žičniških naprav.



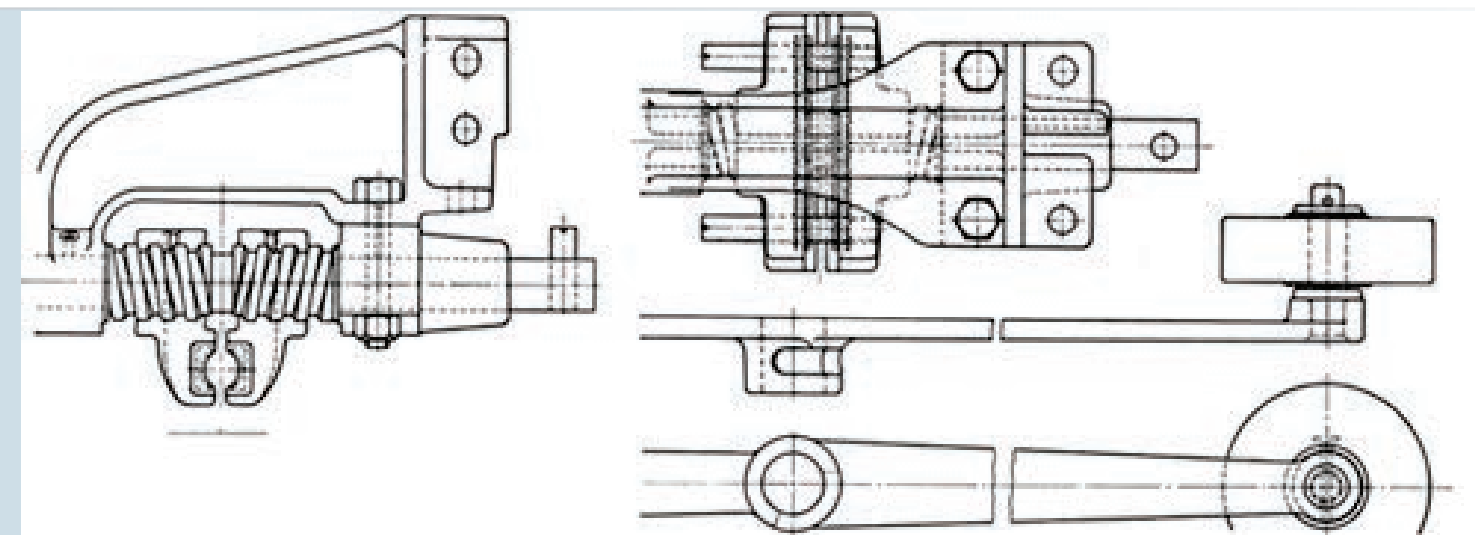
Skica gondole – vozička poljske žičnice Bleichert & Co., ki je v osnovi razdeljen v dva dela. Zgornji del je mehanizem za pripenjanje na jeklenico in kolesček za prevoz po žičniškem tiru na žičniški postaji. Pod mehanizmom je zavrt kos železnega profila v obliki črke S zaradi vertikalne sile. Na ta profil pa se je lahko pripelo ali »montiralo« različne tovarne pripomočke za prevoz različnega tovora. (slika iz zbirke Kohler)



Sistem vklapljanja vozičkov ali gondol na jeklenico, ki ga je izumilo podjetje Bleichert & Co., uporabljen tudi na naši – »ajdovski« žičnici. (slika iz zbirke Kohler)



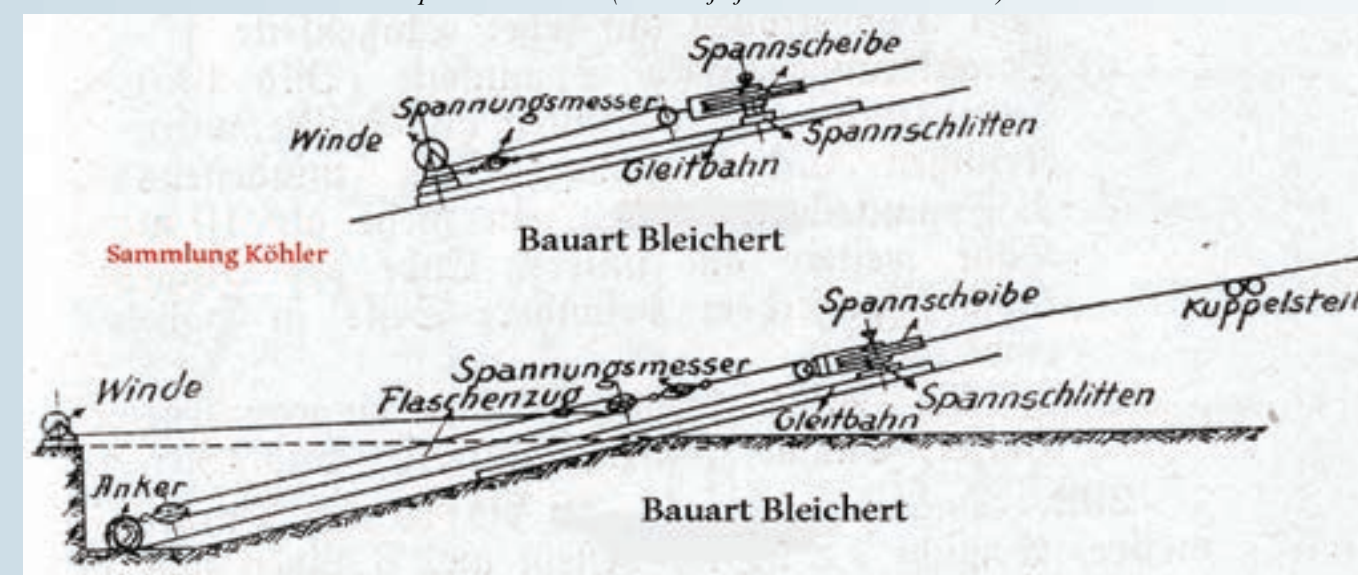
Obachov sistem vklapljanja vozičkov na žičnici na italijanski strani. (foto: Europeana)



Risba vijačne objemke ali sistem vklapljanja, ki ga je patentiral Obach. (slika iz zbirke Kohler)



Zaščitna značka patenta Bleichert. (Vir: Podjetje - BLEICHERT & Co.)



Risba postaje žičnice z prikazom utrjevanja in napenjanja jeklenice. (slika iz zbirke Kohler)



Auf dem Versuchsfeld der Firma Ad. Bleichert & Co., Leipzig.

Postavljena žičnica podjetja Bleichert & Co. V Leipzigu kot razstavni eksponat. Poleg vojaškega vrha med njimi v črni obleki stoji tudi solastnik omenjenega podjetja Max von Bleichert. (foto: Podjetje - BLEICHERT & Co.)

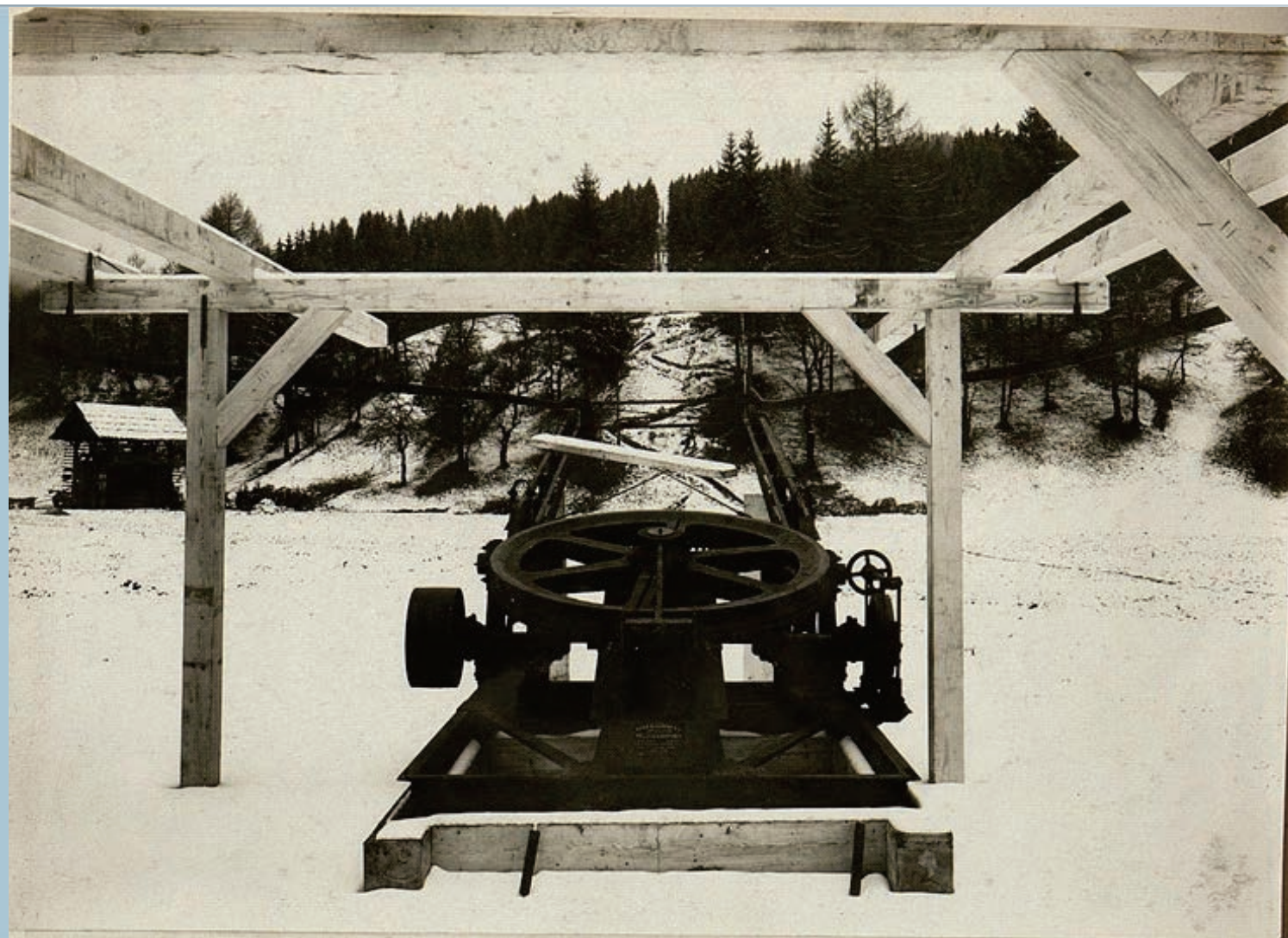


Spannstation einer Feldseilbahn (D. R. P. a.) System der Firma Ad. Bleichert & Co., Leipzig.

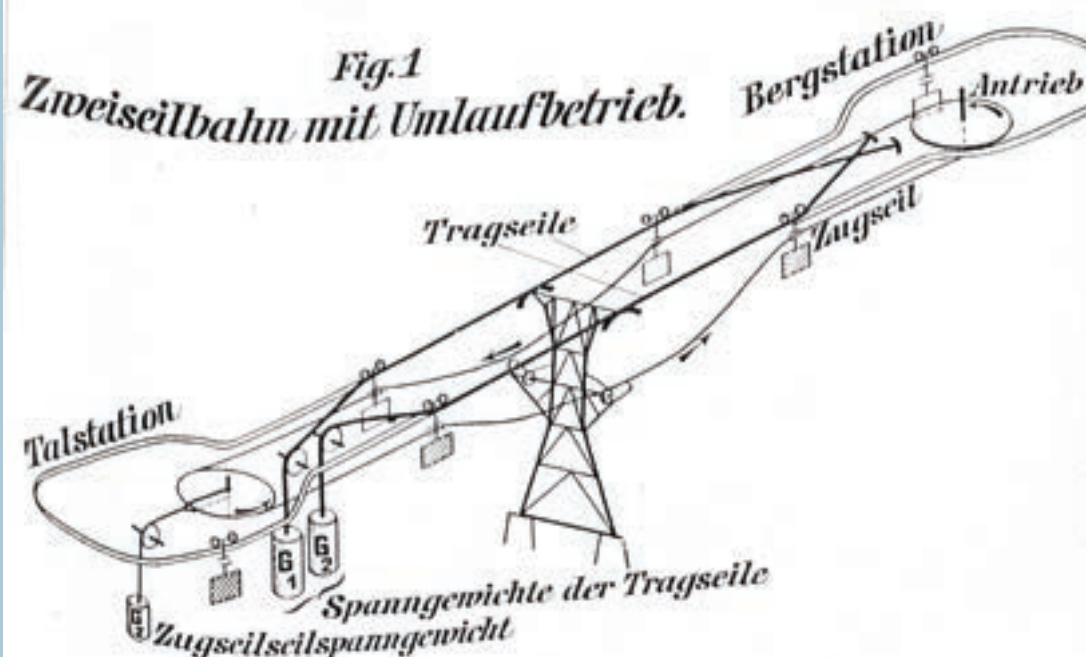
Postavljena žičnica podjetja Bleichert & Co. V Leipzigu kot razstavni eksponat. (foto: Podjetje - BLEICHERT & Co.)



Originalen Bleichertov voziček, ki ga hrani Goriški muzej. (foto: Boris Blažko)



Sistem gradnje postajališča žičnice je bil dokaj enostaven. Najprej so dostavili in utrdili osnovni podstavek z napenjalnim kolesom in napravo, ga postavili in utrdili, zatem pa pričeli graditi poslopje okoli naprave. (foto: Europeana)



Risba nihajne žičnice. (Vir: Podjetje - BLEICHERT & Co.)

Postavljanje žičnice na podlagi izkušenj

Na frontni črti so se bojevale različne enote. Obrambni sistem, ki je bil vzpostavljen na avstro-ogrski strani, je imel številčno manj vojakov kot italijanska stran, ki je napadala. Ponekod, kjer so se tudi italijanske enote »vkopale« v rove, je frontna črta karikirano zgledala kot »ping-pong« igra, kjer na videz ni zmagovalca. Obe strani sta potrebovali zaloge in obema so se zaloge dovažale na različne načine. Potrebe ene enote, če vzamemo za primer »Gebirgsbrigade« (gorska brigada), po hrani in strelivu so znašale okrog 200 ton dnevno. Moramo pa vedeti, da je od tega bilo 130 ton streliva. Ta številka je vzeta kot minimum, ki je za normalno delovanje te enote – brigade zadostovala. Tu se ne upošteva izredne situacije, ko so potrebe presegale dnevno količino. Sem sodijo razni povečani boji, ofenzive, vpliv vremena na borce (zimski čas in letni čas), še posebno v visokogorju in na Trnovski planoti. Vsekakor so v prvi svetovni vojni v našem območju soške in tirolske fronte bile žičnice najpomembnejši del oskrbe enot na fronti.

Glede vojaškotehniškega sistema postavitve vojaških žičnic moramo vedeti, da se je le-ta razlikoval od civilnotehniškega sistema. Predvsem po svojih zahtevah, ki so bile v veliki meri drugačne. Mnogi, tudi vojaški krogi, so v tistem času razmišljali, da bi gradnjo in postavljanje žičnic prepuščali gradbenim podjetjem. Kar pa so v vojaškem vodstvu ostro odvrnili, kajti zavedali so se, da je glavna miselnost gradbenega inženirja donosnost žičnice, ki za seboj povleče ogromno stvari. Predvsem upočasnijo gradnjo žičnice, podaljša njeno uporabnost, kajti gradbena stroka ni razmišljala po vojaško. Vojaško razmišljanje je že v načrtovanju drugačno. Vodilo je čim hitrejša postavitve in ne matematični izračuni in natančni načrti, ampak bolj terenski ogledi in prilagajanja terenu ter modularna izdelava delov žičnic. Vojaška miselnost je tudi, da je mogoča demontaža po uporabi in možnost prestavitve na drugo mesto po hitrem postopku. Prav tako je žičnica morala biti postavljena tudi po privatnih zemljiščih in je po končani uporabi in demontaži bilo potrebno razmišljati o čim hitrejši vzpostavitvi prvotnega stanja na zemljiščih. Danes jih je ob iskanju ostalin prav zaradi vojaške miselnosti in gradnje takih objektov zelo težko locirati na terenu. Težko je določiti mesta, kjer so stale posamezne stavbe ali objekti. Namesto betona, ki je bil osnova v gradbeništvu, je bil po vojaški logiki uporabljen les. Tudi namesto železnih konstrukcij so prevladovali tramovi in tesarsko delo. Beton je bil samo tam, kjer je bil nujno potreben. Da je to res, je prav na žičnici iz Ajdovščine do Predmeje pripomogla prav burja. Prva postavitve je namreč za napenjalne žice stebrov uporabljala lesene kole, zabite v tla. Ker se to v burji ni obneslo in je nagibala nosilne stebre ter ruvala napenjalne jeklenice iz tal, so v letu 1916 vsa napenjalna sidrišča zamenjali z betonskimi sidri. Prav ta betonska sidra, ki so bila nujno potrebna, nam danes odkrivajo celotno ali vsaj v dokaj velikem obsegu traso žičnice. Prav tako so tekoči obratovalni stroški take naprave minimalni. Žičnica je morala biti taka, da so lahko za vzdrževanje in tudi postavitev usposobili vojake, ki so že v civilu imeli določena znanja oziroma so bili izšolani za določene obrti in so do neke mere že opravljali to delo. Tu so bili v prednosti poklici, kot so zidarji, tesarji, ključavničarji, kovači, krovci, mizarji ... Skrb na žičnici je predvsem količina prepeljanega in pretovorjenega blaga in da je čim bolj samozadostna glede prekladanja in pretovarjanja tovora.

Ze pred vojno je cesarsko-kraljeva vojska prepoznala pomen žičniškega sistema. Da bi zagotovili izgradnjo žičnic, so v okviru železniškega poveljstva ustanovili tudi žičničarske enote za postavitev in oskrbo le-teh. Oprema, ki so jo te enote rabile, je bila raznovrstna. Predvsem je vključevala razna orodja in materiale za najpomembnejša dela in gradnjo žičnic. Za selitev na teren je vsak oddelek potreboval 50 železniških vagonov. Skupno so oddelki gradbincev za gradnjo žičnic šteli 6.665 vojakov. Skupno pa so od Ortlerja do Soče skrbeli za 1735 kilometrov žičnic. Cesarsko-kraljeve železniške enote, med katere sta spadala tudi žičničarski 5. in 11. polk, pa so skupaj šteje 3.380 častnikov in 78.847 vojakov.

Na tem mestu naj zato omenimo le nekaj žičnic, ki so poznane iz skupnih projektov teh enot: žičnica od Matarella do Monte Rover (1.225 m), žičniška povezava do Sesta Rotwand, do Monte Pianoa, žičnica iz Mojstrove v dolino Soče, žičnica v Krnu, v predelu Rajbla na Predel, Vršič, v Kranjsko Goro, Trento, Bovec in tu je še najjužnejša žičnica nadvojvode Evgena iz Ajdovščine (Haidenschafta) preko Trnovskega gozda na Breg na Banjško planoto. Vse žičnice so bile zasnovane



za prevoz tovora. Izjeme za prevoz ljudi so bile z uporabo dodatnih delov mogoče le pogojno.

Prav zato so bile zasnovane v najenostavnejši tehniški rešitvi, praktično in v najnaprednejšem načinu. V sklopu tehniških rešitev pri žičnicah poznamo predvsem dve vrsti, ki sta bili v vojaške namene v tistem času največkrat uporabljeni. Poznamo t. i. krožno žičnico in drugo, imenovano tudi nihalna žičnica. Razlika pri teh dveh tipih oziroma načinih delovanja žičnice, je naslednja. Količina prevoza nihalne žičnice se zaradi dolžine jeklenice lahko zmanjša. Zaradi dolžine poti gor in dol se poveča čas prevoza, s tem pa tudi posledično količina prevoženega tovora. Pri enojni žičnici s krožnim delovanjem pa je po krajših odsekih možnost večjega pretovora in končni rezultat je več tovora v krajšem času. Kar pa je bila tudi vodilna misel takratnih cesarsko-kraljevih vojaških oblasti. Pri nihalki pa je kot posledica želje po večjem pretovoru večja dimenzija vrvi za težje tovore. Nihalna žičnica imanamreč mirujočo glavno nosilno vrv, gondolo ali voziček pa vleče vlečna vrv, ki je pritrjena na gondolo, ki gre na gorno postajo, prav tako je drugi konec pritrjen na gondolo, ki gre na spodnjo postajo. Ta sistem danes poznamo pri znanih žičnicah nihalkah tudi v Sloveniji. V tistem času so sicer za posamezno godolo pripravili še dodatno vrv in naslednjo gondolo, kar pa je zaradi ustavljanja in priprege podaljšalo čas in tudi s povečanjem tovora ni bilo mogoče vsega nadoknaditi. Ta tip žičnice so zato uporabljali tam, kjer so bile velike strmine in je bilo potrebno premagati večje razdalje z manj stebri. Vedeti moramo tudi, da se s povečevanjem dimenzije nosilne in vlečne vrvi podaljša čas gradnje, kar pa vojaščini ni bilo povšeči. Zato so nihalne žičnice bile v strmejših predelih učinkovitejše, saj so 3 do 4 gondole pripravili zaporedno in jih tako v intervalih 200 do 400 metrov spuščali na vrh in seveda tudi v dolino. Seveda je potrebno še vedno celotno kompozicijo ustaviti za kratek čas in vsakič priklopiti in odklopiti vsako gondolo. Krožno delovanje žičnice danes vidimo pri raznih smučarskih sedežnicah, kjer se posamezna gondola s pomikom žičničarja po tirnici sama priklopi na vlečno jeklenico, ki teče v krogu med dvema postajama preko dveh velikih koles na vsaki postaji.

Že zgoraj smo omenili, da je poveljstvo želelo, da je postavljanje in razmišljanje pri načrtovanju ter postavitvi žičnic vojaško in ne na način, kot razmišljajo civilni gradbeniki in projektanti. Zato je v svojih uredbah tudi vojaško poveljstvo zapisalo, da je za izgradnjo do 3-kilometerskega odseka z dvema postajama bilo potrebno za ogled terena in pripravo načrta 1 do 2 tedna, gradnja žičnice pa je bila predpisana za 3 do 4 tedne. Za izgradnjo dveh žičnic pa 7 do 8 tednov. Seveda so morali upoštevati vse okoliščine in možnosti, ki so lahko skrajšale čas izgradnje. Tako je tudi pri izgradnji dveh žičnic, če sta ti dve v zaporedju, potrebno računati, da so dela pri izgradnji sredinske postaje manjša, kot bi bila, če bi vsaka žičnica delovala posamezno. Za izgradnjo žičnice iz Ajdovščine do Predmeje so za postavitev 4 odsekov po vojaškem pravilu porabili 14 do 16 tednov, pri čemer pa se seveda ne upošteva, da so 3 vmesne pretovorne postaje nekoliko skrajšale čas dela. To pa zato, ker so dostavne poti do žičniške postaje in glavna skladišča bila potrebna samo na začetni in končni postaji, vmesne postaje pa so imele le tirnice za premik gondol iz enega odseka na drugega.

Tako je žičnica Ajdovščina–Predmeja pričela delovati 21. julija 1915. Načrtovati so jo pričeli že mnogo pred tem, tako rekoč v poveljstvu te enote. Sam pričetek se je po vojaških pravilih, ki so običajno vedno točna, pričel okrog 15. februarja. Vse štiri odseke so načrtovali ter trasirali do konca meseca marca. V začetku aprila pa je pričela gradnja in postavitvev.

Ko omenjamo 1 do 2 tedna za pripravo, mislimo na dela, ki jih opravijo častniki ali »pionir offizier« v sklopu enote, ki ji pripadajo. Oni so bili tisti, ki so določili linije jeklenice – zajle, njen naklon, tako v vodoravnem kot v navpičnem smislu. Pripraviti so morali načrt izvedbe del, normative, meritve, pripraviti načrt vzdolžnega prereza in vstaviti krivuljo jeklene vrvi in določiti mesta podpor, oziroma stebrov.

Vojaška miselnost je vedno praktična in je zato te častnike šolala in učila, da ima pred računskimi metodami vedno prednost grafična, predvsem pri ugotavljanju krivulj za jeklenico. Prav tako je tudi vojaštvo za te častnike vedno izbiralo tehniško izobražene ljudi. Ponekod je bilo potrebno tudi na terenu spremeniti določene, do takrat uvedene in zgrajene poti ali objekte. Tako je prišlo tudi do sprememb na postaji na Predmeji. Do takrat je namreč potekala pot, kot poteka tudi danes. Naravnost iz doline proti Lokvam in pri gozdarski hiši v križišču pod velikim lokom proti Dolu. Za postavitev



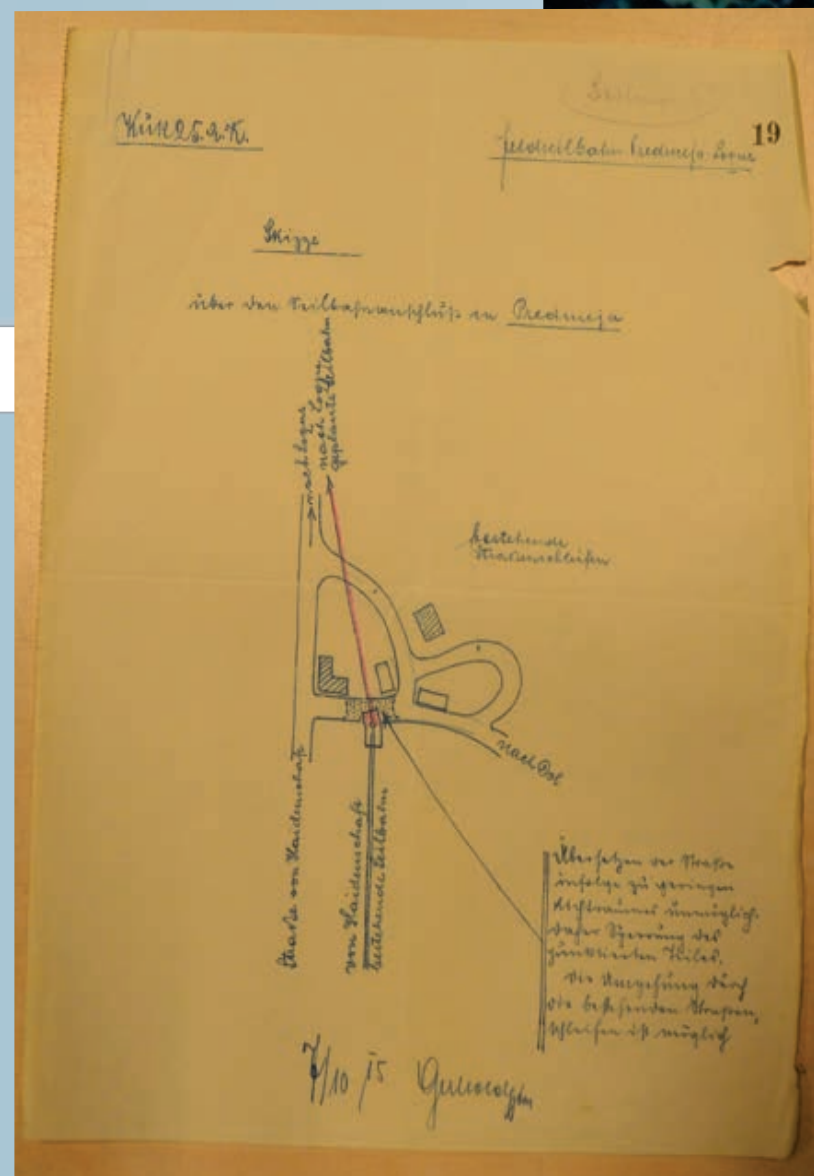
Izmera terena in linije proti Lokvam. (fototeka: Goriški muzej)



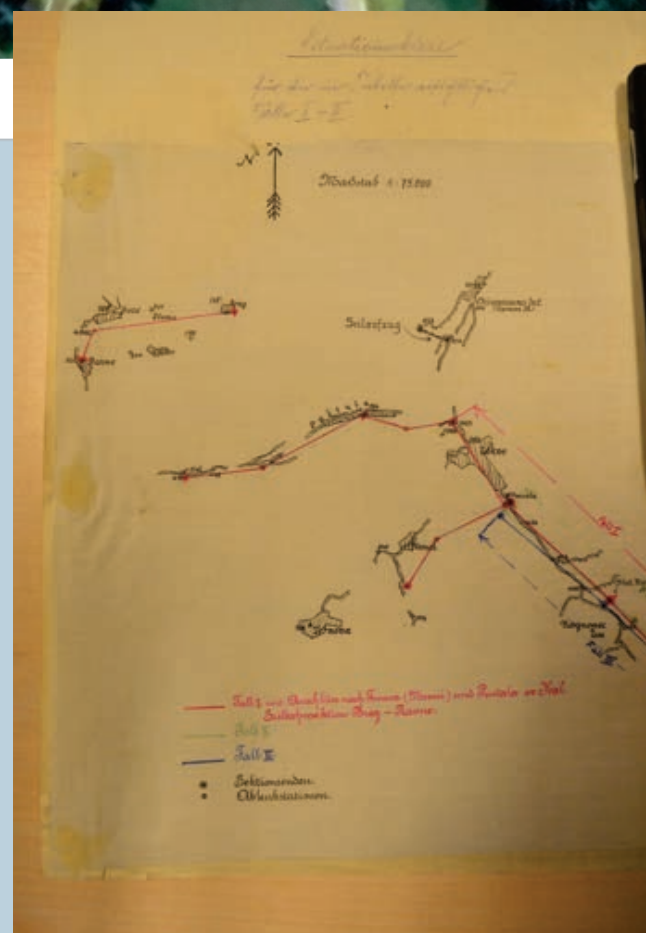
Častnik na izmeri trase. (fototeka: Goriški muzej)



