

UNIVERZA V LJUBLJANI
FILOZOFSKA FAKULTETA
ODDELEK ZA ZGODOVINO

LAN LAJOVIC

Ruska cesta čez Vršič in usoda ruskih ujetnikov

Diplomsko delo

Ljubljana, 2017

UNIVERZA V LJUBLJANI
FILOZOFSKA FAKULTETA
ODDELEK ZA ZGODOVINO

LAN LAJOVIC

Ruska cesta čez Vršič in usoda ruskih ujetnikov

Diplomsko delo

Mentor: red. prof. dr. Božo Repe

Somentorica: asist. Maja Vehar

Univerzitetni študijski program prve
stopnje: Zgodovina

Ljubljana, 2017

ZAHVALA

Za pomoč in usmerjanje pri iskanju virov se iskreno zahvaljujem Kobariškemu muzeju, fundaciji Pot miru in društvu Slovenija Rusija. Društvu se poleg tega zahvaljujem še za poklon brezplačne literature, ki mi je pri pisanju diplomske naloge zelo pomagala. Zahvaljujem se tudi študentki prevajalstva Ajdi Diaci za lektoriranje diplomske naloge. Hvala tudi mentorju dr. Božu Repetu in asistentki Maji Vehar za pomoč pri pisanju diplomske naloge.

IZVLEČEK

Ruska cesta čez Vršič in usoda ruskih ujetnikov

Diplomska naloga poizkuša skozi več virov pisati celotno zgodovino Vršiča kot prometne poti. Poudarek je na obdobju prve svetovne vojne, ko so ruski ujetniki tam gradili prvo konkretnjšo cesto. Opisuje, od kod so ujetniki sploh prišli, zakaj so bili na slovenskih tleh zadolženi in kakšne prepreke in tegobe so jih spremljale skozi obdobje soške fronte. Na kratko je opisano tudi življenje ruskih ujetnikov, ki na območju soške fronte niso bili zadolženi za gradnjo prelaza čez Vršič. Veliko poudarka je tudi na plazovih, ki so pod seboj pokopali nemalo življenj ruskih ujetnikov in njihovih avstro-ogrskih čuvajev.

Ključne besede: soška fronta, ruski ujetniki, ruska cesta čez Vršič, plaz, prva svetovna vojna

ABSTRACT

Vršič Road and the destiny of Russian prisoners

This bachelor's thesis describes the entire history of Vršič Pass as a traffic way. The emphasis is on the era of the First World War, as the Russian prisoners were building the first proper road. It describes where the prisoners came from, what were they doing on Slovenian soil and what kind of barriers were they facing through the era of Isonzo Front. It also shortly describes the lives of Russian prisoners, who were not in charge of building the Vršič Road, but had different assignments. It puts an important emphasis on the avalanches, which took the lives of many Russian prisoners and their Austro-Hungarian guards.

Key words: Isonzo Front, Russian prisoners, the Vršič Road, avalanches, the First World War

KAZALO

ZAHVALA.....	3
ABSTRACT	4
1. UVOD	6
2. ZAČETEK VELIKE VOJNE NA SLOVENSКИH TLEH	7
3. VRŠIČ KOT PROMETNA POVEZAVA PRED ZAČETKOM VOJNE	8
4. PRIHOD RUSKIH UJETNIKOV NA SLOVENSKA TLA.....	11
5. GRADNJA CESTE ČEZ VRŠIČ.....	13
5.1 ŽIVLJENJSKE RAZMERE UJETNIKOV V ČASU GRADNJE.....	17
6. PROTI PLAZOVNA ZAŠČITA	19
7. USODNI PLAZOVI MED LETOMA 1915 IN 1917	21
8. RUSKA KAPELICA KOT SPOMIN UMRILIM.....	26
10. POTI UJETNIKOV PO KONCU I. SVETOVNE VOJNE	28
11. ZAKLJUČEK.....	29
12. POVZETEK	30
13. LITERATURA IN VIRI	31

1. UVOD

Diplomska naloga se ukvarja z gradnjo še danes izredno pomembne ceste preko gorskega prelaza Vršič. Zgradili so jo predvsem ruski ujetniki, ki so jih avstro-ogrskе enote zajele med bitkami prve svetovne vojne. Za to temo sem se odločil, ker poleg zgodovine na Filozofski fakulteti študiram tudi ruščino. Tema tako pokriva obe smeri, s katerima se ukvarjam. Poleg tega sem zelo veliko svojega prostega časa preživel v Posočju in me ta konec Slovenije že od nekdaj izredno zanima. Skozi diplomsko nalogo bom opisal celotno pot ruskih ujetnikov, ki so bili pripeljani z vzhodne fronte, nato pa so jim dodelili najrazličnejše naloge, da so avstro-ogrskemu vojaškemu stroju pomagali pri branjenju svoje zahodne meje. Čim bolj natančno bom poizkušal predstaviti težko življenje ujetnikov, ki so bili mnogokrat na meji preživetja in se neprestano borili z lakoto, mrazom in boleznimi. V letih 1916 in 1917 se je iz pobočja Mojstrovke usulo več plazov, ki so bili preveliki, da bi jih proti lavinska zaščita lahko zadržala, zato so pod seboj pokopali večje število ruskih ujetnikov in avstro-ogrskih nadzornikov. Tem plazovom bom posvetil posebno poglavje, saj so ključno vplivali na gradnjo ceste in na življenje samih ujetnikov.

Ko sem se odločil za to temo, me je nemalo poznavalcev tega obdobja zgodovine posvarilo, da na to temo primanjkuje virov, kar pa se je izkazalo le za delno resnično. Informacije o gradnji in o ostali vsebini diplomske naloge sem pridobil s pregledom literature. Velik del diplomske naloge spremlja gradnjo Vršiške ceste skozi oči Franca Urana, ki je sodeloval pri sami gradnji in je eden izmed najboljših virov za proučevanje te teme. Njegov članek, ki ga je ob 40. obletnici konca soške fronte objavil v reviji *Planinski vestnik*, zelo natančno opisuje celoten potek gradnje ceste, življenjske pogoje delavcev in različne anekdote, ki jih je osebno doživel in jih v drugih virih ne moremo najti. Brez Urana ne bi imeli podrobnega opisa plazov in vseh dogodkov, ki so jih spremljali, saj so viri glede tega zelo skopi.

2. ZAČETEK VELIKE VOJNE NA SLOVENSКИH TLEH

Kraljevina Italija je leta 1915 nepričakovano vstopila v prvo svetovno vojno in tako svojo vzhodno sosedo Avstro-Ogrsko prisilila v obrambo svojih meja. V vojno je vstopila kljub temu da je leta 1914 razglasila svojo nevtralnost in da je bila z Avstro-Ogrsko zaveznica že vse od leta 1882, ko je bila med omenjenima državama ter Nemčijo sklenjena Trojna zveza.¹ Motivi za vstop v vojno so se pokazali po nastopu oktobrske revolucije, ko so sovjetske oblasti svetu razkrile vsebino Londonskega sporazuma, ki je Italiji ponujal zajeten kos ozemlja. Avstro-ogrsko oblast se je ob vstopu Italije v vojno sprva želela umakniti proti Ljubljani in tam utrditi svoje položaje, kar bi bilo po mnenju mnogih zgodovinarjev za slovenska tla katastrofalno, saj bi vojna potekala na centralnem delu današnje Slovenije in bi škoda tako bila veliko večja. Na koncu so se odločili, da se utrdijo ob reki Soči in vzpostavljena je bila soška fronta.²

Sama fronta je bila dolga okoli 90 kilometrov, potekala pa je od Rombona do Tržaškega zaliva. To je bila največja vojna na slovenskih tleh nasploh, poleg tega pa tudi največji spopad v gorskem svetu v zgodovini. Tako kot ostale fronte prve svetovne vojne se je tudi ta v kratkem času spremenila v mučno pozicijsko vojno, kjer so bile ofenzive bolj ali manj neuspešne, vojaki pa so bili praktično celoten čas fronte priklenjeni na iste položaje. Prve italijanske ofenzive so bile sicer uspešne in so prinesle manjše kose ozemlja, vendar se je napredek hitro ustavil. Dve leti so se nato bojevali za manjše kose ozemlja in šele 12. soška bitka oziroma *Čudež pri Kobaridu* je prinesla dokončni preobrat in italijanska vojska je bila na tej fronti poražena. Do preobrata je prišlo predvsem zaradi izstopa carske Rusije iz vojne, zaradi česar so avstrijske enote dobile nemške okrepitve iz vzhodne fronte in posledično veliko številčno premoč. Glavne značilnosti fronte so bile, da so vojaki pozimi v gorskem svetu zmrzovali zaradi ekstremno nizkih temperatur, da so na Krasu trpeli zaradi hudega pomanjkanja vode in da je bila vojna zaradi razgibanega terena logistično izredno zahtevna.³

Zaradi nedostopnosti doline reke Soče in gora, ki dolino obdajajo, je bila oskrba vojske iz zaledja ključnega pomena. V tistem času je sicer že obstajal prelaz Predel, ki pa zaradi bližine italijanske meje ni bil dovolj varen in je bil uporaben le ponoči.⁴ Stalno je bil na udaru

¹ Cimprič, Željko. *Velika vojna v Krnskem pogorju: sinovi Rusije v Julijskih Alpah*. Kobarid: Kobariški muzej, 2016, 11.

² Zupanič Slavec, Zvonka. »Ruska kapelica – rodovom v spomin in opomin. Vršiška cesta in ruski ujetniki (1915–1917)«. V: *Ruska kapelica pod Vršičem*, ur. Zvonka Zupanič Slavec in Petra Testen, 55–119. Ljubljana: Unireal: Znanstveno društvo za zgodovino zdravstvene kulture Slovenije, 2007, 55–60.

³ Svolfjšak, Petra. *Soška fronta*. Ljubljana: Cankarjeva založba, 2002, 10–30.

