

mokrem stanju bi se 11 mm-ska nylonka tudi pretrgala, če bi varovanje bilo strogo statično. Dobro, da je tak primer pri količnejši pažnje le redek. Pač pa bi nylonka 12 mm zdržala tudi to. Praktični poizkusi glede dinamične trdnosti vrvi so dobro potrdili gornje rezultate.

Po navedeni metodi si lahko hitro izračunamo potrebne podatke za vsako vrv in vsako kombinacijo eksternih podatkov padca  $G$ ,  $h/l$  in  $s/l$ , upoštevajoč vpliv različnih vozlov in vponke na trdnost vrvi. Za dinamično varovanje zadostuje, vsaj za relativno velike poti zaviranja  $s/l > 0,4$  metoda A), za statično varovanje je pa nujno potrebno rabiti kvadratično odvisnost po metodi B). Ker je strogi preizkus vrvi na podlagi ekstremnega statičnega varovanja podlaga za moderno klasifikacijo vrvi (primerjaj današnji francoski standard!), je važno, da se pri preračunavanju eksperimentalnih rezultatov, ki dajo pravzaprav le kritično težo  $G_k$ , poslužujemo metode B) mesto neprecizne metode A). Odvisnost razteza vrvi od sile v njej je za plezalske vrvi pač praktično kvadratična, ne pa linearna, krivulja je parabola ne pa premica.

Blažej Anton:

## KAKO SO GRADILI CESTO NA VRŠIČ

Delopust je, sobota popoldan. Vlak je prisopihal v Kranjsko goro. Tropi planincev se vsujejo iz njega. Razdele se v manjše skupine in hite drobnih pospešenih korakov, obloženi z nahrbtniki, razporejeni in nasmejanih lic po lepi beli cesti goram nasproti.

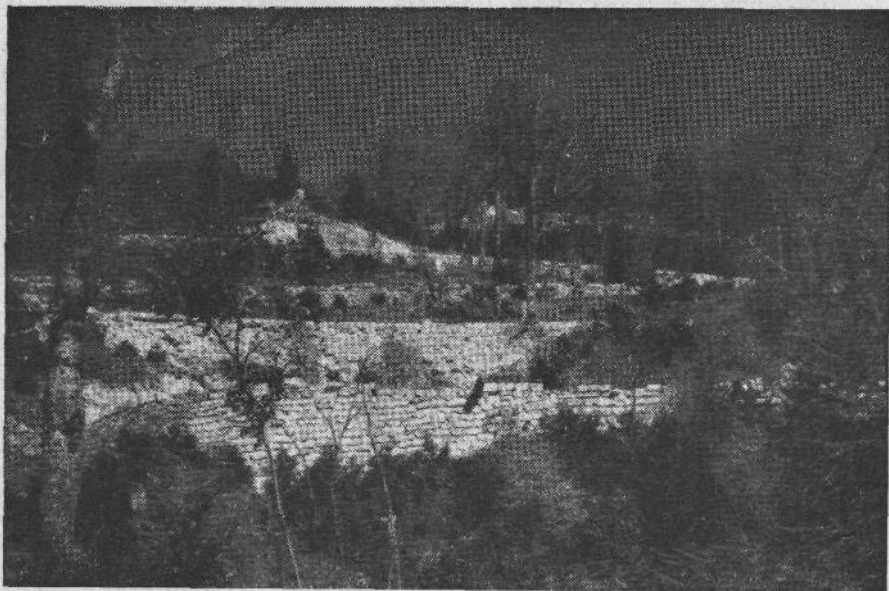
Dasi so imeli Trentarji že v starih časih trgovske stike s Kranjsko goro, jih je z njo dolgo časa vezala le skromna steza. Trentarji so si speljali lepe bližnjice po senčnatih gozdovih, da jih ni žgalo pekoče sonce, ko so prenašali težke tovore. Vse od Klina pa do Erjavčeve koče je bilo poraslo z debelimi smrekami, macesni in bukovjem. Če pogledamo stare fotografije, vidimo, da je stala Erjavčeva koča sredi gozda. Enako je bilo poraslo tudi na južni strani Vršiča, posebno pobočje od Tičarjevega doma proti Prisojniku, kar nam potrjujejo še danes številni štori.