Pogled iz zraka na območje postaje na Predmeji. Danes je še vidna infrastruktura, ki je bila ustvarjena za obvoz in za skladiščenje. Poti so še vedno uporabne. Prav tako je nasip pred gozdarsko upravo, ki je bil ustvarjen za postavitev žičnice danes postal parkirišče in pot, ki se nadaljuje proti Dolu. (vir: Google Earth)



Skica ali tehniški terenski načrt častnika enote, ki je načrtoval žičnico. Na skici je končna postaja 4. odseka na Predmeji, poleg tega pa začetna postaja 5. odseka, ki se je nadaljeval proti Lokvam in naprej na Banjško planoto. (Vir: Vojni arhiv na Dunaju – posredoval David Erik Pipan)



Terenska skica in posamezni odseki, ki jih je ob meritvah in načrtovanju trase narisal častnik. (vir: vojni arhiv na Dunaju – posredoval David Erik Pipan)

žičnice pa je ravno cesta pred gozdarsko upravo, ki je z dodanim nasutjem, ki so ga navozili takrat, dala tehniško popolno polico – prostor za izgradnjo in postavitve žičniške stavbe in naprav. Kasneje so poleg same žičniške stavbe dogradili še eno postajo za žičnico iz Črnega Vrha in še par skladiščnih barak. Da so to zgradili, je bilo potrebno spremeniti cestni režim. Kot so morali v Ajdovščini zgraditi novo dovozno cesto Franca Jožefa, so tudi tukaj zgradili obvozno-dovozno pot in jo v treh polkrožnih lokih speljali od ceste, ki gre proti Lokvam, preko gozdne hiše, ki stoji malo višje, do ceste za Dol in nadaljevali so v velikem krogu ter s tem ustvarili skladiščni prostor za žičnico. Čas priprave in posledično izvedbe je bil odvisen samo od izobraženosti častnika in njegovih orodij, ki jih je v namen načrtovanja imel in znal uporabiti. Tu so mišljene razne naprave, kot so busole, teodoliti, razna ravnila in znanje za uporabo le-teh. Običajno so ti častniki poznali tudi vse merilne naprave, ki so se uporabljale v različnih vidih vojske, predvsem je tu artilerija, kjer teh naprav in obrazcev za izračune ni manjkalo (Vegove tablice, aparature za meritve balistike artilerijskega orožja ...). Tako je mnogokrat praktičnost in iznajdljivost prišla prav. Vojakom – postavljalcem žičnice na terenu, ki je bil razgiban in strm, se je bilo potrebno brez odstopanja držati linije trase žičnice, ki so jo častniki po izmeri določili s količki in izrisali v neke vrste stranskem risu ali preseku, kjer je bil izrisan teren in posamezni stebri ter s črto zarisana jeklenica in njen potek preko stebrov. Ob postavljanju linije so morali častniki vse še enkrat prekontrolirati z busolami in teodoliti, kar ni smelo biti zamudno in je moralo potekati sočasno že z montažo delov žičnice. Dopustno je bilo, da je na kilometru žičnice bilo lahko končno odstopanje v stran le 1,5 metra. Na odseku 3 kilometre pa 4,5 metra. Da bi se izognili dodatnemu načrtovanju in dodatnemu delu so že v mirnodobnem času predvideli in načrtovali ter izdelali načrte za posamezne tehniške rešitve ob raznih potrebah in premostitvah na terenu. Tako so predvideli izdelavo raznih zaščitnih nadvozov, posameznih podpornih odrov, tipe stebrov, ki so jih poleg modularne izdelave posameznih kovinskih delov žičnice tudi dostavila civilna podjetja ali pa vojaške delavnice, ki so jih izdelovale.



Gradnja žičnice je po samem načrtovanju zahtevala pripravo trase in podiranje odvečnega drevja. (foto: Europeana)



Postavljanje stebrov je potekalo ročno na »gasilski način«. (foto: Bleichert Feldseilbahnen - BLEICHERT & Co.)



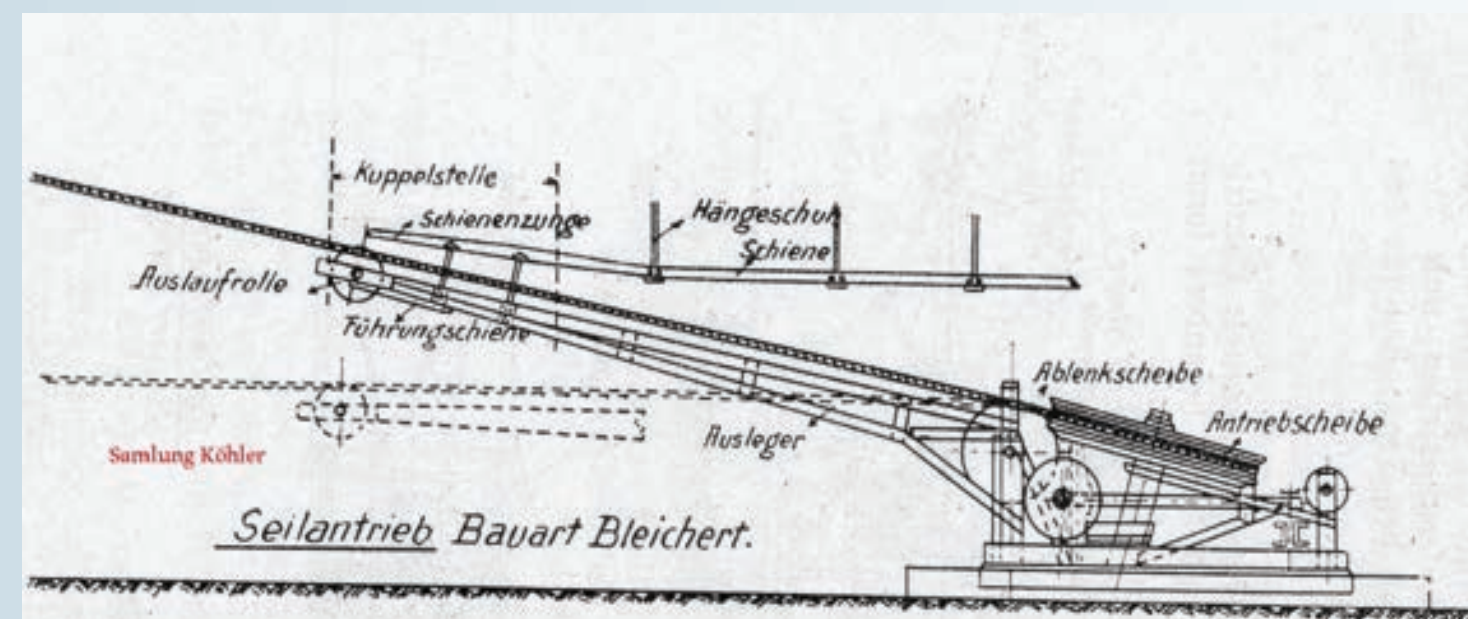
Dostava strojev in drugega materiala na traso žičnice je običajno potekala po prej pripravljenih zasilnih poteh, ki so se kasneje uporabljale za vzdrževanje in kontrolo žičnice. (foto: Europeana)



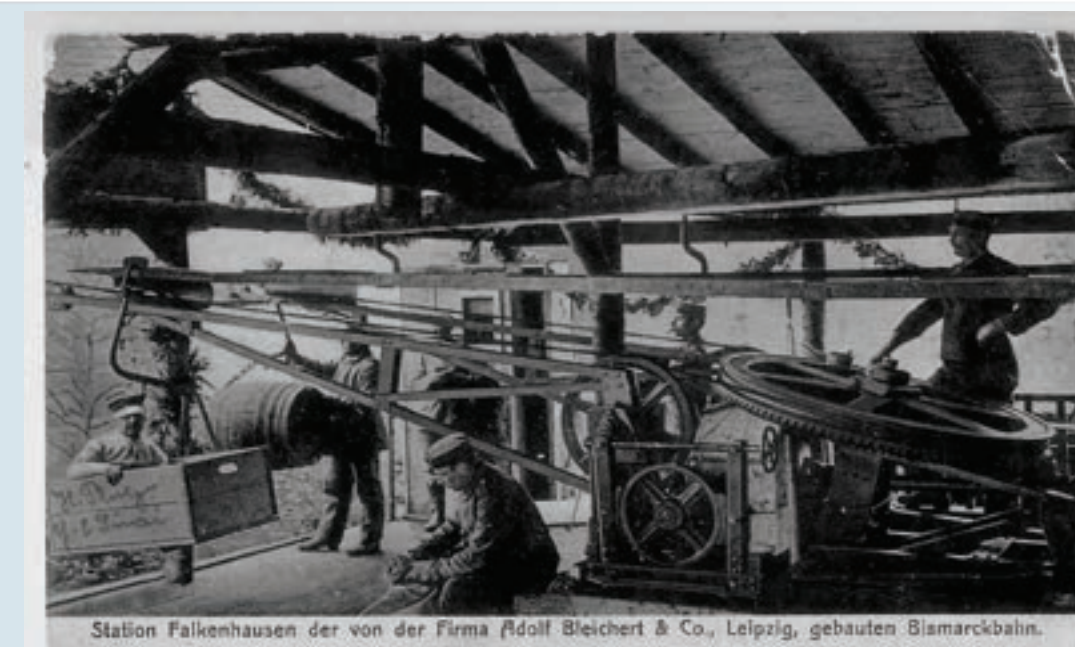
Vojaki žičničarskega oddelka gradijo postajo. (foto: Europeana)



Omenimo naj tudi, da je bil potreben tudi material in orodje za napenjanje vrvi, kajti napenjalne postaje za dvosmerne žičnice imajo dve natezni uteži za nosilne in eno za vlečne kable, ki so na spodnji postaji, medtem ko so trdno pripeti na zgornji. Tako napetost kablov niha med 10 do 30 tonami. Nihajna žičnica mora za 1 kilometer imeti prostor za premik uteži 1 meter. Torej je bil pri dolžini 3 kilometrov natezalni prostor vsaj 3 metre. Kolikor je imela pač jeklenica možnost raztezanja. Nato pa je bilo potrebno pri nihajni žičnici dodati še utež za vlečno vrv, ki pa mora tehtati 500 do 1000 kilogramov. Za izvedbo je tako bil potreben izkop globine 3 metrov ali pa stolpna gradnja prve postaje. Prav zaradi takih stvari, kot je vgradnja uteži, se je čas izredno podaljšal. Da bi prihranili čas, je pri gradnji žičnic 11. armada na obeh straneh napete jeklenice trdno zasidrala v že prej omenjene napenjalne sisteme. Od velikega števila žičnic sta na terenu bila predvsem dva modela žičnic, in sicer **Bleichert & Co.** in **Heckel**. Vsi modeli žičnic, kot smo že omenili, so imeli jeklenico premera 18 do 18,5 milimetra. Tako je jeklenica lahko po vojaških predpisih lahko vozila 100 do 150 kilogramov na posamezni gondoli ali vozičku. Vsekakor je tukaj mišljena enojna žičnica na krožni



Načrt konstrukcije s kolesom, napenjalnim sistemom in vodilom za jeklenico na začetni ali končni postaji žičnice.
(slika: zbirka Köhler)



Postavljena postaja žičnice. (foto: Bleichert Feldseilbahnen - BLEICHERT & Co.)



Terenska risba – načrt, kjer je točno zapisan in izrisan potek žičnice na terenu.
(vir: Vojni arhiv Dunaj s posredovanjem Davida E. Pipana)



jeklenici. Izkušnje cesarsko-kraljeve 5. in tudi 11. armade so za to vrsto žičnice enake. Če primerjamo **Bleichert & Co.** in **Heckel** modele žičnic 1. svetovne vojne, so vsekakor prednjačile Bleichertove. Tako po materialu kot tudi po izdelavi, prav tako je bila tudi tehniška izdelava in vodenje žičnic na postajah lažje. **Bleichert & Co.** je izdelovala dva tipa žičnice, in sicer **seilbahn model 100 in model 150**. Verjetno je poimenovanje pogojevala nosilnost žičnice na posamezen voziček, kar je za vojaško razmišljanje in ločevanje posamezne naprave zelo pripravno in enostavno.

Pri postavitvi žičnic je bila pomembna tudi kamuflaža. Že samo načrtovanje te vojaške infrastrukture je od častnika, ki je pregledoval možnosti na terenu, terjalo, da je izbiral teren, ki je bil skrit očem sovražnika in njegovim možnim opazovalcem, kot so v tem času že bila letala in baloni. Pomemben dejavnik je bil tudi razpored podpornih stebrov, ki bi lahko opazovalcu iz zraka bili preveč očitni. Biti so morali postavljeni v največji mogoči razdalji, kolikor sta dopuščala najprej teren in zatem še teža tovara. Kjer je žičnica šla skozi poraščen, gozdnat teren, je morala biti postavljena pod krošnje dreves. Prav tako se ni smelo izsekavati gozda in ustvarjati čistine. Prav zaradi tega je na večjih mestih potekala jeklenica prenizko, tako so gondole potovale še nižje. Kar pa je bilo ugodno za razne preprodajalce in lačne ljudi. Problem take tehniške rešitve so bila predvsem municija in eksplozivna vojaška sredstva. Probleme so rešili tako, da so ob gradnji postavili večje število podpornih stebrov, da ni prišlo do prevelikega visenja jeklenice. Tu pa je ponovno čas bil tisti, ki je bil potreben in je podaljšal postavitev celotnega odseka žičnice.

Že zgodovinar Drago Sedmak je zapisal, da je sedež poveljstva žičnice najprej bil v Ajdovščini. Ker so vojaške potrebe in pa tudi lažje nadziranje žičnice zahtevale spremembe, se je v marcu 1917 poveljstvo selilo v Čepovan. Omeniti moramo, da je v Čepovanu obstajalo tudi veliko zbirno skladišče vojaškega materiala. Bila je tudi direktna cestna povezava z Dolenjo Trebušo in posledično tudi z Baško grapo, kjer je bil dovoz materiala za na fronto. Avstrijecem je bila namreč pomembna tudi železniška postaja pri Sv. Luciji, današnji Most na Soči s progo proti Podbrdu. Prav tako tudi cestna povezava z Ljubljano, ki je šla preko Ljubljanske kotline, Logatca, Godoviča, Idrije, Baške grape, Zadloga, do Čepovana. Moja vojaška logika pa mi pravi, da je takratni štab s poveljstvom predvideval, da bo prodor (padlo je Goriško mostišče) Italijanov skoraj siguren. Zato so del žičnice nekako že odpisali (4 odseke iz Ajdovščine do Predmeje). Na robu Trnovske planote, kjer smo že omenili drugo linijo rovov, (ki so bili praktično že skopani), so že predvideli nastanitev in utrditev umikajočih enot v notranjost dežele. Po planoti tik za linijo rovov je že potekala žičnica iz Zadloga. Tako bi verjetno do skrajne sile ali do vzpostavitev obrambe v rovih, postaja, ki je bila tik za drugo linijo rovov, na Predmeji obratovala. Poveljnik postaje na Predmeji je bil **poročnik Dub**. Vsekakor bi se tako okrepil dovoz materiala iz Logatca preko Hrušice, Baške grape in Zadloga. Verjetno se je prav zato poveljnik žičnice **stotnik Hans Ronnary s poveljstvom** selil v Čepovan, kjer bi pripravili in založili skladišča ter pripravili in uredili dodatne transportne poti. Sama žičnica, vsaj ta spodnji del, je tako konec oktobra 1917 za kratek čas prenehal delovati.

Maja 1917 se je namreč že dogajala 10. ofenziva, v kateri so napadalci že prodrli do Škabrijela in skoraj do Rožne Doline. Branilci so jim zopet preprečili vdor v Vipavsko dolino. V septembru istega leta se je tako končala tudi 11. ofenziva. Žičnica ni mirovala dolgo. Po teh 11. italijanskih ofenzivah in 12. odločilni avstro-ogrski, ki je bila z nemško pomočjo in prodorom pri Kobaridu odločilen dejavnik za propad soške fronte, se je frontna črta pomaknila v notranjost Italije in se nadaljevala do reke Piave.

Prišel se je čas pospravljanja in kopičenja vsakovrstnega materiala v skladiščih, ki so ostajala vedno bolj izza fronte. Tako so tudi s pomočjo žičnice v skladiščenje v Ajdovščino in druge okoliške predele dovažali vojaški material, med katerim so bile tudi granate vseh kalibrov. Tako je sama postaja žičnice, imenovana Nadvojvoda Evgen, kar naenkrat stala v središču zelo nevarnih eksplozivnih sredstev, ki so bile prepeljane s frontne linije. Tu so bile italijanske, nemške, francoske, avstro-ogrske in mogoče še kakšne neeksplozirane granate. Bile so od malih pa do velikih kalibrov. Tako je izzivanje usode in nesreča bila neizbežna ... O tem malo kasneje.

Skupno vsi štirje odseki od Ajdovščine do Predmeje so merili v dolžino okrog 7160 metrov.

Kolikšna je bila dolžina posameznega odseka, je danes v naravi precej zabrisano. Lažje je ugotoviti smer same žičnice, ker se na posameznih mestih še nahajajo betonske gmote, v katerih so v betonirane železne kljuge, na katere so bile pripete jeklenice z nategovalci, da so nosilce – stebre žičnice utrjevali in



Vojaki žičničarji potiskajo vozičke – gondole iz končne postaje odseka žičnice po železnem tiru skozi lesen predor, ki jih je ščitil pred dežjem in drugimi vremenskimi nepravilnostmi na drugo začetno postajo naslednjega odseka žičnice. (foto: Europeana)



Pogled na rezervno linijo rovov in na cesto skozi predore iz Lokavca na Predmejo. Vidi se tudi še originalni kamniti most in poslopje vodne črpalke (»pumpehausa«) na ovinku pri nekdanjem kamnolomu. (foto: Europeana)



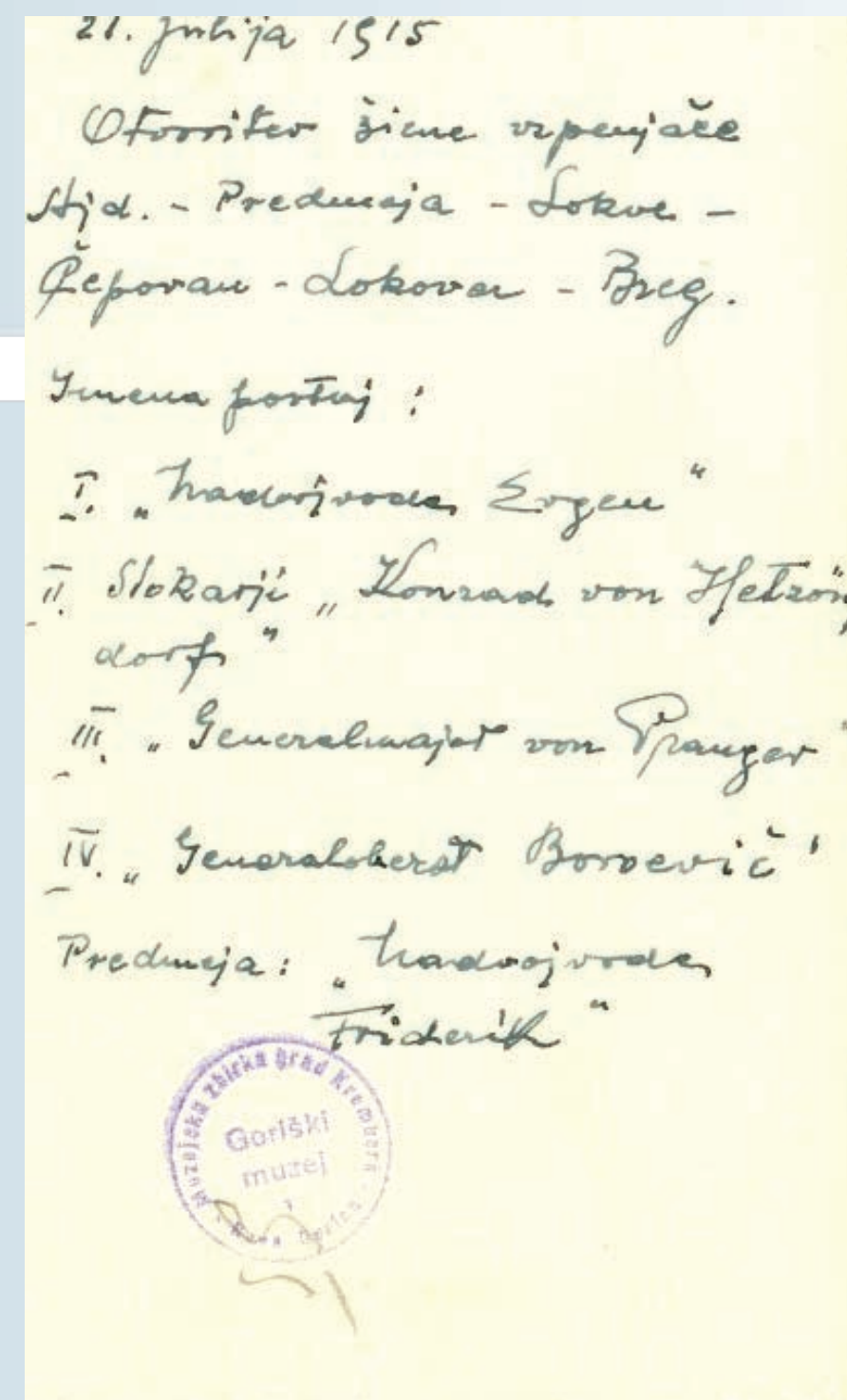
Bunker v sklopu 2. linije rogov na območju roba Trnovske planote. (foto: European)



Pogled na rezervno linijo rogov, ki so bili že pripravljeni na robu Trnovske planote. Pogled na fotografiji kaže na cesto iz Lokavca na Predmejo. Vidi se Platne in pobočje Čavna. (foto: European)

in jih obdržali v navpični drži.

Najprej je bilo potrebno ugotoviti samo lokacijo prve postaje, poimenovane **Nadvojvoda Evgen (Erzherzog Eugen)**. Postaja je stala dobrih 200 m zahodnje od železniške postaje v Ajdovščini. Njena pozicija je bila ob železniških tirih. Danes ni ničesar več, kar bi spominjalo nanjo. Samo vodilo za ugotovitev mesta je bil zračni posnetek letalca iz tistega časa. Na posnetku se zelo dobro vidi tudi samo okolico in širše območje. Tako so vidne tudi orientacijske točke, ki so mi pomagale določiti pozicije samih objektov in naprav. Tako je ena izmed stalnic lokacija in obzidje pokopališča, hiša, ki še vedno stoji pod pokopališčem, stavba, kjer je danes gostišče »Papige«, sama železniška postaja in odsek takrat zgrajene dostavne poti do žičnice. Danes je ta del poti še viden pri Putrihah kot slepi rokav poti za nekdanjo bencinsko črpalko. Cesta se je imenovala po cesarju Francu Jožefu (Franca Joseph Straße).



Zapis na hrbtni strani razglednice. Omenjen je datum odprtja žičnice in poimenovanje posameznih postaj na odsekih iz Ajdovščine do Predmeje. (arhiv Goriškega muzeja)



Kot je v Ajdovščini stala začetna ali pa tudi končna postaja, je tudi na Predmeji v dolini pod gozdno upravo stala končna ali pa tudi začetna postaja. Obe postaji sta bili vpeti v mrežo infrastrukture, ki so peljale od njih na vse strani. Tako je postaja v Ajdovščini imela cestne povezave na vse strani. Poleg tega je bila povezana tudi z železniško postajo in njenimi odcepi. Prvi odcep tračnic se je ločil in zavil proti pokopališču že v območju pod današnjim nogometnim stadionom. Tiri so zatem v velikem loku zavili proti jugovzhodnemu vogalu pokopališča in nadaljevali pot vzporedno le nekaj metrov od pokopališkega zidu do mesta, ki bi ga danes lahko zabeležili s koncem novozgrajenega pokopališkega parkirišča. Ta odcep je bil pomemben prav zaradi dostave goriva, ki je za takratne novodobne vojaške priprave, gnane na motorni pogon, postalo nepogrešljivo. Tako je tudi skladiščenje v vagonih – cisternah na tem slepem tiru, ki je vodil v nenaseljen odprt travnik, bila kar dobra zamisel. Od tu se je s tovornjaki dostavljalo kerozin za letališče v neposredni bližini, tu so za potrebe lokalnega prometa odvažali gorivo po ožjem območju zaledja. Prav tako so ga dovažali po že prej omenjeni dostavni cesti Franca Jožefa do žičniške postaje, kjer so gorivo v sodih z »luftponom« razvažali na planoto za potrebe samega pogona motorjev na posameznih postajah vse tja do Banjske planote. Poleg tega pa še za potrebe motornih črpalk »pumpenhausov«, ki so gnale vodovod iz Lokavščke – izpod Skuka na Trnovsko planoto. Tu so še lokomotive vojaške ozkotirne železnice, ki je prišla skozi Smrečje in je skoraj pri Logatcu pričela svojo pot. Poleg tega pa je v Godoviču dobila še odcep skoraj do Idrije. Bencin oziroma diesel gorivo je tudi za te motorne lokomotive bil osnovnega pomena. Ob slikovnem prikazu je tudi objavljen naslovni del dokumenta, ko je poveljstvo iz železniškega skladišča iz Ljubljane poslalo obvestilo o pošiljki bencina za potrebe vseh uporabnikov, ki so spadali pod njihovo poveljevanje.

Ta ozkotirna železnica za vojaške potrebe je bila speljana skoraj do Predmeje. V prvem delu je bila pomembna za prevoz lesa, hlodovine na parno žago, ki se je nahajala v 8 kilometrov oddaljeni Smrekovi Dragi. Prav tako pa je do žičnice prevažala drva, ki so bila potrebna za kurjenje peči v pekarnah za peko kruha in za kuhanje kosti in proizvodnjo lepila – kleja za vojaške mizarske delavnice. Drva so rabili tudi za vojaške pralnice kot tudi za ogrevanje bolnišnic in kurjenje vojaških »gašperčkov« v vojaških barakah. Zgrajena je bila skoraj 150 metrov dolga lesena drča, ki je blizu območja, ki je danes poimenovano »fuzbal« (prostor, imenovan po športni dejavnosti, ki so jo vojaki in ujetniki igrali v prostem času). S spuščanjem po njej so se dostavljala metrska polena na cesto in tako so jih dostavili na postajo. Drva so od tam pošiljali v dolino, kjer je bilo na območju žičniške postaje v Ajdovščini skladišče, kjer so jih vozniki nalagali na vozove in razvažali vsem uporabnikom. Tiri so bili že prej pripravljeni kot sestavljivi elementi. Prav tako so bili vagončki narejeni tipsko, po zahtevah vojaških standardov. Širina tirnic je bila 60 centimetrov. Sami tirni elementi pa dolžine 5 metrov. Vagončke se je med seboj spenjalo z verigo in za vleko se je uporabljalo konje. Seveda je v vojaški miselnosti že od leta 1903 prevladovala razmišljanje, da je potrebno konjsko vleko pri poljski železnici počasi zamenjati s parno vleko ali še bolje z dizelskim motorjem in celo elektriko. Seveda se to ni moglo zgoditi čez noč. Kjer se je dalo, so uporabljali lokomotive, ki so že obstajale in so jih že za potrebe vojaštva nabavili ali pa tudi univerzalno diselsko lokomotivo, ki je lahko z zamenjavo koles vozila tudi po cesti. Zanimiva je fotografija, kako tak cestni vlak pelje skozi predore iz Predmeje v Lokavec.