⁴ Cimprič, *Velika vojna*, 38.

italijanskih topov, zato so poleg tega prelaza uporabljali še tunel, ki je povezoval rabeljski rudnik z Logom pod Mangartom. Fronto so oskrbovali tudi preko bohinske železnice, in sicer 15. gorsko brigado. Tovor je prispel po železnici, nato pa so ga s konji in s sistemom žičnic pretovorili do Bogatinskega sedla.⁵ Za oskrbo enot na področju Krna in Kanina zgoraj omenjene poti niso zadostovale in potrebovali so boljšo cestno alternativo, zato so se odločili, da bodo zgradili cesto, ki bo povezovala Kranjsko Goro s Trento.⁶

3. VRŠIČ KOT PROMETNA POVEZAVA PRED ZAČETKOM VOJNE

Prvi obiskovalci Vršiča oziroma Kranjskega sedla, kot so ga domačini iz Kranjske Gore imenovali včasih, so bili divji lovci. Kasneje so tudi ovčarji začeli pasti na pobočju Vršiča in tako so nastajale posamezne utrjene steze. Ljudje so se v Trento začeli naseljevati v srednjem veku in takrat je pot čez Vršič postala zelo pomembna. Zaradi odmaknjenosti doline so bili vezani na Kranjsko Goro, ki se je takrat imenovala Borovška vas, in se tako pogosto odpravljali čez Vršič.⁷ Kot navaja Zupanič Slavec, so tam menjali volno, kože in sir za nujne življenjske potrebščine, ki se jih v Trenti ni dalo dobiti. O teh potovanjih je pisal tudi Janez Vajkard Valvasor, vendar je močno pretiraval in opisal, da so popotniki potovali skozi Prisojnikovo okno⁸, skozi katerega tudi danes vodi dokaj zahtevna zavarovana pot, ki pa je bila v tistem času zagotovo še bolj neprehodna kot danes. Zupanič Slavec opisuje skromno življenje pastirjev, ki so v 19. stoletju pasli živino na travnikih v okolici Vršiča: *»K siru in skuti je skromni kmet pojedel le še kak krompir – po trentarsko čompe –, ki je zrasel na majhnih zaplatah zemlje.«*⁹

V začetku 20. stoletja se je začel pravi vzpon planinstva, saj so takrat mnogi ljudje zaradi napredka lažje živeli in se niso več rabili ukvarjati zgolj z golim preživetjem, temveč so se lahko posvečali tudi hobijem. Tako so ob poti čez Vršič začele nastajati planinske koče. Prva izmed njih je bila koča Vosshütte. Leta 1901 jo je zgradilo nemško-avstrijsko planinsko društvo, danes pa na njenem mestu stoji Erjavčeva koča. Z rastjo trgovine, h kateri je gotovo pripomogla tudi železniška proga Ljubljana-Rateče-Trbiž, je pot čez Vršič postajala zmeraj pomembnejša. V letih 1906 in 1907 je avstro-ogrsko vojska na tem področju izvedla vojaške vaje. Zupanič Slavec v svojem članku opisuje, kako so po zasilni cesti, ki so jo zgradili prav

⁵ Budkovič, Tomaž. *Vzpon Bohinja pred zatonom Avstro-Ogrske*. Celovec: Mohorjeva založba, 2004, 204.

⁶ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 79.

⁷ Prav tam, 57.

⁸ Prav tam, 59.

⁹ Prav tam, 59.

zaradi vojaških vaj, vojaki s težavo tovorili svoje topove. Ker so bili topovski vozi preveliki in premalo okretni, so si od kranjskogorskih kmetov sposodili kolesa kmečkih vozov.¹⁰

Vršič je s časom postal privlačen tudi zaradi obsežnih gozdov, ki so jih izsekavali v visokogorju in les nato tovorili v dolino. O tem v *Planinskem vestniku* piše Franc Uran, ki je eden izmed najpomembnejših virov pri raziskovanju Vršiča in gradnje ceste čez prelaz. Uran, ki je bil po poklicu gradbenik, pri sami gradnji pa je sodeloval kot svetovalec. S tem predelom Slovenije je prišel v stik kot uslužbenec pri tesarskem mojstru Ivanu Zakotniku.¹¹ Na Vršiču je preživel sedem let svojega življenja.¹² Vse skupaj se je začelo, ko se je Zakotnik odločil za nakup gozda Velika planina v Trenti in tako se je leta 1909 Uran preselil tja. Gozd se nahaja malo pod vrhom prelaza, in sicer na trentarski strani. Franc Uran je tam pričel delo kot nadzornik in imel pod seboj tesarje in gozdarje. Na to območje je prišel brez potrebnega znanja o plazovih, snežnih zametih in ostalih preprekah, ki jih pozimi ponujajo gore, vendar je skozi leta postal velik specialist za visokogorje in plazove.¹³ V prvem letu, ko je Uran začel delati na Vršiču, je bila pot na Vršič zgolj malo boljša steza, s tem da je bila proti vrhu prelaza velikokrat zasuta zaradi plazov. Cesta je bila prehodna za pešce, vendar pa za vozove povsem neprevozna. Dodaja, da si domačini takrat niso mogli predstavljati, da bi bila gradnja ceste čez Vršič sploh izvedljiva in da je Avstrijcem pri njihovih vojaških vajah nekaj topov zdrknilo po pobočjih v prepad, saj njihova zasilna cesta ni bila zgrajena dovolj dobro.¹⁴

Uranova primarna naloga na Vršiču je bila, da bi bila cesta iz Kranjske Gore do vrha prelaza dovolj utrjena, da bi lahko po njej tovorili hlode, ki so jih izsekavali v gozdu Velika planina. Cesto jim je uspelo dovolj utrditi, da je bila prevozna za voznike, vendar le s kranjskogorske strani, na trentarsko stran pa je še vedno vodila samo stezica. Zasilne brvi čez reko Pišnico so zamenjali z večjimi mostovi in uredili prehode čez hudournike.¹⁵ S časom so zgradili tudi centralo svojega podjetja in pri tem za nasvet glede lokacije vprašali domačine iz Trente. Uran se je zavedal nevarnosti plazov in zaradi tega za mnenje vprašal domačine, česar pa avstro-ogrsko vojska kasneje ni naredila.¹⁶ Uran piše, da so se zimskih razmer navadili in zaradi tega

¹⁰ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 57.

¹¹ Uran, Franc »Kako se je delala cesta na Vršič.« *Planinski vestnik*, 13/3 (1957), 151–164.

¹² Rajc na fronto, samo da bo stran od teh prokletih plazov. <https://www.rtvsllo.si/kultura/razglednice-pretoklosti/raje-na-fronto-samo-da-bo-stran-od-teh-prokletih-plazov/388522> (Dostop: september 2017, zadnjič dopolnjeno: marec 2016).

¹³ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 97.

¹⁴ Prav tam, 57.

¹⁵ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 152.

¹⁶ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 91.

v celotnem času izsekavanja niso imeli nobene nesreče: *»Brž ko je kazalo, da se bodo prožili plazovi, smo ustavili vsako vožnjo čez vrh. Ko pa so plazovi odšli, smo preko njih napravili pot za sani in vozili dalje. Nikdar pa nas ni prehitelo, da bi imeli kako nesrečo.«*¹⁷

Pri gradnji ceste pred začetkom prve svetovne vojne je Uran torej spoštoval moč narave in se je za nasvet velikokrat pozanimal pri domačinih, saj se je zavedal, kako nevarno zna biti visokogorje v zimskem obdobju, nasprotno pa je avstro-ogrsko vojska leta 1915 pokazala pravo aroganco.¹⁸ Domačini so gradbenike neprestano opozarjali na nevarnost plazov, vodje projekta pa niso spoštovali nasvetov ljudi, ki so področje poznali bistveno bolje kot oni. Sami sebe so razglasili celo za stare strokovnjake za snežne plazove. Pred prihodom avstrijske vojske je bila cesta sicer zasilno prevozna za vozove, vendar pa nikakor ni bila primerna za potrebe soške fronte. Poleg tega lahko ugotovimo tudi, da so se naravnih nevarnosti zavedali veliko bolj kot pa avstrijska vojska, tako da so se na plazove tudi veliko bolje pripravili, o čemer priča zgoraj omenjeno dejstvo, da se jim ni pripetila niti ena sama nesreča. Poleg tega so imeli Uran in sodelavci pod svojim bivališčem tudi močno utrjeno klet, ki naj bi zdržala močnejše plazove in je bila namenjena zaklonišču. Z delom so nadaljevali vse do leta 1914, ko pa je nastopila vojna, je na to območje prišla avstro-ogrsko vojska in začela planirati novo cesto.¹⁹

¹⁷ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 154.

¹⁸ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 91.

¹⁹ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 156.

4. PRIHOD RUSKIH UJETNIKOV NA SLOVENSKA TLA

Točno število ruskih ujetnikov na slovenskih tleh ni povsem znano, vendar sem v virih našel podobne podatke. Cimprič v svojem delu ocenjuje število mož okoli 30 000.²⁰ Jasna Fischer pa meni, da je bilo pripeljanih ujetnikov med 20 in 30 tisoč.²¹ Po uradnih podatkih so avstrijske čete v Galiciji, Karpatih, Bukovini in ostalih predelih vzhodne fronte skupno zajele 1.268.000 ruskih ujetnikov. Po narodnosti so bili Rusi, Ukrajinci, Belorusi in ostale narodnosti carske Rusije. Kljub različnim narodnostim so nosili skupno ime – ruski ujetniki. Po zajetju na fronti so jih odpeljali v zbirna taborišča, kjer so jih popisali in preverili njihovo zdravje. Tiste, ki so imeli kake nalezljive bolezni, so poslali v karanteno. Taborišča, ki so bila zadolžena za soško fronto, so bila: Grodig pri Salzburgu, Kleinmünchen – Wegscheid pri Linzu in ostala, večinoma pa so se nahajala na avstrijskih tleh. V taboriščih so jih nato razdelili glede na namen. Imeli so tri oddelke, in sicer delavski oddelek, železniški oddelek in nosaški oddelek. Vsak oddelek je imel 500 mož. Po 12. soški bitki, oziroma *Čudežu pri Kobaridu*, kot ga mnogi imenujejo, so ujetniki dobili še eno nalogo – pobirali so vojni material, ki ga je za seboj puščala umikajoča se italijanska vojska. Za stike vojakov z domačimi je skrbel Rdeči križ, poleg pisem pa so jim domači lahko pošiljali tudi pakete s pomočjo in denar, vendar pa so jim ta denar izplačevali kot žepnino, in sicer po 2 kroni na dan.²²

V letu 1915 je po pričevanju različnih virov v Kranjsko Goro prišlo med 10 in 12 tisoč ruskih ujetnikov. Večina jih je bila zadolžena za gradnjo ceste, nekateri pa tudi za vzdrževanje železnice. Zaradi tako velikega števila novega prebivalstva je bila Kranjska Gora povsem zasedena. To naj bi zelo obremenilo domačine: »*Niti najlepšim vrtovom ni bilo prizaneseno. Na vrtu hotela Slavec so na primer postavili špital, na župnikovem vrtu so v petih barakah uredili klavnico, pripravili pa so tudi kopališče.*«²³ Zaradi pomanjkanja domačinov moškega spola (ti so bili namreč vpoklicani v vojsko) so za delo v zaledju uporabili ujetnike. Tako so jih na primer uporabili tudi za gradnjo vodovoda ob Trnovskem gozdu ter za delo na slovenskih kmetijah.²⁴ Nekateri so po končani vojni kot hlapci ostali na teh kmetijah. V dokumentarnem

²⁰ Cimprič, *Velika vojna*, 36.

