

Sedemdesetletnica Slovenske poti na vrh Mangarta

»Tukaj pa stoji brez vsakega okrasja in lepoticja, sproščen in samozavesten, prav kakor junak'. Tukaj sem, visoki Mangart Julijski!«, je zapisal poet Julijskih Alp dr. Julius Kugy v svojem znanem delu *Julijske Alpe v podobi*.

Mangart, eden najmogočnejših vršacev Julijskih Alp, je kot velikanski gorski masiv potisnjen na skrajni severozahodni del Slovenije. Na južni strani, proti Koritnici, brani dostop do te mogočne gorske trdnjave sistem travnatih strmin. Na severno stran, proti Mangartski dolini, se divja podoba orjaka z mogočnim severnim ostenjem umiri šele v horizontali obeh Mangartskih (Belopeških) jezer, obdanih z zelenimi gozdovi.

Posebnost Mangarta je njegova visokogorska cesta, ki se zložno vzpne na višino nad 2000 m. S strateškimi nameni je bila zgrajena pred drugo svetovno vojno. Začne se na nadmorski višini 1090 m z odcepom od predelske ceste in s povprečno 10 % strmine vijuga v nešteti okljukih po jugozahodnem pobočju Mangarta. Gorski relief so graditelji premostili s petimi predori, ki so jih vsekali v živo skalo. Po dvanajstih kilometrih se cesta skoraj dotakne državne meje na sedlu, na nadmorski višini 2072 m. Veličastnega pogleda preko nekdanje »železne zaves«*», ki z vzponom na vrh samo pridobiva širino, ni mogla skriti nobena, še tako strogo zavarovana meja. Ta je po drugi svetovni vojni prerezala vršni del gore in planinci so jo morali med vzponom po stari planinski poti čez severno ostenje na vrh prečkati dvakrat. Gibanje v mejnem pasu je bilo takrat povezano s pogostimi kontrolami obmejnih enot, kar je predstavljalo resno oviro razvoju planinstva na tem območju. Zato se je Planinsko društvo Tolmin odločilo, da ob 60-letnici slovenskega planinstva zgradi novo planinsko pot po povsem jugoslovanskem ozemlju preko 500-metrске zahodne stene.*

Iz podobnih nagibov, da bi imeli dostop na vrh preko lastnega ozemlja, sta po prvi svetovni vojni nastali tudi Hanzova pot na Prisojnik (l. 1926) in zavarovana severna pot na Mojstrovko (l. 1928), saj sta dotedanja južna dostopa na omenjena vrhova ostala onstran rapalske meje, ki je planinsko udejstvovanje Slovincem v obmejnem pasu skoraj popolnoma onemogočila.

Danes, po sedemdesetih letih, se spoštljivo ozrimo na prizadevanja ljudi tedanjega časa! Upravni odbor PD Tolmin, ki je širilo svojo dejavnost na obsežnem območju takratnega velikega okraja celo do Trente, je po daljših razpravah na eni izmed sej v letu 1952 sprejel sklep, da najprej usposobijo poškodovano in zanemarjeno cesto na mangartsko sedlo. Poleg delavcev Okrajne cestne uprave so člani primorskih planinskih društev pri čiščenju gornjega cestnega odseka opravili nad 800 prostovoljnih delovnih ur. Delo, ki je bilo zaradi neprestanega dežja precej oteženo, je finančno podprl tudi Okrajni ljudski odbor. Med nekim neurjem je v šotore delavcev celo treščila strela in jih enajst ranila. Dokončna usposobitev ceste na sedlo je pospešila gradnjo slovenske poti na vrh gore. Vzporedno so si društveni funkcionarji, med katerimi so bili tudi nekateri turistični delavci, prizadevali pri oblasteh za odprtje mednarodnega mejnega prehoda na Predelu. Želeli so odpreti vrata tudi ljubiteljem gora iz Italije in Avstrije, saj je predstavljalo Posočje s svojimi prebivalci prešibko zaledje za bolj množičen obisk. Naročili so tudi izdelavo načrtov za stavbo na Predelu z gostinskim in uradnim delom za mejne organe.

