

Takrat ni bilo več mogoče tajiti. Prišel je še starešina gozdoznikov **dr. Vilko Marin** in vsi štirje smo se najprej zjokali, potem pa napravili načrt, kako bomo obvestili starše v Mariboru. To dolžnost je prevzel taborovodja in glavar mariborskih gozdoznikov **Franjo Klojčnik**. Pripesal nama je še večerjo, ki jo je hranil za vse štiri, ko se bomo vrnili. Bila sva lačna, saj je bil tisti čaj, ki nam ga je ob dveh zjutraj pripravil oskrbnik Torkar, najina edina hrana ves dan. Ostali pa sta na polici v šotoru Egonova in Savova večerja.

### ZADNJE SLOVO

Naslednji dan je bila nedelja in po telefonu je bilo dogovorjeno, da se bosta Egonov oče in brat Hans pripeljala z avtom v Mojstrano in naj ju midva z Miranom tam čakava po 11. uri. Savovih najbližjih sorodnikov ni bilo mogoče obvestiti, ker je bila mama v bolnišnici, oče pa je že umrl.

Po 11. uri sta se res pripeljala oče in brat. Z Miranom sva prisledla v avto in odpeljali smo

se naprej do Peričnika. Sledila je skupna in mučna peš pot do Aljaževega doma. Treba bi bilo izreči kakšno tolažilno besedo, vendar nama je bilo z Miranom tako hudo, da sva molčala. Oče je le takoj ob prihodu vprašal, ali je res, da njegovega Egonu ni več. Do zadnjega je telo neznatno upanje. Vso pot do Aljaževega doma smo molčali in šele v gozdličku, kjer je stal voz s truploma, ves pokrit z gorskim cvetjem, je oče prvi pristopil k vozu in segel z roko po svojem Egonu. Slišal sem, kako je rekel: »Das war meine Hoffnung.«

Izoblikoval se je žalni sprevod in ko smo dospeli v Mojstrano, nas je dočakala vsa vas. Žalni sprevod je krenil navzgor na Dovje, do pokopališke vežice, kjer sta Egon in Savo zadnjič prenočila med svojimi gorami.

Pogreb je bil po nekaj dneh na pobreškem pokopališču v Mariboru. Nikdar prej in nikdar pozneje nisem videl zbranih na poslednji poti toliko Mariborčanov, kot jih je bilo tisto popoldne na pobreškem pokopališču.

Egon in Savo počivata vsak v svoji grobnici, pri obeh pa je enak napis: Triglav, 25. VII. 1936.

### NAČRTI ZA TURISTIČNO IZRABO TRIGLAVA

## OGROŽENI TRIGLAVI OČAK

### IGOR MAHER

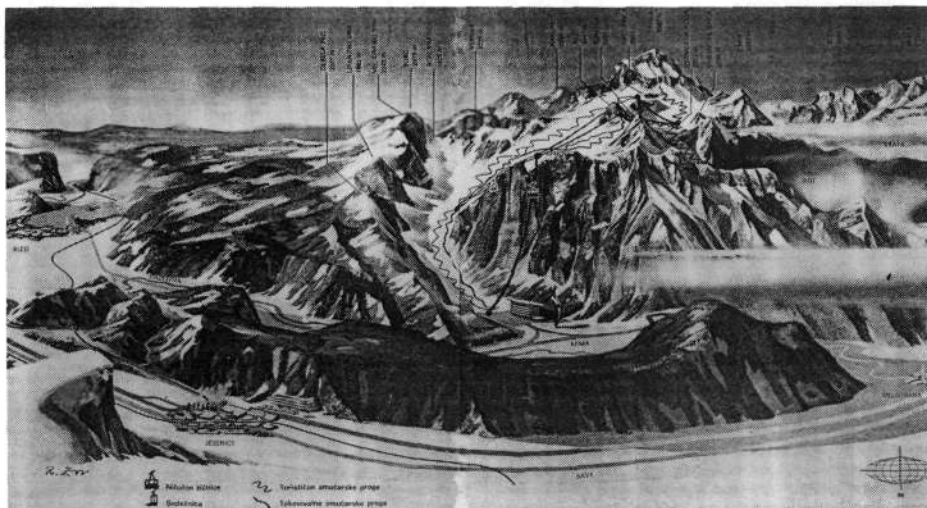
Iz Triglava smo Slovenci v dolgi zgodovini ustvarili pravi mit, vzpon na to goro je skoraj obred in kot pravi **Matjaž Kmecl**, »lepa in potrpežljiva, po človeku opevana in po njem hkrati umazana je ta gora, najbolj gora človekove ljubezni in najbolj gora njegove poniglavosti in njegovega napuha« (PV 68:5, 1968).