²¹ Fischer, Jasna. »Ruski vojni ujetniki«, 351.

²² Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 73–79.

²³ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 79.

²⁴ Prav tam, 77–85.

filmu *Ruska Kapelica* na primer omenjajo Rusa Ivana, ki je kot hlapec v Kranjski Gori ostal do konca svojega življenja in se močno povezal z družino, ki ji je služil.²⁵

Vojni ujetniki so bili zadolženi tudi za ozkotirno železnico ob Bohinjskem jezeru. Zaledje okoli Bohinja je imelo izreden pomen za enote, ki so se borile v Krnskem pogorju. Vojaško opremo, hrano in ostalo, kar so potrebovali, so sprva pripeljali po ozkotirni železnici, v visokogorje so to odvedli z žičnico (če so imeli to možnost), drugače pa so tovor naložili na konje. Na najbolj neprehodnih predelih pa so ga morali nositi nosači. V dolini so ujetniki delali kot zavirači na železnici, na žagah in tudi ostale stvari, za katere jih je zadolžila vojska. Domačini so jih dobro sprejeli, saj so veljali za poštene, poleg tega pa tudi ni prihajalo do kraj in znali so se lepo obnašati. Veliko težje kot ujetnikom v dolini je bilo tistim, ki so delali v visokogorju. Še posebej so trpeli pozimi, ko so temperature padle krepko pod ničlo, na Krnu pa so na nekaterih mestih namerili tudi do 15 metrov snega. Ko so gradili žičnico, so morali stebre zgraditi veliko višje, da pozimi ne bi bili pod snegom. Transportne poti so opremili z visokimi koli, saj v primeru megle orientacija po snegu nikakor ni bila lahka. Marsikdo je zašel in mrtvega so ga našli šele takrat, ko je pomlad stopila sneg.²⁶

Število vseh ruskih ujetnikov, ki so jih pripeljali na Slovensko, še danes ni povsem znano. Številka se po mnenju večine virov giblje med 20 in 30 tisoč, od katerih jih je približno 10 tisoč sodelovalo pri gradnji ceste čez Vršič. Točno število ni znano tudi zaradi nedostopnosti virov v Vojnem arhivu Republike Avstrije. Viri naj bi se sicer v kratkem odprli, vendar trenutno še niso dostopni. Ujetnike, ki niso sodelovali pri gradnji ceste, so razporedili po drugih koncih današnje Slovenije in so opravljali povsem drugačne naloge. Vpoklic moških na fronto je povzročil splošno pomanjkanje delovne sile in to vrzel so zapolnili s pomočjo vojnih ujetnikov. Glavnina ruskih ujetnikov, ki se ni ukvarjala z gradnjo ceste, je delala v kmetijstvu, industrijskih obratih in pri gradnji in vzdrževanju infrastrukture.²⁷ Kako se dodeljuje in zaposluje vojne ujetnike, je natančno določal pravilnik, ki ga je izdalo avstro-ogrsko uradništvo. V pravilniku je bil določen postopek, po katerem lahko kmetijski obrat, tovarna in ostali proizvodni zavodi zaprosijo za določeno število vojnih ujetnikov za pomoč. Jasna Fischer v svojem članku poudarja tudi, da so bili navodila za vojni čas napisana izredno humano in da je po njenem

²⁵ *Ruska kapelica* – elegija pod Vršičem, dokumentarni film. Režiser Božo Grlj. Ljubljana: TV Slovenija, 2016. <http://4d.rtvslo.si/arhiv/dokumentarni-filmi-in-oddaje-kulturno-umetniški-program/174484666/> (Dostop: september 2017).

²⁶ Cimprič, *Velika vojna*, 36.

²⁷ Fischer, Jasna. »Ruski vojni ujetniki na ozemlju Republike Slovenije 1914–1918«. *Zgodovinski časopis*, 36/3-4 (2009), 350–375.

mnenju to povezano s plazovi, ki so se pojavljali pri gradnji ceste.²⁸ Prošnjo so morali oddati na deželno glavarstvo v Ljubljani, ki jo je nato posredovala deželni delavski izkazovalnici. Navesti so morali točno število ujetnikov, ki so jih želeli, številka pa ni smela biti manjša od 10. Prosilec je moral tudi dokazati, da ima na voljo dovolj hrane za vse ujetnike in za vsakega ujetnika tudi plačati določeno kavcijo.²⁹

Zanimivo je, da je pravilnik za ujetnike določal iste delovne pogoje kot za navadne civilne delavce. Omejil je število delovnih ur, ujetnikom dal pravico do počitka in tako v nedeljo niso rabili delati.³⁰ Pravilnik je točno določal tudi varstvo pri delu, zdravstvene določbe glede ujetnikov, obleko ujetnikov. Ti predpisi so veljali za delavce, ki so pomagali civilistom v zaledju, tisti, ki so gradili cesto, pa so bili pod direktnim nadzorom vojske in vojaški pravilnik glede ravnanja z ujetniki zaradi zaprtosti arhivov ni znan. Število ujetnikov, ki so opravljali civilno delo na Kranjskem, je v času vojne postopoma rastlo. Največ jih je bilo zaposlenih tik prek koncem vojne, septembra 1918. Takrat jih je bilo vse skupaj 3782. Kot sem že omenil, je veliko ujetnikov delalo tudi v industriji. Jasna Fischer omenja, da so delali v premogovnikih (Kočevje, Zagorje), usnjarstvu (Šmartno pri Litiji, Ljubljana) in še mnogih industrijskih obratih.³¹

Pobegi ujetnikov v tistem času niso bili redkost. Po navadi so bežali v parih ali v manjših skupinah, o teh pobegih pa priča tudi manjše število poročil, ki so jih prejele deželne vlade. Največ jih je bežalo iz avstrijske Koroške in Jasna Fischer to vidi kot dokaz, da je bilo to okolje najtežje za ruske ujetnike.³²

5. GRADNJA CESTE ČEZ VRŠIČ

Priprave na gradnjo so se začele že v jeseni leta 1914.³³ Leta 1914 so v Kranjsko Goro poslali prvih 25 ruskih ujetnikov. Vsi so bili iz Sibirije in nastanjeni so bili v salonu pri Pečarju. Vsak dan so morali nesti po eno železno palico do Močila (ki se nahaja blizu vrha današnje ceste). Te palice so nato uporabili za žične ovire. Takrat so bili stiki z domačini ujetnikom še dovoljeni

²⁸ Prav tam, 355.

²⁹ Prav tam, 356.

³⁰ Prav tam, 356–360.

³¹ Prav tam, 357.

³² Prav tam, 365–369.

³³ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 79.

in ko so ujetniki zvečer pogosto peli ruske pesmi, so jih hodili poslušat in jim nosili raznorazne dobrote.

Preden je bil vstop Italije v vojno gotov, so bile priprave na gradnjo ceste zelo skromne, pozimi 1914/15 pa se ni dogajalo nič. Spomladi so bili nato že prepričani, da bo Italija vstopila v vojno in se resno lotili priprav na gradnjo. Inženirji so začeli s trasiranjem ceste in se odločili, da jo bodo razdelili na 12 do 13 odsekov. Pred italijansko vojno napovedjo je bila torej gradnja ceste že resno zastavljena.³⁴ Italija je 23. maja 1915 uradno napovedala vojno centralnim silam in Kranjska Gora je postala del ožjega bojnega območja. Civilna oblast je izgubila svoj primat in padla pod nadzor vojaške. Omejili so gibanje civilistov in uzakonili, da morajo s seboj neprestano nositi potrdilo o istovetnosti. V Kranjsko Goro je začelo prihajati veliko število vlakov, tudi do 100 na dan, kot navaja Zupanič Slavec. Natovorjeni so bili s topovi, naboji, hrano in vsem ostalim, kar so potrebovali za obrambo svojih meja. Kmetje so bili primorani sodelovati pri transportu in prispevati vprežno živino. V juniju 1915 so v Kranjsko Goro prišli honvedi, madžarski vojaki, in jo zasedli. V Kranjski Gori so organizirali bolnišnico, in sicer v hotelu *Pri pošti*, poleg bolnišnice pa so za vojaške potrebe organizirali tudi pekarno. Madžarski vojaki so bili tam le začasno, ko so odšli, pa jih je nadomestila 44. strelska divizija. V tej diviziji je bilo tudi večje število Slovencev. Kranjska Gora je bila tudi zatočišče za mnoge begunce iz Zgornjega Posočja, ki pa so s seboj prinesli tudi tifus, ki je do jeseni 1915 terjal okoli 50 življenj.³⁵

Ko je prišlo do polnega razmaha v gradnji, je bilo potrebno razrešiti vprašanje nastanitve ruskih ujetnikov. Naselili so jih v barake, ki so bile tako v dolini kot na prelazu samem. Veliko barakarsko naselje je stalo v dolini reke Pišnice, na prelazu pa so izkoristili vsak večji kos ravnine, da so tam zgradili barake. Te barake so imele zidane temelje (kar lahko vidimo še danes), vse ostalo pa je bilo leseno. Največji taborišči (oziroma *lagerji*, kot so jih imenovali Avstrijci), ki sta se nahajali na prelazu, sta bili *Nordlager*, ki je stal blizu današnje Erjavčeve koče, in pa *Südlager*, ki se je nahajal na trentarski strani prelaza, in sicer okoli dva kilometra in pol pod vrhom. Oba tabora sta imela tudi pekarno, skladišče in ambulanto.³⁶ Kot navaja Uran, so bile barake, v katerih so živeli ujetniki, izredno preproste in mrzle.³⁷

³⁴ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 156–157.