Poleg tega moramo povedati, da je malo pred železniško postajo v Ajdovščini bil železniški odcep, ki je v loku šel do stavbe oziroma skladišča posestnika in takratnega Ajdovskega župana **Ignaca Kovača**. Ko sem odkril ta odcep v zračnih posnetkih, mi je postalo takoj razumljivo, zakaj je fotografija nastala leta 1900, ko pripeljejo lokomotivo iz Gorice v Ajdovščino na velikem lesenem vozu z 22 volovi in je ta prihod dokumentiran prav na križišču pred to stavbo, kjer je danes kmetijska trgovina. Lahko bi rekli, da je to nasproti današnjega gostinskega obrata »Na vogalu«. Tu so namreč lokomotivo razložili in jo postavili na tirnice. V pričetku gradnje je dovozna pot do mesta, kjer bi stala železniška postaja, bila še neutrjena in v času gradnje je za tako težo, kot jo ima lokomotiva, bilo potrebno dostavne tire speljati do



Letalski posnetek območja Putrihov in pokopališča ter železniške postaje v Ajdovščini iz leta 1916–17. (fototeka: Goriški)



Cesta Franca Jožefa, danes mrtvi rokav za stavbo samskega hotela ali gostišča Papige. (fototeka: Goriški muzej)



Pogled na Franz Jozef Strasse danes. (foto: Boris Blažko)



Fotografija žičniške postaje Nadvojvoda Evgen v Ajdovščini. (foto: Goriški muzej.)



Lokacija, kjer je bila postavljena postaja Nadvojvoda Evgen, fotografirana v današnjem času. (foto: Boris Blažko)



Cestni vlak na cesti Lokavec–Predmeja ob spuščanju v dolino. (fototeka: Goriški muzej)

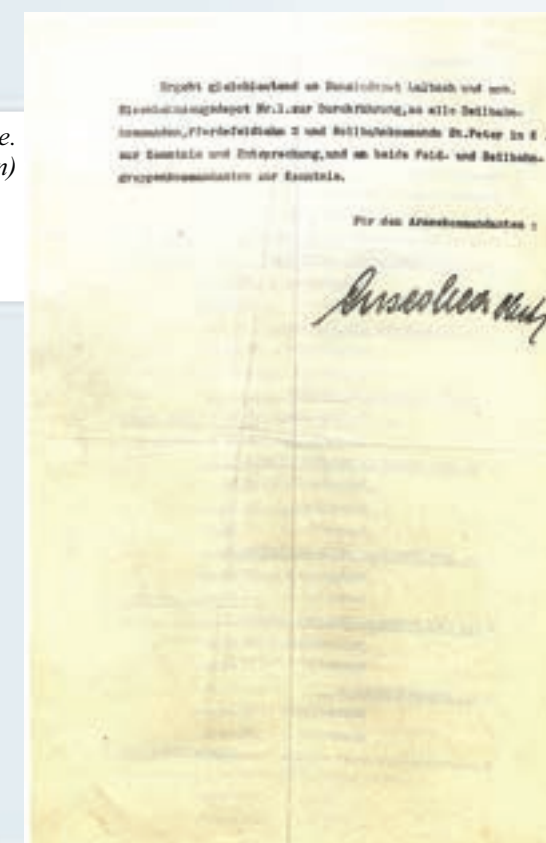


Postaja žičnice na Predmeji. V ozadju se vidi gozdarska hiša. V sklopu postaje žičnice z imenom Nadvojvoda Friderik so se nahajali kar trije odseki žičnic. Postaja za žičnico iz Ajdovščine, postaja za žičnico iz Črnega Vrha in odhodna skupna postaja za Lokve in naprej za Breg na Banjski planoti. (fototeka: Goriški muzej)



Pogled na območje žičniške pretovorne postaje na Predmeji danes. (foto: Boris Blažko)

Dopis in seznam dostave goriva za vse uporabnike. (arhiv: David Erik Pipan)



Kompozicija vagonov – cistern na stranskem tiru ob zidu pokopališča v Ajdovščini. (foto: Europeana)



Letala letalske eskadrilje na letališču v Ajdovščini. (arhiv Goriški muzej)



Skladišče drv na prostem ob žičniški postaji v Ajdovščini. (foto: Europeana))



Lokomotiva z zamenjanimi kolesi za vožnjo po poljski ozkotirni železnici.
(foto: Europeana)



Drča preko ceste, na območju Fuzbala (foto: Europeana)



Dovoz drv na vrh drče. (foto: Europeana)



Dovoz drv na vrh drče. (foto: Europeana)



Žičniška postaja na Predmeji, kjer so vidne skladovnice drvi, ki čakajo na natovarjanje za Ajdovščino (foto: Europeana))



Ruski ujetniki pri zlaganju drv v Trnovskem gozdu.
(foto: Europeana)



Dovoz in odvoz drvi na vrh in izpod drče z ozkotirno železnico na konjsko vleko. (foto: Europeana)



Območje žičnice z deloml ceste iz Lokavca do Predmeje
(foto: Goriški muzej)



Ta predel v območju žičnice danes (foto: Boris Blažko)



Prihod lokomotive v Ajdovščino ob pričetku gradnje železnice. Lokomotive so v Ajdovščino pripeljali na posebnem vprežnem vozu z več pari volov. (Fototeka: Goriški muzej)

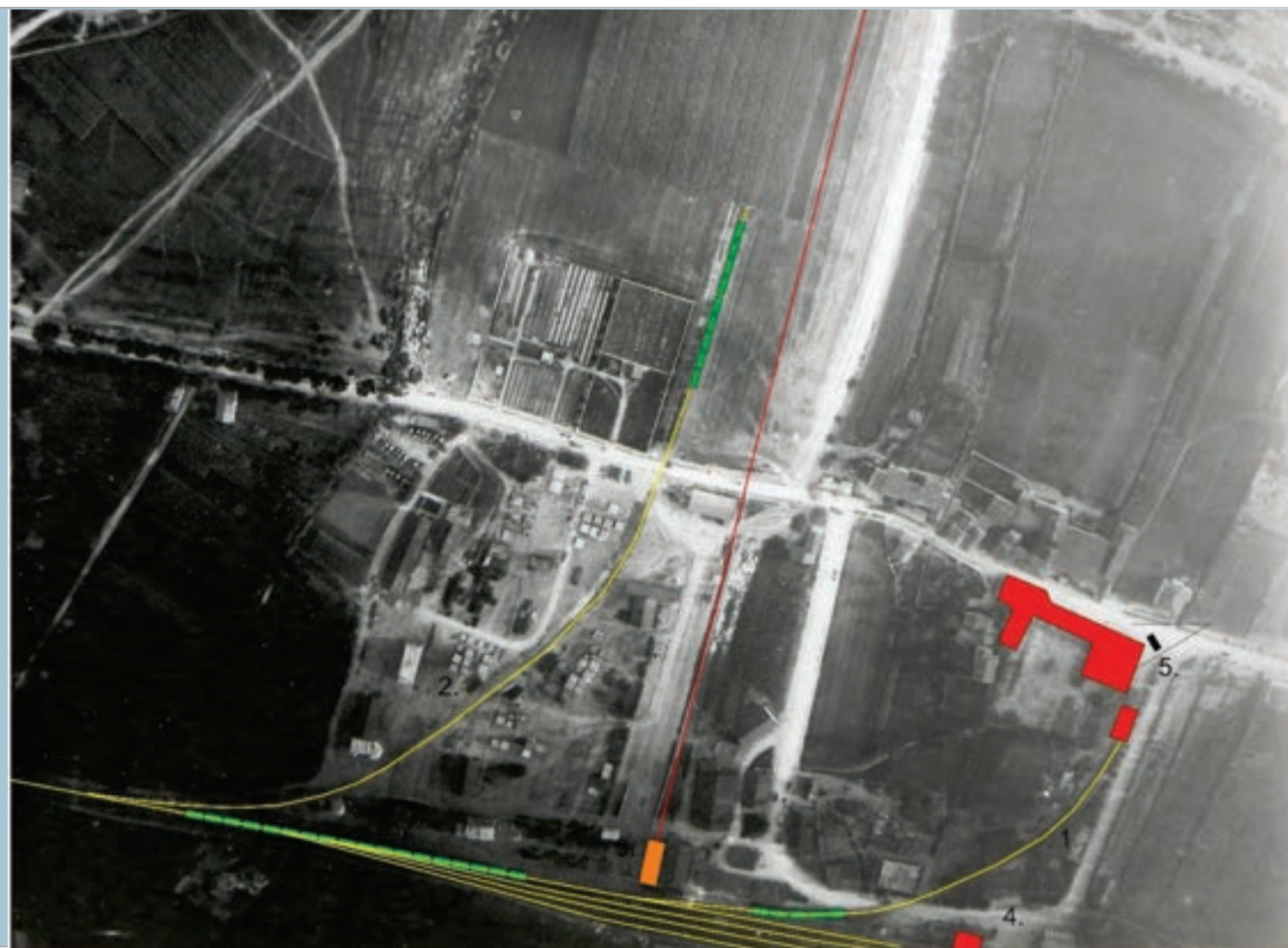


Dovoz lokomotive v Ajdovščino leta 1900 z vozom in 22 volovi. Lokomotive so utirili na pripravljene dovozne tirnice na območju križišča ob današnji kmetijski trgovini. (foto: Go)

predvidenih dovoznih skladišč, predvsem pa do utrjene poti, za material, ki so ga potrebovali za gradnjo. Namreč gradnja železnice se je pričela tudi iz Ajdovščine proti Gorici in iz Gorice proti Ajdovščini. Kdaj so ta odcep po vojni odstranili, nisem uspel ugotoviti. Verjetno so ga odstranile italijanske oblasti po vojni. Prav tako nisem ugotovil, ali je že takrat obstajal tudi prvi odcep za dovoz goriva. Ob odkritju, da sta obstajala 2 odcepa, sem razmišljal, da je bilo v načrtu, da bi se oba odcepa v velikem loku kasneje združila in višje ob Lokavščku bi se že ob obstoječi žagi na parni pogon, ki jo je po vojni odkupil podjetnik Rizzato, vzpostavilo veliko skladišče lesa in lesnih sortimentov. Prevoz lesa iz Trnovske planote je pred vojno bil namreč v porastu. Možno pa je tudi bilo, da bi tir nadaljevali do Lokavca, kjer je bila lesna predelava in dovoz do žag kar velik. Nekako se je porodila misel, da so že pred vojno ajdovski podjetniki in urbanisti načrtovali območje industrijske cone.

Po nekaterih virih, ki so bolj ustnega izročila (sam nisem zasledil ali opazil potrjevanja te možnosti), je bil tudi zgrajen odsek ali odcep železniških tirov iz železniške postaje v Ajdovščini proti Dolenjam. To območje je bilo namenjeno bolj paši vojaške živine za zakol in vprežnih vojaških konjev. Vzrok, zakaj bi bil zgrajen ta odcep, je potrebno še raziskati in ugotoviti dejstva. Verjetno so podatki ali načrti v arhivih na Dunaju.

Prav tako je bilo v načrtu nadaljevanje železnice iz Ajdovščine po dolini in naprej do Ljubljane. Kaj bi bilo, če bi se vse to zgodilo, je vsekakor danes samo predvidevanje in špekuliranje. Na tem mestu lahko prav tako razmišljamo glede nadaljevanje del pri gradnji železnice do Ljubljane. Namreč s prihodom vojaštva in vzpostavitvijo frontne linije na Soči je tudi »Transalpina«, kot se je imenovala Soška železnica, zgrajena do leta 1906, izgubila svojo funkcijo v nekaterih predelih. Viadukt med Kanalom in Plavami je bil porušen. Danes so vidni samo še temelji v reki Soči. Namesto porušenega pa je po vojni bil zgrajen nov viadukt zraven njega. Prav zaradi te pomembne proge, ki je dovažala material skoraj do fronte, se je osrednje skladišče in razvozno križišče v Ajdovščini, do nekod povezovalo tudi z železniško postajo v Štanjelu. Dovoz je tja prišel po še delujoči južni železnici, preko Divače in Tomaja. Problem je bil predvsem prevoz iz Štanjela do Ajdovščine do žičnice. Večino materiala so sicer prepeljali tudi z vlakom iz Štanjela skozi Rihenberg (danes Branik) in Dornberk, Batuje in do Ajdovščine. Mnogo tovora pa so prepeljali tudi po cestah, predvsem v obdobjih, ko so se dogajale ofenzive. Zato je vojaščina dobro poskrbela in utrdila mostove na cestah, ki so povezovale Štanjel in Ajdovščino. Tu so ceste skozi Žablje in naprej skozi Šmarje ter dolino Branice in skozi Dobravlje do Batuj.



Zračni posnetek, kjer je zelo dobro videti oba odcepa železniških tirov. Pod številko 1. je prvi odcep neposredno za železniško postajo proti posestvu Ignaca Kovača. Danes je to parkirišče pred Kmetijsko trgovino, pod številko 2. je prvi železniški odcep proti pokopališču za kompozicije z vagoni cisternami, pod številko 3. je postaja žičnice Nadvojvoda Evgen, Pod številko 4 je lokacija Železniške postaje, pod številko 5. je lokacija fotografirane lokomotive ob prihodu v Ajdovščino leta 1900. Na koncu odcepa številka 1. je na zračnem posnetku opaziti stavbo, ki je bila verjetno zgrajena sočasno z železnico, kot garaža ali remiza. Kasneje, po vojni je sočasno z tirnicami tudi stavba bila porušena. (foto Goriški muzej)



Lokomotiva o prihodu pred lesnim skladiščem posestnika Ignaca Kovača in danes v železniškem muzeju v Ljubljani. Ta podatek o njenem današnjem nahajališču mi je zaupal industrijski arheolog gospod Tadej Brate (foto Goriški muzej in Boris Blažko)



Pogled na železniško postajo pred vojno. Prejšnja fotografija je bila posneta z okna, ki je malo vidno na vrhu fotografije. Na fotografiji je vidna lokomotiva, ki je vozila iz Ajdovščine v Gorico. Lokomotiva je prišla leta 1900 v Ajdovščino, danes pa ... (foto Goriški muzej)

Seveda bi bil ta sistem tovornih poti iz Štanjela, ki bi v veliki meri še dodatno nadomestil dovoz velikih količin materiala, ki so ga pred tem dovažali po Transalpini (po soški železnici) za osrednji del soške fronte, nesmotno, predolg, predvsem pa prezapleten.

Tega se je Avstrija dobro zavedala. Tako so pričeli z gradnjo normalnotirne železnice iz Logatca, kjer je bil priključek na »Südbahn« ali južno železnico Dunaj–Trst, pa do Črnega Vrha. Obstaja verjetnost, da je bil ta del proge kar uresničevanje nadaljevanja del odseka trase, ki so ga načrtovali že pri načrtovanju proge Ajdovščina–Ljubljana. Kakor koli, zanimiv je predor v Godoviču, ki je danes cestni predor, namenjen pa je bil za železnico. Nedaleč stran pa stoji še drugi nedokončan predor, ki je ostal kot skrita tehniška dediščina. S spreminjanjem vojne situacije in vojaških interesov, kasneje pa s prihodom Italije je vse to zamrlo. Mogoče bi danes lahko ponovno razmišljali o tem ...

O tem v katalogu k razstavi »Na obrobju pekla« avtorja sestavka: Feldban – vojaška ozkotirna železnica Logatec–Godovič–Dolenja Trebuša in Godovič–Zadlog, Anton Zelenc in Grega Žorž opisujeta, kakšne pomanjkljivosti so bile na obeh železniških transportnih smereh. Tako na Transalpini, ki je potekala v Soški dolini in v veliki meri prav v neposredni bližini frontne črte, in na Sudbanu ali južni železnici Dunaj–Trst, kjer skoraj ni bilo prostora za raztovarjanje dostavnih vlakov. Pomanjkanje ranžirnih postaj, dolžine raztovornih ramp so bile prekratke in zaradi tega je to delo trajalo predolgo. Vojaščina je predvidela kar nekaj smeri za oskrbo fronte. Problem so bile skoraj vse poti, ker so na Gorenjskem in Bovškem delu prehajale kar visoke prelaze in zato je oskrbovanje potekalo zelo počasi. Tako sta smeri iz Vipavske doline (iz Ajdovščine) in smer iz Logatca preko Idrije do Tolmina pomenili pomembni transportni poti. Po peti italijanski ofenzivi so pričeli tako graditi ozkotirno železnico iz Logatca do Godoviča, kjer se je delila proti Črnemu Vrhu in proti Idriji. Že kmalu so ugotovili, da je ozkotirna železnica premalo in samo za začasno dostavo materiala. Potrebna bo železnica normalne velikosti – širine. Tako se je vojaško poveljstvo odločilo za takojšnjo gradnjo normalnotirne železnice iz Logatca preko Črnega Vrha v Ajdovščino. Verjetno že pred vojno do neke



Fotografija, posneta skozi okno v nadstropju železniške postaje. Dobro se vidi tire odcepa, ki gre proti posestvu Ignaca Kovača, kjer je bilo skladišče v 1. svetovni vojni. Prav tako se v ozadju vidi vlakovno kompozicijo, ki je stala na prvem odcepu, ki je šel do pokopališča in ob zidu naprej. Dobro se vidi tudi kapelico na pokopališču in letališki hangar v ozadju. (foto: Europeana)



Pogled na isti prostor danes. Pogled je fotografiran s tal, ker fotografiranje iz okna ni mogoče. (foto: Boris Blažko)



Most v Plavah, ob odprtju Transalpine leta 1906.
(foto: Goriški muzej)



Most v Plavah med vojno, ko je bil porušen. (foto: Goriški muzej)

točke načrtovana in neuresničena ideja je tudi botrovala tej odločitvi. Ta smer proge je v danem trenutku zaradi svoje smeri nudila najboljšo možnost oskrbe fronte, pa tudi sami »platoji« v posameznih krajih so nudili možnost razvoja ranžirnih postaj in velikih zalednih skladišč. Tako sama Hotedršica, Godovič, Črni Vrh s prostranimi travniki okrog vasi in dokaj blizu transportnih naprav za dostavo na fronto. Problem je nastal samo v načrtovanju zadnjega dela železnice med Črnim Vrhom in Ajdovščino. Razmišljali so tudi varianto preko Postojne, Razdrtega, Vipave v Ajdovščino. Prišlo je do meritev in posledično tudi do treh variant proge, vendar se kaj dalje ni premaknilo. Ostali del proge pa so pričeli graditi. Za delo so uporabljali vojne ujetnike, predvsem ruske in italijanske ujetnike, za razstreliva in zahtevnejša dela pa avstro-ogrske (madžarske) vojake. Za delo so mobilizirali tudi krajanje iz posameznih vasi. Po oktobrski ofenzivi leta 1917 in umiku italijanskih sil do Piave so dela opustili. Dela je nadaljevalo še dunajsko gradbeno podjetje **Brüder Redlich & Berger** (podjetje je gradilo tudi znameniti solkanski most) in je utrjevalo gornji ustroj, opazalo in betoniralo predore. Dela so do konca leta 1917 ustavili. Trasa med Črnim Vrhom in Ajdovščino je bila predvidena tako, da bi postaja bila na območju doma starejših občanov v Črnem Vrh, zatem bi malo naprej zavila v predor in prišla na svetlo na Malem Polju nad Colom. Na progi je bilo predvidenih 9 predorov (od tega je v funkciji cestnega predora v Godoviču samo eden). Nedaleč stran pa je še predor, katerega delo je bilo prekinjeno. Še danes se spomnim pogovarjanja starejših ljudi v moji mladosti, ko sem izvedel za predor v Godoviču. Govorili so, da bi predor moral opravljati funkcijo kot predor železnice in ne, da so »Lahi« speljali po vojni cesti skozenj. Pripovedovali so tudi, če bi vojna trajala še eno leto, bi v Ajdovščino prišel vlak iz Ljubljane.



Solkanski most pred vojno. Vidni so še vsi oboki nad osrednjim lokom. Na vsaki strani po pet. (foto: Goriški muzej)



Porušen solkanski most leta 1917. (foto: Goriški muzej)



21. maja 1918 je avstro-ogrsko vojaštvo za silo usposobilo most, ko so mu dodali železno konstrukcijo. (foto: Goriški muzej)



Leseni most čez Vipavo v Velikih Žabljah, ki je bil zgrajen v času 1. svetovne vojne za dovoz materiala po cesti iz Štanjela v Ajdovščino in je bil v uporabi do konca 60-ih let preteklega stoletja. (fototeka: Goriški muzej)



Most v Plavah je bil še večkrat zadet. (foto: Europeana)



Most v Plavah je bil še večkrat zadet. (foto: Europeana)



Most na cesti Ajdovščina–Gorica, med Dobravljami in Cesto. Most je zaradi sovražnih letal in bombardiranja bil maskiran. (fototeka: Goriški muzej)



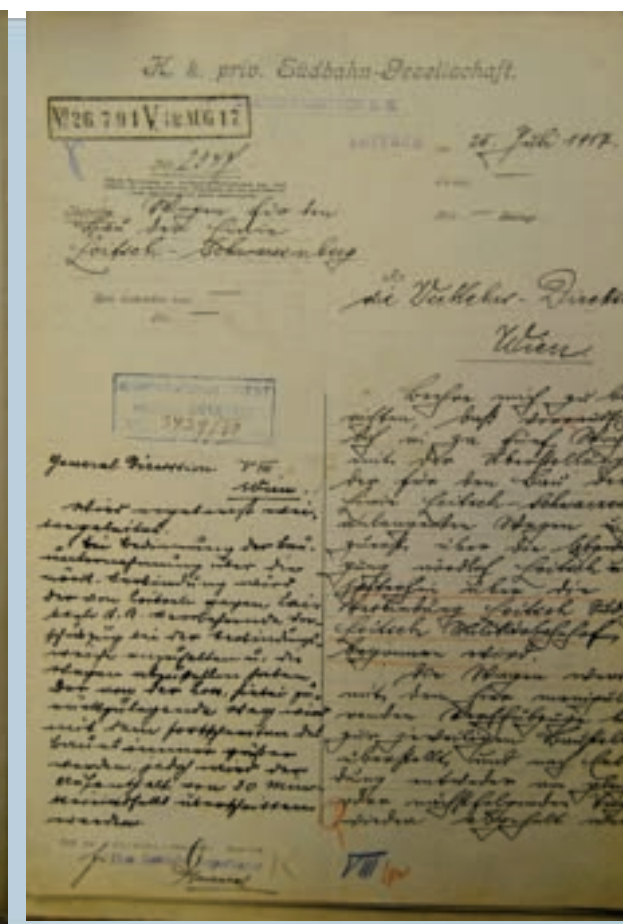
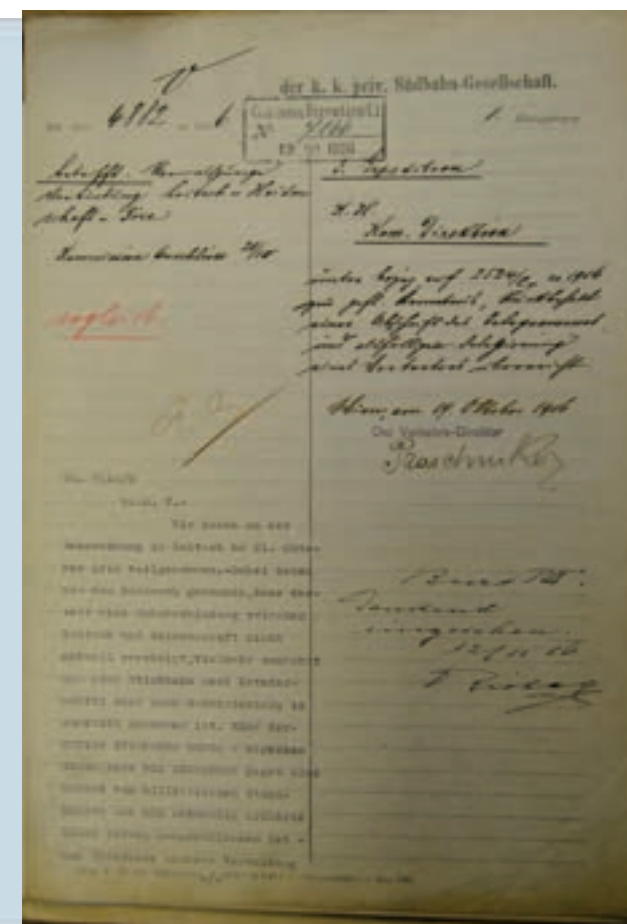
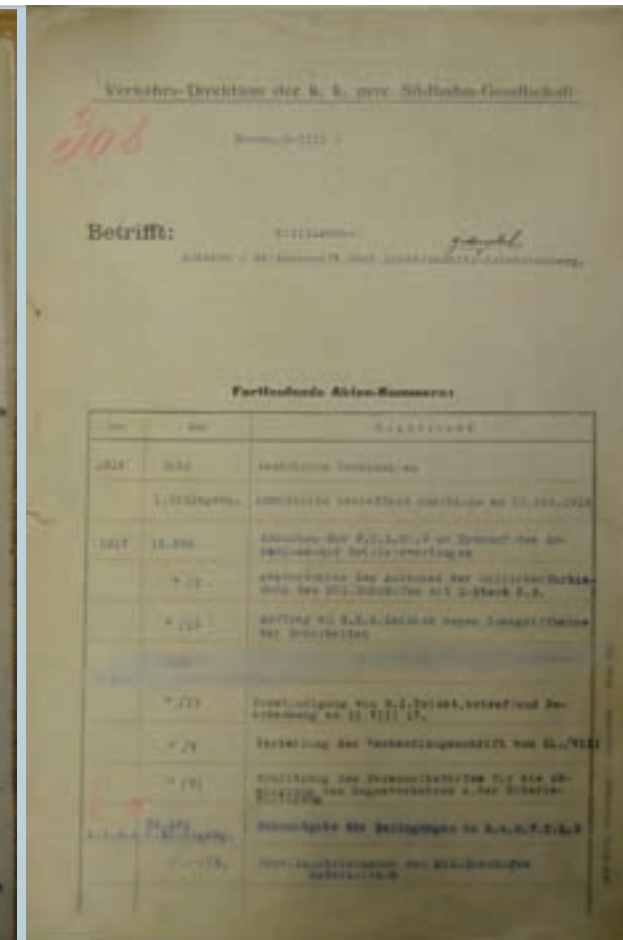
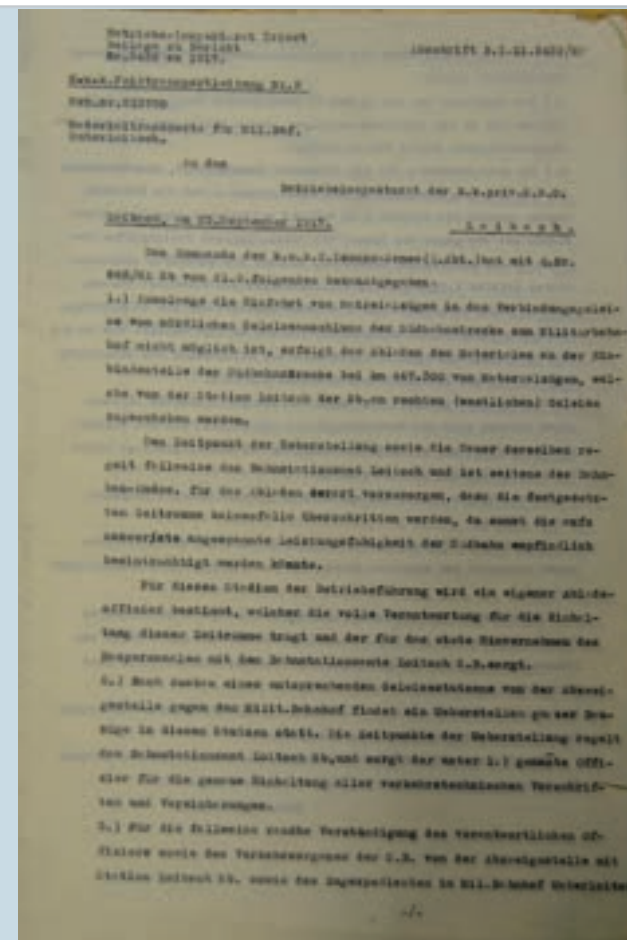
Kot tretji pomembni most, ki je bil povezava s Krasom, je Dolenjski most preko Vipave. Most je bil zgrajen v času francoskih Ilirskih provinc. (fototeka: Goriški muzej)



Del načrta za izgradnjo normalnotirne železnice iz Logatca do Ajdovščine. Na načrtu je odsek od postaje Podjesen do Črnega Vrha. (Hrani ZAL Zgodovinski arhiv Ljubljana, oddelek v Idriji)

Da je Ajdovščina in pa celotna Vipavska dolina za soško fronto bila kot zaledje zelo pomembna, nam priča tudi dodatni tir, ki so ga zgradili skozi Pekel pri Dorenbergu (današnjem Dornberku) na območju spodnje Vipavske doline in tako povezali železnico iz Štanjela za Ajdovščino.