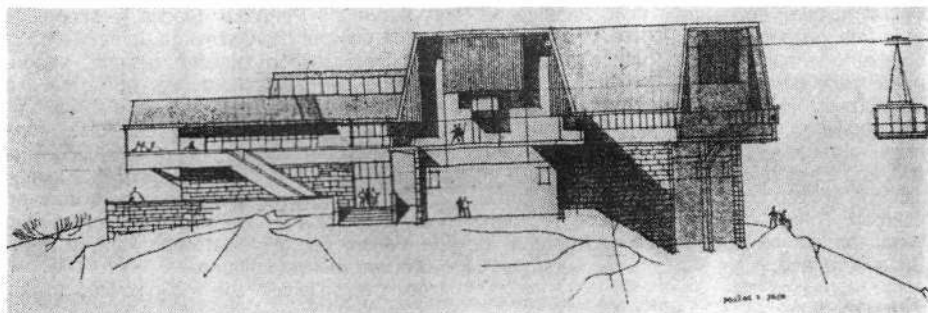
Ob pomenu, ki ga ima Triglav za naš narod, je razumljivo, da njegove strmine niso vabljive samo za množice planincev in alpinistov, tem-

več so po njih kmalu začeli segati tudi poslovni interesi. Predvsem imamo v mislih turistično industrijo.

Že leta 1897 v našem glasilu (PV 3:192, 1897) beremo o sanjah o električnem vlaku iz Luknje na Triglav in Grand-hotelu na vrhu. Konkretnjše načrte pa je na začetku tega stoletja objavil **dr. Steiner** (Das Triglavbahnprojekt, Allgemeine Bauzeitung 2:1-34, 1909). Povod takšnim razmišljanjem je bila otvoritev bohinjske železniške proge, ki je približala do tedaj odmaknjene kraje bohinjskega kota. Načrt je ponujal dve varianti. Po prvi bi bila prek Uskovnice ter po pobočjih Tosca do Velega polja speljana avto-

### Sistem Triglavskih žičnic





Projekt za postajno poslopje in restavracijo na Kredarici

mobilska cesta, od tam na vrh Triglava pa žična vzpenjača. Po drugi varianti bi ozkotirna železniška proga peljala od Bohinjske Bistrice v dolino Voje, od koder bi nadaljevali vožnjo z zobato železnico. Ta bi se strmo vzpela do vmesne postaje na Velem polju in nato dalje do končne postaje na višini 2850 metrov tik pod vrhom Triglava. Celotna vožnja od Bohinjske Bistrice do Triglava bi s prestopanjem trajala dve uri in pol.

Ideja o cesti oziroma železnici tedaj ni padla na plodna tla. Enaka usoda je doletela tudi kasnejše načrte o gradnji meteorološkega observatorija na vrhu Triglava.

### CENTER NE VELEM POLJU

Konec petdesetih let je v dobi splošne modernizacije in tehnizacije vzniknila zamisel o izgradnji visokogorskega športno-turističnega centra, s čimer bi »neizkoriščeni« gorski svet približali delavskim množicam. Številne načrte o centrih v Julijskih Alpah, Karavankah in Grintovcih je lepo predstavil **M. Masterl** v 14. in 15. letniku Turističnega vestnika.

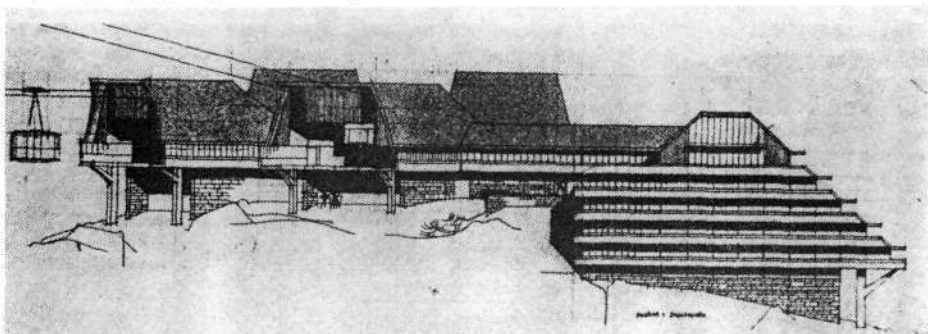
Osrednje mesto v načrtih je seveda zavzemal svet okoli Triglava. Glavni center naj bi zrasel na Velem polju. Priprave je v začetku vodil Odbor za zimsko športni center »Velo polje« pri Turistični zvezi Slovenije, nato pa je bil leta 1961 ustanovljen Zavod za izgradnjo Velega polja s sedežem na Bledu, ki so ga leta 1963 preimenovali v Zavod za izgradnjo športno-turističnih centrov v Triglavskem gorstvu. Med soustanovitelji zasledimo tudi Planinsko zvezo