³⁵ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 79–81.

³⁶ Prav tam, 81.

³⁷ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 159.

Večino stavb, ki so se nahajale ob prelazu, med drugim tudi tisto, v kateri je stanoval Uran, je zasegla vojska. Nova cesta se je le delno križala s tisto, ki so jo zgradili gozdarji z Uranom na čelu. Na primorski strani se je trasa nove ceste do določenega mesta povsem ujemala s staro cesto, od Lož naprej pa je bila povsem nova. Od Lož do doline Trente namreč prej ni obstajalo nič drugega kot le majhna stezica, zato je bilo vse zgrajeno povsem na novo. Traso so razdelili na 12 do 13 gradbenih odsekov. Vse so začeli graditi hkrati, vsakega pa je vodil vojaški gradbeni inženir. Delavce so razporedili v gradbene skupine, ki so štejele po 25 vojakov. Vsaka je imela tudi svojega tolmača (ki je bil po rodu običajno Jud in praviloma ni rabil fizično delati) in pa stražarja, ki je bil avstro-ogrski vojak.³⁸ Strokovnjaki in delovodje so bili po poreklu predvsem Avstrijci. Njihovo delo je bilo izredno pomembno, saj Zupanič Slavec navaja, da so bili ujetniki glede tovrstnih del zelo neizkušeni. Usmerjali so jih, da so gradili mostove in viadukte ter opravljali ostala fizična dela. Gradnjo ceste je vodil poseben štab, ki je bil sestavljen iz gradbenih vojaških enot, vseboval pa je tudi nekaj civilistov. Glavni vodja za gradbena dela je bil inženir Franz Köhler, pripravljalna in nadaljevalna dela pa je vodil Karl Riml, ki je bil nemškega rodu, vendar doma iz Češke. V Kranjski Gori si je našel tudi ženo in tam prebival tudi po koncu vojne, vse do leta 1925.³⁹ Glavno poveljstvo za gradnjo se je nahajalo v Kranjski Gori, ob poti pa so bila tudi raznorazna stranska poveljstva. Kjer danes stoji ruska kapelica, si je dal prej omenjeni Karl Riml zgraditi vilo. Eden izmed štabov se je nahajal tudi v današnji Erjavčevi koči, drugi pa v današnjem Tičarjevem domu.⁴⁰

Soška fronta je zahtevala ogromno živeža in opreme, zaradi tega so poleg ceste čez Vršič napeljali še tovorno žičnico. Dodatna prednost žičnice je bila, da so jo lahko uporabljali tudi ob izredno visokem snegu, ko je bila cesta neprevozna. Prva postaja se je nahajala poleg kolodvora v Kranjski Gori, da so lahko material iz vlaka naložili neposredno na žičnico. Dolžina je bila prevelika, da bi lahko postavili le eno neprekinjeno žičnico, zato so jo razdelili na več odsekov. Na položnejših predelih so bili odseki dolgi okoli tri kilometre, na strmejših delih pa so bili dolgi od enega do dveh kilometrov. Najkrajši je bil peti odsek med Erjavčevo kočjo in vrhom prelaza, zaradi izredne strmine je bil namreč dolg le 500 metrov. Žičnica je imela vsega skupaj devet postaj, zadnja pa je bila pri Čerči (približno na polovici med Lepeno in Bovcem). Na jeklenico so bile pritrdjene kljuge, na katere so potem obesili tovor, ki pa ni smel presegati sto kilogramov (Zupanič Slavec navaja maksimalno težo sto kilogramov, Cimprič in Uran pa 60

³⁸ Cimprič, *Velika vojna*, 38.

³⁹ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 81–85.

⁴⁰ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 159.

kilogramov).⁴¹ Vsak dan so lahko z žičnico prepeljali do 250 ton. Z njo so prevažali predvsem hrano za vojake, seno za konje ter orodje, večji tovor pa so vozili s tovornjaki. Jeklenica je bila ponekod nameščena zelo nizko in se jo je tako dalo doseči z rokami. Ujetnikom, ki jim je primanjkovalo hrane, je to predstavljalo skušnjava, vendar je bila kazen za tatvino velikokrat tudi smrt. Kradli niso le ujetniki, ampak tudi stražarji, ki naj bi bili s tatovi nemalokrat tudi dogovorjeni. Tudi v sedanosti lahko vidimo, kje je potekala žičnica, saj danes tam poteka električni daljnovod. Vidni so tudi ostanki nekaterih postaj, na primer ostanki tiste, ki ji stala tik pod vrhom Vršiča.⁴² Uran je inženirje tudi pri gradnji žičnice opozarjal, da je zastavljena narobe in jo bodo odnesli plazovi, vendar pa ga tako kot pri ostalih primerih tudi tokrat niso želeli poslušati.⁴³

Avstrijci so se zavedali, da so zime v visokogorju hude, zato so želeli cesto končati do prihoda zime leta 1915/1916. Dela so potekala izredno hitro in cesta je postala prevozna meseca novembra leta 1915. Po njej so takoj začeli s kamioni prevažati tovor, poleg tega pa so po njej tudi vojaki iz zaledja pešočili na svoje položaje na fronti. Vojaške enote so v Kranjsko Goro prihajale z vlakom, nato pa v dolgih kolonah prečkale 30 kilometrov dolg prelaz. Za vse te potrebe vojne so morali tudi izboljšati proizvodnjo elektrike. V Kranjski Gori je imela avstro-ogrska vojska nameščenih več agregatov, ki pa niso zadostovali. Septembra leta 1916 so pričeli z gradnjo elektrarne na reki Pišnici, ki so jo končali v letu dni. Gradnja ceste je potekala izredno hitro in po njej se je 1. oktobra 1915 peljal prestolonaslednik Karel I. Habsburško-Lotarinški. Namenjen je bil v vas Soča v Trenti. Uran je v svojem članku opisal še anekdoto, kako naj bi Karel med kosilom popil preveč konjaka in tako pijan padel v reko Sočo.⁴⁴ Obiskal jo je tudi nadvojvoda Friderik Avstrijski, decembra leta 1915 pa še Nadvojvoda Evgen Avstrijski. Cesto so poimenovali po Evgenju in ob odprtju priredili tudi slovesnost.⁴⁵

⁴¹ Cimprič, *Velika vojna*, 39.

⁴² Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 87.

⁴³ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 158.

⁴⁴ Prav tam, 158.

⁴⁵ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 87–91.

5.1 ŽIVLJENJSKE RAZMERE UJETNIKOV V ČASU GRADNJE

V vseh virih, ki sem jih proučil, so avtorji opisovali izredno nečloveške življenjske razmere ujetnikov in kruto ravnanje Avstrijcev. Nепrestano so morali delati. Zupanič Slavec v svojem delu našteje najpogostejša opravila Rusov: *»Razstreljevali so skale, ki so bile v napoto, kopali teren, cestišče podlagali s kamenjem, ga nasipavali z gramozom, nad cesto in pod njo so zidali in betonirali betonske oporne zidove. Gradili so tudi mostove in viadukte.«*⁴⁶ Ujetniki niso dobivali zadostnih količin hrane, sploh če upoštevamo, da so opravljali težja fizična dela in so zato potrebovali velik dnevni vnos kalorij. Tukaj lahko omenimo tudi dejstvo, da jih je načeloma ščitilo mednarodno pravo, ki pa je bilo velikokrat kršeno. Ujetniki naj bi dobivali zadosti hrane in jih ne bi smeli siliti k delu, kar so pri gradnji prelaza nēprestano kršili.⁴⁷ Tudi obleke, ki jih je ujetnikom namenila vojska, so bile slabe in rezervnih sploh niso dobili. V istih oblekah so delali v lepem in v slabem vremenu, poleg tega pa so se le-te hitro uničevale. Imeli so strgane uniforme, premalo je bilo čevljev, rokavic, nogavic in ostalih kosov oblačil. Med ujetniki je vladala tudi slaba higiena, kar je povzročalo razsajanje nalezljivih vročinskih in črevesnih bolezni. Pogosti so bili tudi navadna griža, kolera, črne koze in pegasti tifus.⁴⁸ Zupanič Slavec navaja, da naj bi te bolezni v Posočje prišle iz vzhodne fronte. Tiste, ki so hudo zboleli, so odpeljali nazaj v matična taborišča. Ujetniki so zaradi bolezni pogosto tudi umrli.⁴⁹ Dr. Petra Svoljšak v svojem članku o ujetnikih zapiše citat ruskega ujetnika, ki izraža svoje nezadovoljstvo in težke življenjske razmere: *»Tukaj imamo še slabše, moramo delati, ko je to državno delo, prisiljeni smo, imamo železniškega mojstra – vodjo, ki je kot zverina, sili in vleče nas na delo, pa če si bolan ali zdrav. Če človek ostane doma bolan, je prav tako prizadet, ker je v barakah tako tesno in vlažno, da ne moreš ponoči spati in je zelo nezdravo.«*⁵⁰

Za vsako neubogljivost so imeli vojaki pripravljene težke fizične kazni. Nekateri nadzorniki so že najmanjše prekrške kaznovali tako, da so ujetnika z vrvjo obesili na drevo. Privezali so jih na tak način, da so v kratkem času omedleli in jih nato zbudili z vodo. Viseli so lahko tudi po več ur. Kot posebej krutega Uran omenja madžarskega inženirja im. Kavalir: *»Kadar je bil pijan je prišel s težko palico med Ruse na cesto in je s to palico mlatil po Rusih kar navzkriž, ne glede na to, kam je padlo.«*⁵¹ To ni bil osamljen primer, kot navaja Uran, saj je bilo pretepanje

⁴⁶ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 87.

⁴⁷ Prav tam, 81.

⁴⁸ Prav tam, 89.

⁴⁹ Uran Franc, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 157.

⁵⁰ Ujetniki v času prve svetovne vojne. http://www.100letprve.si/i_svetovna_vojna/ujetniki/ (Dostop: julij 2017, zadnjič dopolnjeno 2015).