Šele nekoliko pred prvo svetovno vojno so se začeli zanimati za lepi les trgovci. Posekali so le nekaj najlepših macesnov. Največje opustošenje je nastalo za časa prve svetovne vojne, leta 1915, ko so Avstrijci gradili cesto preko Vršiča. Marsikje so morala dati obilna debela prostor novi cesti. Porabilo se je veliko lesa za številne mostove na cesti. Delali so lesene škarpe, kjer se je zemlja posipala. Številne vojaške stavbe so zgradili večinoma iz lesa. Veliko ga je porabilo vojaštvo za kurjavo. Svoje je doprinesel še zob časa, ko so podirali razredčene macesne in jih s strmin metali v prodnate grape, ki so se zaradi posipanja zemlje stalno večale in s svojim gruščem zasipale in pokopavale stare viharneke.

Na sedlu Vršiča je v starih časih hladilo in krepčalo trentarske tovarnike majhno jezero. Njegovo mesto, velika, podolgovata in globoka kotanja je še dobro vidna. Jezero je napajal gotovo sedanji izvirek pod Erjavčevo kočo. To lepo jezero je izginilo šele leta 1919. Ni znano, ali je bilo temu krivo razstreljevanje skal za novi most, ki so ga napravili Italijani, ali spremembe v zemlji, da je vodna žila spremenila svojo pot in se je izvirek prestavil.

Pred sedemdesetimi leti je vladal na Vršču še lep mir. Motili so ga le kranjskogorski - borovski — pastirji - sirarji, ki so imeli svojo kočo, edino na Vršču, v travnati dolinici pod sedlom na trentarski strani, nekoliko pod sedanjo pastirsko stajo.

Leta 1906/7 so se vršili veliki vojaški manevri avstro-ogrske vojske preko Vršiča po celi soški dolini, pri katerih je bil navzoč tudi prestolonaslednik nadvojvoda Franc Ferdinand. Zastopane so bile vse branže vojske od pešcev, topničarjev do konjenikov. Takrat so napravili prvo zasilno vozno pot iz Kranjske gore v Trento, da je mogla artilerija prepeljati svoje težke topove preko Vršiča. Nastalo je več lesenih mostov. Topovski vozovi so bili preširoki



Del ceste na Vršič

in kolesa previsoka, zato so morali kranjskogorski kmetje posoditi kolesa, vojaki so napravili bukove osi, da je bil omogočen prevoz po ozki poti. Del poti še danes sledimo po sedanji bližnjici od Erjavčeve koče do Ruske kapelice.