Vsekakor je poleg ceste preko Kromberka in Ravnice ter ceste iz Lokavca do Predmeje žičnica bila pomembna infrastruktura, ki je bila nepogrešljiva tehnična naprava za dostavo vojaškega materiala na frontno črto. Zaradi potreb in pa tudi pomanjkanja vprežnih živali, tovornjakov in drugih cestnih vozil pa prej omenjeni cesti nista zadostovali za vse potrebe. Gledano z vidika takratne vojaške miselnosti in načrtovanja je postaja žičnice Nadvojvoda Evgen bila zasnovana in tudi postavljena na preišljeno mesto. Bila je blizu železnici, ki jo je s svojimi tirnicami obdajala s treh strani, na četrti strani pa cesarska cesta, ki je šla skozi Ajdovščino in preko Hublja na Kranjsko. Prvi del te ceste je danes Gregorčičeva ulica, ki gre do »Placa« – Lavričevega trga naprej pa se danes do Hublja nadaljuje kot Prešernova ulica. Današnja glavno cesto skozi Ajdovščino se je zgradilo, kot bi rekli, »pod Italijo«. Ta stara – glavna cesta je tako služila za dovoz in odvoz materiala iz ožjega vojaškega skladišča, ki je nastal med temi štirimi stranicami velikega pravokotnika. Seveda so se delavnice, bolnice in druge vojaške oskrbovalne enote nahajale tudi izven njega. V svoj sklop je to območje zasleglo samo naselje **Putrihe**. Seveda je tudi nekaj hiš pod pokopališčem in pod železnico, kot so Mirce. Za svoj promet pa je vojaštvo, kot sem že omenil, zgradilo še dodatno dostavno cesto, ki so jo poimenovali Cesta Franca Jožefa. Danes je del, do nedavno še makadamske poti, ohranjen. Kdaj se je zgradil del ceste od današnjega vhoda v bivšo Lipo na Lokavski cesti in do glavne ceste, mi ni znano. Lahko samo špekuliramo, da se je to verjetno zgodilo v času gradnje železnice. Moramo namreč vedeti, da je glavna cesta s Trnovske planote skozi Lokavec v Ajdovščino potekala skozi bivšo Lipo in preko lesenega mostu do cerkve sv. Ivana, kjer je prišla na glavno cesto. Danes je to Ulica Quiljano. Na Predmeji je žičniška postaja bila poimenovana **Nadvojvoda Friderik (Erzherzog Friderik)**. Prav na Predmeji sta bila dva odseka žicnic iz Ajdovščine in iz smeri Črnega Vrha združena in nadaljevala kot eden preko Lokev do Čepovana in naprej na Banjško planoto.



Nekaj dokumentov iz časa gradnje železnice Logatec–Črni Vrh–Ajdovščina. Dokumente hrani Zgodovinski arhiv Ljubljana, Oddelek Idrija. (sk.1, ae 22fascikel 308)



Določitev postaje oziroma vseh lesenih stavb je dokaj lahka. Namreč že same fotografije lokacije dajo vedeti skoraj do potankosti njihovo lokacijo. Še danes stoji v ozadju gozdarska hiša, ki je skozi desetletja sicer spremenila svoj alpski videz v mnogo preprostejšega. Tudi nekdanja gozdna uprava je dokaj okrnjena, saj je v času po prvi vojni izgubila tudi del svoje stavbe, ki je na fotografiji iz časa žičnice še viden. Prav tako je na kar nekaj fotografijah vidna tudi žičnica, katere trasa je potekala iz območja Zadloga in Črnega Vrha ter prispela v sestrsko postajo poleg postaje Nadvojvoda Friderik. Verjetno je to poimenovanje veljalo za obe postaji in tudi tretjo, vpenjalno, ki je vodila naprej na Banjšice. Prav tako obstaja nekaj fotografij, ki so dokumentirale tudi potek žičnice oziroma njene odcepe v nadaljevanju proti Banjški planoti. Ob raziskovanju in iskanju sem naletel tudi na pomemben podatek, ki je še dodatno poudaril pomembnost žičnice iz Ajdovščine na planoto. Poleg zgrajenega odseka, ki je že deloval, je bil v načrtu tudi dodaten drugi odsek, ki bi potekal poleg že zgrajene žičnice. Prav tako pa bi se na Predmeji združil in nadaljeval pot na Banjško planoto. Na zemljevidu, ki je bil objavljen v knjigi avtorja **Waltherja Schaumana** z naslovom **Die Bahnen nischen Ortler und Isonzo 1914–1918**, je namreč črtkano vrisana druga vzporedna trasa in kot taka je v legendi pod zemljevidom vpisana kot: **Seilbahn in Bau oder projektiert**, kar pomeni žičnica v gradnji ali v načrtu. Verjetno do izgradnje ni prišlo, ker je tudi sama žičnica bila ogrožena, če bi se prodor Italijanov nadaljeval po Vipavski dolini. Kasneje ob prodoru fronte pri Kobaridu pa gradnja ni bila več pomembna.



Nekaj posnetkov transporta vojaškega materiala po cesti iz Ajdovščine, preko Lokavca do Predmeje in naprej, ki se je odvijal vzporedno z transportom po žičnici. (fototeka: Goriški muzej)

Območje zaselka Predmeja, ko je še gozdna uprava stala v celoti (stavba v sredini), do nje pripelje takrat še dokaj nova makadamska cesta iz doline. Tu je križišče, kjer gre cesta proti Strgarijskemu hribu, desno pa zavije mimo hiš na zaselek Dol. Pred stavbo ob cesti je dolina, kjer je med vojno stala skupina lesenih stavb za namene žičnice. (foto: Goriški muzej)



Žičniška postaja Nadvojvoda Friderik (Erzherzog Friderik) na Predmeji. (foto: Goriški muzej)



Fotografija kapelice na Predmeji v času vojne, kjer se v ozadju na robu planote vidita dva stebra žičnice, ki prihaja iz Črnega Vrha. Pazljivo oko pa bo na pobočju videlo tudi 2 stebra odseka žičnice iz Ajdovščine. (fotoarhiv: Valter Polanc)



Fotografija tega območja in kapelice danes. (foto: Boris Blažko)



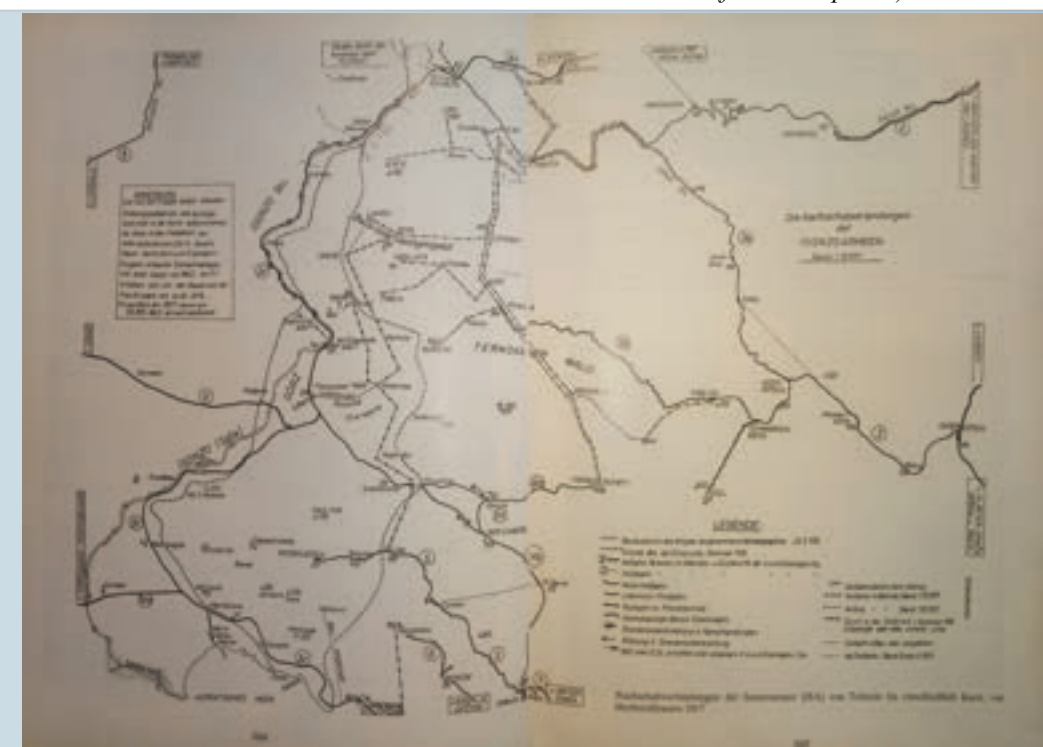
Pogled na žičnico iz Črnega Vrha na Predmejo na območju Otlice. (foto: European)



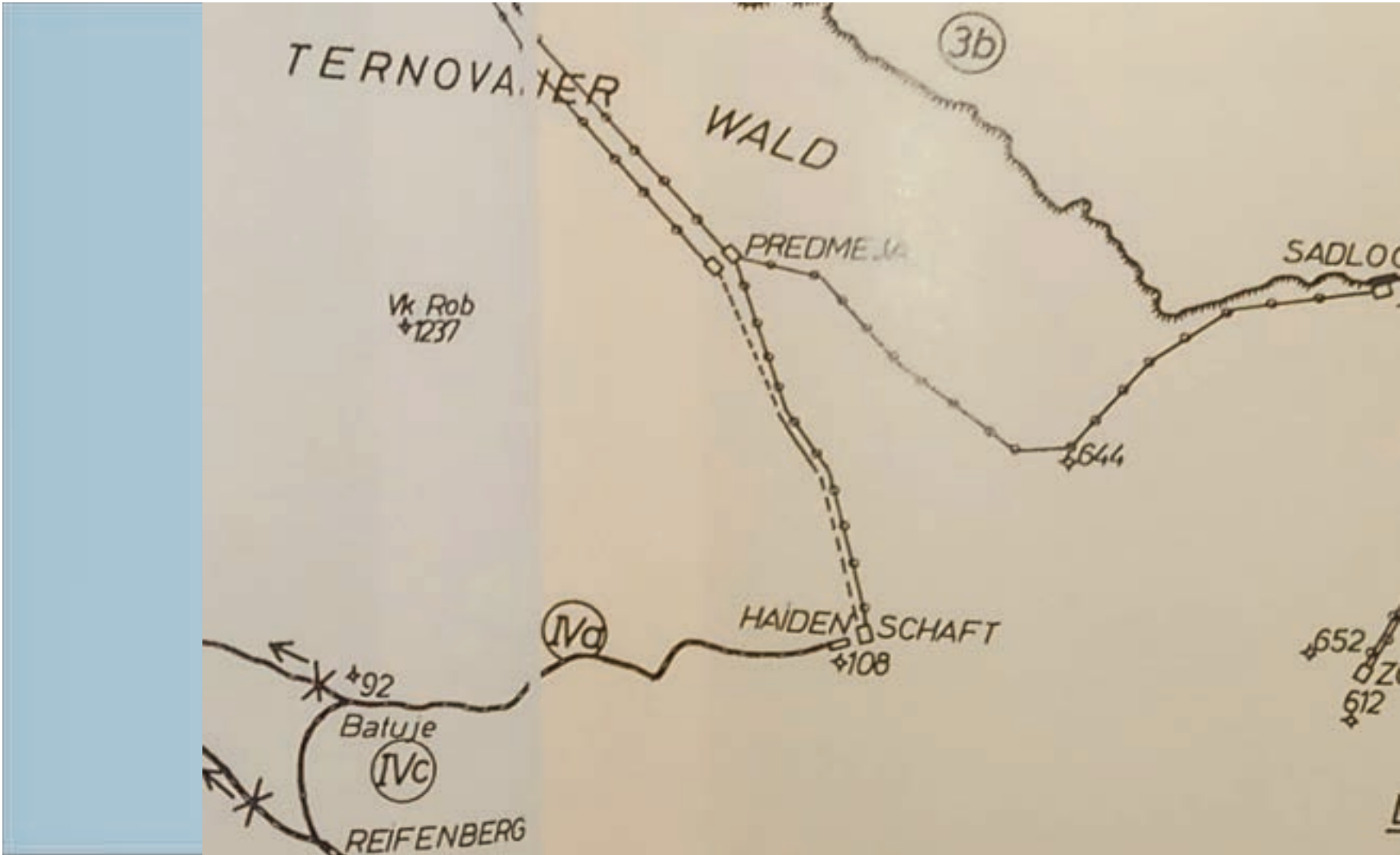
Pogled na odcep žičnice v nadaljevanju poti proti Banjšicam. (foto: European)



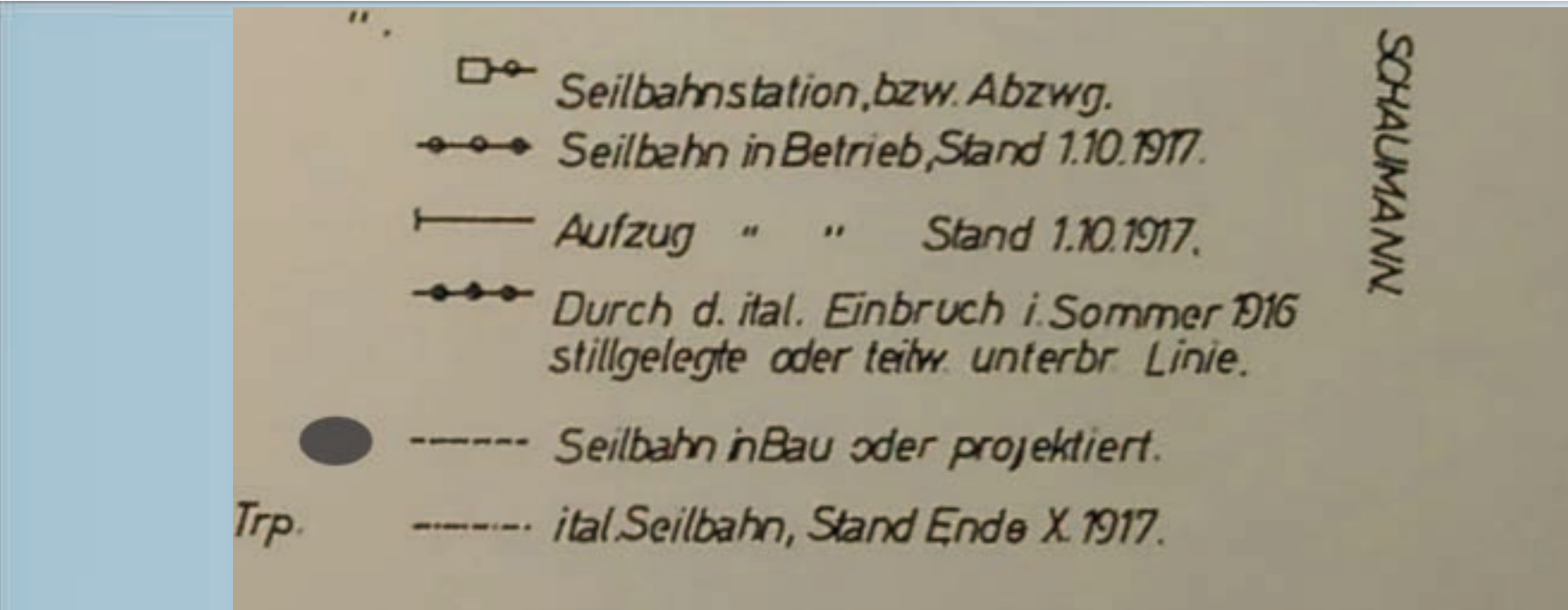
Ostaline, ki so še neme priče žičnice pri postaji Nadvojvoda Friderik na Predmeji. Za mnoge mimoidoče nepomembne, mogoče celo nevidne, ker je čas zabrisal poznavanje stvari. Sledi pa so še tu. (foto: Boris Blažko)



Zemljevid vojaških transportnih naprav na ozemlju Goriške, objavljen v knjigi Waltherja Schaumana z naslovom Die Bahnen nischen Ortler und Isonzo 1914–1918.



Povečava odseka zemljevida, kjer je vidna trasa žičnice Ajdovščina Predmeja iz knjige Waltherja Schaumana z naslovom Die Bahnen nischen Ortler und Isonzo 1914–1918. Ob že zgrajeni žičnici s štirimi odseki Ajdovščina–Predmeja je na risbi vidna tudi poleg obstoječe še črtkana trasa, kjer je bila predvidena gradnja še ene dodatne žičnice, ki bi povečala zmogljivost pretovora materiala na fronto.



Legenda na zemljevidu, kjer je zapisano: Seilbahn in Bau oder projektiert – žičnica v gradnji ali v projektiranju, kar pomeni tudi načrtovanje drugega odseka žičnice med Ajdovščino in Predmejo. Iz knjige Waltherja Schaumana z naslovom Die Bahnen nischen Ortler und Isonzo 1914–1918.

Ugotovitve na terenu

Na terenskem ogledu sem ugotovil naslednje: Ob pregledu celotne trase, vseh 4 odsekov žičnice, za običajnega človeka skoraj ni ničesar, kar bi mu dalo vedeti ali spoznati, da je na tem mestu nekoč stal kakšen objekt ali potekala linija žičnice. Le skrbno raziskovanje in pregledovanje terena mi je odkrilo pravo linijo in nekatere lokacije stebrov. Seveda sem skušal s pomočjo materiala, ki sem ga imel ali poznal iz pripovedovanja starejših, danes že pokojnih, in pa s pomočjo lastnikov ali najemnikov parcel in zemljišč določiti posamezne točke. Tako sem ob pregledu terena najprej skušal primerjati lokacije posameznih fotografij, ki sem jih imel na razpolago za primerjavo in raziskovanje. Predvsem sem moral preštudirati vse, kar se je lahko našlo glede vojaških pravil postavljanja žičnic. Podkovan s tem znanjem, kolikor sem ga lahko pridobil, sem ponovno pregledoval teren in lahko bi rekli, da sem šel obratno pot, kot so jo šli takratni častniki, ko so žičnico načrtovali in jo tudi v naravi začrtali. Ponovno sem načrtoval in skušal z vsem spoznanim locirati posamezne elemente. Seveda mi je pri tem pomagal tudi načrt, ki sem ga dobil od prijatelja in zbiratelja Davida Erika Pipana. Ugotovitve so slonele tudi na vsem poznanem in prebranem, kar sem izvedel skozi leta. Še posebej moram omeniti tudi to, da sem kot krajan in poznavalec terena že nekako skozi otroško dozorevanje, igro in tudi kasneje kot amaterski kmetovalec dodobra spoznal teren in posamezne lokacije. Zato mi je bilo lažje določevati in prenašati posamezne podobe s fotografij. Na primer: Sosed in prijatelj David Slejko mi je povedal, da so na njihovi parceli, ki jo imenujejo »Sračja meja«, še danes betonski bloki z železnimi obroči, v katere so napenjali jeklenice za utrjevanje stebra žičnice. Ker poznam teren, sem z lahkoto našel to lokacijo in jo zabeležil. Ob pregledovanju terena so ohranjeni predvsem ti betonski bloki, ki imajo železne obroče. Vsak steber je imel najmanj štiri taka sidrišča. Če je bil višji zaradi terena, pa tudi osem. Jeklenice so tako napeljali poševno na steber in jih z napenjalcem »šponarjem« zategnili in tako učvrstili sam pokončni steber. Nosilni pokončni steber je bil v bistvu tram, ki so ga po potrebi učvrstili še z dodatnimi tramovi in mu po potrebi na tla dodali tramove v obliki križa. To se lepo vidi na stebru, ki je stal pod zaselkom Lokavca – Slokarji. Steber je bil visok preko 10 metrov in je tako premagoval višinsko razliko, saj je morala gondola, ki je ob pomikanju visela vsaj 1,5 metra pod jeklenico, preko par hiš na severnem delu Slokarjev in se dvigniti na hrib nad vasjo, kjer je bila postaja odseka žičnice. Za izmero posamezne višine sem uporabil postavo vojaka, ki je stal v bližini. Višina človeške postave je v povprečju nekje 1,75 metra. Tako sem prišel do ugotovitve, da je osnovna dolžina stebra bila 5 metrov. Prav tako je bila v ravninskem delu žičnice razdalja med stebri 50 metrov. V hribovitem in strmem predelu, kjer je bilo potrebno jeklenico bolj prilagajati terenu, pa je mogoče stebre postaviti bolj pogosto, preko grap ali prepadov pa tudi bolj narazen. Na postajališču Nadvojvoda Friderik na Predmeji sem na travniku pod nekdanjo postajo našel še dva napenjalna betonska bloka s kovinskim obročem, ki sta bila namenjena napenjalni jeklenici zadnjega stebra pred



Betonska bloka s kovinskim obročem za utrditev stebra. (foto: Boris Blažko)



postajo. Prav po fotografiji, kjer je ta steber tudi dokumentiran, sem ugotovil, da je njegova višina bila vsaj 6 metrov. Sama postaja se je namreč zaradi napenjalne uteži in same postavitve nahajala v nadstropju in tako je bila v višini današnjega asfaltiranega cestišča. Zato je tudi tovor prihajal v tej višini. Tako je tudi steber moral biti višji kot stebri pred tem. Višina pa je morala biti tudi v tej višini, da se je lahko tovor v vozičkih preko železne tirnice odpel in ročno prepeljal na naslednji odsek proti Banjšicam. Ravno nasprotno je bilo v Ajdovščini, kjer je bila postaja Nadvojvoda Evgen postavljena na nivoju tal in je tovorni voziček praktično moral postajo zapustiti ali vanjo priti v precej nižji višini. Jeklenica je bila v dosegu žičničarja, voziček pa je s spodnjim delom šel skoraj pri tleh. Prav tako so razdalje med stebri manjše, bližje kot so bili ti posamezni postaji in so ponekod 20 metrov, prav pred postajo pa tudi samo 12 metrov. Ob sami postavitvi so vojaki, ki so postavljali žičnico, morali upoštevati vse določitve, ki so jih v svojih tehniških skicah in določenih zahtevali častniki, ki so pregledali teren in določali tako razdalje stebrov kot višine posameznega stebra. Traso so izmerili in določili posamezna mesta za izkope. Prav tako so glede višine upoštevali teren kot tudi, kje bo na terenu stal steber, da bo jeklenica ležala – tekla po dveh kolescih, ki sta prosto viseli na kovinski roki, ki je bila pritrjena na leseni tram ali steber žičnice. Pri sami postavitvi so tudi s štirimi ali več jeklenicami steber učvrstili v tla. Na fotografijah se da opaziti, da so verjetno najprej to naredili poskusno tako, da so jeklenice pritrdili z lesenimi količki, zabitimi v zemljo pod kotom. Kasneje, ko je žičnica pričela uspešno delovati, pa so te pritrditve zamenjali z betoniranjem in kovinskimi obroči, ki so prenesli večjo silo. Vsekakor moramo vzeti v obzir, da je prav ta vojaška miselnost, ki je vse poenostavljala zaradi hitrejše gradnje, prav tu padla na izpitu in je bilo stebre potrebno v celoti bolj gradbeno utrditi, da se pod silo vleka in teže tovora niso nagibali in da leseni napenjalni količki niso popuščali; verjetno je tudi Vipavska burja naredila svoje. Vsekakor pa je to vojaška miselnost, ki zahteva stalno prisotnost in budnost. Prav tako je pri starejšem foto posnetku videti, da so zaradi dežja in posledično blata poti ob žičnici utrdili s polaganjem desk, ki so omogočale vojakom – vzdrževalcem dostop do posameznega odseka žičnice. Kasneje pa so ob žičnici ruski ujetniki morali graditi pot, ki je še marsikje opazna. Bila je grajena iz kamnite balatirane podlage. Na fotografijah je vidna kot bela lisa ali pot. Prav tako je tudi ohranjena fotografija, ko ruski ujetniki prav pri postaji žičnice v Ajdovščini polagajo kamenje in utrjujejo pot. Danes na terenu so ti betonski bloki na mnogih krajih še na svojem mestu. Prav oni so še zadnji pokazatelji trase, kjer je žičnica potekala. Na mnogih mestih so jih lastniki zasuli z zemljo, železne obroče, »rinke«, so odžagali ali pa z macolo zatolkli ali zavili, da ne motijo kose pri košnji.



Postaja Nadvojvoda Friderik na Predmeji, kjer se vidi dva zadnja stebra pred postajo, pri čemer je zadnji steber višji, da doseže ravnino odprtine na postajališkem platoju. (foto: Goriški muzej)

Steber pod zaselkom Slokarji. Stal je pod cesto za Predmejo in vaško potjo v žago v Robidi. V ozadju se vidi hiša Edmunda Čibeja (dve okni) in opazi se tudi kamniti suhi oporni zid, ki stoji ob cesti na Predmejo. (foto: Čopič, lastnik fotografije Uroš Kovač)



Pogled na betonska bloka v prostoru danes. (foto: Boris Blažko)



Žičnica med Gradiščem in Čohi. V »Bokanšu«, kjer je vidna pot ob stebrih. Danes je to tudi del pohodne poti, ki gre ob Lokavščku proti Čohom. (foto: Goriški muzej)



Višina zadnjega stebra pred postajo Nadvojvoda Evgen v Ajdovščini je bila pod 4 metre. Za dosego te višine so morali nižati vsaj 3 stebre pred tem. (foto: Europeana)



Nižanje stebrov se je pričelo že kar nekaj stebrov pred prihodom na postajo. (foto: Goriški muzej)



Poskus preračunavanja meril. (foto: Goriški muzej, Risba Boris Blažko)



Jeklenice ali »zajle« so bile napete med posameznimi postajami in so tako merile okrog 3000 metrov v dolžino. Ker so potekale v obeh smereh, je tako bila razdalja med postajama posameznega odseka 1500 metrov. Med postajami je jeklenica potekala ali »ležala« na kolescih, ki so visela na obešalnem sistemu, ki ga je za obe smeri nosil t. i. T nosilec. Ta nosilec so pritrdili na posamezen steber in mu takrat določili tudi višino. Jeklenica je morala po celotni smeri potekati v ravni črti od postaje do postaje. Tako, da so kolesca na obešalu tekla neobremenjena v levo ali desno, ker bi tako lahko jeklenica iztirila. Prav tu so morale biti že prej omenjene napenjalne štiri jeklenice na posameznem stebru še posebej močno utrjene, da ni s tresljaji jeklenica padla iz posameznega vodila na kolescu, kar je pomenilo tudi zaustavitev dobave tovara na celotni trasi. Posamezni odseki, ki niso bili v okvari, so lahko še delovali, dokler jim je bilo mogoče zagotoviti tovor iz vmesnih skladišč. Da bi dodatno preprečili izpadanje jeklenice, so zato predvideli po dve kolesci, kar je pomenilo tudi lažje prehajanje vozička z oprijemalom preko koles. T nosilec je bil v sistemu modularne proizvodnje podjetja Bleichert & Co. Bil je kovičen in imel je izvrtane odprtine za enostavno montažo. Na posameznem vrhnjem prečnem nosilcu so izvrtali ali pa je imel tudi več odprtin za obešanje kolesnega mehanizma za vsako stran posebej. Že prej smo omenili, da je bilo v celotni dolžini dopustno, da je na kilometru žičnice odstopanje v stran lahko le 1,5 metra. Na odseku 3 kilometre pa 4,5 metra. Z zamikanjem kolesnega mehanizma, tako da so na posameznem nosilcu mehanizem obesili na prikladno odprtino, so do neke mere korigirali ta odstopanja. Do nekje so tako jeklenico ohranjali v koloteku – utoru kolesc. En primerek tega nosilca hrani tudi Goriški muzej. Poleg kovinskega nosilca je ohranjen tudi del žičniškega stebra ali trama. Prav tako je ohranjen tudi osnovni voziček, ki je imel še dodatne montažne dele za različne tovore. Prav na tem vozičku ali gondoli je ohranjen tudi pripenjalni sistem za pripenjanje ali odpenjanje vozička in posredno tudi tovara iz posameznega odseka in preko železne tirnice pripenjanje na drugi odsek žičnice.

Ta tip žičniške naprave ima samo eno jeklenico, ki opravlja obe funkciji, tako nošnja kot tudi premikanje tovara. Zanimivost je ta, da se je, kar so že projektanti ugotovili, zelo dobro prilagajala terenu in razmeram, ki jih je ob postavitvi bilo potrebno premagovati. Lahko bi celo rekli, da je sama naprava postavljavcem ob postavljanju dopuščala določene kompromise. Jeklenica je lahko potekala po precej lomljeni trasi in prav z odseki, ki so premagovali določene dele terena, tudi olajšala postavitvev. Olajšala pa je še dodatno z različnimi dolžinami, ker je tudi dolžina odseka že v samem »priročniku« žičnice bila od 1500 do 2500 metrov. To je pri sami zasnovi častnikom in kasneje tudi tehničnim enotam omogočalo načrte in izvedbo lažje prilagajati danemu terenu.