⁵¹ Prav tam, 158.

ujetnikov precej pogost pojav, poleg tega pa pritožba s strani ujetnikov ni bila mogoča. Grdo ravnanje z ujetniki je v jetnikih samih nabiralo jezo, ki so jo potem sproščali nad italijanskimi ujetniki. Ko so Italijane vodili preko prelaza, so jih Rusi napadali z orodjem. Pripisovali so jim krivdo za svoje trpljenje, saj brez vstopa Italije v vojno ne bi potrebovali graditi ceste. Stražarji so ruske ujetnike pri tem početju s težavo ustavili, drugače bi jih lahko pretepli do smrti.⁵²

Ko se danes omenja ruske žrtve, večina najverjetneje pomisli na tiste, ki jih je pod seboj pokopal plaz, vendar pa te žrtve nikakor ne predstavljajo večine, saj so ujetniki zaradi različnih dejavnikov umirali med celotno gradnjo. Poleg prej omenjenih bolezni so bile pogoste tudi nesreče pri razstreljevanju in ostale nesreče pri gradbenih delih, saj se ujetniki po večini prej niso ukvarjali s tovrstnimi deli in se zato na njih niso poznali. Na Vršiču pa so brez primernege uvajanja postali tesarji, zidarji, kamnoseki ter vse ostalo, kar so jim določili njihovi avstrijski čuvaji. Tiste, ki so ob gradnji ceste umrli, so njihovi ruski tovariši pokopavali neposredno ob cesti in jim postavili skromne lesene križe. Večje skupine umrlih so pokopali na vojaškem pokopališču v Kranjski Gori in na tistem v Trenti, ki stoji na levi strani današnje ceste v spodnjem delu prelaza.⁵³

Tudi Dušan Škodič, ki je imel v času gradnje vlogo stražarja, opisuje grozne življenjske razmere ujetnikov. Navaja, da je bila že hrana, ki si jo dobivali stražarji izredno slaba, kar so za jesti dobivali Rusi pa je bilo še neprimerljivo slabše. Vsak pogovor med stražarji in ujetniki je bil dovoljen le prek tolmača, da so nadzirali o čim teče debata. Ker je zaradi podobnosti slovenskega in ruskega jezika Škodič ujetnike lažje razumel, so nanj pazili še posebej dobro. Kot Uran tudi Škodič omenja inženirja Kavalirja kot pravega sadista in opisuje hude kazni za vsak prekršek.⁵⁴

⁵² Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 158.

⁵³ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 91.

⁵⁴ Škodič, Dušan. »Smrt na Erzherzog Eugen Strasse.« *Planinski vestnik*, 16/3 (2016), 4–10.

6. PROTI PLAZOVNA ZAŠČITA

Kot sem že omenjal, je Franc Uran vodje gradnje neprestano opozarjal o nevarnosti plazov, leti pa se za njegove nasvete niso zmenili. Ivan Zakotnik, trgovec z lesom iz Ljubljane, za katerega je delal Uran, je imel že pred nastopom vojne s svojim gozdom na Vršiču finančne izgube, saj je bilo tovorjenje v dolino predrago. Prihod vojske na območje Vršiča ga je prisilil, da je izsekavanje povsem zaustavil. Vse skupaj ga je vodilo v finančni bankrot, vendar je kasneje situacijo znal obrniti v svoj prid. Ko je avstro-ogrška vojska začela graditi cesto čez Vršič, je Zakotnik videl priložnost, da s svojim lesom veliko zasluži. Odpravil se je v Beljak, kjer je Generala Rohra prepričal, da bo njegovo podjetje zgradilo proti plazovne zaščite. Prepričal ga je z argumentom, da bo tako lahko vojska tudi pozimi brez nevarnosti prečkala cesto, kar se je kasneje izkazalo za neresnično: »*Teoretično je bila to jako dobra zamisel, praksa in plaz pa sta pokazala vse kaj drugega.*«⁵⁵ Takoj po odobritvi se je začela gradnja proti plazovnih streh in prav zaradi te gradnje je bil Franc Uran opravičen vojaške službe.⁵⁶

Zakotnik se je povezal s tesarjem iz Ljubljane Weissbacherjem in pričela sta z delom. Koča, v kateri so nekoč živeli Zakotnikovi delavci z Uranom na čelu, je bila takrat še zasedena z vojaki in Zakotnik se je dogovoril, da se polovico vojakov izseli in se v prazne sobe zopet naseli delavce. Projekt, ki so se ga lotili, je bil zelo velik in želeli so ga končati do prihoda zime, zato so sekače najeli po celotni Sloveniji, nekatere pa tudi na Tirolskem in Solnograškem. Strehe so gradili od Močila prek vrha prelaza, malo naprej od današnjega Tičarjevega doma. Stebri so bili zelo masivni in so imeli dimenzije 35x35 centimetrov, strehe pa so bile sestavljene iz pet centimetrov debelih desk, po katerih naj bi se plaz zapeljal prek ceste. Da bi bila konstrukcija dovolj trdna, so uporabljali jeklene spojke. Plohe za strehe so žagali ruski ujetniki, delali pa so v skupinah po tri. Eden je ploho držal, dva pa sta ga ročno nažagala. Dnevno jim je uspelo narediti do dva vagona plohov. Uran je imel pri svoji koči tudi cirkularno žago, da mu ni bilo potrebno žagati na roke, ostanke lesa pa so uporabili kar za krpanje špranj na škarpah, ki so se nahajale pod serpentinami. Ideja se ni izkazala za dobro, saj se je smrekov les hitro obrabil in stisnil, zato Uran navaja, da cesta ni bila preveč trdna. Leta 1915 je zima prišla zelo pozno in Urana so Avstrijci dražili, da je postavljanje proti plazovnih streh nepotrebno. Dela so zaradi odsotnosti snega lahko potekala tudi v zimskih mesecih. Šele za božič je zapadlo nekaj snega, vendar

⁵⁵ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 158.

⁵⁶ Prav tam, 157–158.

premalo, da bi povzročal resne težave. Za proti plazovne strehe so sicer potrebovali enormne količine lesa, vendar pa so napredovale izredno hitro in so bile po mnenju Urana izdelane izredno kvalitetno, tako da nihče ni dvomil v njihovo učinkovitost.⁵⁷

Istočasno so na vrhu prelaza postavljali tudi spomenik nadvojvodi Evghenu. Želeli so postaviti gromozansko konstrukcijo, za delo pa so potrebovali več kot 200 ujetnikov. S spomenikom so želeli pokazati veliko moč Avstro-Ogrske. Uran je graditeljem omenil, da spomenik ne bo zdržal velikih plazov, vendar so ga pomirili, da bo zgrajen tako trdno, da ga nobena naravna sila ne bo mogla poškodovati.⁵⁸ Tudi v januarju in v februarju ni zapadlo veliko snega, zato so ujetniki in vojaki mislili, da je nevarnosti konec. Domačini so jim pravili, da zime s tako malo padavinami sicer ni bilo že vsaj 35 let, vendar so se zavedali, da gre le za zakasnitev in da bo sneg na koncu zapadel. Sneg je začel padati v začetku marca 1916 in padalo je močno in brez prestanka. Ujetniki so morali sneg sproti skidati, da je cesta ostala prevozna in snežni rob ob cestišču je postajal vedno višji in vedno bolj nevaren.⁵⁹ Uran piše, da je prvi sneg zapadel proti koncu februarja in je bil sprva izredno suh, ruski ujetniki pa so se čudili nad količinami zapadlega snega. Rekli so mu, da so zime pri njih sicer hujše, vendar sneg nikoli ne zapade v tako velikih količinah. Marca, ko se je bližala pomlad, je sneg postajal zmeraj bolj moker in težak. Takrat so Avstrijci spoznali, da je bil projekt proti plazovnih streh zelo smiseln.⁶⁰

⁵⁷ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 158–159.

⁵⁸ Prav tam, 158–159.

⁵⁹ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 93.

⁶⁰ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 159.

7. USODNI PLAZOVI MED LETOMA 1915 IN 1917

Največji in najusodnejši od plazov se je utrgal 8. marca 1916. Na ta dan se je Franc Uran odpravil proti vrhu, da bi videl kako napreduje delo. Takrat so bile proti plazovne strehe že praktično končane. Ko se je po hudem snežnem metežu vzpenjal po cesti navzgor, je zaslišal močan krik. Nasproti so pritekli ujetniki, ki so kričali le eno besedo – plaz.⁶¹ Sneg se je utrgal z južnega pobočja Mojstrovke in Robičja. Bil je zelo težak, zato je polomil konstrukcijo proti plazovnih streh. Sila je bila tako velika, da je popolnoma porušilo dvajset metrov visoko ogrodje Evgenovega spomenika, za katerega so Avstrijci zatrjevali, da ga nobena naravna sila ne more uničiti. Plaz je bil tako obsežen, da je segal od današnjega Tičarjevega doma do današnje Erjavčeve kočice. Gre za razdaljo enega kilometra in višinsko razliko sto metrov. Pri tem je najbolj utrpelo taborišče *Nordlager*.⁶²

Viri glede plazu navajajo različne podatke, tako na primer kranjskogorska učiteljica Ivica Rupnik v svoji knjigi *Zgodovina Kranjske Gore in okolice* piše, da je tisto zimo veliko snega zapadlo že zelo zgodaj ter da se je plaz utrgal že za božič. Piše tudi, da so že februarja iz snega izkopal žrtve in jih nato pokopali. Ostali viri kot dan dogodka omenjajo pepelnično sredo 8. marca, kar je tudi preverjen podatek. Tudi glede števila žrtev se posamezni viri ne ujemajo. Uran piše, da je plaz pokopal okoli sto ujetnikov, Gregor Žerjav (domačin iz Kranjske Gore) pa omenja številko 210. Iz plazu so bili rešeni le trije ljudje. Zupanič Slavec opiše zgodbe vseh treh preživelih. Prvi je bil avstrijski desetnik, ki so ga pred smrtjo obvarovale deske, nato pa je porabil 36 ur, da se je rešil iz globine šestih metrov. Zgodba drugega je še bolj nenavadna, saj je delal kot pek in ga je rešila njegova peč. V peči je imel tudi dovolj kruha, da je lahko zdržal do prihoda reševalcev. Tretji je imel zgolj golo srečo in so ga izpod snega slišali mimoidoči in ga izkopal. Ležal je med dvema mrtvima ujetnikoma.⁶³

Ko je tistega dne Franc Uran naletel na ujetnike in avstrijske vojake, ki so bežali po hribu navzdol, so bili vsi na smrt prestrašeni. Vse zveze s štabom v Kranjski Gori so bile prekinjene in vladal je kaos. Kako je vse skupaj izgledalo, je opisal vojak slovenskega rodu Jakob Prešeren: *»Zabuči, zabobni kot piš silnega vetra ... zagrmi in zdrči nekaj čez barako na vseh straneh se zaziblje, tramovje zaškripa in deske se upognejo... zagrne nas popolna tema! ... Razdejanje, kot bi tja treščilo deset granat, ki bi vse zadele v polno! Glasno kričanje, stok in jok. Pod tramovjem*

⁶¹ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 160.