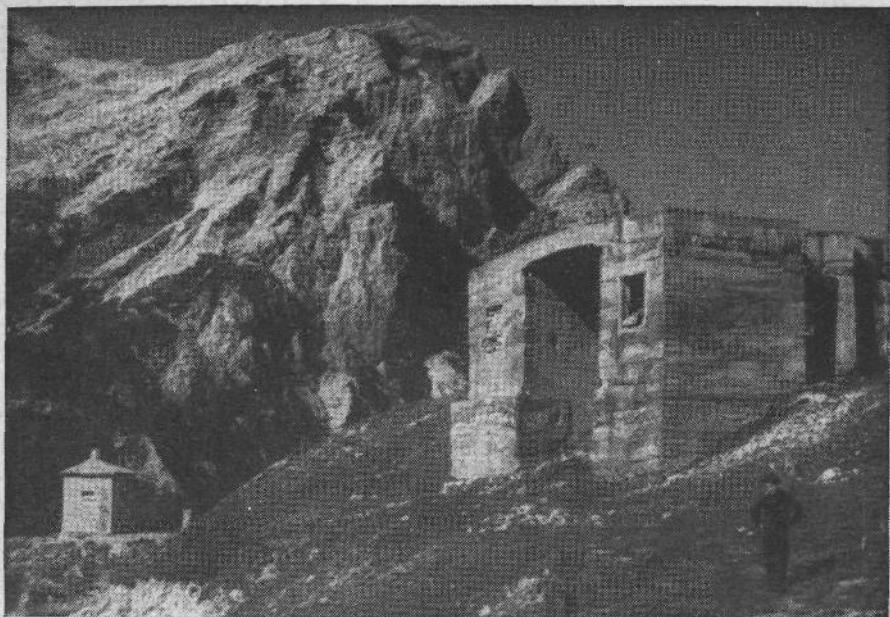
Avstrijski Alpenverein je postavil leta 1900 prvo planinsko kočo na Vršiču; to je sedanja Erjavčeva koča. Leta 1912 pa je zgradilo Slovensko planinsko društvo Tičarjev dom na Vršiču. Mihov dom pa so si pozidali kot zimsko postojanko jugoslovanski graničarji. Med okupacijo ga je rekviriral neki Nemec iz Beljaka, ga lepo preuredil in dvignil za eno nadstropje. Za poletno bivališče pa so si pozidali graničarji lepo hišico prav na vrhu Vršiča.

V maju 1915 je napovedala Italija Avstriji vojno. Avstrijo je vojna napoved iznenadila. Njene čete so se borile v Srbiji in v Galiciji proti Rusom. Na meji proti Italiji so bili le oddelki obmejnih stražarjev. V Šmohorju v Ziljski dolini je bila divizija Madžarov. Na hitrico so pripeljali čete na novo bojišče.

Prišli so avstrijski inženirji in projektirali cesto iz Kranjske gore v Trento. Pripeljali so na stotine ruskih vojnih ujetnikov. Pozneje so jim sledili tudi italijanski. Zapela sta kramp in lopata. Osamljeno in sicer mirno gorsko zatišje se je na mah spremenilo v vojno zaledje. Padala so rezka povelja in odredbe avstrijskih oficirjev. Vojni ujetniki pa so začeli nastopati svoj križev pot. Cesta preko Vršiča je bila nujno potrebna zaradi oskrbovanja čet na soški fronti. Glavna vojaška komanda je imela svoj sedež v vasi Soča, to je 8 km od Loga v Trenti proti Bovcu. Boji so se vršili na Krnu in v bližini Bovca. Vrh Krna je Avstrija 16. junija 1915 nenadoma zgubila. Ponoči so se priplazili na vrh Italijani in iznenadili premalo budne Madžare. Neka verzija pa trdi, da je bilo vmes izdajstvo.

Cesta je bila lepo in drzno projektirana. Gotovo so v načrtu predvidevali, da bo dobro služila tudi v mirnem času. Njena dolžina znaša približno trideset kilometrov. Potrebno je bilo izvršiti v kratkem času ogromno delo, zato so začeli delati na več sektorjih hkrati. V treh mesecih se je že vršil zasilen promet.

Iz železniške postaje v Kranjski gori do Trente so napeljali žično železnico. Iz Kranjske gore je držala v ravni črti do Klina, tam je zavila v smeri proti Erjavčevi koči. Natančno tod je speljan danes električni daljnovod. Neko-



Postajališče žičnice na Vršiču pod zapadno steno Prisojnika

liko pod Erjavčevo kočo stoji ob cesti še danes podrtá zidana stavba, to je bilo postajališče. Od tam je zavila žičnica naravnost v smeri proti Prisojniku. Nekoliko pod vrhom Vršiča stoji še danes močna betonska stavba (vidna od daleč), to je drugo še ohranjeno postajališče. Tretje so betonske razvaline na vrhu Vršiča, nekaj sto metrov od zapadne Prisojnikove stene. Sledovi četrtega pa so dobro vidni na Šupcah nad Trento, ob cesti pičle pol ure hoje iz sedla Vršiča.