Slovenije, ki je podpirala projekt Triglavске žičnice (PV 62: 368–369, 1962). Planinska organizacija je tedaj stala pred protislovnima nalogama: skrbjo za čim boljše dostopnostjo gora in istočasno skrbjo za ohranitev vseh vrednot, ki jih nudi gorski svet s svojo samoto, divjino in prvobitnostjo.

V začetku je program obsegal načrte o izkoriščanju Velega polja, kasneje pa se je pridružil še program za sistem Triglavskih žičnic (iz Krme), ki je dobil prednost, zato so leta 1962 začeli pripravljati tehnično in ekonomsko dokumentacijo, istočasno pa so v zimskem času sistematično opazovali vsa potencialna smučišča.

Na Velem polju naj bi nastal velik turistični center s hotelskimi in gostinskimi objekti in istočasno zvezni visokogorski center za trening vrhunskih tekmovalcev. Po prostranih pobočjih in dolinah v okolici bi bile speljane smučarske proge, zgradili bi skakalnice, v poletnem času pa bi bila to množično obiskana visokogorska izletniška točka. Cesta bi bila speljana od Pokljuke vse do Velega polja. Možnih je bilo več variant: cesta čez Jezerca, predor pod Ablanco ali čez Pšinc in po zahodnih pobočjih Ablance ter dalje okoli Tosca. Vse bi predstavljale velik poseg v prostor, kar nam dokazuje že nekdanja nadelava pastirske poti za dogon živine v pobočje Tosca, ki še desetletja po nastanku deluje moteče. Gradnja in vzdrževanje ceste, predvsem zaščita pred plazovi, bi predstavljali velik problem, zato so razmišljali tudi o žičniški povezavi iz doline Voj, kar pa bi pomenilo ozko grlo pri dovozu in odvozu turistov (kot na Voglu).

Projekt za postajno poslopje s hotelom na Apenici



## CESTE IN ŽIČNICE

Več podpore, tudi s strani planinske organizacije, je dobil projekt Triglavske žičnice, ki naj bi »aktiviziral brez škode za prirodovarstvene, estetske, čustvene in druge interese doslej planinsko in turistično skoraj docela povsem neaktiven in zaradi slabe oziroma dolgotrajne dostopnosti zanemarjen predel Zgornje Krme in okolice Staničeve koče« (PV 62:368, 1962). »S tem bi pridobili kvalitetna visokogorska smučišča, istočasno pa bi gorski svet odprli širšim ljudskim množicam in jim tako ob vsesplošnem pomanjkanju časa prihranili dolgotrajni in naporni dostop do višin. Smučišča s skupno površino nad 5 kvadratnih kilometrov bi s večjim delom ležala v nadmorski višini nad 2200 metrov in bi omogočala smuko od novembra do maja.«

Nova cesta bi skozi Radovno in iz Mojstrane vodila turiste, planince in smučarje do spodnje postaje nihalne žičnice v Krmarici (994 m). Ta napajalna žičnica bi dovažala in odvažala turiste v osrednje območje, točneje do postaje na Apnenici (2020 m), kjer bi bila restavracija in hotel. Od Apnenice bi v obliki kraka potekali dve nihalni žičnici: prva do Kredarice (2510 m), druga pa prek Rži do Staničevega doma (2320 m). V končni fazi bi obe skrajni postaji povezali z nihavno žičnico v sklenjen krožni sistem. Poleg tega bi postavili še sistem sedežnic: iz Zgornje Krme (Polje, 1520 m) do Apnenice, iz Apnenice na pomol Rži (2335 m) ter iz kotla nad Pragom do Rži. Na ledeniku bi bila montirana vlečnica. Na najvišji točki ob zgornji postaji na Kredarici bi bila restavracija s teraso, priključena pa bi bila hidrometeorološka postaja. Program je podrobneje predstavljen v Turističnem vestniku 14:259–271, 1966.