⁶² Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 93.

⁶³ Prav tam, 97.

so bili pokopani Rusi. Vse je bilo preobrnjeno. Izpod ostankov pogradov je molelo par nog v gamašah, par čevljev, tam kos rokava, roka, krvav obraz.«⁶⁴ Uran je poizkušal bežeče ujetnike, inženirje, gradbenike in vojake prepričati, da bi skupaj z njim odšli proti vrhu na pomoč ostalim, vendar so bili preveč preplašeni, da bi to storili. Dejali so mu, da naj jih raje ubijejo, kot pa da se vračajo nazaj proti vrhu. Kakšna je bila škoda in koliko je bilo žrtev, takrat niso mogli vedeti, vendar so ocenili, da je plaz pod seboj pokopal kakšnih sto ujetnikov. Oficirji iz Tičarjevega doma so jim pritekli nasproti in jim povedali, da je tudi na vrhu vse porušeno do tal. Ta dan jim ni uspelo narediti ničesar, da bi pomagali žrtvam in da bi se zorganizirali na kakršen koli način.⁶⁵

Naslednji dan so oficirji, oboroženi z revolverji, zahtevali, da se zglasijo vsi ruski ujetniki. Ko so se zglasili, so trije stopili naprej in dejali, da se na delo ne mislijo vračati, saj jih spravlja v življenjsko nevarnost, tega pa od njih nimajo pravice zahtevati. Omenil sem že, da so med soško fronto pogosto kršili mednarodno pravo in od ujetnikov zahtevali marsikaj, česar ne bi smeli. Tudi v tem primeru je bilo tako, saj je avstrijsko vodstvo zahtevalo, da ujetniki nadaljujejo z delom, drugače pa bi nad njimi uporabili orožje. Tudi tokrat so Rusi dejali, da se raje pustijo ubiti, kot pa da gredo zopet proti vrhu. Le manjša skupina z Uranom na čelu se je odpravila proti vrhu. Ko so prispeli na vrh so videli, da so brez moči, vse kar jim je uspelo narediti je bilo, da so izpod snega izkopali dva mrtva.⁶⁶ Na vrhu so bili zelo presenečeni, da je konstrukcija 20 metrov visokega Evgenovega spomenika dobesedno izginila. Vrh je bil odet v meglo in sneg je še naprej močno padal, zato sploh niso imeli predstave, od kje je plaz prišel. V snegu niso videli nobenih trupel in odpravili so se proti Tičarjevemu domu. Pred vrati so naleteli na 3-metrške kupe snega in ko so ga odstranjevali, so naleteli na prej omenjeni trupli. Zanimivo je, da Uran sneg, ki ga je prinesel plaz, opisuje kot izredno suh, ostali viri pa ga opisujejo kot moker spomladanski sneg. Tičarjev dom je bil sicer postavljen na taki legi, da ga plazovi ne bi dosegli, vendar je bil ta plaz tako velik, da se je celoten dom nagnil za približno 15 stopinj. Uran piše, da se je tudi leta 1957, v času, ko je pisal članek o ruskih ujetnikih, še vedno lahko videlo, kako se dom nagiba zaradi posledic plazu.⁶⁷

Obe trupli so ob cesti pokopali in Uran piše, da je prav ta pokop ruske vojake, ki so ga opazovali, prepričal, da je reševalna akcija konec koncev le potrebna. Plaz s seboj ni odnesel celotnega

⁶⁴ Cimprič, *Velika vojna*, 49.

⁶⁵ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 160.

⁶⁶ Cimprič, *Velika vojna*, 47.

⁶⁷ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 160.

snega, zato je bila možnost za nove plazove še vedno zelo velika. Prihodnji dan so tudi ujetniki pomagali pri odkopavanju, vendar pa se akciji niso pridružili vsi, saj so bili nekateri še vedno preveč prestrašeni. Uspelo jim je odkopati okoli 15 trupel, prizor pa je bil grozljiv.⁶⁸ Zaradi gromozanskih sil je tramovje truplom pogosto odtrgalo ude. Tudi na ta dan se je usul manjši plaz, ki je pokopal 15 ujetnikov in njihovega stražarja, odtrgal pa je tudi dva stebra tovarne žičnice.⁶⁹

Novi plaz je ljudem odvzel moralo in prekinili so reševalno akcijo. Promet preko Vršiča je bil popolnoma ustavljen in zveze s Kranjsko Goro in celotnim koncem na drugi strani prelaza so bile prekinjene. Situacija je bila brezupna in vsi skupaj so dva tedna čakali na nova povelja. Vreme je postajalo toplejše, zato so želeli poslati skupino ljudi v Kranjsko Goro v komandni center, da bi tam poročali o dogodkih na Vršiču in od nadrejenih dobili nova navodila. Edini, ki je bil pripravljen to storiti, je bil Uran. Še isti dan se je vrnil nazaj z navodili iz poveljstva. Vsi ujetniki so se morali spustiti v dolino in se nastaniti v tamkajšnje barake, inženirji in ostalo tehnično vodstvo pa se je moralo spustiti na drugo stran do vasi Soča. Tudi Uran je odšel skupaj z njimi. V Soči so nekaj dni čakali na navodila, nato pa so Urana skupaj z nekim inženirjem poslali nazaj v Kranjsko Goro. Preko Vršiča to takrat ni bilo mogoče, zato sta morala opraviti dolgo pot preko Loga pod Mangartom. Na pot sta odšla ponoči, ker je bil v tistem času Bovec, mimo katerega je šla cesta, delno razdeljen med Italijo in Avstro-Ogrsko in tako bi bili podnevi preveč opazni za italijansko topništvo.⁷⁰

Pri Kal Koritnici so se znašli sredi topovskega obstreljevanja in tovornjak je zapeljal v jarek. Presedli so se v drug tovornjak in se odpeljali do Loga pod Mangartom. Ker je bil Predel prenevaren, so se na drugo stran gorovja odpeljali z električno žičnico, ki je vodila skozi rabeljski rudnik in prispeli v Rabelj. Tam so se okrepčali in se odpravili do Kranjske Gore. Ko so prispeli, so videli, da je vojska iz prelaza evakuirala vse ljudi. Nihče si ni želel nazaj na prelaz, menda se jim je celo zdelo bolj sprejemljivo iti na fronto, kot pa da bi bili zopet izpostavljeni plazovom.⁷¹

V Kranjski Gori so čakali do začetka aprila, nato pa Uranu dodelili 25 ujetnikov, s katerimi so se odpravili kidati cesto, da bi bila čim hitreje spet prevozna. Začeli so pri Močili, kjer so ujetniki v krušni peči našli tri tedne star kruh in se ga kljub temu izredno razveselili: »*V peči je*

⁶⁸ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 161.

⁶⁹ Cimprič, *Velika vojna*, 47.

⁷⁰ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 161.

⁷¹ Prav tam, 162.

bilo polno pečenega kruha, ki so ga ujetniki zavohali. Pustil sem jih, da so si ga nabrali po mili volji in so bili jako zadovoljni. 'Hljeb harašo' so govorili, čeprav je bil že več kot tri tedne star.»⁷² Še en podatek ki priča o tem, kako malo hrane so namenili ujetnikom.

Dela so se nadaljevala vse do oktobra 1917, vendar je prišlo do nekaj sprememb. Vrhno žičnico so premaknili proti vzhodu v smer Prisojnika, da ja ne bi več ogrožali plazovi iz pobočja Mojstrovke. Tudi vrhnji del ceste so prestavili v to smer, mimo današnje Poštarske koč. Po tem odseku ceste se lahko sprehodimo tudi danes, in sicer gre odsek, ki je ohranjen od Tičarjevega doma do Poštarske koč, cesta pa je makadamska. Na primorski strani ceste so ujetniki kot zaščito zgradili tudi predor, ki stoji še danes. Na obeh vhodih je napisana letnica 1916, predor pa stoji neposredno ob današnji Vršiški cesti. V letu 1917 so prek prelaza oskrbovali zelo pomemben 1. korpus štirinajste nemške armade. Korpus je bil pomemben zato, ker je prebil italijanske obrambne linije pri Bovcu, ki jih dolgo časa niso morali prebiti. Za odločilno bitko soške fronte – dvanajsto bitko oziroma *Čudež pri Kobaridu*« so morali pred glavnim napadom prepeljati prek 20 000 ton opreme. Pri tej logistični operaciji je bil prelaz Vršič ključnega pomena. Po 12. soški bitki se je smer prometa čez prelaz povsem obrnila in gromozanske kolone italijanskih ujetnikov so prek prelaza vodili proti notranjosti Avstro-Ogrske.⁷³

V letih 1916 in 1917 so Franca Urana določili za strokovnjaka za prelaze. Delal je skupaj z nekim avstrijskim poročnikom, ki je bil doma iz tirolskega visokogorja in se je zato dobro spoznal na snežne razmere v visokogorju. Skupaj sta delala obhode po nevarnih območjih okoli ceste in ocenjevala, kje so možnosti za plaz največje. Najbolj kritično je bilo južno pobočje Mojstrovke, kjer so še zmeraj ležali veliki kupi snega. Avstrijski poročnik se je problema lotil s topovskim obstreljevanjem, vendar je bilo vse skupaj neučinkovito. Ker z navadnimi izstrelki kupov ni natančno zadel, je poizkušal še s šrapneli, vendar se plaz kljub temu ni sprožil. Uranu so dodelili tudi nalogo, da konje, ki so jih imeli oficirji nastanjene ob cesti na visoki nadmorski višini, spravi nižje, kjer nevarnosti plazov ne bi bilo. Cesta je bila takrat še vedno tako zasnežena, da se je konjem preveč udiralo, da bi bilo to izvedljivo. Problem je potem rešil nek korporal, ki se je veliko ukvarjal s konji. Konje je spravil v ležeč položaj in jih zavil v šotorsko krilo, nato pa so jih po cesti navzdol dričali vse do Močila, kjer so jih nato razvezali in nastanili v nov hlev. Cesta je bila zmeraj bolj očiščena in počasi so dobili občutek, da bo skozi zimo

⁷² Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 162.