Silno živahno je bilo v tistih časih v Kranjski gori, na Vršiču in v Trenti. Tovorni vlaki, polni vojaščine so prihajali v Kranjsko goro. Tam so se navadno nastanili za nekaj dni ali tednov, kakor je pač нареkoval vojaški položaj na fronti in odredbe avstrijskih generalov. Vrstile so se dolge kolone v maršu po cesti preko Vršiča proti soški fronti.

Okrog postaje v Kranjski gori je zrasla velika vas barak. Služile so za skladišča in kasarne. Na vrtu hotela »Slavec« v Kranjski gori je stala velika vojaška bolnišnica. Proti Klinu, v Klin, ob Ruski kapelici, okrog Erjavčeve koče in sploh povsod ob cesti, kjer koli je bil količkaj primeren prostor, in ravno tako z Vršiča proti Trenti tja do Loga so povsod stale večje in manjše lesene stavbe. Ako koga zanima, kje so stale te stavbe, bo to še marsikje danes lahko ugotovil po lepo izravnani zemlji in zidanih temeljih, ki so posebno dobro vidni okrog Erjavčeve koče.

Koče so služile v prvi vrsti za stanovanja vojnih ujetnikov, gosto zamrežena in obdana z bodečo žico. Nekatere večje stavbe pa so bile bolnice.

Desno od Erjavčeve koče na obeh straneh ceste sta stali dve veliki stavbi (sledovi še danes vidni). Služili sta za kasarno, bolnico in pekarno. V zimi leta 1916/17 je zapadlo mnogo snega. Ugotovili so, da že 35 let prej ni bilo tako hude zime. Ti dve stavbi so zavarovali pred plazovi tako, da so napravili nad njima ogromen lesen most, računajoč, da bo šel plaz čez kot voda čez jez. V noči od 13. na 14. II. 1917 so se utrgale z Mojstrovke in Robičja ogromne plasti snega. Most ni vzdržal silnega pritiska, potlačil in pometel je obe stavbi. Nekaj sto ljudi je nenadno umrlo strašne smrti pod belo odejo. Živ je ostal baje samo pek, ki je ravno vsajal kruh.

Gradbena dela na Vršiču je vodil ing. Köhler. Vojaški poveljnik pa je bil podpolkovnik Riml, sudetski Nemec. Oženil se je s Kranjskogorčanko in se izselil iz Kranjske gore šele leta 1925. Poveljstvo je bilo v sedanji Koči na Gozdu, ki je bila takrat v ta namen pozidana. Ing. Köhler in podpolkovnik Riml sta se ovekov večila s svojimi imeni na najvišji škarpi nad Kočo na Gozdu, kar se še danes vidi. Cesto so imenovali »Prinz Eugen Strasse«; tudi ta napis se še danes vidi na isti škarpi.

Cesta je bila speljana točno tam kot danes, le pod Rusko kapelico je zavila levo ob hribčku in tekla naravnost proti Koči na Gozdu. V šestintridesetih letih je ta del ceste skoro propadel, vendar jo še danes lahko sledimo.

Zaradi nepripravljenosti Avstrije na vojno z Italijo so se italijanske čete vsidrale že koj v začetku na vseh važnih avstrijskih gorskih vrhovih, kar smo že preje omenili, zato je bilo treba cesto čimprej zgraditi. Ujetniki so morali delati od zore do mraka. Razstreljevali so skalnata pobočja, kopali široko cesto, jo podlagali s kamenjem, naspali z gramozom, zidali in betonirali škarpe nad in pod cesto, delali mostove in kanalizacijo. Avstrijski stražarji so postopali z ujetniki skrajno surovo. Priganjali so jih k delu kot srednjeveški valpti. Hrano so imeli pičlo in slabo. Kranjskogorci pripovedujejo: če so jih pripeljali v Kranjsko goro, so iskali in pobirali krompirjeve olupke in druge odpadke po gnojiščih in jih jedli. V Srednjem vrhu so se pasle ovce. Večkrat so prestradani Rusi katero ukradli in jo zaklali.