Fotografija žičnice, kjer se vidi že tlakovani poti na vsaki strani. (foto: Goriški muzej)



Kupi odstranjenega humusa in položeno kamenje. Pot med delom. (foto: Goriški muzej)



Žičniška postaja v Ajdovščini na pričetku obratovanja v letu 1915, z blatom in deskami, ki so jih polagali za pot, da bi utrdili teren. (foto: Goriški muzej)



Blato in deske. (foto: Goriški muzej)



Še danes vidni ostanki vzdrževalne poti na trasi žičnice, pot je ponekod vidna kot bela lisa čez travnik. (foto: Boris Blažko)



Izseki fotografij, kjer je utrjevalna jeklenica pritrjena že v zabetonirani blok z jeklenim rinkom, poleg pa so še puščeni leseni količki, ki so služili tej funkciji pred tem. (foto: Goriški muzej)



Izseki fotografij, kjer je utrjevalna jeklenica pritrjena že v zabetonirani blok z jeklenim rinkom, poleg pa so še puščeni leseni količki, ki so služili tej funkciji pred tem. (foto: Goriški muzej)



Izsek fotografije, kjer je napenjalna stebrna jeklenica z napenjalcem vpeta na lesenem količku, ki je zabit v tla pod kotom. (foto: Goriški muzej)



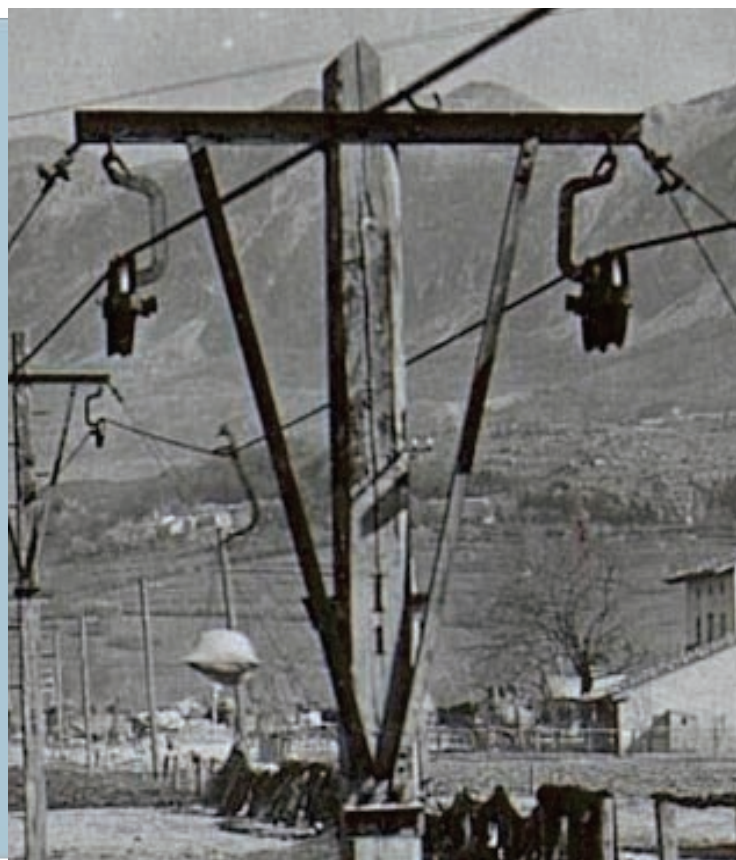
Betonski blok, katerega je lastnik parcele v Lokavcu ob sajenju nasada oljk izkopal in ga ima ob meji parcele kot okras in stol za sedenje. Vsak steber je imel 4 take zabetonirane kovinske zapenjalce. (foto: Boris Blažko)



Voziček proizvajalca Bleichert & Co. iz Leipziga s kljuko za obešanje vreč. (foto: Boris Blažko)



Steber žičnice s še pritrjenim T nosilcem, ki ga hrani Goriški muzej. (foto: Boris Blažko)



Prav tako so za te žičnice uporabljali jeklenice, ki so bile, kot smo že omenili premera od 18 do 18,5 milimetrov. Danes poznamo različne jeklenice ali jeklene vrvi. Najprej se v osnovi delijo na okrogle in ploščate jeklene vrvi, slednje se delijo na enkrat in dvakrat pletene. Okrogle jeklenice pa se delijo na spiralne, pramenske, kabelske in pletene. V tistem času se je uporabljalo okrogle spiralne jeklenice, ki se zopet delijo na odprte, polzaprte in zaprte jeklenice. Spiralne so bile bolj toge, vendar zelo trpežne in trajne. Posebnost je bila, da so same jeklenice imele debelejšše posamezne žice. Osnova vsake zajle ali jeklenice je jeklena žica, ki je zelo trdna. Po posebnem postopku je to jeklo izboljšano, da je, kolikor je mogoče, elastično. Vsak pramen jeklenice je spleten okrog ene osrednje žice, pomembno je tudi, v katero smer so pletene, tu je še korak in vrsta pletenja. Vsaka jeklenica ima potem še osrednjo vrv ali dušo, okoli katere so oviti prameni ali sloji. Kljub iskanju vsaj kratkega kosa, ki je bil uporabljen na žičnici, mi ga na terenu ni uspelo najti. Del tovrstne jeklene pletenice v zelo slabem stanju, ker je bila mnoga leta zunaj, hrani Goriški muzej.

Ob pregledovanju trase žičnice sem ugotovil naslednje: Žičnica je do Predmeje potekala v 4. odsekih z vmesnimi tremi postajami; njene odseke so morali poganjati vsaj štirje dizelski agregati – motorji. Bili so različnih moči, od 8, 15, 25, 30 in 35 KM. Ob dejstvu, da je odvisno od terena bila najdaljša možna daljava posameznega odseka 2,5 kilometra, najkrajša pa 1,5 kilometra, moramo še vedeti, da je verjetno z daljavo bila pogojena tudi moč motornega agregata, ki je poganjal žičnico oziroma posamezni odsek. Ob tem moramo tudi vedeti, da je motorni agregat lažje poganjal, če je bil na zgornji postaji, ker je tako razvil večjo moč, kot če je žičnico poganjal iz spodnje postaje. Ponekod, kjer je bilo to potrebno, pa so vgradili motorje na obe postaji. Kako je bilo to urejeno v našem primeru, pa moramo vedeti naslednje: Po vsej raziskavi je dolžina odseka, ki ga ljudje omenjajo od Ajdovščine iz

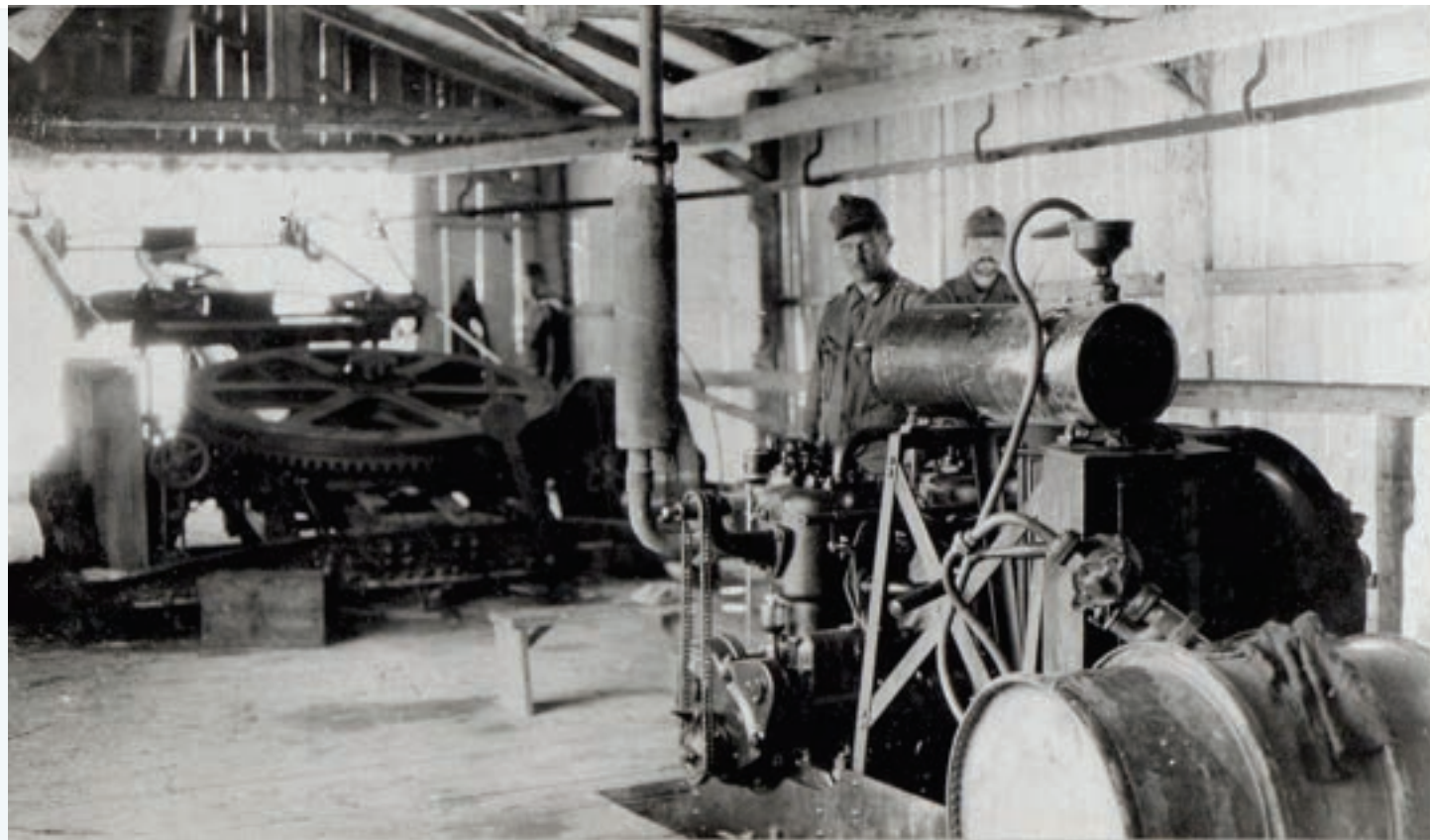
T nosilec je kot del žičniške opreme bil izdelan v podjetju Bleichert & Co. in je poleg vseh ostalih sestavljivih modularnih delov žičnice prišel skupaj s tehniško vojaško enoto na teren. (foto: Goriški muzej)



Vrhni prečni nosilec z izvrtanimi dodatnimi odprtinami za reguliranje teka kolesnega mehanizma. Z obežanjem v levo ali desno odprtino se je jeklenica uravnavala v kolesih. Prav tako so s pripenjanjem v višjo ali nižjo odprtino regulirali tudi napenjanje jeklenice. (foto: Goriški muzej)



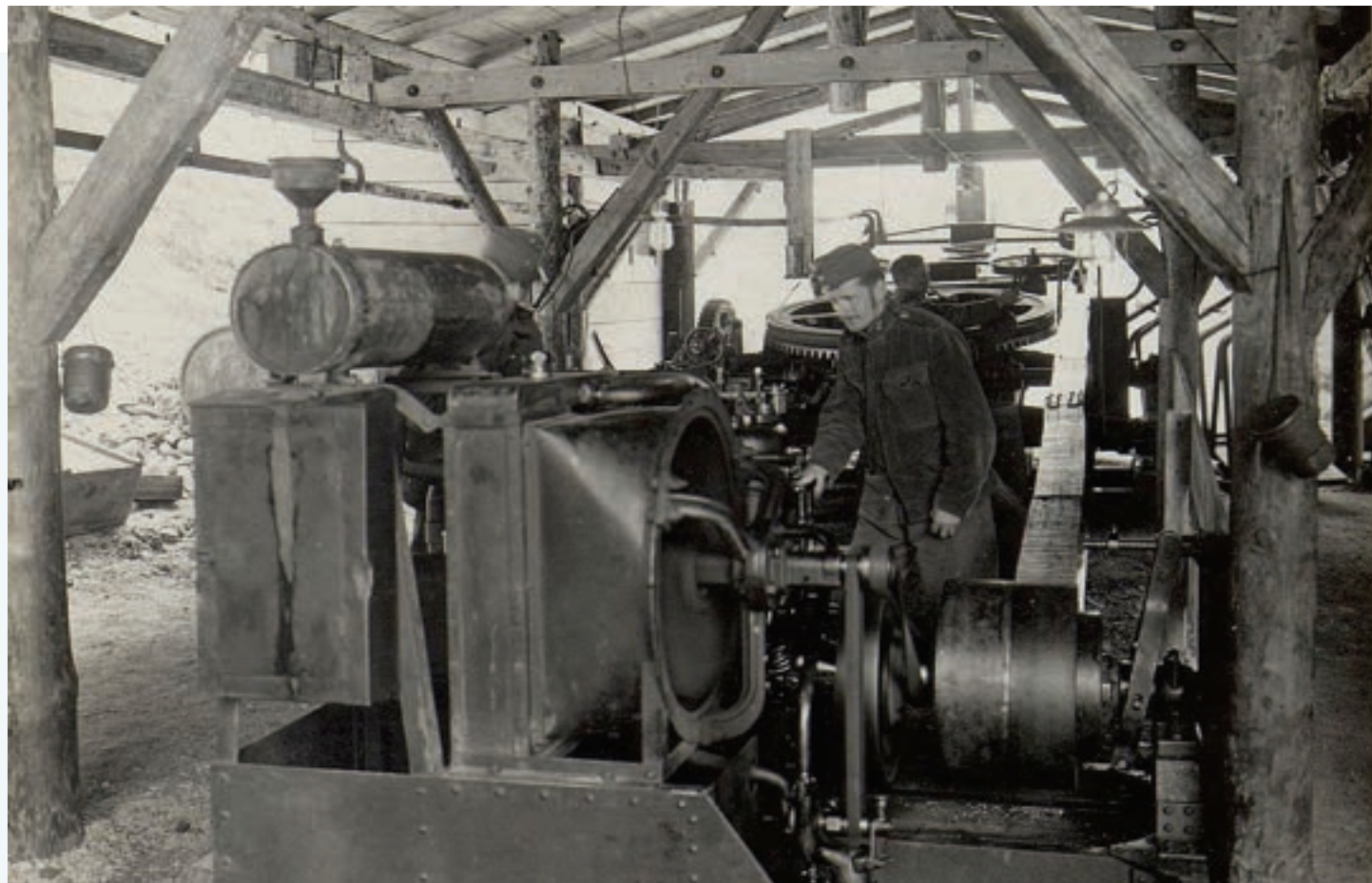
Del okrogle spiralne jeklene vrvi – zajle, ki se hrani v Goriškem muzeju. (foto: Boris Slokar)



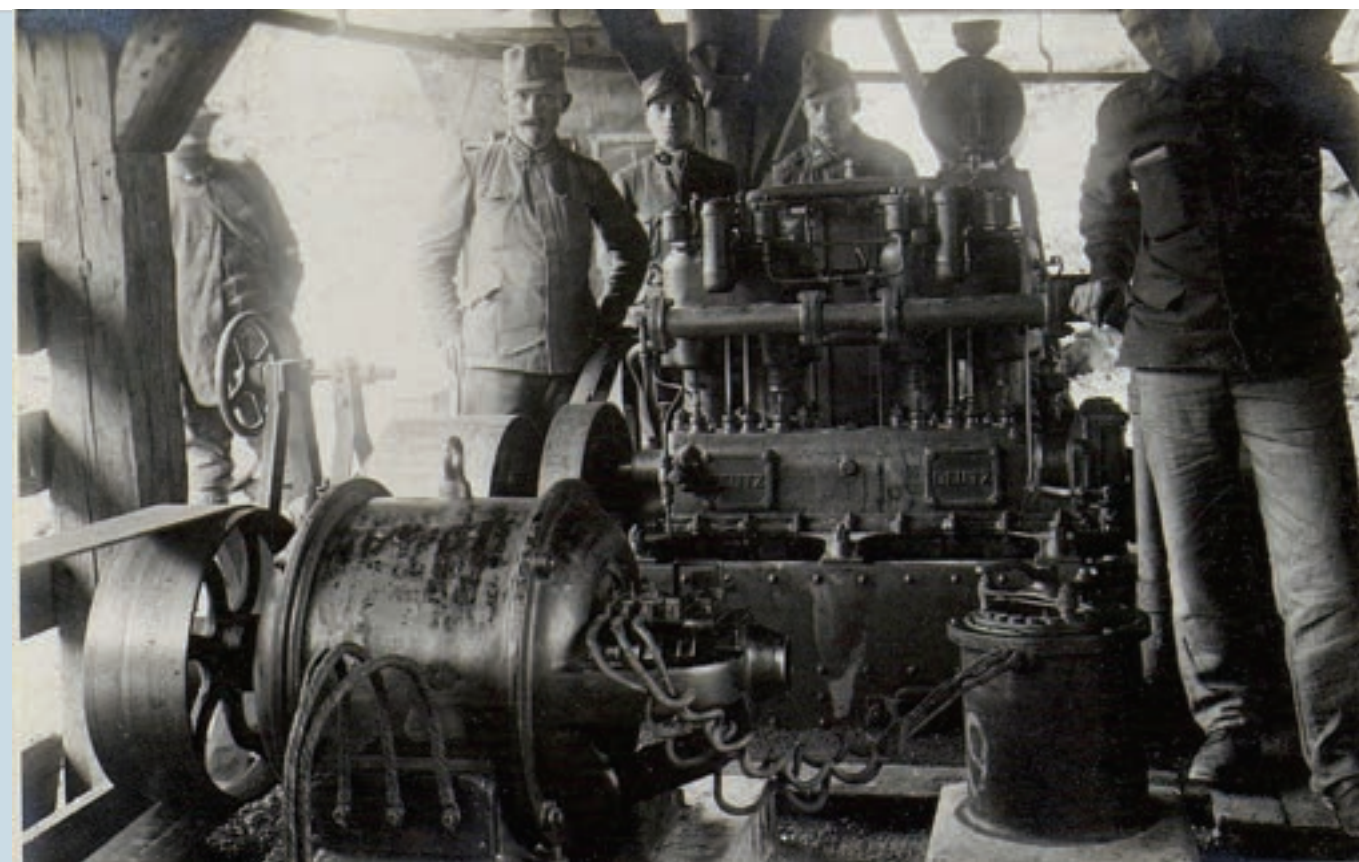
Dizelski agregat za pogon žičnice. Gorivo so prečrpavali iz soda, ki so ga dostavili kar z žičnico, v rezervoar; ki je bil nad motorjem in je bilo na prosti pad brez črpalke. Za tek je motor imel posebne elemente, ki so ustvarjali pritisk. Motorji so bili različnih moči. Tako so bili od 8 do 35 konjskih moči. (foto: Europeana)



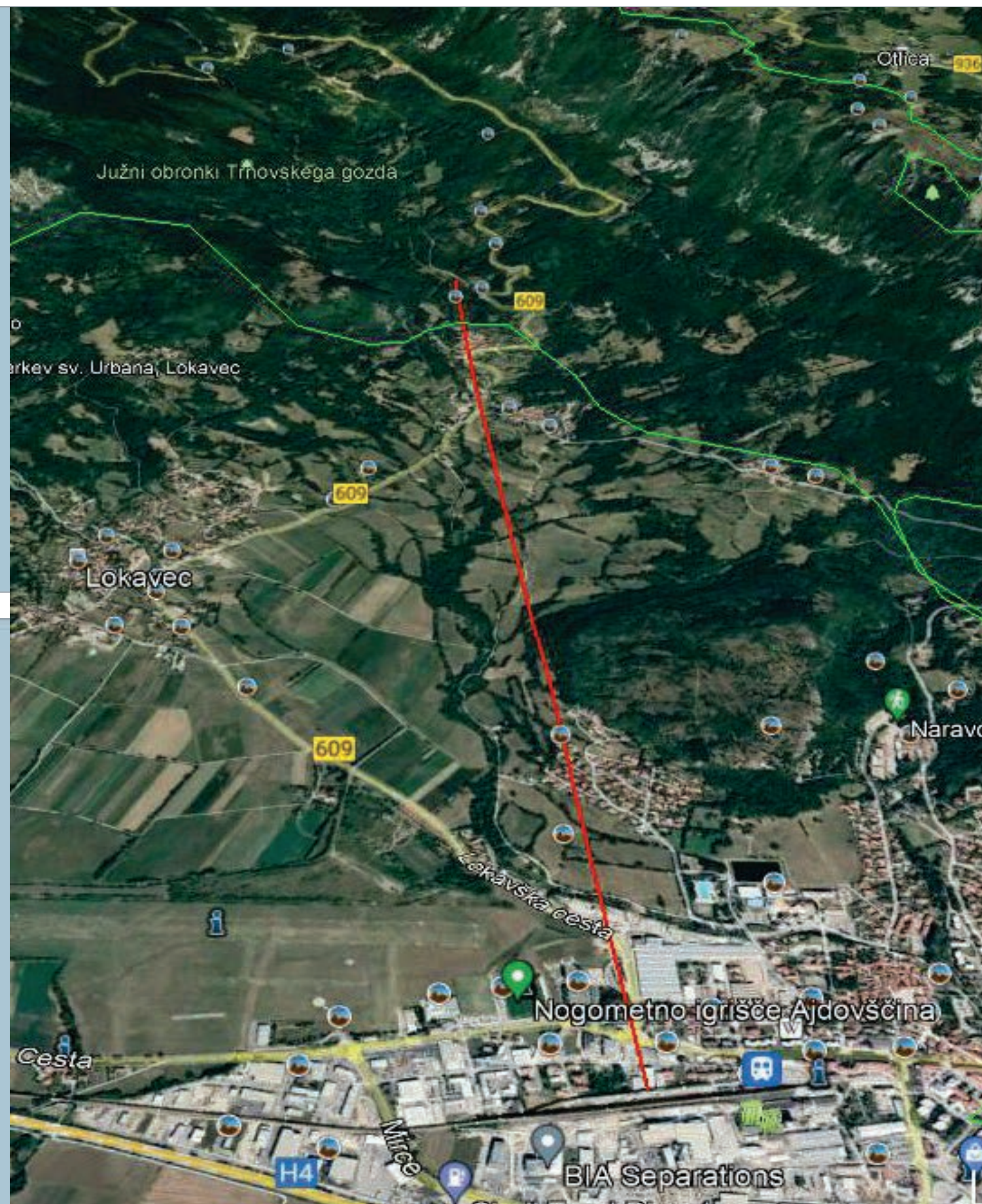
Sistem dveh koles je voziček varneje prešel mimo posameznega stebra. Ko je skupaj z pripenjalnim sistemom prešel čez eno kolesce je drugo kolesce z svojim utorom zadrževala jeklenico v smeri, da ni zdrsnila iz utora na kolescu. (foto: Goriški muzej)



Dizelski motor na žičniški postaji, kjer je viden pogon na pogonska kolesa in jermen ter tudi velik hladilni sistem na vodno hlajenje z ventilatorjem. (foto: Europeana)



Na fotografiji je viden električni pogon žičnice. Viden je pogonski dizelski motor DEUZ, ki je poganjal agregat za proizvodnjo elektrike. V ospredju pa vidimo velik elektromotor in jermenico z jermenom, ki je poganjal žičnico. (foto: Europeana)



Linija trase žičnice od prve postaje Nadvojvoda Evgen ob železniški postaji v Ajdovščini, preko roba zaselka Gradišče, Čohi, Brod do zaselka Slokarji v Lokavcu. Kot je bilo omenjeno v nekaterih zemljevidih. Vsekakor pa sem prepričan, da je linija, dolga 3,6 kilometrov, predolga za samo eden odcep. (podlaga Google Earth, obdelava Boris Blažko)

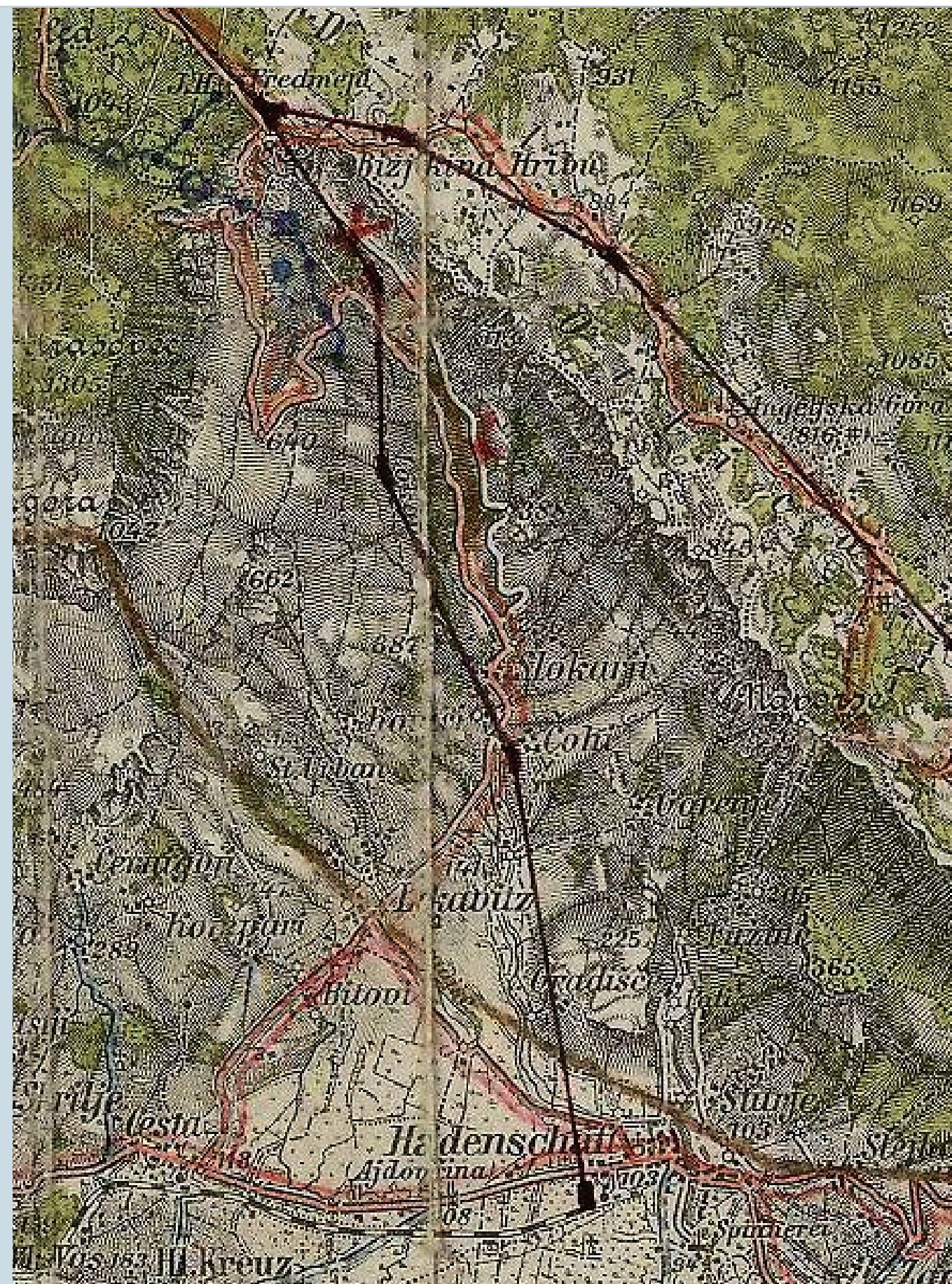
železniške postaje do vzpetine Na Lazi nad Slokarji absolutno predaleč, tudi če bi bila vgrajena dva motorna agregata. Moja ugotovitev je bila, da je po vsej verjetnosti trasa predolga. Meri namreč cele 3,6 kilometra. Tako je verjetnost prve postaje ali konec prvega in pričetek drugega odseka nekje na vzpetini, ko gre linija preko zaselka **Gradišče**, ali kje drugje. Tako bi posamezni odsek od **Ajdovščine (Erzherzog Eugen)** na nadmorski višini 105 metrov do **Gradišča** bil dolg samo okrog 1560 metrov in bi tako prva postaja, ki je bila imenovana **Franz Conrad von Hötzendorf** in je zabeležena, da je pri Slokarjih, bila že na Gradišču na nadmorski višini okrog 160 metrov. Seveda, če je zaporedje zapisanih imen postaj pravilno in zaporedno. Pa tudi glede na enakomerno razdelitev celotne trase iz Ajdovščine do Predmeje na štiri enake dele. Kasneje sem ob odkritju drugega zemljevida, ki je nastal po izgradnji, zatem, ko je bila že sama oskrba in žičnica v teku, videl, da je prišlo do spremembe, in sicer je na tem zemljevidu postaja vrisana pod zaselkom Čohi oziroma na vzpetini nad zaselkom Brod nad križiščem za Čohe. Tu se namreč linija »zalomi« in žičnica nadaljuje traso malce pod kotom. Pa tudi ob merjenju linije sem ugotovil, da linija prve trase iz Ajdovščine do



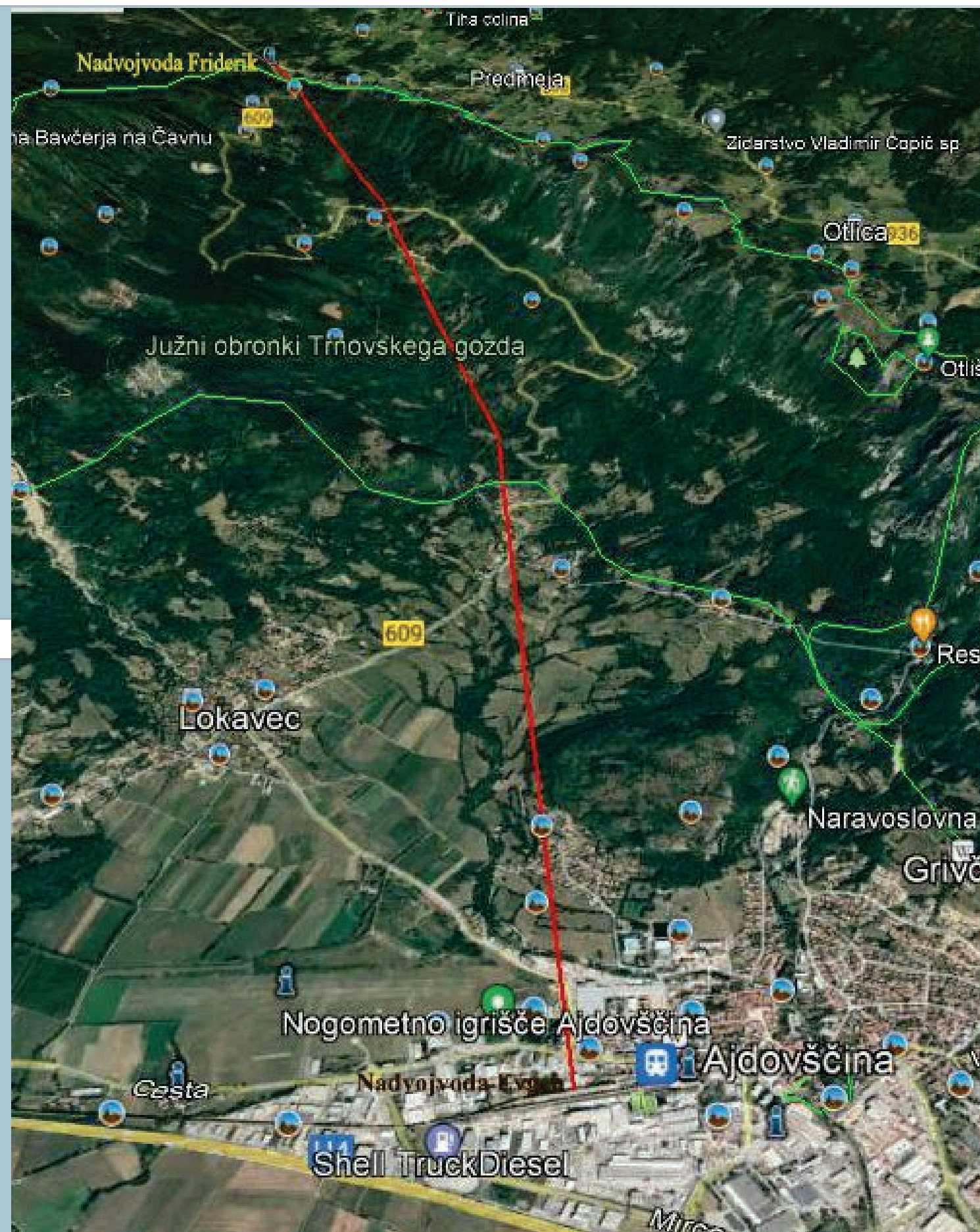
Notranjost postaje žičnice, kot je bila Nadvojvoda Evgen v Ajdovščini. (foto: Goriški muzej)



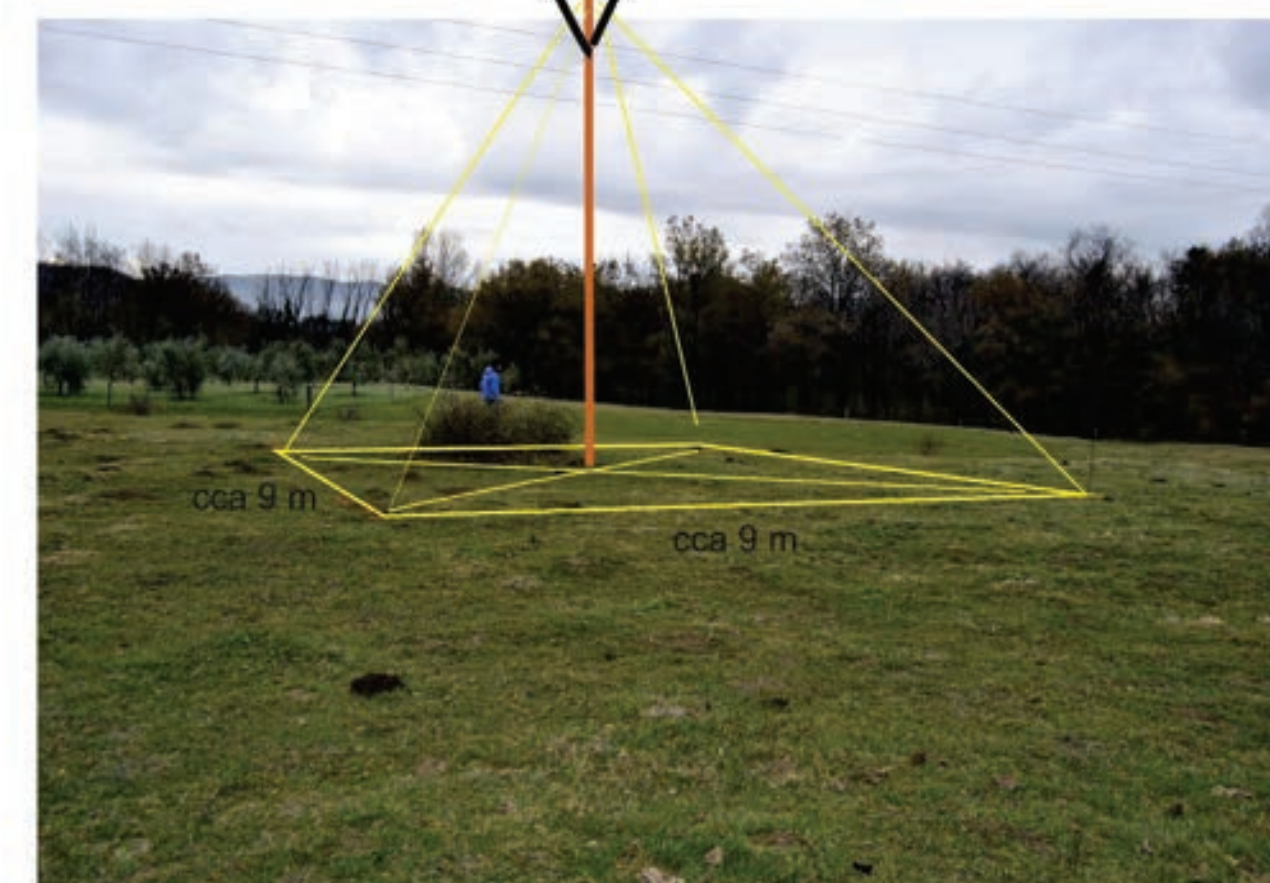
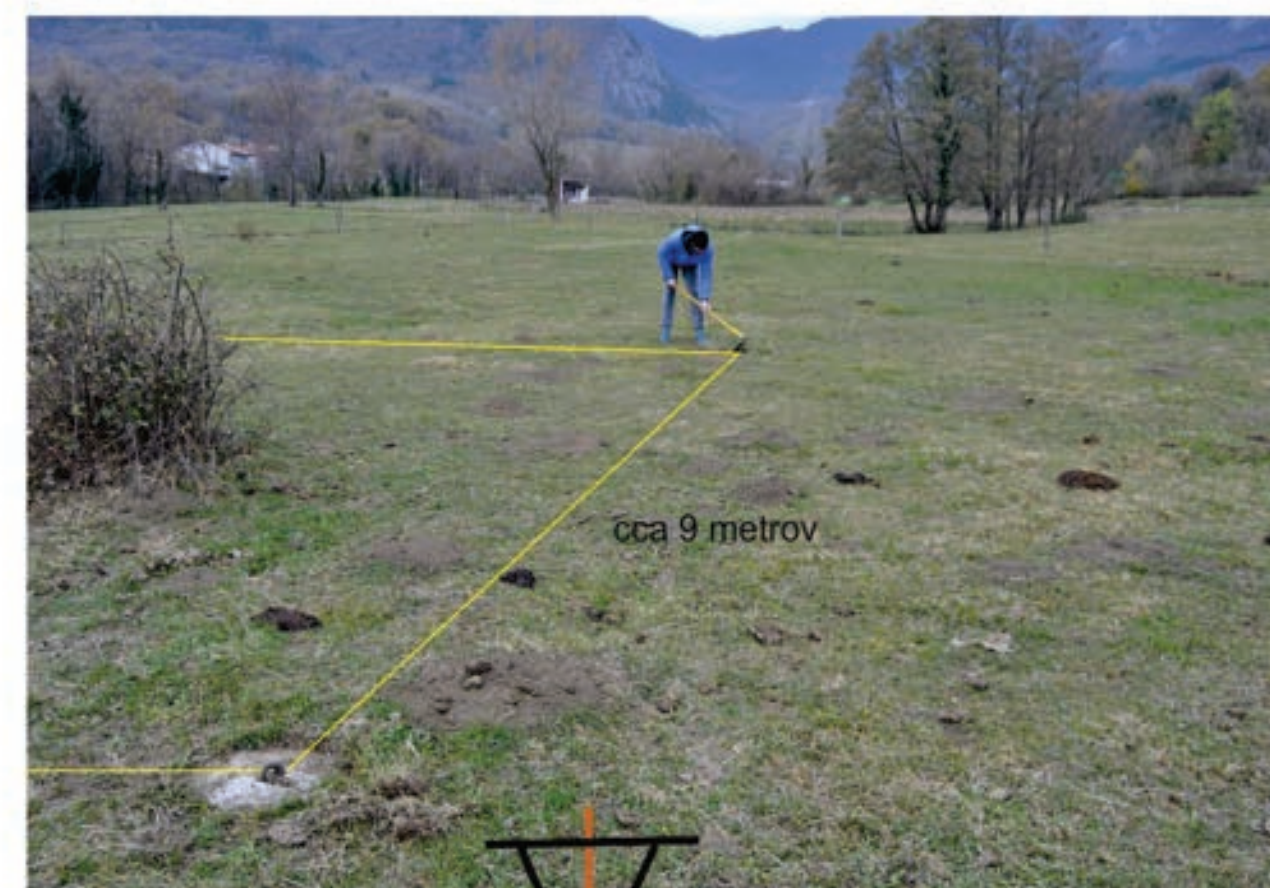
Čohov poteka povsem v ravni liniji, torej bo to držalo. Kar bi pomenilo, da je prvi odsek bil dolg 2,8 kilometra. Pretežno je potekal po ravnini, le mala vzpetina, kot je preko že prej omenjenega zahodnega dela Gradišča, je bila na poti. Ta pa ni bila ovira, ki se je ne bi dalo poravnati ali vsaj ublažiti z višino stebrov. Naslednja postaja, ki se je imenovala **Generalmajor von Pranger**, bi tako resnično stala pri **Slokarjih** oziroma kar par sto metrov nad njimi. Stala bi tako na nadmorski višini 280 metrov, zatem bi na območju nad lokacijo, ki jo imenujemo Pri koritu oziroma malo nad njo, stala naslednja. Ta se je, četrta po zaporedju, imenovala Generaloberst Borojevič von Bojna (Generalpolkovnik Borojevič je čin Feldmaršala dobil leta 1918) na nadmorski višini okrog 570 metrov. In zadnja na Predmeji pa se je imenovala Nadvojvoda »Erzherzog« Friderik, na nadmorski višini 882 metrov. Tako je v skupni dolžini žičnica na dolžini 3600 metrov in 3560 metrov, skupaj znese dolžino 7160 metrov skupne dolžine vseh štirih odsekov. Ob preučevanju same linije in terena sem prišel do ugotovitve, da je trasa celotne žičnice na vseh treh postajah – odsekih bila »zalomljena« oziroma je potekala pod kotom Na odseku žičnice, ki je potekala od zaselka Gradišče do Slokarjev, je zaradi relativne neporaščenosti terena mogoče ugotavljati same lokacije posameznih stebrov. Neizkušen iskalec teh ostalin jih gotovo ne najde. Pomembna najdba je ostanek betonskih sidrišč žičniških stebrov. Za vsak steber so bili potrebni štirje, po potrebi tudi več. Vse je bilo odvisno od višine stebra. Osnovno vpetje jeklenic je bilo v obroču na koncu nosilne vodoravne železne prečne konzole, ki je bila tudi glavna nosilka sistema koles za tek nosilne jeklenice in nošnja tudi same teže posamezne gondole ali vozička ob prehodu preko sistema. Poleg tega pa sta posamezno konzolo pod kotom podpirali še dve podporni kovinski palici. Vse skupaj pa je bilo z objemkama privijačeno na nosilni leseni steber ali tram. Ob večjih, oziroma višjih in bolj obremenjenih stebrih pa je bilo potrebno dodatno utrjevanje in podpiranje. Še posebno tam, kjer je prišlo do previsa ali vrha na hribu ali vzpetini in so že sama teža jeklenice in še dodatni sunki pogonskega agregata dodatno vplivali na steber. Tako utrjen steber je bil tudi pri Slokarjih. Vsaka betonska gmota s sidrom, ki je na mnogih lokacijah še v zemlji na svojem mestu, je v bistvu po vojni bila zasuta z zemljo, da so kmetje lahko kosili senožeti. Le tam, kjer so bile njive, so jih odstranili. To da vedeti, da so bile zelo trdne in globoko v zemlji. Za raziskovanje same trase in posameznih postaj žičnice so mi služili posamezni zemljevidi, ki so nastali pred in v času gradnje ali po njej in ob raziskavi gospoda Waltherja Schaumanna v njegovi knjigi z naslovom Die Bahnen nischen Ortler und Isonzo 1914–1918. Med raziskovanjem in odkrivanjem sidrišč za stebre, mi je narava ponagajala na območju plazu pred več kot 20 leti nad zaselkom Slokarji in pa na območju najnovejšega plazu Stogovce na področju pod Koritom pa vse do območja Podovgence, kot je ime področju nad Slokarji. Kar pomeni, da sem imel velike probleme natančno določiti samo lokacijo 3. postaje oziroma končno postajo 2. odseka in začetno 3. odseka, ki se je imenovala **Generalmajor von Pranger**. Osnovna fotografija, ki mi je bila vodilo za iskanje oporne točke, od katere bi lahko raziskoval na terenu stojišče stebra, je izginila v gmoti plazu. Na fotografiji je dobro vidno, kje je stal steber in kje bi danes lahko raziskoval. Kljub iskanju same linije ni bilo mogoče natančno določiti. Gre namreč za 3. odsek žičnice med 3. in 4. postajo. Ta odsek zaradi svoje strmine ni pretirano dolg, vendar je bil pomemben za nadaljnje raziskovanje. Da se godijo čudeži, sem že nekje slišal, vendar da se tako hitro, v enem dnevu, pa ne. Ob raziskovanju spodnjega dela trase žičnice me je pot vodila tudi preko Fužin in prav pri izviru Hublja sem opazil polomljeno označevalno tablo za pohodno pot po zaselkih Lokavca. Ravno sem prišel s popravilom, ko sta prišla mimo dva pohodnika, mož in žena, in se ustavila. Beseda je dala besedo in soprog gospe je takoj poprijel in sva skupaj postavila tablo na mesto. Pogovor je nanesele tudi na prvo vojno in kaj vse si kot pohodnika ogledujeta in raziskujeta. Gospod mi je naštel kar nekaj njegovih konjičkov in zanimanj. Tako mi je omenil, da zbira tudi stare fotografije. Naštel mi je kar nekaj zanimivih, ki jih ima v zbirki. Omenil je tudi fotografijo žičnice, ki je po njegovem prepričanju nekje pod Orlovco. Ob razmišljanju, da ima verjetno fotografijo, kakršno že imam v svojem zbranem fotomaterialu, sem ga poprosil, da mi jo opiše. Njegovo opisovanje se ni skladalo z nobeno že meni poznano podobo. Ves navdušen sem ga poprosil, če mi jo lahko pošlje ali pa



Po pridobitvi novega zemljevida in vojaške specialne karte z vrisano traso so ugotovitve popolnoma spremenile razmišljanje. Na zemljevidu je vrisana tudi trasa vodovoda iz »Skuka«, kjer so tudi vrisani podatki zelo točno. (Vir: D.E. Pipan)



Celotna, 7160 metrov dolga trasa štirih odsekov žičnice iz Ajdovščine na Predmejo po ugotovitvah po prvi varianti. (foto: Google Earth, grafika: Boris Blažko)



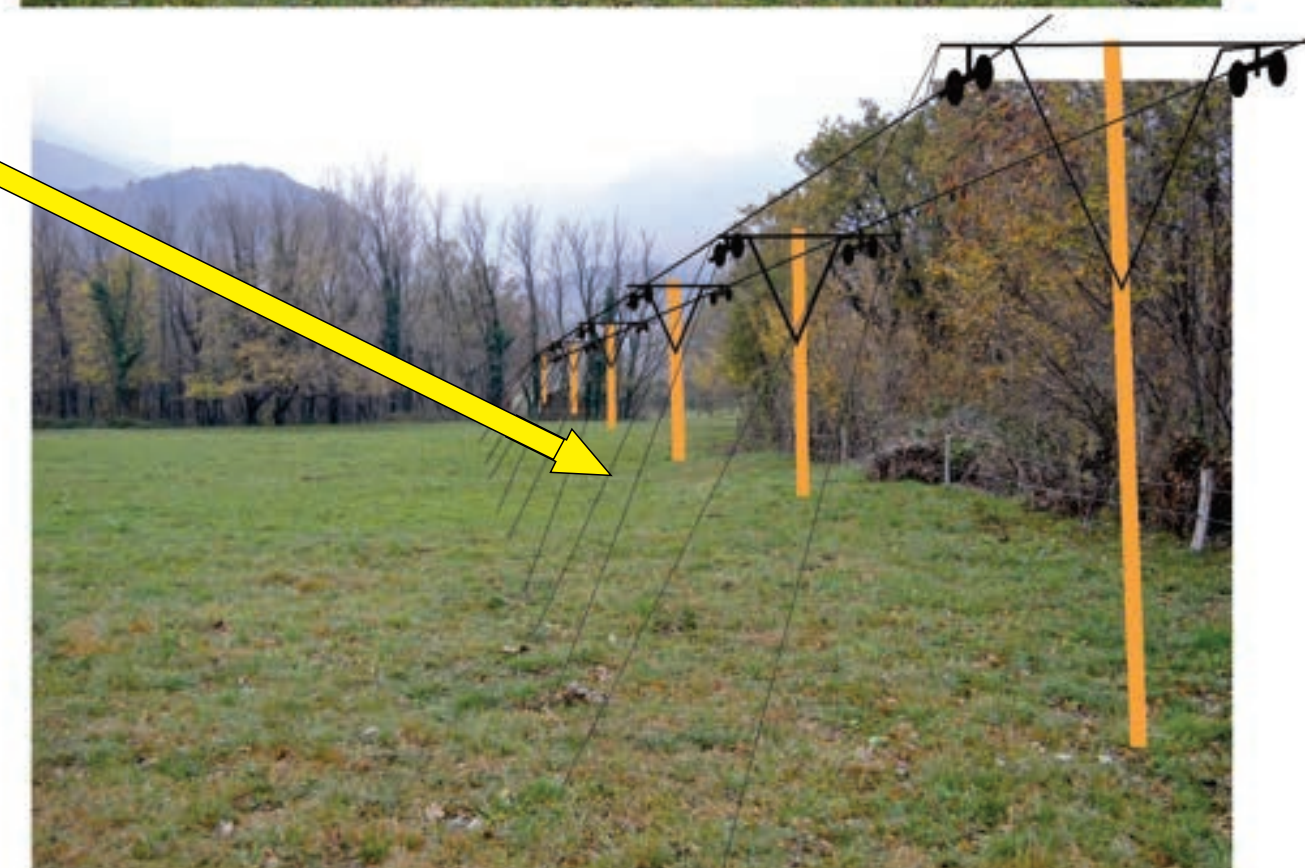
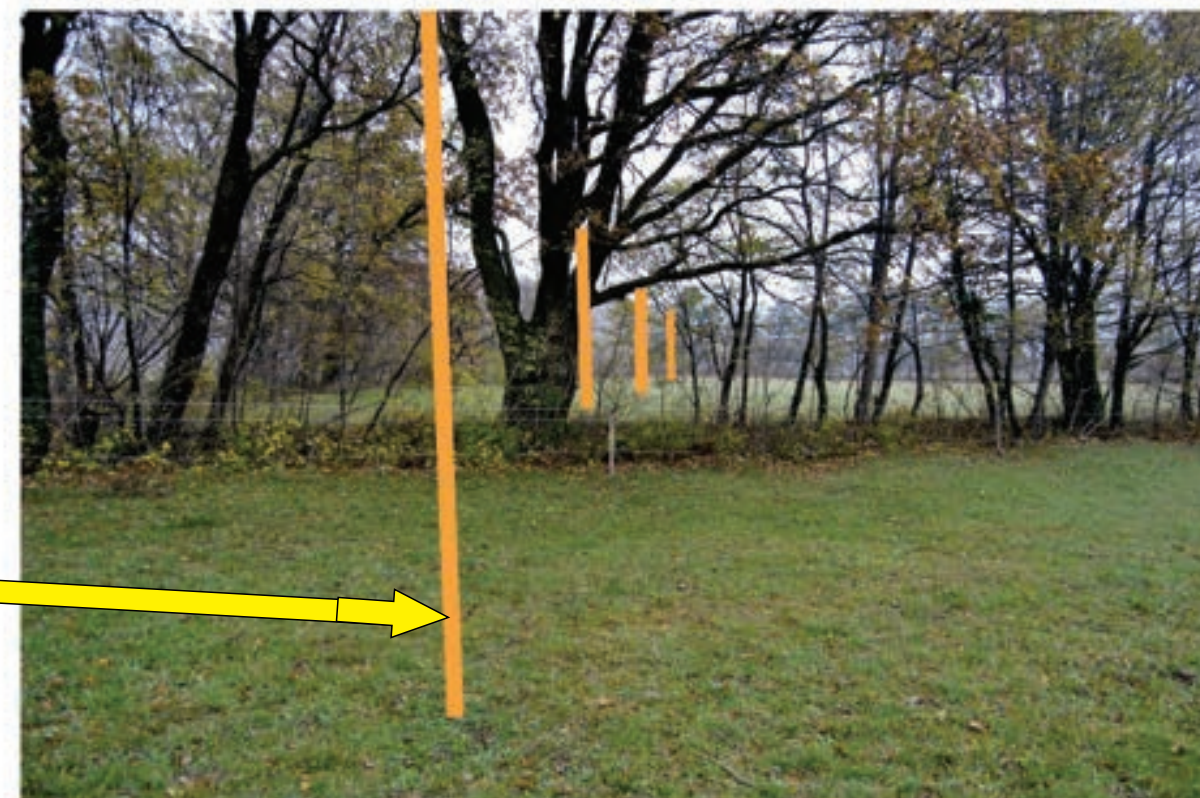
Terensko delo, iskanje in merjenje razmakov ter iskanje linije trase. (foto: Boris Blažko)



Žičnica na odseku skozi »Bokanše«, kot se imenuje predel v Lokavcu med Čohi in Gradiščem. Pogled na linijo žičnice iz vzpetine pri Gradišču. Stebri v dolini so raziskani in prikazani kot rekonstrukcija v skici tu poleg fotografijah. (foto: Goriški muzej)



Steber, na katerem je dobro vidna pritrditev jeklenic, ki so učvrstile posamezen steber in bile pripete na sidrišče. (foto: Goriški muzej)



Rekonstrukcija na podlagi iskanja betonskih sidrišč in lociranja stojišča posameznega stebra (fotografija in rekonstrukcija: Boris Blažko)



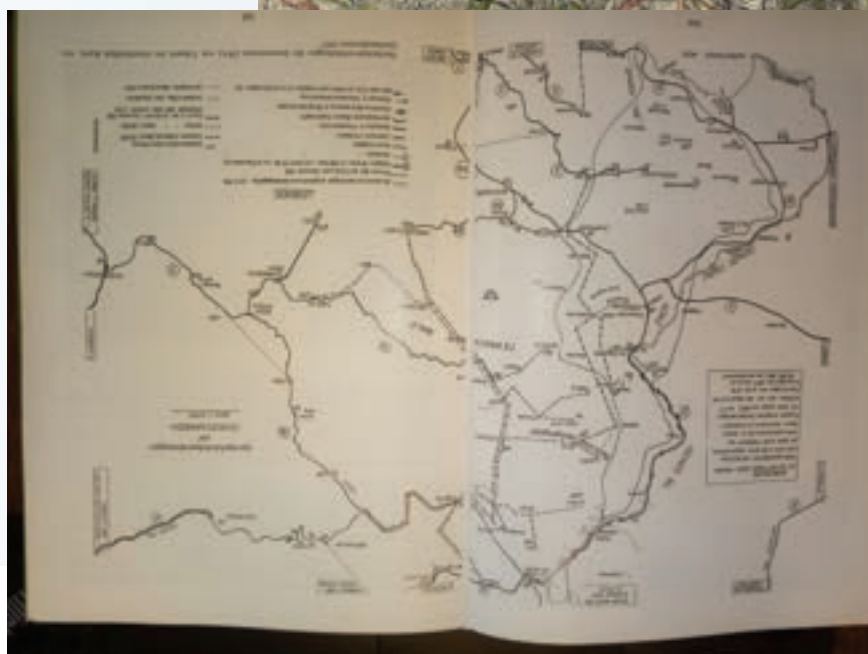
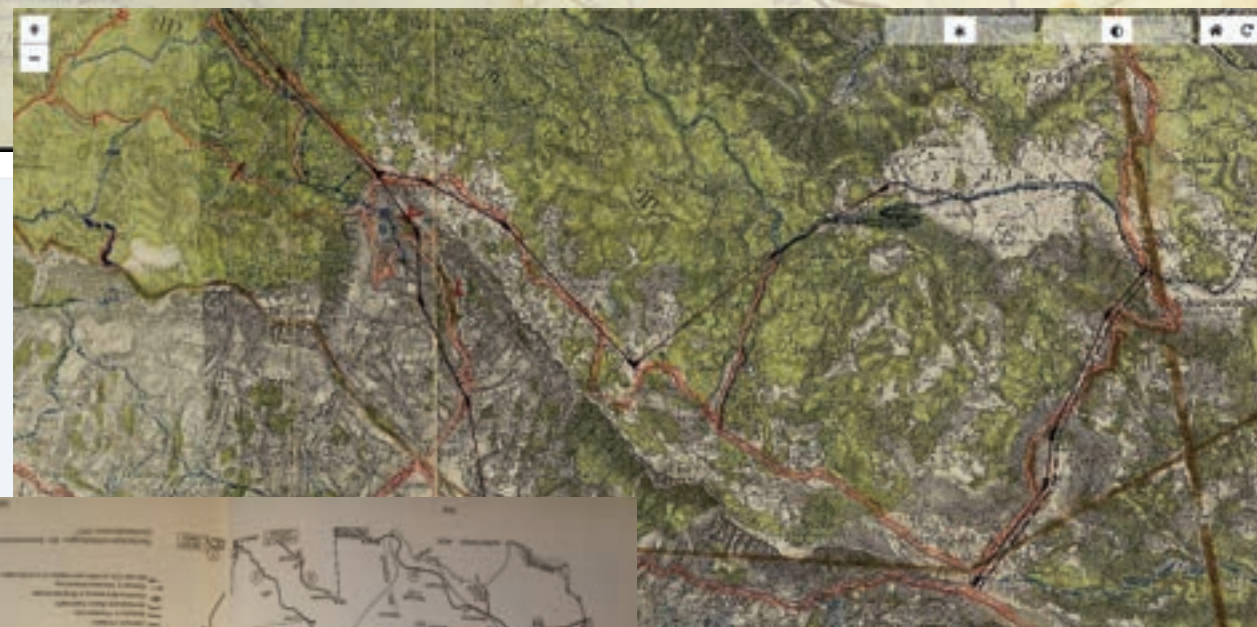
Sidro ima v svojem betonu zapis števil, ki jih je vojak ali ruski ujetnik – zidar pred 105. leti zapisal v svež beton. (foto: Boris Blažko)



Fotografija in skica rekonstrukcije stebra ter njegova učvrstitev z tramovi in več jeklenicami. (foto: Čopič, skica Boris Blažko)



Smer, po kateri je vodila žičnica do Slokarjev. (foto: Boris Blažko)



Za raziskovanje same trase in posameznih postaj žičnice so mi služili posamezni zemljevidi, ki so nastali pred in v času gradnje. (vir: Walther schuman, D. Erik Pipan)



Lokacija žičniške postaje Nadvojvoda Evgen v dveh časih, takrat in danes (foto: Goriški muzej, Foto in obdelava Boris Blažko)



Verjetnost, da je končna postaja 2. odseka nad zaselkom Slokarji na tej fotografiji, je velika. Vsekakor pa se po njej ne da določiti v naravi natančne lokacije. (foto: Goriški muzej)

pridem pogledat, ker drugače ne bom spal to noč. Zaslutil sem, da je to prav tista fotografija, ki mi bo dala novo izhodišče za raziskovanje 3. odseka, ki mi je zaradi plazu Stogovce otežen. Pod večer mi je gospa po spletu poslala fotografijo in nisem mogel verjeti lastnim očem. Fotografija prikazuje zadnji del 3. odseka s končno 4. postajo. Od te postaje naprej je še zadnji, 4. odsek žičnice s končno 5. postajo na Predmeji. Ob povečavi fotografije je mogoče videti tudi stebre oziroma linijo stebrov, ki so že del 4., zadnjega odseka. Vse to mi je to srečanje omogočilo razvozlati v samo enem dnevu, po tistem, ko sem z žalostjo ugotovil, da mi je plaz Stogovce postavil nadaljnje raziskovanje točne trase pod vprašaj. Raziskovanje in nadaljnje delo me je zato sedaj peljalo v iskanje in lociranje končne postaje prvega odseka, za katero mi je po zemljevidu in raziskovanju postalo jasno, da je stala na vzpetini pod zaselkom Lokavca, imenovanem Čohi. Ta postaja, imenovana **Franz Conrad von Hötendorf**, je nakazana na zemljevidu z rahlim zalomom ali nagibom linije. Ob raziskovanju terena je na mestu, kjer je stala postaja, danes le kup kamenja, ki daje vtis, da je nekoč bilo tja postavljeno, oziroma je sestavljalo neko suhozidno gradnjo. Vse skupaj pa je še zaraščeno in v obliki kamnite grublje. Do same postaje pa je vodila tudi pot ob sami žičnici in pa tudi dostavna pot, ki je bila povezana z glavno cestno povezavo Ajdovščina– Predmeja. Poleg tega pa je bila povezana tudi s potjo skozi zaselek Čohi preko zaselka Gorenje, do Fužin in nato v Ajdovščino. Ostal je še zadnji problem. Odkritje lokacije končne postaje 2. odseka in začetne postaje 3. odseka, imenovane **Generalmajor von Pranger**.