⁷³ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 107.

dejansko lahko prevozna, vendar pa se je kmalu utrgal nov plaz, ki je s seboj odnesel še tiste proti plazovne strehe, ki jih plaz 8. marca ni porušil. Takrat so se odločili za novo traso, ki je opisana zgoraj. Veliko novih plazov se je sprožilo zaradi prekomernega izsekavanja gozdov okoli Vršiške ceste. Zaradi proti plazovnih streh so posekali veliko dreves, ki so prej na strmih pobočjih zadrževala sneg in nastala so gola pobočja, na katerih je nevarnost plazov velika.⁷⁴

Na Vršiču se je maja 1917 sprožil še en večji plaz, ki pa je za razliko od tistega, ki je porušil severno taborišče (*Nordlager*), porušil južno taborišče (*Südlager*). Plaz je pokopal 30 ujetnikov. V Triglavski muzejski zbirki v Mojstrani hranijo pismo slovenskega zdravnika dr. Karla Matka, ki se je v času plazu nahajal v neposredni bližini. V pismu opisuje dogodek: »Okoli 11. ure sem zaslišal močan ropot, šum, lomljenje in bučanje. Vse to je prihajalo iz smeri Mojstrovke. Ko sem prišel k taborišču, sem izvedel, da je snežni plaz zasul precej delavcev – ruskih ujetnikov – in tudi nekaj avstrijskih stražarjev.«⁷⁵

Plazovi na Vršiču so predstavljali le majhen del vseh plazov v Julijskih Alpah, ki so v času soške fronte terjali življenja. Zupanič Slavec navaja, da so dokumentirani plazovi v tem obdobju skupaj terjali od 1500 pa do 2000 življenj.⁷⁶

Gradnja ceste je torej zahtevala ogromno življenj tako ruskih ujetnikov kot inženirjev in avstro-ogrskih vojakov. Kot sem že večkrat omenil, je število žrtev po različnih viri zeli drugačno. Težava je tudi v tem, da je vojska te podatke ohranjala tajne in da se vsi zapisi niso ohranili. Ponekod lahko zasledimo številko 10 000, vendar gre tukaj za absolutno pretiravanje, oziroma za napako. Tisti, ki so omenjali to številko, so najverjetneje zamešali število vseh ujetnikov, ki so gradili cesto, s številom umrlih. Da je vse skupaj padlo 10 000 ujetnikov, ocenjuje tudi Franc Uran, vendar so kasnejše raziskave pokazale, da je številka absolutno prevelika.⁷⁷ Natančno število je zaradi pomanjkanja nemogoče ugotoviti. Tudi na podlagi grobov je to nemogoče, ker so se pokopov lotevali nesistematično, poleg tega pa so uporabljali tudi lesene križe, ki so hitro izginili in je zato mnogo grobov še neodkritih. Strokovnjaki, ki so se s tem ukvarjali, so število ocenili na 400, od tega so jih 300 pokopali plazovi.⁷⁸

⁷⁴ Uran, »Kako se je delala cesta na Vršič«, 162.

⁷⁵ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 107.

⁷⁶ Prav tam, 107.

⁷⁷ Cimprič, *Velika vojna*, 53.

⁷⁸ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 113.

8. RUSKA KAPELICA KOT SPOMIN UMRLIM

Za gradnjo kapelice svetega Vladimirja (oz. Ruske kapelice) so se leta 1916 odločili ujetniki sami, saj sredi katoliške Avstro-Ogrske niso imeli nobenega pravoslavnega svetišča. Kapelico so postavili ob 8. vršiški serpentini, na mestu, kjer je prej stala vojaška bolnišnica. Viri o gradnji sami so bili zelo skopi in dejansko se ne ve, kako je potekala. Leta 1916, ko so kapelico dokončali, ob njej še ni bilo grobišča, pokritega s kamnito piramido. Ko so kapelico posvetili, so se na prireditvi zbrali ujetniki, vojaki, častniki pa tudi civilisti, ki so kakor koli sodelovali pri gradnji. O tem dogodku je ohranjena tudi fotografija, vendar pa se ne ve, ali je bila posneta ob posvetitvi kapele leta 1916 ali pa leto kasneje ob prvi obletnici le-tega dogodka.⁷⁹

Največje pokopališče, kamor so pokopavali ruske ujetnike, so postavili leta 1915 ob vznožju Vitranca. Na njem so postavili tudi velik lesen križ, kjer so se vsako leto 1. novembra poklonili umrlim.⁸⁰ Leta 1937 so nato posmrtno ostanke iz pokopališča preselili poleg kapelice sv. Vladimirja. Tja so zagrebli tudi vsa okostja, ki so jih pri prenovi našli zakopane poleg ceste. Gradbenik Josip Slavec, katerega podjetje je bilo zadolženo za gradnjo novega odseka na cesti čez Vršič, je na vrhu grobnice postavil kamnito piramido, na kateri v cirilici piše »*Sinovom Rusije*«. ⁸¹ Piramida na istem mestu stoji še danes. Tisti bivši ujetniki, ki so po koncu vojne ostali v okolici Kranjske Gore, naj bi se h kapelici pogosto vračali, na dan svetega Vladimirja, zadnjo nedeljo v mesecu juliju, pa so v kapelici začeli tradicijo mašnih obredov, ki traja še danes. Cesta je skozi čas doživela še veliko sprememb, prvo večjo prenovu sem omenil že zgoraj, ko je leta 1937 podjetje Josipa Slavca zgradilo nov odsek od Ruske kapelice pa do današnje Koče na Gozdu. Stara cesta med tema dvema točkama je bila preveč uničena, da bi jo še naprej uporabljali.⁸²

Usoda Ruske kapelice je bila po koncu prve svetovne vojne odvisna predvsem od političnega režima. V kraljevini SHS so Karađorđevići zelo skrbno skrbeli za kapelico, saj so bili tudi sami pravoslavne veroizpovedi, poleg tega pa sta bili Rusija in Srbija tradicionalni zaveznici. Med drugo svetovno vojno je imela kapelica srečo, da je obstala, saj so Nemci pogosto porušili pravoslavne cerkve, na primer tisto v Mariboru in v Celju. V času socialistične Jugoslavije režim ni bil naklonjen sakralnim objektom, zato tudi Ruski kapelici niso pripisovali prav

⁷⁹ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 110.

⁸⁰ Prav tam, 109.

⁸¹ Cimprič, *Velika vojna*, 55.

⁸² Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 115.

velikega pomena. Leta 1985 jo je občina Jesenice razglasila za spomenik lokalnega pomena. Leta 1998 so ugotovili, da je kapelica zelo dotrajana in da bo potrebna temeljita prenova. Ta je trajala vse do leta 2006, takrat pa so ob odprtju prenovljene kapelice priredili tudi otvoritveno slovesnost. Danes je kapelica registrirana kot ena izmed štirih pravoslavnih cerkva, ki jih imamo v Sloveniji.⁸³ Najpomembnejša prireditev na kapelici do sedaj je potekala ob 100. obletnici gradnje leta 2016, ko je na slavnost prišel tudi ruski predsednik Vladimir Putin.⁸⁴

⁸³ Gaberšček, Silvester. »Obnova ruske cerkvice pod Vršičem«. V: *Ruska kapelica pod Vršičem*, ur. Zvonka Zupanič Slavec in Petra Testen, 169–175. Ljubljana: Unireal: Znanstveno društvo za zgodovino zdravstvene kulture Slovenije, 2007.

⁸⁴ Slovesnost pri Ruski kapelici bo zaradi obiska Putina letos potekala v soboto. <https://www.rtv slo.si/slovenija/slovesnost-pri-ruski-kapelici-bo-zaradi-obiska-putina-letos-potekala-v-soboto/392666> (Dostop: september 2017, zadnjič dopolnjeno: 2016).

10. POTI UJETNIKOV PO KONCU I. SVETOVNE VOJNE

Ko se je leta 1918 prva svetovna vojna po petih letih bojev končala, je bila usoda ruskih ujetnikov na našem ozemlju zelo različna. Ker so v letu 1917 v Rusiji Boljševiki izvedli prevzem oblasti, novo okolje za mnoge Ruse ni bilo primerno za vrnitev. Zupanič Slavec navaja, da je veliko število ujetnikov ostalo v Sloveniji, kjer so se zaposlili na kmetijah ali pa v mali obrti. Število Rusov, ki se ni vrnilo v domovino, ni znano, poleg tega pa tudi čas vračanja ni poznan. Zvonka Zupanič Slavec piše, da se je glavnina začela vračati avgusta 1918⁸⁵, vendar pa se Jasna Fischer s tem podatkom nikakor ne strinja. Meni, da se je glavnina začela vračati kasneje.⁸⁶

Kranjskogorski župan Josip Lavtižar nikakor ni bil naklonjen temu, da bi Rusi ostali v Kranjski Gori. Marca 1918 je postavil zahtevo, da zapustijo njegov kraj in tudi deželni glavar Kranjske je bil temu naklonjen. Njegova zahteva je bila utemeljena, saj je veliko število ujetnikov, ki so jih nastanili v Kranjsko Goro, kraju naredilo veliko škode. Hrane je primanjkovalo že za domačine, kaj šele za ujetnike. Poleg tega so ujetnike nastanili po vrtovih, poljih in mnogih javnih površinah, ki so jih domačini potrebovali. Zaradi lakote so bile pogoste tudi kraje hrane in živine, župan pa se je bal tudi epidemij, ki bi ob takih razmerah z lahko izbruhnile.⁸⁷ Kdaj so začeli vračati domov torej ni znano, se pa tako Zvonka Zupanič Slavec kot Jasna Fischer strinjata, da je bilo število teh, ki so se odločili ostati na naših tleh, veliko.⁸⁸

V Sloveniji lahko danes najdemo veliko število prebivalcev z ruskimi priimki, Jasna Fischer pa pojasnjuje, da je izvor le-teh ljudi trojen. Glavnina teh niso potomci ruskih ujetnikov, ampak so med državljansko vojno, ko so se spopadli pripadniki carja in pripadniki Boljševikov, pobegnili iz svoje države kot begunci in prek Srbije prišli na naša tla. To so bili ljudje, ki jim novi režim v Sovjetski Zvezi ni bil naklonjen. Drugi dve skupini sta obe sestavljeni iz potomcev vojnih ujetnikov. Večina jih med prvo svetovno vojno ni bilo nastanjenih pri nas, ampak so po koncu vojne iz vzhoda (predvsem Turčije) migrirali na naša tla. Le majhen delež je tistih, ki so potomci ujetnikov in so obdobje prve svetovne vojne preživeli na Slovenskem.⁸⁹

⁸⁵ Zupanič Slavec, »Ruska kapelica«, 113.