Avstrijskim oficirjem je manjkalo znanja o nevarnosti plazov. Gradili so barake na plazovitih mestih. Spomladi in ob odjugi so drveli plazovi in pokopali vse pod seboj. Ker se je moral vršiti promet na cesti neprekinjeno, so morali ujetniki pozimi stalno kidati sneg s ceste, ki je bil večkrat po več metrov globok; pridrvel je plaz in jih žive pokopal. Če jih je pomrlo sto, jih je nadomestilo dve sto. Pokopavali so jih večinoma kar v bližini, kjer so umrli. Zato pravijo, da je Vršič postlan z ruskimi grobovi. Ohranjenih je nekaj grobov le pri Erjavčevi koči in Ruski kapelici. Veliko pokopališče je nastalo takrat v Kranjski gori, na travniku, levo ob začetku sedanje smučarske vzpenjače. Tam so počivali v miru Avstrijci, Rusi in Italijani. Tudi za trentarskim pokopališčem je še danes dobro ohranjeno rusko pokopališče. Točno število nesrečnih žrtev se ne da dognati, brez dvoma jih je bilo okrog dva tisoč. Nekateri trdijo, da jih je bilo 9000.

Če se vračamo z Jalovca po stezi južnega pobočja Mojstrovke proti Vršiču, opazimo poleg običajne ceste iz Trente še drugo, ki zavije kakih 15 min. hoda pred sedlom Vršiča v smeri proti Prisojniku. Silen vtis napravi ta stara cesta. Izpeljana je zelo zanimivo; betonske in s kamnom zidane škarpe, visoke dva do tri metre se vse sivo svetijo. V petnajstih dolgih serpentinah, ki se vijejo v višino, se cesta v lahkem vzponu dviga. Grape, po katerih drviijo hudo-urniki, prečka približno petnajst podprtih lesenih mostov. Iz kamenja suho zidane škarpe razpadajo, cesto zasipa prod in pesek, ponekod so se naselile na njej že ogromne skale in celo debela drevesa macesnov so zdrknila s strmih pobočij in rastejo kar na cesti naprej. Oko občuduje in uživa nad tem ogromnim delom. Koliko truda, žrtev in znanja je bilo treba, da je stekla cesta po tem divjem in strmem terenu. Izpeljana je še veliko bolj drzno kot tista, ki drži mimo Erjavčeve koče. Pod Prisojnikom začne cesta padati in v številnih dolgih in lepih serpentinah, ki so nekatere že vse zasute, druge pa so popolnoma ohranjene in lepo porasle s travo ter poslane z macesnovim iglovjem. Velik užitek je sprehod po njej. Ta cesta pripelje na velik pašnik nad Kočo na Gozdu, kjer se združi s cesto proti Erjavčevi koči. Služila je za zimski promet, ker je niso mogli zasipati plazovi.

Taka je približno zgodovina nastanka ceste na Vršič. Kruta in krvava je. Prisojnik, ogromni kamniti masiv s svojo ponosno belo bleščečo severno steno, razčlenjeno v visoke stolpe in globoko zarezane tokave, je bil priča vsega dogajanja, ki se je odigravalo ob njegovem vznožju. Morda ima zato tako žalostno nagnjeno svojo glavo. Škoda, da ne more spregovoriti.\*

\* Pisanih virov žal ni nikjer dobiti, podatki slonijo na izpovedbah starejših Kranjskogorčanov in Trentarjev.