Plaz Stogovce je naredil svoje. Približno je mogoče določiti stojišče stebra, vendar je širina plaz, ki je sorazmerno široka, zabrisala tudi stojišče naslednjega stebra. (fototeka: Goriški muzej, foto: Boris Blažko)



Večkrat sem se odpravil po trasi iz zaselka Slokarji in iskal točko oziroma stičišče obeh linij, tako druge kot tudi tretje, ki je pod zelo malim kotom nadaljevala pot proti 4. postaji. Raziskoval sem na celotnem območju ob samem potoku Lokavšček, kje bi dobil ostaline, temelje ali vsaj plato, kjer je stala vmesna postaja št. 3. Kljub iskanju ni bilo mogoče v naravi najti ničesar. Ostala je le približna lokacija tretje postaje. Plaz Stogovce je naredil svoje. Dokončno sem ugotovil, da je stala postaja prav na območju njegovega posedanja in je tako bilo uničeno še tisto zadnje, kar bi lahko potrdilo lokacijo. Ostaja samo fotografija, ki priča, kje je stal steber ob cesti in domnevna fotografija postaje v naravi takrat. Po določanju lokacije po zemljevidu in načrtu pa priča podatek, ki sem ga dobil s sekanjem linij 2. in 3. odseka: $45^{\circ}55'37.9''N$ $13^{\circ}52'51.5''E$, kjer pa, kot sem že omenil, je zemeljski plaz naredil svoje.



Čudežno pridobljena fotografija zadnjega dela 3. odseka žičnice, pred 4. vmesno postajo. Otroci in živina pričajo, da je fotografija nastala verjetno v jeseni leta 1916. Verjetno je fotografiral vojak ali pa celo F. Čopič, ki je že avtor fotografije stebra pri Slokarjih in je v tistem času že imel fotoaparata. Lepo se vidi pobočje Gore in četrto žičniško postajo **Generaloberst Borojevič von Bojna**. (fototeka: Veran Bizjak in Alenka N. Bizjak)



Ob drugem raziskovanju terena sem nedaleč stran našel drugo skalo, ki je bila zaraščena z drevjem. Njena lega in teren okoli nje mi je dal vedeti, da je to tisto mesto, kjer je stala postaja **Generaloberst Borojevič von Bojna**. (foto: Boris Blažko)



Ob malenkostni povečavi je vidna končna postaja in v nadaljevanju je mogoče zaznati tudi vrsto stebrov 5., zadnjega odseka žičnice, ki se konča na Predmeji. Velika pomoč, oziroma kar dejstvo je velika skala, ki se je pred leti skotalila z Gore. Poleg nje je bila tudi postaja (fototeka: Veran Bizjak in Alenka N. Bizjak)



Današnji približni pogled na območje trase, fotografija pa je nastala po predvidevanjih in mojem prvem raziskovanju terena z novo pridobljeno fotografijo. Vendar me ob natančni analizi ta skala ni prepričala. Moral sem še enkrat na ta teren in iskati. (foto: Boris Blažko)



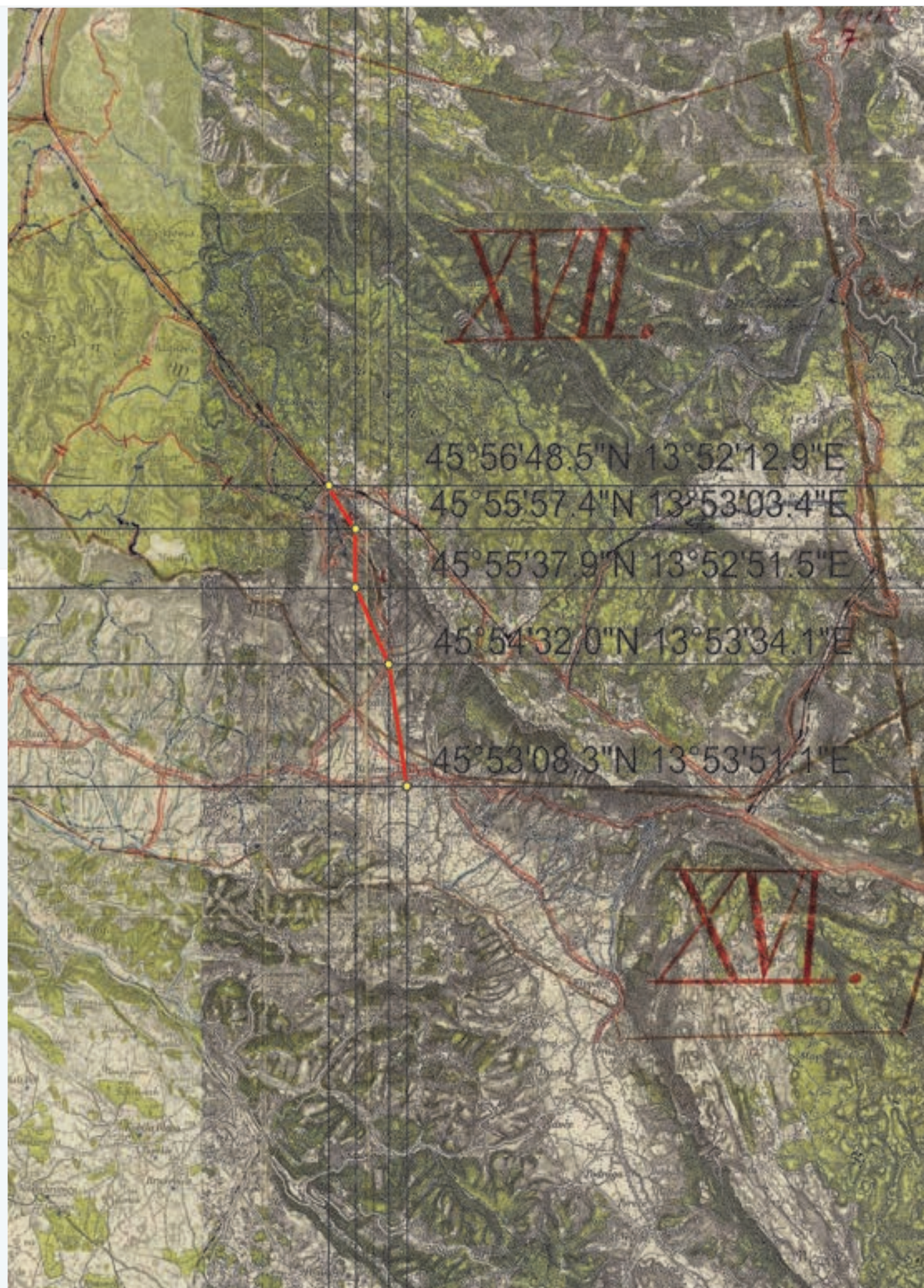
Velika skala ali balvan je dobro skrit očem, obdan z ozelenelimi drevesi je skoraj neviden. (foto: Boris Blažko)



Zemljevid, na katerem je vidna vmesna postaja med prvim in drugim odsekom pri Čohih, imenovana Franz Conrad von Hötzendorf pri zaselku Čohi. (vir: D. E. Pipan)



Bližnji in bolj oddaljen pogled na lokacijo postaje prvega odseka pod zaselkom Čohi. Danes na tem mestu raste par starejših dreve, s obraščenih z bršljanom. Pri tleh pa je kamnita grublja. (foto: Boris Blažko)



Celotna trasa dela žičnice Ajdovščina Predmeja z vsemi 4 odseki.
(pripravil B. Blažko, osnova vojaška karta iz 1. sv. vojne, D.E. Pipan)



Izgled in postavitve postaje – najverjetneje je izgledala kot na tej fotografiji. Mogoče je, da je to tudi postaja pri Čohih.
(fototeka: Goriški muzej)



Pogled iz prostora, kjer je stala končna postaja 1. in začetna postaja 2. odseka žičnice, proti Predmeji, kjer se vidi lokacij, oziroma potek ostalih treh odsekov do Predmeje. (foto in grafika: Boris Blažko)



Domnevna postaja žičnice na območju pod Stogovci, na območju današnjega plazu. (foto: Goriški muzej)



Območje in lokacija vmesne žičniške postaje se je v stoletju dodobra spremenila. (foto: Boris Blažko)



Območje in lokacija vmesne žičniške postaje se je v stoletju dodobra spremenila. (foto: Boris Blažko)



Konec žičnice

Žičnica je, kot smo že omenili, delovala do konca oktobra 1917. Dogodki v tem času so njeno delovanje za nekaj časa ustavili. Prav kmalu pa se je njeno obratovanje nadaljevalo. Lahko bi rekli, da tudi v povečani zmogljivosti. Prav njena razvejanost in možnost neprekinjenega delovanja je bila pripravna za čiščenje in spravilo vsega mogočega materiala s fronte in manjših skladišč na fronti. Prav tako so materiale dovažali tudi z vozovi in drugimi sredstvi. Ajdovščina se je vojaškim oblastem zdela primeren kraj za kopičenje vsega tega, tudi eksplozivnega materiala. Bilo je skladiščeno vsepovsod. Ogromne količine avstrijskega, nemškega in italijanskega vojaškega materiala, orožja, streliva, živeža, oblek, ki so jih dovažali ter skladiščili v Ajdovščini. Največ pa okrog železniške in žičniške postaje. Prav žičnica je bila najbolj ugodna za tovrstne prevoze, saj s svojim mirnim tekom med prevažanjem granat, tudi neeksplozivnih, ni ogrožala osebja, le na vmesnih postajah s preklapljanjem iz odseka na odsek. Njeno prevažanje z Banjske in Trnovske planote, pa tudi od drugod, je pomenilo samouničenje, saj so vozniki material dovažali do postaj in ga tako pošiljali v nekakšno zbirno skladišče v Ajdovščini. Ob kopičenju ogromnih količin nevarnega tovara je prav malo vojaštva pomislilo, da je to praktično tempirana bomba. Prav malo, samo vžig je bil potreben, da se je zgodilo, kar se je tistega maja ponoči leta 1918. Prve ugotovitve so bile, da je vse skupaj sabotaža. V tem nerodnem položaju, kot se je znašla vojaščina, skoraj ne bi mogli reči, da je prišlo do samovžiga zaradi nepazljivosti. Pomislili so, da so skoraj gotovo to bili ruski vojni ujetniki, ob tem pa pozabili, da so v Ajdovščini v nekem manjšem številu bili in delali tudi italijanski vojni ujetniki, katerim pa še zdaleč ni bilo po godu, da so Avstrijci prišli do Piave. Prav iz Ajdovščine, kot najbolj ugodnega skladišča, pa je še vedno potekala glavna oskrba vojakov na fronti s hrano in obleko. Tu so še vedno obratovale pekarnice, bila so skladišča moke in druge hrane, ki je oskrbovala velik del fronte. Resnično, bilo je potrebno samo prižgati. Prav ta eksplozija pa je tudi prekinila delovanje žičnice. Prekinila je delovanje prvega odseka, če so pa zatem še delovali ostali trije do Predmeje, ni poznano. Verjetno pa to zaradi tega uničenja ni bilo več pomembno.

Že pred tem sem omenil knjigo naslovom »Spominski zapisi primorskega Slovenca 1914–1965« avtorja in avstro-ogrskega vojaškega obveznika, tudi udeleženca borb v Galiciji, na soški fronti in na Piavi, Lokavčana Stanislava Novinca. Stanislav je nekaj časa tudi kot vojak (bil je ranjen in za nekaj časa nastanjen v bolnišnici v Ajdovščini)—voznik konjske vprege služboval v Ajdovščini, tako je prevažal in dostavljal različno opremo in drugi potrebni material po oddelkih bolnišnic v ajdovskem okolišu. Kot vojak, ki je imel večji dostop do objektov, je poznal vse lokacije in nastanitve za vojake. Prav on je neobremenjeno napisal o eksploziji v Ajdovščini. Pravzaprav je pisal o več eksplozijah, ki so kar nekaj časa trajale. Po ustnem viru naj bi bilo 18 močnejših in več manjših. Tako piše: ...// *Maja 1918 je nastala v vojnem skladišču železniške postaje Ajdovščina eksplozija vojnega eksplozivnega materiala. Okoli železniške postaje je bilo vse polno lesenih barak, v katerih je bilo skladiščeno ogromno eksploziva, živeža, obleke in drugih potrebščin za armado, ki se je bojevala na Piavi. Med barakami so bile tudi spalnice za delavsko četo, v glavnem sestavljeno iz ruskih vojnih ujetnikov, ki so bili zaposleni pri razlaganju in nalaganju železniških vagonov za potrebe fronte na Piavi. (tukaj je spalo tudi oskrbovalno osebje za nalaganje materiala na žičnico). Eksplozije so nastale v nočnih urah, kar je imelo za posledico še več človeških žrtev, ker so bili pripadniki te čete v spalnica. Nikoli se ni natančno zvedelo, koliko človeških žrtev je med ruskimi vojnimi ujetniki zahtevala ta nesreča. Tudi med civilnim prebivalstvom so bile žrtve in ogromna gmotna škoda. Bolj ali manj so bile stavbe razrahljane, zahodni del Ajdovščine pa popolnoma porušen. Po izjavah očitancev je eksplozija nosila po zraku velike kamne tudi po 3 kilometre daleč. Zaradi tega so bile v nevarnosti tudi bližnje vasi. Eksplozije so trajale dva dni. Iz strahu je prebivalstvo sosednjih vasi zapustilo svoje domove in se umaknilo v varnejše kraje, dokler eksplozije niso prenehale. Nikoli se ni izvedelo za vzrok te*



Zbiranje vojaškega materiala se je pričelo že po vaseh na območju soške fronte, kasneje pa se je prevažalo v Ajdovščino (foto: Goriški muzej)



Območje pod Gradiščem, kjer so se zbirala vojaška vprežna vozila in drugi material (fototeka: Goriški muzej)



Granate velikih kalibrov, zbrane na travniku pod pokopališčem. (fototeka: Goriški muzej)



Prihod italijanskih vojnih ujetnikov v Ajdovščino (fototeka: Goriški muzej)



Italijanski vojni ujetniki po končani ofenzivi, postrojeni na območju pod Črničami. (fototeka: Goriški muzej)



Ranjenci, ki čakajo na pregled pri vojaškem zdravniku v predilnici, ki je začasno bila spremenjena v bolnico. Med ranjenci se opazi tudi na desni strani vojaško čelado, tipa Adrian, katero so nosili italijanski vojaki. To da vedeti, da so se ujetniki zdravili skupaj z vojaki avstro-ogrske armade. (fototeka: Goriški muzej)

eksplozije. Na vsak način je moralo biti sabotažno dejanje, protiavstrijskih saboterjev ali diverzantov. Ne strinjam se z mnenjem nekaterih, da so to izvršili sami ruski ujetniki v delavski četi in to zaradi tega, ker je ravno med ujetniki bilo največ žrtev. Na vsak način je ta sabotaža dosegla svoj namen. Povzročila je Avstriji veliko škodo, ki jo je občutila tudi armada ob Piavi. (Stanislav se je ravno v tistem času bojeval na Piavi.) Saj je skoraj gotovo bila ta nesreča kriva opisanega pomanjkanja hrane, na naših vojnih položajih.//... Prav tako o eksploziji v Ajdovščini piše raziskovalec in zgodovinar Drago Sedmak v knjigi Bog daj konec tej strašni vojni. O samem dogodku so različni zapisovalci zabeležili določena dejstva tudi različno. Vsekakor pa je vsak zapis po tako dolgi časovni razliki danes pomemben. Z njegovim privoljenjem njegov tekst v nadaljevanju objavljam v celoti:

Eksplzija streliva v Ajdovščini maja 1918

V zaledju je za vojaškimi enotami ostajalo mnogo razstreliva. Najbolj vztrajni iskalci ostankov so bili otroci. Marca 1917 se je devetletni sin ajdovskega železniškega uslužbenca Grila v stanovanju igral z ročno bombo in za posledicami ran umrl. Cesarsko-kraljevo deželno predsedstvo za Kranjsko je 16. novembra 1917 ukazalo, naj se na prižnicah oznani, da je prepovedano dotikati se takih predmetov, najdenje naj se naznani vojaštvu ali orožnikom. Tako je župnik Kmet decembra 191 opozarjal, naj otroci ne pobirajo ročnih granat in naj ne streljajo z njimi. V Ajdovščini pa so se na travnikih med



Eksplzija v Ajdovščini. V ozadju se vidi stolp v predilnici. (fototeka: Evropeana)



Eksplzija v Ajdovščini na območju postaje žičnice Nadvojvoda Evgen. (fototeka: Evropeana)



železniško postajo in obema pokopališčema (civilnim in vojaškim), pa tudi za njima, v začetku leta 1918 začele kopičiti ogromne količine streliva, ki so ga tja pripeljali z žičnico z zapuščenega vojskovališča. Strelivo je bilo v bližini železniške postaje, od koder so ga odvažali na novo bojišče ob Piavi. Tako so granate, ki so jih zlagali ruski vojni ujetniki, do druge polovice maja 1918 čakale v neposredni bližini trga, da jih odpeljejo in uporabijo na drugem bojišču. Njihovo število se je neprestano večalo in nihče od vojaških oblasti se ni, kljub pritožbam ajdovskih občinskih mož, zavedal nevarnosti. Možno je, da so nevarnost ob številnih žrtvah med vojaki na frontah celo zavestno ignorirali. Žal se je zgodilo to, česar so se mnogi bali. Mihael Kmet je v Oznanični knjigi številka 9 v petek, 24. maja 1918, zapisal: »Eksplozija v Ajdovščini.« Te skope besede pa so skrivale katastrofo za stavbni del Ajdovščine ter tragedijo za neznano število mrtvih ruskih vojnih ujetnikov in avstro-ogrskih vojakov. Med Ajdovci pa po srečnem naključju skoraj ni bilo žrtev.

Tudi poveljnik ajdovske žandarmerije je 24. 5. 1918 v uradnem dnevniku zabeležil nesrečo in iz njegovega zapisa lahko izvemo o tem nekaj več. Zapisal je: »Ob 1. uri popoldne je zagorelo skladišče orožja v bližini železniške postaje. Ob nadaljevanju ognja je prišlo do 7 velikih eksplozij s strašnimi posledicami. Zahodni predel Ajdovščine – Putrhi so bili uničeni, deloma zaradi zračnega udara in deloma zaradi ognja. Materialna škoda je zelo velika, njeno bistvo še nepoznano. Okrog 12 vojakov in ena civilna oseba so izgubili življenje. Kos granate priletel skozi okno Križajeve hiše in ubil spečega sinka.«

Iz kasnejših objav spoznamo, da sta med žrtvami te eksplozije bila tudi J. (Josip, Jože) Samec in njegova žena, ki sta stopila iz hiše. V knjigi umrlih ajdovske župnije ta podatek ni zabeležen. Naveden je le Želimir Avgust Križaj, rojen 13. februarja 1918.

Iz razumljivih vzrokov, vojna je še trajala, slovenski časniki Slovenec, Edinost, Slovenski narod o eksploziji vojaškega materiala in o stanju v Ajdovščini po njej nekaj dni sploh niso poročali. Vojska je namreč naredila nekakšen varnostni obroč okrog trga in vesti niso pricurjale v širšo javnost. Šele 29. maja 1918 je Slovenec objavil novico iz Ajdovščine: »Ajdovščina. Vsem rojakom po širnem svetu naznanjamo, da smo vsi zdravi in vam izročamo tem potom iskrene pozdrave. Ajdovci.« Čez par dni, 3. junija 1918, je isti časnik zapisal, da je bilo življenje v Ajdovščini zadnji teden bolj mirno. Dodal je še, da bo treba precej hiš popraviti, zlasti še tiste, ki so stale v bližini kolodvora. Članek sam je bil cenzuriran, saj je manjkalo kar 6 vrstic časopisnega stolpca, vendar so cenzorji dopustili, da objavijo še stavke: »Pokopališče je naravnost opustošeno. Voditelju zemljiške knjige g. Jamšku je zgorela celo obleka in denar. Cesta proti Gorici je pri pokopališču še vedno zaprta.« To sta bili tudi edini novici o dogodku v Ajdovščini, ki sta bili tedaj objavljena v vodilnem slovenskem časopisju. Leta 1919 je v Edinosti izšel članek z naslovom Franc Jožefova cesta. Iz njega razberemo, da so avstro-ogrske vojaške oblasti med železniško postajo, tamkajšnjimi skladišči in deželno cesto pri pokopališču zgradile široko cesto, ki je imela na svojem koncu napis: Franz Josefs-Strasse. Na njenem drugem koncu, ob priključku na deželno cesto, pa je blestel drugi cesarski napis: K. u. K. Militärfriedhof. Oba napisa sta med hudomušnimi Ajdovci vzbudila nemalo nasmehov in ustvarjali so anekdote. Cesto so ponoči stražili vojni orožniki, podnevi pa so po njej črnovojniki vozili topove in strelivo. Slednje so ruski vojni ujetniki nakladali na žičnico. Ob eksploziji 24. maja 1918 je izginil napis Franc Josefs-Strasse, med ruševinami pa je ostala, sicer poškodovana, prazna cesta.

Novice pa so se širile po drugačnih poteh, bile se nepreverjene in pretirane. Slovenski pisatelj, humorist, sicer pa pravnik in sodnik Fran Milčinski je 26. maja 1918 v dnevniku zabeležil: V Ajdovščini 300 mrtvih.

K sreči pa so se ohranili skromni zapiski o tem dogodku v kronikah župnije Batuje in dekanije Črniče. Ohranjen pa je tudi, sicer delno prirejen, zapisnik o popisu škode in o potrebnih popravilih na ajdovski cerkvi iz leta 1922. Batujski župnik Ignacij Leban je v svojih zapiskih potrdil vest iz žandarmerijskega dnevnika, da je do eksplozije granat prišlo ob 13. uri. Tu moramo dodati, da so



Vojaki in ruski ujetniki gasijo nastali požar po eksploziji v Ajdovščini. (foto:Evropeana)



Zaselek Ajdovščine Putrhi po eksploziji. Posnetek, narejen na križišču za Lokavec. (fototeka: Goriški muzej)



Zaselek Ajdovščine Putrhi po eksploziji. (fototeka: Goriški muzej)

tedaj, zaradi vojne, imeli vpeljan letni čas in da je do eksplozije prišlo točno opoldne po sončnem času. Zapisal je, da je eksplozija bila tako močna, da so se hiše tresle tudi v Batujah in da se je pokanje končalo šele ob 3. uri ponoči. Glede obnašanja prebivalcev je zabeležil, da so bežali čez Hubelj in da sta bila tako civilno kot vojaško pokopališče popolnoma razdejana. Porušene in pogorele so tudi vse hiše, ki so stale vzhodno od pokopališča. Večina hiš v Ajdovščini je bila poškodovanih, razbite so bile strehe in okensko steklo. Po trških ulicah so ležali koščki granat, ponekod pa tudi cele, neeksplozirane granate, ki jih je tja prinesel pritisk ob eksploziji. V silni eksploziji in ognju so izginile tudi vse barake, drevje ter ostale naprave med železniško postajo in pokopališčema.

Podatki v črniški farni kroniki se nekoliko razlikujejo od prej omenjenih, saj je dekan Alojzij Novak zapisal, da je slišal nekaj zaporednih eksplozij že ob 10. uri dopoldne in da temu ni dal večjega pomena, ker je menil, da je avstro-ogrsko vojska razstreljevala na fronti italijansko strelivo. Zapisal je, da se je to dogajalo kar pogosto. V popoldanskih urah pa se je po Črničah razvedelo, da je v Ajdovščini prišlo do eksplozije velikih zalog streliva, ki je bilo nakopičeno poleg železniške postaje in proti pokopališčema, pa tudi ob železniški progi v smeri zaselka Cesta. Do večera so ljudje lahko opazovali dim, ki se je dvigal nad mestom nesreče, slišati je bilo še manjše eksplozije; širile pa so se tudi novice o več kot 200 mrtvih, o uničenih hišah ter o zasutih ljudeh, ki so klicali na pomoč. Domišljijo ljudi so podžigali tudi vozila, avtomobili, ki so drveli iz Gorice v smeri Ajdovščine in bili polni nosilnic, sanitejcev in zdravnikov. Črniškemu dekanu so se smilile nesrečne žrtve v Ajdovščini in zapisal je: »Ubogi Ajdovci!« Čez dva dni je Novak ponovno pisal o nesreči v Ajdovščini, vendar je previdno dodal, da so podatki skopi, ker je vojska kraj zaprla, izolirala. Iz njegovih zapiskov, ki so nastali na osnovi govoric, izvemo, da so bile hiše v ajdovskem zaselku Putrhi ena sama razvalina, enako kolodvor in v bližini stoječa vojaška bolnica; uničeni naj bi bili tudi obe pokopališči. Dekan Novak je tudi izvedel, da so Ajdovci bežali v smeri Gore in Otlice, še več, nekaj njegovih faranov, ki so bili tisti dan v Ajdovščini, je prišlo domov čez Otlico in Čaven. Zapisal je tudi pripoved dr. Antona Breclja, politika in zdravnika iz Žapuž, s katerim je govoril 25. maja, ko se je le-ta vračal domov v Gorico. Povedal mu je, da je bila katastrofa v Ajdovščini velika in tudi nepregledna, ker so še vedno gorele barake, prihajalo je do eksplozij zalog streliva in tudi z reševalnimi deli zato še niso mogli pričeti. V nedeljo 26. maja 1918 popoldne je na Ajdovskem pričelo deževati in upati je bilo, da bo narava sama pogasila ogenj, pa tudi eksplozij ni bilo več slišati. Zato je pisec črniške župnijske kronike sklenil, da bi ob priliki šel v Ajdovščino pogledat, kaj se je v resnici zgodilo. Namero je uresničil čez pet dni, ko je zadnjega majskega dne, en teden po eksploziji, šel peš v Ajdovščino. Tja pa ni mogel priti po običajni poti, saj ga vojaki niso pustili po cesti, ki je peljala mimo obeh pokopališč, ker je bila, zaradi eksplozij izstrelkov, ki so padli nanjo, popolnoma uničena in razrita. V zaselek Putrhi, ki je ležal najbližje kraju nesreče, je Novak prišel po stezi za obema pokopališčema, ki pa sta bili tudi ena sama razvalina. Tu je videl, da je hiša Andreja Jamška, po domače Poniževa, popolnoma zgorela. Jamšek je bil uradnik zemljiške knjige pri Cesarsko-kraljevi okrajni sodnici v Ajdovščini. V ognjenih zubljih, ki so zajeli hišo, je zgorela tudi vrsta dokumentov in druge opreme raznih ajdovskih društev in ustanov, npr. Sokola. Zgorela je tudi velika oljnata slika slikarja Milana Klemenčiča, ki je je narisal za lokalno društvo Sokol. Danes jo poznamo le na razglednici.

Tudi vse hiše, ki so od Putrhov peljale proti trgu, so imele poškodovane strehe, cerkev ni bila več uporabna in tudi farovž je bil zelo poškodovan. Zaradi tega v ajdovski cerkvi niso več mogli imeti maš in župnik Josip Kosovel, kurat iz Štandreža, ki je začasno bival v Ajdovščini kot begunec, se je odselil v Lokavec. Zadnja maša v cerkvi je bila še 2. junija 1918, nato pa do 21. julija 1918 nič več. V šturski Oznanilni knjigi št. 9 je 2. junija 1918 zabeleženo: »Maša ob 10.h v Ajdovščini. Sedaj nekaj



časa ne bo sv. maše v Ajdovščini, ker je cerkev poškodovana. Tudi gospod je šel.« Vzrok za njegov odhod je bila verjetno poškodba farovža. To potrjujejo tudi zapiski črniškega dekana Novaka. Po ajdovskih in šturskih ulicah ter bližnji okolici je bilo vse polno drobcev granat, črniški dekan pa je videl tudi cele granate, ki jih je tja prinesel pritisk. Zapisal je, da so železni kosi frčali celo do Pal. Tudi on se je čudil, da med civilisti, razen enega mrtvega otroka, ni bilo več žrtev. Menil je celo, da je bilo med Ajdovci po nekem čudežu tako malo žrtev. Zavedal pa se je, da se ne bo nikoli izvedelo, koliko mrtvih je bilo med avstro-ogrskimi vojaki in ruskimi vojnimi ujetniki.

Nihče od Ajdovcev tedaj za časopise ni opisal tega dogodka. Po svoje je to tudi razumljivo, saj so morali najprej poskrbeti za poškodovane hiše in šele nato bi lahko kaj zapisali. Pa tudi vojne razmere so zahtevale od časopisov molk. Miniti je moralo celih deset let, da je Stipe Štekar v časniku Edinost po spominu podrobneje opisal svoje doživetje in občutke.

Ob silnem puku, tresenju zemlje, žvenketanju in pokanju okenskih šip ter padanju opek s strehe in sobnega ometa mu s prijateljem, s katerim sta bila v sobi, ni preostalo drugega, kot da pobegneta na ulico. Tam sta naletela na brezglavo begajočo Ajdovce, ki si niso znali razložiti, kaj se je zgodilo. Le gost črn dim, ki se je valil iz prostora za železniško postajo ter prasketanje esplo-dirajočega streliva, podobnega streljanju iz strojnih pušk, katere je Štekar kot vojni invalid dobro poznal, sta oznanjala, da se je zgodilo nekaj hudega in pričakoval je še hujše. Zato se je zatekel v hišno klet, ki je že bila polna prestrašenih ljudi in vsi so vedeli za nakopičene ogromne količine streliva. Oblasti so se tudi zavedale nevarnosti in krajevni orožniki so preganjali ljudi iz hišnih klet in ti so začeli bežati čez Hubelj v Šturje in naprej v višje ležeče zaselke, npr. v Grivče, ali pa so iskali zaklonišča v naravi. Med begom in iskanjem zaklonišč, so ob kratkih počitkih lahko opazovali katastrofo na polju med železnico in pokopališčema. Iste prizore so videli tudi begunci, ki so si v kotanjah in za skalami poiskali kritja. Prišlo je tudi do eksplozije na prostoru, kjer so bile skladiščene 28 in 30,5 cm granate in kmalu za tem tudi do vžiga skladišča bencina. Zaradi tega so zagorele tudi bližnje vojaške barake, kjer so bila skladišča, in ogenj se je prenesel na ajdovske hiše. Ena izmed njih je bila tudi Jamškova. Vse skupaj pa je bilo ovito v oblake gostega dima, slišati je bilo eksplozije granat in šrapnelov manjšega kalibra.

Med tistimi, ki so bežali pred eksplozijami, je bil tudi znani ajdovski notar in dobrotnik Artur Lokar. Zatekel se je, skupaj s skupino otrok in odraslih, do neke kotline in tam so v strahu čakali, kaj bo. Starejši in izkušenejši so kmalu prevzeli poveljstvo in tisti, ki so na robu kotanje opazovali dogajanje v dolini, so vselej, ko so zagledali dim, ki je bil znak za novo eksplozijo, zaukazali, da so oni spodaj odprli usta in si zamašili ušesa. Dogodek opisuje tudi Anica Lokar, ki navaja, da se je hiša grozno stresla, ko je po kosilu sedela na zofi in brala časopis. Skozi okno je priletelo nekaj težkega, železnega. Po trgu pa so na konjih dirjali vojaki in vpili: »Bežite, bežite!« Stekli so na cesto in nato, kakor kdo, vsi hiteli v smeri gore.

Tudi ta skupina je verjetno prenočila v Grivčah in se nato drugo jutro, v soboto 25. 5. 1918, vrnila v opustošeno Ajdovščino, kjer so po ulicah ležali drobci granat, strešne opeke, razbitega stekla ter veliko nerazpočenih granat in streliva vseh kalibrov. Te je vojska, s pomočjo vojnih ujetnikov, že pospravljala in z vozovi odvažala. Pred Godinovo hišo je ležala granata, katere kaliber je bil 30,5 cm. Njena teža je bila okrog 350 kg in v svojem nedrju je skrivala okrog 30 kg razstreliva, ki k sreči ni eksplodiralo. Štekar je menil, da je to granato zračni tlak pognal z mesta, ki je bilo kakih 700 metrov daleč. Tudi v bližini ajdovske cerkve in na Hrvatovem vrtu sta ležali dve neeksplodirani granati, le njihov kaliber je bil za 2,5 cm manjši. Eksplozije so povzročile veliko opustošenje med stavbno opremo in pohištvo; mnogim hišam je eksplozija enostavno odnesla ali razbila vrata, okna,



Območje postaje žičnice Nadvojvoda Evgen pred eksplozijo. (foto:Evropeana)



Območje postaje žičnice po eksploziji. (foto:Evropeana)



Območje pokopališča v Ajdovščini po eksploziji. (foto:Evropeana)

razmetala pohištvo. Odrešilni dež, ki naj bi pogasil še preostale ognje, je prinesel tudi mraz in ljudje, ki so naslednje dni prenočevali v kletih, so prezebali. Štekar je zapisal: »Ajdovščina je izgledala kakor po najhujšem obstreljevanju.« A radovednost ga je kaj kmalu gnala na prizorišče eksplozije in kljub vojaški prepovedi se mu je uspelo približati prostoru, kjer je nekoč bilo skladišče strelivo. Bil je strahotno razoran, poln jam, katerih širino je Štekar ocenjeval od 10 do 15 metrov, globoke pa naj bi bile od 6 do 8 metrov. Videl pa je še ogromno nerazstreljenih granat.

Poleg uničene ceste in pokopališč, sta izginili tudi kapelica in mrtvašnica, prizaneseno ni bilo niti grobovom, saj so mnogi bili razorani. Tlak, nastal ob eksplozijah, je dobesedno odnesel skladišče na železniški postaji. Videl je tudi več zогlenelih trupel ruskih vojnih ujetnikov, katerih barake so bile v bližini skladovnic streliva. Tudi on je menil, da se ne bo nikoli izvedelo njihovega natančnega števila. Kasneje se je ocenjevalo, da je v teh eksplozijah tragično izginilo 30 do 50 ruskih vojnih ujetnikov. Nekateri pa so morda izkoristili priliko in pobegnili. Med pobeglimi in ujetimi ruskimi vojnimi ujetniki so bili Gavril Fortin in Ivan Gorodničev ter Gavril Bauderek.

Štekar je 8. marca 1928 v Edinosti v članku Pungratska granata na tretji strani opisal še naslednji dogodek z granato, najdeno za gradom tik ob Hublju. Zapisal je: »Te vrste granate so nevarnejše ko druge, ker so že pretresene in manjka morda le prav majhna malenkost, da se vnamejo. Takšno granato je vojaška komisija našla v našem Pungratu za gradom tik Hublja in ugotovila, da je skrajno nevarna, da je ni mogoče prenesti in da jo je treba razstreliti na mestu, kjer je ležala. Oblasti so ukrenile vse potrebno za javno varnost, določile čas razstrelitve na soboto ob štirih popoldne, vse hiše so morale ob tej uri odpreti okna, da jih ne razbije zračni pritisk.

Ob določenem času pa granate ni bilo nikjer več. Komisiji se je le z največjim trudom posrečilo najti granato na drugem mestu, skrito daleč proč v grmovju, ne da bi jo mogla razstreliti še isti dan. Kdo je granato prenesel in skril, kdo se je tako lahkomišljeno igral s svojim življenjem in varnostjo drugih ljudi? To ni več hudomušnost, to je nepojmljiva predrznost, ki meji že na paglavost, kakor da poglavje brez konca ni že do zdaj dovolj dolgo. Pungratska granata nas je strašila še kak teden po zaslugi malopridnežev.«

Poleg župana Ignaca Kovača je bilo ranjenih precej ljudi.

Avstro-ogrske vojaške oblasti so v Ajdovščino kmalu po prvem šoku in po očiščenju ostankov streliva pripeljale potrebne količine materiala – tudi vagon stekla, ogromno število delavcev, med njimi več kot dvesto zidarjev, in obnova poškodovanih stavb je stekla.

Veliko ljudi se je tedaj spraševalo, kako je sploh prišlo do eksplozije. Vsi so bolj ali manj ugibali. Med vzroki naj bi bila vročina, pa iskra iz železniške lokomotive, celo namerni zažig – obletnica vstopa Italije v vojno leta 1915. Zasledimo tudi, da je tiste dni prihajalo do podobnih eksplozij v Dutovljah, v Nabrežini in drugod v zaledju ter da naj bi zažigali ujeti italijanski vojaki. Seveda so bile to neverjene govorice, ki pa naj bi, po ljudskem glasu, pomenile znak skorajšnjega konca svetovne morije. Tudi v Ajdovščini so avstro-ogrske vojaške oblasti za razna dela uporabljale italijanske vojne ujetniki in tudi ti so skušali pobegniti, a so jih ujeli: 21. aprila 1918 so aretirali dva, 24. aprila 1918 pa je bil aretiran Giuseppe Feramollo. Ob tem podatku pomislimo, da je bil med žrtvami eksplozije tudi kakšen italijanski vojni ujetnik.

Vsi viri, ki sem jih našel, kažejo, da je glavni krivec za nesrečo bila vojaška uprava, ki je kopičila na enem mestu ogromne količine streliva. A je to ni spametovalo. V bližnjih krajih so imeli Avstrijci še precej barak, polnih streliva. Tudi na Ustjah je bilo tako in tja so strelivo dovažali celo z ozkotirno železnico. Skladišča so bila v Batujah in 13. junija 1918 je tja prišla stotnija vojakov, da bi jih stražila. Batujski župnik je v kroniki zapisal: »Sliši se, da Nemci in Madžari sumničijo Jugoslovane, da zažigajo municijo. Revčeki, mar mislijo, da si bodo Jugoslovani sami uničevali svoje domove.«



Čez dober mesec in pol, tj. 21. julija 1918, bila je nedelja, je bilo popravilo ajdovske cerkve končano in ob 10. uri je bila v njej maša.

V zgornjem poglavju sem lahko podal le splošen opis razdejanja na stavbnem fondu, ki ga je povzročila eksplozija v Ajdovščini. V cerkvenem arhivu v Ajdovščini sem našel dokument z opisom poškodb ajdovske župnijske cerkve Sv. Janeza Krstnika ob eksploziji maja 1918. Izdelan je bil 30. maja 1922 in ga je podpisal tedanji župnik Josip Fon. Domnevam, da je bil ta zapisnik verjetno delno prirejen, da bi od italijanskih oblasti dobili čimveč denarja za cerkveno popravilo, vendar vseeno pokaže, kako velika škoda je nastala ob eksploziji.

Zapisnikar je ugotovil, da cerkev stoji na stavbni parceli 164/i, vložna številka 222, v davčni občini Ajdovščini. Njena dolžina je 27,5 m, širina 10 in višina 16 metrov; velikost strehe pa je obsegala 317 m². Zakristija, ki so jo sestavljali trije prostori, je bila dolga 7 metrov, široka 6 in visoka 6.

Navedeno je, da je bil poškodovan zvonik, ki je imel obliko osemkotne kupole in je bil krit s pločevino. Cerkevna streha je bil na več mestih prebita oz. razrušena od granat in granatnih razstrelkov; zračni pritisk jo je tudi privzdignil. Poškodovani so bili strešniki in planete, zlomljenih je bil tudi šest tramov. Ker je niso takoj celovito popravili, ampak le za silo, je bila izpostavljena dežju in burji. S tem je bila povzročena nova škoda in po štirih letih je župnik Fon zapisal, da bi bilo potrebno popolnoma novo kritje. To pa je pomenilo, da bi pod pločevino morali obnoviti leseno streho.

Poškodovana je bila tudi notranjost cerkve, saj je strop deloma odpadel in z njim tudi dve sliki; razpokale so stene in odpadla je malta. Vemo, da je med odpadlimi freskami ena bila delo slikarja Antona Cebeja, Angel se v templju prikaže duhovniku sv. Zahariju in mu napove rojstvo sina, ki je bila naslikana v tretjem polju zrcalnega oboka v ladji, gledano od prezbiterija.

Podobne poškodbe so bile tudi v treh prostorih zakristije. Na cerkveni zunanji strani so bili vidni sledovi zadetkov granat, odpadla je tudi malta. Zaradi eksplozije je bilo razbitih petnajst vrat, bila so vržena iz tečajev. Razbita so bila vsa stekla, triintrideset oken pa je bilo polomljenih ali pa premaknjenih oz. izruvanih s prvotnih mest.

Od notranje cerkvene opreme so bile poškodovane orgle, ki so bile prevrnjene oz. vržene na tla; uničeni pa so bili tudi nekateri njihovi deli (meh, piščali, omara). Deloma razbiti so bili veliki lesteneč, tri svetilke in enajst svečnikov, odpadli omet je poškodoval tudi cerkvene klopi ter lesene pode pri petih oltarjih.

Pretrgane so bile žice električne napeljave, ki so jo uredili malo pred vojno. Prizaneseno ni bilo tudi nekaterim delom opreme v zakristiji.

Avstrijske oblasti, po 11. novembru 1918 pa tudi italijanske, so začele cerkev obnavljati. Avstro-ogrske so 5. oktobra 1918 nakazale 1009 kron za najnujnejše popravilo in zavarovanje strehe. S tem denarjem so omogočile zasilno opravljanje maš v cerkvi. Italijanski Komisarijat za obnovitev je za popravilo cerkve oziroma za nekatere njene dele, in sicer za 15 oken in stekel v cerkvi, 7 oken v stolpu in šestih vrat, dvakrat nakazal denar. Najprej, 4. julija 1919, je bilo nakazanih 810 kron, 17. avgusta 1920 pa še 487.80 lir. Vojaki, nastanjeni v Ajdovščini, so s pomočjo delavcev in odra, oboje je bil prispevek občine, popravili cerkveni strop in stene ter cerkev deloma pobelili. Župnik in verniki so sami naredili nov oder na zvoniku, opravili nova kovaška dela pri petih vratih ter izvedli zidarska popravila v prostorih zakristije.

Prav tako so popravili streho na cerkvi in nad zakristijo, niše pri osemnajstih oknih ter tri zimska okna v cerkvi. Izdelali so dve novi zimski okni z dvajsetimi stekli ter nova vrata s ceste v zakristijo. Namestili so tudi osem metrov novega žleba na strehi ter popravili še šest zlomljenih vrat.

Iz zapisnika izvemo, da leta 1922 še ni bila popravljena naslednja škoda:

1. Pločevinasta streha (8 kotna kupola) na zvoniku, 80–100 m².
2. Polkrožno veliko okno v prezbiteriju na vrhu desno.



Ograja iz prečnika žičnice pri Slokarjih. (foto: Boris Blažko)



3. Potrebno je bilo barvanje dvanajstih stenskih kolon v cerkvi (marmoretto) in barvanje stropa v prezbiteriju.
4. Ob eksploziji sta s stropa odpadli dve sliki.
5. Manjkal je cementni pas zunaj cerkve.
6. Glavna cerkvena vrata, ki so bila tudi poškodovana.
7. Polovica strehe na cerkvi, nadomestiti je bilo treba 6 do 10 zlomljenih tramov.

Sama eksplozija, ali bolje rečeno serija eksplozij, ki je takrat razdejala območje zahodnega dela Ajdovščine, zaselk Putrihi, deloma tudi zaselke vasi Lokavec, vas Cesta, Vipavski Križ, Nemškarica, kjer je bila škoda predvsem v okenskih in drugih hišnih zasteklitvah, je v zavesti ljudi ostala še dolgo. Iz pripovedovanja ljudi sem še ujel pripovedi tistih, ki so sami kot otroci ali že malo bolj odrasli doživeli to. Opisovanje moje stare mame, ki je takrat bila stara 14 let, se mi je med drugimi vtisnilo v spomin. Le malo pred tem se je njen oče, moj praded, vrnil iz Tirolske, kamor je bil vpoklican kot vojak v delovni bataljon, kjer je kot izučeni kamnosek kopal in lomil skale v vojaških jarkih, kopal kaverne in predore. Ravno ob vrnitvi, ko je skušal po treh letih zaživeti zopet normalno, je prišlo do eksplozije. V jutranjih urah je veliko ljudi bežalo ali bolje rečeno se je umikalo k sorodnikom v bližnje vasi. Zaradi velikih eksplozij so namreč po zraku letele vse mogoče stvari. Tu lahko naštejemo neekplodirane granate, bombe, bombarde in podobna eksplozivna sredstva, ki niso imele vžigalnikov. Tu so leteli tudi deli granat, ki jih je razneslo, razni šrapneli in podobno. Prav tako so po zraku leteli tudi okruški kamenja, zemlja in kosi lesa od stavb in barak. Predvsem pa je poleg poškodovanih korcev na strehah nevarnost predstavljal tudi udarni val po vsaki eksploziji, ki je razbijal okna in odpiral vrata in polknice. Pred to nesrečo je celotna družina moje stare mame bežala v Skrilje k sorodnikom. Pred odhodom je oče, ki je kot vojak vedel, kaj sledi, odprl vsa okna in vrata. Mama je še v hlevu poskrbela za živino, ki je ostala doma, oče pa je z otroki odšel naprej. Ko jih je mati dohitela, je očeta pokarala, da je pustil vsa okna in vrata odprta in je morala še vse zapreti in zakleniti. Stara mama mi je povedala, da je oče dejal: »Boljše, če bi nas okradli, kot pa sedaj, ko bo potrebno vse na novo obnoviti in popraviti. Bilo bi ceneje«. Mnogo je podobnih pripovedovanj, ki se jih ni zapisalo in so tako pozabljene. Kako je izgledalo območje začetne postaje žičnice v Ajdovščini, si lahko samo mislimo oziroma tudi vidimo na edini še ohranjeni fotografiji. Prav tako je stanje na prej zelo urejenem civilnem in vojaškem pokopališču bilo katastrofalno.



Gozdarski škripec za vleko hlodovine iz Trnovskega gozda, narejen iz žičniškega kolesca in polovice prečnega nosilca, ki je povezoval dve kolesci. Za škripec so uporabili samo eno kolesce. Škripec je last družine Nemeč iz Lokavca. (foto: Boris Blažko)



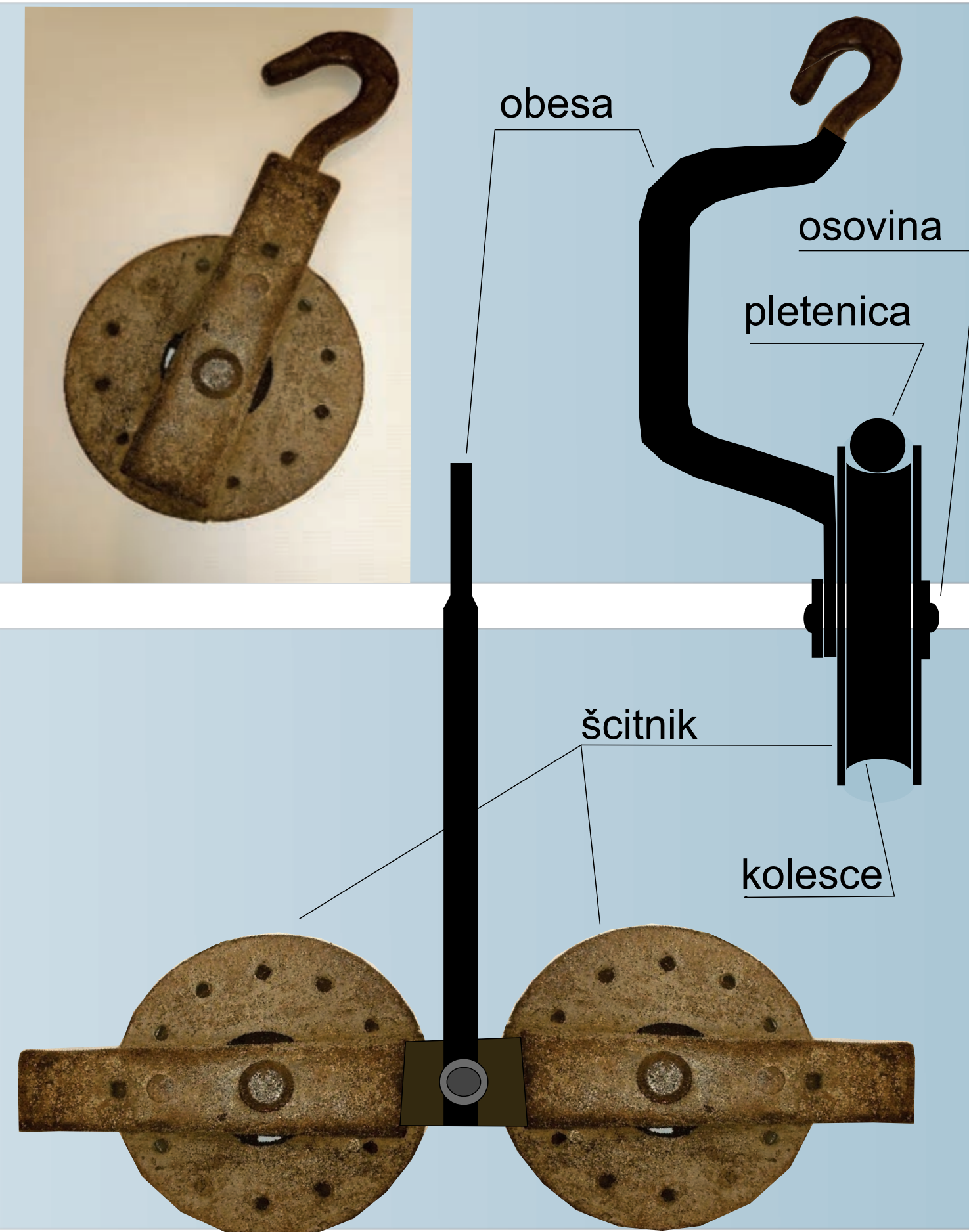
Napenjalci, so marsikje še vedno v sekundarni uporabi, ponekod pa jih lastniki prodajajo tudi preko malih oglasov nevedoč, od kje izvirajo. (vir: oglas na Bolhi)



Kaj se je z žičniškimi napravami in njenimi sestavnimi deli dogajalo po vojni, lahko samo ugibamo. Verjetnost je, da je glavne dele ali pa vsaj določeno količino pobrala že avstro-ogrsko armada ob odhodu. Nekatere dele so pobirali tudi po vojni v organizaciji nove italijanske oblasti. Precejšen del pa so pobrali tudi kmetje po svojih parcelah, ki so jih dobili nazaj v last. Le pazljivo oko lahko še opazi zgodnje betonske zidove z železnimi traverzami – deli žičnice, uporabljenimi kot nosilci za mrežo ali ograjo. Ogromno število napenjalcev –šponarjev je našlo svojo pot kot napenjalci latnikov pri hišah. Mnogo razsekanih in skrajšanih delov pletenice so furmani uporabili za delo v gozdu, povezovanje in utrjevanje različnih stebrov, ograj ... Marsikateri tram ali steber je končal pri postavitvi kakšne lesene stavbe in kolesca –vodila pletenic so bila uporabljena za vleko lesa iz gozdov kot peranke ali pa za zidanje hiš in dviganje malte na zidarske odre.



Gozdarski škripec za vleko hlodovine iz Trnovskega gozda, narejen iz žičniškega kolesca in polovice prečnega nosilca, ki je povezoval dve kolesci. Za škripec so uporabili samo eno kolesce. Škripec je last družine Nemec iz Lokavca. (foto: Boris Blažko)

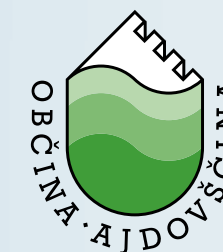


Rekonstrukcija žičničnih kolesc in predelanega gozdarskega škripca (računalniška obdelava: Boris Blažko)



- LITERATURA IN VIRI:

- ["Adolf Bleichert der Erfinder des deutschen Drahtseilbahnsystems"](#)
- [Bleichert Feldseilbahnen - BLEICHERT & Co. \(vonbleichert.eu\)](#)
- [Commons: Kriegspressequartier Alben 1914-1918 \(žičnice\)](#)
- Gorska vojna, del 1/9. Knjižica "Poti in ceste, zavarovanje poti, vozne steze in žičnice", ki jo je izdal kuk Oberkommando Wien 1918 (žičnice 28 ff)
- Vir: Gorenjci.si ter Vladimir Vilman, Lambert von Pantz in delavstvo KID
- Hermann Hinterstoisser: Žičnice v vojni. V: Hinterstoisser-Ortner-Schmidl: The kk Landwehr Gebirgstruppe, Verlag Militaria, Dunaj 2006 str. 294–297
- Johann Christoph Allmayer-Beck: Avstrijske žičnice na tirolski fronti med prvo svetovno vojno. V: Sergio Benvenuti (ur.): La Prima Guerra Mondiale e il Trentino. Compensorio della Vallagarina, Rovereto 1980.
- K. Drews: Izjemni nakladalni in transportni objekti za razsuto blago podjetja [Adolf Bleichert & Co. v Leipzig-Gohlis](#). In: [Polytechnisches Journal](#). 325, 1910, S. 522–526.
- Luigi Longhi, Antonio Zandonati: Teleferiche dell'11^a Armata Austro-Ungarica dall'Adige al Brenta (1915-1918). [Museo storico italiano della guerra](#), Rovereto 2013.
- Nataša Kokošinek. PANTZ, Lambert. (1835-1895). Obrazi slovenskih pokrajin. Mestna knjižnica Kranj, 2020. (citirano: 23. 4. 2022) Dostopno na naslovu : <https://www.obrazislovenskipokrajin.si/oseba/pantz-lambert/>
- Novinec Stanislav Spominski zapisi Primorskega Slovenca 1914- 1965, Stanislav Novinec- Ljubljana 2006
- Sašo Dolenc: Manj znana intelektualna zgodovina Slovenije: Lambert von Pantz in Ana Mayer Kansky - 1. 12. 2018
- Schaumann Walter, Die Bahnen zwischen Ortler und Isonzo 1914-1918
- Schaumann Walter "Sistem žičnice 1915–1918 na jugozahodni fronti Alp"; v: Seilbahnen, 5, letnik 2/86 Eugendorf 1986; Str. 10 do 16
- Spletna stran družine in podjetja: [Bleichert & Co. -The Wire Ropeway Dynasty](#).
- Tomaž Budkovič: Wochein / Bohinj 1914–1918 "Območje razmestitve Insonzofronta"; Celovec 2001



Raziskava in Projekt: Žičnice Ajdovščina-Predmeja med prvo svetovno vojno je nastal na pobudo Občine Ajdovščina.

Projekt raziskovanja in zbiranja podatkov je avtorsko vodil:

Boris Blažko

Jezikovni pregled :

Metka Colja Petelin

Računalniška obdelava in oblikovanje mape:

Boris Blažko

Pri terenskem delu so sodelovali:

Boris Blažko, Ambrož Blažko, Simon Rušt, Andrejka Blažko,

Pri projektu so sodelovali in pripomogli z informacijo in dokumenti:

David Erik Pipan, Drago Sedmak, Uroš Kovač, Ambrož Blažko, Veran Bizjak, Alenka N. Bizjak, Joško Černigoj, David Slejko

Načrte in zemljevide omogočili:

ZAL Zgodovinski arhiv Ljubljana oddelek v Idriji, Vojni arhiv Dunaj, David Erik Pipan, Društvo Soška fronta.

Pri pisanju teksta sem uporabil in citiral tekst iz knjig:

Novinec Stanislav Spominski zapisi Primorskega Slovenca 1914- 1965 in

Drago Sedmak, „Bog daj konec te gerde vojne“

Fotografije :

Boris Blažko, F. Čopič. Boris Slokar, Evropeana, Fotoarhiv Goriškega muzeja, Veran Bizjak,

Printanje brošure:

Arteck Nova Gorica

Naklada 4 izvodi

Lokavec maj 2022