V takratnih prometnih razmerah ni bilo enostavno premagovati razdaljo od Tolmina do mangartskega sedla, tako za prve ogledе kot za kasnejše delovne akcije in prevoze materiala, na visoki nadmorski višini pa je bilo potrebno računati tudi na zelo kratko gradbeno sezono. Glavni in spočetka nepremostljiv problem je bila zagotovitev zadostnih finančnih sredstev. V blagajno društva z 247 člani se je natekalo nekaj denarja od pobrane članarine (letno 14.000 din). Nekaj več je navrglo upravljanje postojank v Trenti in na planini Razor (letno 60.000 din). Stroški čiščenja in odstranjevanje nasutega materiala na cesti Predel – Mangartsko sedlo z gradnjo poti na vrh Mangarta so bili devetkrat višji od te vsote, saj se

vsega ni dalo opraviti s prostovoljnim delom. Zato se je društvo, ki je očitno preraslo samo sebe in interese svoje krovne organizacije, precej zadolžilo. Nazadnje tudi politična oblast ni mogla spregledati odmevov o tem pogumnem podvigu v tedanjih medijih, predvsem pa splošnih dolgoročnih gospodarskih interesov. Lahko se vprašamo: Katera oblast ne bi tako smelih načrtov podprla in jih izrabila tudi sebi v prid?

Franc Ceklin, podpredsednik društva, načelnik Alpinističnega odseka in pobudnik številnih odmevnih akcij je bil nedvomno vsaj v začetni fazi gradnje nove zavarovane poti osrednja osebnost. V mesecu aprilu 1953 sta se z alpinistom Jankom Korenom napotila na sedlo. Med ogledi se je Ceklin kmalu odrekel prvotno zamišljenem poteku poti čez JZ del stene. Motila ga je večja izpostavljenost vetru in odročnost vstopnega dela; obiskovalci bi se morali po prihodu na sedlo spustiti in izgubiti precej višine. Odločil se je za traso po SZ steni. Poševna grapa, po kateri je danes speljana zavarovana pot, je bila zaradi spomladanskega snega lepo vidna in je nakazovala logičen potek preko naravnih razčlemb. Tudi vstop od zadnje cestne pentlje ni bil predač. Sledil je še večkratni obisk s podrobno določitvijo in fotografiranjem, zamišljeno smer pa je bilo potrebno tudi prvič preplezati in sprejeti izvedbene načrte. Okrajni ljudski odbor je imenoval uradno komisijo za ogled bodoče trase. Že slab teden po dogovoru (točneje 19.6.1953) je žal preminil predvideni znani graditelj planinskih poti, Anton Kravanja – Kapišar. Mesec dni kasneje je kot nadomestna rešitev nastopila okrepljena skupina delavcev Uprave za ceste Okrajnega ljudskega odbora Tolmin, društveni prostovoljci pa so zgradili na sedlu še zasilno zavetišče za njihovo prenočevanje. Minerska dela v spodnjem in deloma tudi v srednjem delu je vodil Jože Čerin, v zgornjem delu pa so izkoristili naravne razčlembе. Odgovornost za varno napredovanje delavcev v steni je prevzel član alpinističnega odseka Peter Berginc.

Kljub temu, da je večkrat ponagajalo vreme, je delo potekalo skoraj neprekinjeno še tri dni po tem, ko so jo v prisotnosti številnih ljubiteljev gora, zastopnikov oblasti in PZS (dr. Potočnik, dr. Breclj) svečano predali namenu. PD Tolmin je pred tem razposlalo propagandni letak vsem poslovalnicam Putnika, 73 planinskim društvom, 47 turistično-olepševalnim društvom ter večjim podjetjem, uradom in ustanovam po Sloveniji. Tisk in radio sta objavljala priložnostne prispevke s kronološkim povzetkom gradnje in vabila na svečanost. Po nočnem neurju pred slovesnim dogodkom, ko je proti jutru zapadlo že 20 cm snega, se je Mangart odel s prazničnim poprhom. Večina udeležencev svečanosti 23. avgusta se je povzpela na vrh. Na ta dogodek nas spominja tudi plošča PD Tolmin ob vznožju smeri.

Slovenska planinska pot na Mangart je še vedno živa in dnevno privablja navdušene gornike. Kljubovati mora tako človeškim korakom kot naravnim silam. Zato je bila od odprtja pred sedemdesetimi leti dalje deležna stalnega vzdrževanja in številnih popravil markacistov. Z njihovo neutrudno pomočjo se ohranja kot trajno izročilo nekdanjih časov.

Spoštovani! Večni dr. Julius Kugy nam tako kot vselej modro svetuje: »Vstani zgodaj, izberi najlažjo in najkrajšo pot tja gor, ostani zares dolgo na njegovi goram in morju vladajoči glavi in glej in glej.« Nobenega razloga nimamo, da mu ne bi še danes sledili. Katera je za nas najlažja pot na vrh, pa si izberimo sami.