Seveda se načrtovalci tedaj niso ustavili samo pri omenjenih projektih. Sanjali so o kompleksnem sistemu, ki bi se od Triglavskih žičnic in

centra na Velem polju nadaljeval prek Hribaric v smeri proti Komni in Krnu.

## SREČA, DA NI BILO DENARJA

Ideje je bilo veliko, sreča pa je, da zaradi porajajoče se naravovarstvene zavesti in finančne neizvedljivosti te ideje niso bile uresničene. Uresničitev je na prvi pogled sicer obetala velike dobičke od turizma, dolgoročno pa bi pomenila trajno uničenje gorskih in nemalokrat tudi dolinskih ekosistemov. Izgradnja cest, žičnic, smučarskih prog, obratovanje visokogorskih gostinskih objektov, močno koncentriranje ljudi in nevarnih snovi, vse to bi imelo velike posledice za gorsko okolje, o čemer pa sem pisal že v lanskih številkah (PV 90:197–201 in 529–533, 1990).

Glede na neugodno oblikovanost naših gora, neugodne klimatske razmere in glede na vednje o vseh škodljivih posledicah gradnje in obratovanja smučišč in visokogorskih centrov je nedopustno investirati v gradnjo novih smučišč v naših gorah. Bolje bi bilo v okviru obstoječih smučarskih centrov poiskati primernejše rešitve (sanacija, tehnične izboljšave, umetni sneg...). To vsekakor ni krič proti napredku, je le upor proti pohlepu po dobičku, proti tehnokratskim apetitom, proti nevednosti in pomanjkanju občutka za kulturne in naravne vrednote. Našim prednikom zaradi tedanje nevednosti še lahko opravičimo megalomanske načrte v gorskem svetu, nam pa zaradi obširnega vedenja o možni ekološki škodi takšnih posegov vnuki ne bi mogli oprostiti.

Namen opisovanja in predstavljanja starih idej in načrtov ni propagiranje le-teh, temveč naj služi kot opomin, kot dokaz nekdanjih stranpoti in zablod, predvsem zato, ker stare ideje ponekod ponovno silijo na plano (Mladina 27. 11. 1990).

INTERVJU PLANINSKEGA VESTNIKA: ANTE MAHKOTA

## PLEZANJE K ZVEZDAM

## MARJAN RAZTRESEN

*V privatni založbi Mont je tik pred slovensko-jugoslovansko vojno kot prva knjiga izšla druga, dopolnjena in popravljena izdaja »Sfinge« Anteja Mahkote, vrhunskega slovenskega in evropskega alpinista šestdesetih let in zdaj lastnika te založbe. V tej debeli knjigi, ki je pred dobrimi desetimi leti doživela prvo izdajo pri Cankarjevi založbi in je bila kmalu razprodana, avtor popisuje del slavne slovenske alpinistične zgodovine, ki jo je soustvarjal s soplezalci, od katerih je večina odšla v večnost. Ob izidu te knjige smo se pogovarjali z avtorjem o knjigi in času, ki ga popisuje.*

\*\*\*

– Po generaciji alpinistov, ki so goro personificirali, ste prišli vi, zabili v steno kline in splezali najtežje smeri.

»Zame bi bilo mogoče reči, da sem bil prvi, ki je dobesedno iz plezalnega vrta na Turncu v šmarnogorski Grmadi šel kar v stene. Pred tem sem sicer ogromno hodil po hribih s fanti iz gimnazije, ki smo se podili vsepovsod (med njimi je bil tudi **Jože Mušič**, ki je lani objadral svet), tudi s kolesi; enkrat po maturi smo se s kolesi iz Ljubljane odpravili na Ohrid, prek Čakorja in drugih prelazov; kolo sem nesel na rami celo na Lovčen. Ko sem prišel na fakulteto, sem spoznal **Aleša Kunaverja** in **Toneta Jegliča**, ki sta že prej plezala, pa sem začel z njima hoditi na Turnc: najprej zaradi fotografiranja, ker sem se takrat veliko ukvarjal s tem in so se mi zdeli motivi od tod zanimivi – in tako sem prišel v to skupino in na Turncu začel za tiste čase zelo resno trenirati, se pravi plezati dvakrat do trikrat tedensko – tam in na Šancah na ljubljanskem Gradu. **Marko Dular**, ki je začel