⁸⁶ Fischer, Jasna. »Ruski vojni ujetniki«, 368–370.

⁸⁷ Prav tam, 368–370.

⁸⁸ Prav tam, 368–370.

⁸⁹ Prav tam, 366–370.

11. ZAKLJUČEK

Dandanes je ruska kapelica nedvomno glavni slovenski spomenik Rusom, ki so svoje življenje izgubili daleč od svoje domovine in delali v korist tuje države, ki njihovega dela ni dovolj cenila in je z njimi ravnala slabo. Je tudi simbol dobrih odnosov med obema državama, saj tam poteka vsakoletno srečanje slovenskih in ruskih kulturnikov, gospodarstvenikov, politikov ... Lahko jo vzamemo tudi kot opomin, kako nevaren je lahko gorski svet, če ga ne poznamo in ne spoštujemo. Še posebej nevaren je pozimi in prav ignoranca avstrijskih delovodij in inženirjev je bil glaven vzrok, da je prišlo do teh grozovitih dogodkov.

Kljub določbam mednarodnega prava, po katerih naj bi imeli vojni ujetniki zagotovljene osnovne življenjske pogoje, lahko skozi zgodbe Franca Urana in skozi spomine nekaterih vojakov in ujetnikov ugotovimo, da jim ti pogoji nikakor niso bili ponujeni. V treh letih, ki so jih Rusi preživeli v tem neprijaznem gorskem svetu, so se neprestano spopadali z mrazom, vlago in pomanjkanjem hrane, poleg tega pa so nad njimi bedeli avstro-ogrski čuvaji, ki so bili zelo pogosto kruti in neusmiljeni. Ruska kapelica nedvomno ogromno pripomore k temu, da njihov trud in žrtvovanje danes nista pozabljena. Za prebivalce Trente in Zgornjega Posočja Vršiška cesta tudi danes predstavlja najbližjo pot iz redko poseljenega in odmaknjenega sveta. Kljub temu da je od konca vojne minilo že skoraj sto let, Vršiško cesto tudi danes spremljajo iste težave kot v času gradnje *Ruske ceste*. Tehnologija je od časa prve svetovne vojne do danes gromozansko napredovala, kljub vsemu pa so naravne sile v visokogorju pozimi še vedno premočne, da bi bila cesta ob visokem snegu varna za promet. Ob večji količini snega je cesta zaradi varnosti vsako leto zaprta, vendar se je pojem varnosti v času velikih vojn očitno dojemalo povsem drugače.

V okviru rusko-slovenskih srečanj je v zadnjih petnajstih letih izšlo več zbornikov in knjig na to temo, ki so mi pri pisanju diplomske naloge izredno pomagali. Virov je bilo torej dovolj, vendar zaradi zaprtosti dokumentov avstro-ogrske vojske, ki jih hranijo na Dunaju, strokovno gradivo skoraj ne obstaja, zato sem se oprl predvsem na spomine ljudi, ki so sodelovali pri sami gradnji. Ruska kapelica in tema ruskih ujetnikov je dandanes izredno aktualna (100. obletnica zaključka gradnje, obisk predsednika Putina) in prav zato sem bil zelo presenečen, kako je vse skupaj še neraziskano in kako veliko neznank se pojavi ob proučevanju te teme.

12. POVZETEK

Diplomsko delo se ukvarja z gradnjo ceste iz Kranjske gore v Trento preko prelaza Vršič v obdobju prve svetovne vojne, poleg tega pa tudi z življenjem in delom ruskih ujetnikov, ki so cesto gradili. Pot prek Vršiča je bila že od srednjega veka naprej povezava, ki so jo Trentarji uporabljali za trgovanje in za lov v visokogorju. Do 20. stoletja je bila to zgolj steza, ki za vozove ni bila prevozna. V prvem desetletju 20. stoletja je iz smeri Kranjske Gore do vrha prelaza nastala prva utrjena pot, ki je bila primerna tudi za vozove. Nastala je zaradi potrebe po prevozu hlodov, ki jih je izsekavalo podjetje ljubljanskega podjetnika Ivana Zakotnika. Pod vodstvom Franca Urana so utrdili mostove in serpentine, da bi lahko les lažje pretovorili v dolino.

Potreba po večji cesti je nastopila leta 1914, ko je Avstro-Ogrska monarhija spoznala, da jim v Posočju grozi vojna z Italijo. Prve priprave so se začele leta 1914, ko je prispelo prvih 25 ruskih ujetnikov. Z delom v polnem obsegu so začeli leta 1915, ko je bilo jasno, da je vojna neizogibna. Takrat so iz vzhodne fronte v Kranjsko Goro pripeljali približno 10 tisoč ujetnikov iz carske Rusije, katerih narodnosti so bile zelo različne (Ukrajinci, Belorusi, Rusi ...), a prijelo se jih je skupno ime *ruski ujetniki*. Do konca leta 1915 je bila glavna del zaključena in cesta je bila prevozna za tovornjake. Obiskal jo je nadvojvoda Evgen, kateremu v čast je bila cesta tudi poimenovana. Do konca zime so postavili tudi proti plazovne strehe, ki naj bi cesto in naselbine, kjer so živeli ujetniki in vojaki, zaščitile pred plazovi.

Prava zima je v sezoni 1915/1916 prišla zelo pozno, do meseca marca namreč ni bilo pravih snežnih padavin. V začetku marca so bili na Vršiču zelo močni snežni meteži in pojavila se je velika verjetnost plazov. Prvi in največji plaz se je usul 8. marca in pod seboj pokopal okoli 100 ljudi. Proti plazovne strehe niso vzdržale in sneg je odnesel tudi enega izmed večjih taborov, kjer so bili nastanjeni ujetniki. Do konca leta 1917 se je pojavilo še več manjših plazov in število žrtev je skupno narastlo na okoli 300. V letu 1916 so ruski ujetniki v spomin na žrtve plazov postavili tudi Rusko kapelico, ki na istem mestu stoji še danes. Po koncu vojne leta 1918 se je glavna ujetnikov vrnila v rodno Rusijo, vendar pa je del vojakov zaradi boljševistične revolucije in zaradi velike oddaljenosti do doma ostal na naših tleh in njihovi potomci živijo tu še danes.

13. LITERATURA IN VIRI

Budkovič, Tomaž. *Vzpon Bohinja pred zatonom Avstro-Ogrske*. Celovec: Mohorjeva založba, 2004.

Cimprič, Željko. *Velika vojna v Krnskem pogorju: sinovi Rusije v Julijskih Alpah*. Kobarid: Kobariški muzej, 2016.

Fischer, Jasna. »Ruski vojni ujetniki na ozemlju Republike Slovenije 1914–1918«. *Zgodovinski časopis*, 36/3-4 (2009), 350–375

Raje na fronto, samo da bo stran od teh prekletih plazov
<https://www.rtv slo.si/kultura/razglednice-preteklosti/raje-na-fronto-samo-da-bo-stran-od-teh-prokletih-plazov/388522> (Dostop: september 2017, zadnjič dopolnjeno: marec 2016).

Ruska kapelica – elegija pod Vršičem, dokumentarni film. Režiser Božo Grlj. Ljubljana: TV Slovenija, 2016. <http://4d.rtv slo.si/arhiv/dokumentarni-filmi-in-oddaje-kulturno-umetniski-program/174484666/> (Dostop: september 2017).

Slovesnost pri Ruski kapelici bo zaradi obiska Putina letos potekala v soboto.
<https://www.rtv slo.si/slovenija/slovesnost-pri-ruski-kapelici-bo-zaradi-obiska-putina-letos-potekala-v-soboto/392666> (Dostop: september 2017, zadnjič dopolnjeno: 2016)

Svoljšak, Petra. *Soška fronta*. Ljubljana: Cankarjeva založba, 2002, 10–30.

Škodič, Dušan. »Smrt na Erzherzog Eugen Strasse.« *Planinski vestnik*, 16/3 (2016), 4–10.

Ujetniki v času prve svetovne vojne. http://www.100letprve.si/i_svetovna_vojna/ujetniki/ (Dostop: julij 2017, zadnjič dopolnjeno 2015).

Uran, Franc »Kako se je delala cesta na Vršič.« *Planinski vestnik*, 13/3 (1957), 151–164.

Zupanič Slavec, Zvonka. »Ruska kapelica - rodovom v spomin in opomin.« V: *Ruska kapelica pod Vršičem*, ur. Zvonka Zupanič Slavec in Petra Testen, 55-119. Ljubljana: Unireal: Znanstveno društvo za zgodovino zdravstvene kulture Slovenije, 2007.

Gaberšček, Silvester. »Obnova ruske cerkvice pod Vršičem.« V: *Ruska kapelica pod Vršičem*, ur. Zvonka Zupanič Slavec in Petra Testen, 169–175. Ljubljana: Unireal: Znanstveno društvo za zgodovino zdravstvene kulture Slovenije, 2007.

Izjava o avtorstvu

Izjavljam, da je diplomsko delo v celoti moje avtorsko delo ter da so uporabljeni viri in literatura navedeni v skladu s strokovnimi standardi in veljavno zakonodajo.

Ljubljana, _____

Lan Lajovic

Izjava kandidata

Spodaj podpisan Lan Lajovic izjavljam, da je besedilo diplomske seminarske naloge v tiskani in elektronski obliki istovetno, in

dovoljujem / ne dovoljujem

objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

Datum:

Podpis kandidata: