

nočnem dežju, dopoldanskih oblakih in vlagi po pol dnevu vsaj delno zjasnilo. Bova s peturne ture nazaj pred večernim poslabšanjem? Ali naju bo ujel mrak, v katerem se bova srečala z gozdnimi bitji - troli? Kuštravi, strašljivo nagubani, s kosmatimi repi in dolgimi nosovi, hitre jeze, sramežljivi in naivni se ponoči potepajo po vetrovnih dolinah, razjedenih planotah in odmaknjenih gozdovih. Ljudje so se naučili živeti v sožitju z njimi, a vendar... Noč je njihov čas in domačini verjamejo v svoje sage in legende.

Strm prvi del poti je turistično urejen. Pri močvirnem barju, kjer plitve mlake objemajo šope travnih bilk, se je začelo zares. Naslednje pol ure sva skozi sotesko poskušala najti najboljše prehode med skalnimi bloki. So ti kamni morda troli, ki jih je presenetila sončna svetloba, preden so se vrnili v svoja skrivališča?

Prispela sva na vrh pobočja nad dolino. Hvaležen sem bil pregradi oblakov, ker je dopustila, da se je na zahodu vse bolj kazalo sonce. Po odprti goli planoti sva hodila naprej, gore na obeh straneh so pokrivala razgaljene skale in osamelimi visoki borovci so se prepogibali v vetru z morja. Med blago usločenim gladkim apnencem in drobnim, ledenomodrim izvirkom, razliiva-

jočim se po belem površju, so bila na gosto posejana majhna jezera.

Ko se je razsežni fjell končno zožil, sva tesno ob steni dosegla rob visoko nad morjem. Pogled je zaplaval v daljave Lysefjorda. Takoj zatem sva uzrla tudi Pulpit Rock. Je to sploh mogoče? Moral bi se zateči k starim poganskim bogovom, da bi lahko razumel sile narave. V enem samem silovitem zamahu se šeststometrski stena navpično poganja v nebo. Vrh. Široka, skoraj ravna plošča. Prižnica. Najvišji klif na svetu? Še nikoli nisem gledal tako fantastično migetajočih odtenkov zelene barve na zrcalni gladini kot ta dan v Lysefjordu. Vem, da se česa podobnega ne da videti nikdar več.

Čez Nemčijo, Dansko, deloma Švedsko, predvsem pa po južni Norveški sva v treh tednih poletja 1996 prevozila sedem tisoč kilometrov.

Večino hrane sva vozila s seboj, spala sva v majhnih, prijaznih hišicah za dva, ki jih imajo vsi kampi, in tako vsaj deloma ušla visokim cenam.

Če boste kdaj hodili po temačnih gozdovih in dihali sveži gorski zrak Norveške, pa si vseeno zapomnite, da ste v polnočnih urah tam zunaj sami... skupaj s troli.

PLANINSKA GROTESKA ALI KAKO VISOKO V GORE SE BOMO SMELI TAKO ALI DRUGAČE VOZITI

VOŽNJA Z GORSKIMI KOLESI LETA 2001

MARKO PATERNU

Na vprašanja novinarja **Tiborja Plašna** odgovarja državni podsekretar v Ministrstvu za elementarno doživljanje narave gospod **Lado Bergla**.

Plašen: Gospod Bergla, smo leta 2001. Kakšni so rezultati Uredbe o vožnji v naravnem okolju po dobrih petih letih, odkar je v veljavi?

Bergla: To je težko vprašanje. Osebo menim, da je uredba skoraj v celoti izpolnila pričakovanja. To je najbolj očitno tam, kjer obstaja nadzorna služba in nekoliko manj tam, kjer te službe ni, to je ob morju. Lahko se pohvalim, da smo gorsko kolesarjenje izven cest in kolovozov dobesedno izkoreninili.

Več težav glede tega imamo z ostalimi udeleženci v prometu, to je motoristi in avtomobilisti. Gre za popolnoma praktičen problem - srečujemo se namreč s težavo, kako jih ustaviti. S kolesarji je to preprosto, saj delujejo na pedala, ne na motor in zato skoraj ne morejo pobegniti. V ta namen smo razvili nekaj posebno uspešnih prijemov, kot so zaustavljanje z vleko za majico, hlačke ali lase. Omeniti moram, da ta zadnji način počasi izginja, ker vse več kršiteljev nosi čelado. V skrajnem primeru uporabimo sicer nepriljubljeno, a staro in preizkušeno metodo zaustavljanja s količkom, ki ga porinemo med špice kolesa.

Pri ostalih dveh omenjenih kategorijah udeležencev, to je motoristih in avtomobilistih, izvedba opisanih prijemov ni možna. Ta problem preučujemo in v ta namen

smo ustanovili posebno komisijo, ki bo v sodelovanju s prometnim in obrambnim ministrstvom pripravila predloge, ki bodo osnova za izdelavo študije o načinu in metodah pristopa k odpravi že navedenih kaznivih aktivnosti.

Nadalje naj navedem, da poskušamo aktivno vplivati tudi na javno mnenje. To smo zastavili zelo na široko. Izdali smo zgibanko, katere besedilo je kar v 121 jezikih, vključno z latinščino, ličnim odtisom za slepe in celo prikupnimi risbami za nepismene. Zaradi naše večne težave, kroničnega pomanjkanja denarja, je doslej izšla le zgibanka o pravih obnašanja gorskih kolesarjev in škodljivih vplivih, ki jih ti lahko povzročajo okolju. Vendar lahko zagotovim, da so zgibanke ostalih udeležencev v prometu v pripravi. V dokaz, da na tem tako občutljivem segmentu ne zaostajamo za časom, lahko navedem podatek, da se pospešeno pripravljamo na prenos vseh zgibanek na zgoščenko. Tako bo lahko uporabnik na enem mestu v dobrih treh urah poslušanja izvedel o področju ohranjanja narave vse, kar naj bi vedel.

Plašen: Kakšno je sodelovanje z nadzornimi organi, kakšno s policijo?

Bergla: Osebo menim, da je bilo treba policijo, ki je v Uredbi navedena kot eden od organov pregona, kar preveč dolgo prepričevati, da pri kaznivih dejanjih gorskih kolesarjev ne gre za tako imenovane »obrobne zadeve«. Jasno je, da je policija že prej v nujnih primerih ukrepala na podlagi obvestila. Vendar nam je

še le v zadnjem času uspelo zagotoviti reden nadzor na večini planinskih poti, tako markiranih kot onih, ki to niso. Tu nam je šlo Ministrstvo za notranje zadeve resnično na roko, saj je v ta namen angažiranih dobrih 15 000 policistov, za naslednje leto pa nam jih obljubljajo še dodatnih 5000. Tudi število inšpektorjev za varstvo okolja, ki jih je bilo sprva za celotno Slovenijo le 25, se je povečalo na 1250. Če prištejemo še vse nadzornike po gorskih parkih (tu bi lahko še posebej navedel prizadevnost onih iz Trente), lahko rečem, da situacijo obvladujemo.

Plašen: Gospod Igor Maher je pred leti v intervjuju z vašim predhodnikom, gospodom Mladenom Bergincem, ugotavljal, da le redki zmorejo napore kolesarjenja zunaj utrjenega cestišča, še posebno v predelih nad gozdno mejo, ki so najbolj oddaljeni in s kolesom težko dostopni. Se vam ne zdi, da množice policistov, inšpektorjev in nadzornikov ne pomenijo dodatne obremenitve za okolje? Vsi ti ljudje menda ne letajo peš za peščico kršiteljev?

Bergla: Naj vam povem, da ni tako. Že vse od leta 1996 beležimo vsakoletno skokovito rast take delikvence. To lahko podkrepim z naslednjimi podatki:

— v letu 1996 so organi pregona prijeli in vložili prijavo zoper 3 gorske kolesarje, udeležene pri kršitvi Uredbe;

— v letu 1997 beležimo rast tovrstnih kršitev za več kot 100 odstotkov, kar v praksi pomeni, da je bil uveden postopek zoper 7 kršiteljev, od tega so enega prijeli na nadmorski višini več kot 1600 metrov;

— v letih 1998 in 1999 iz neznanih razlogov ni bilo bistvenega porasta takih in podobnih kaznivih dejanj, žal pa beležimo ponoven skok navzgor v letu 2000, ko je število takih primerov naraslo na več kot 10, točneje 11.

Tako smo šele v letu 2001, ko sem prevzel krmilo tega — moram priznati — nadvsje težavnega resorja, ta pojav uspeli skoraj eliminirati. Veste, včasih se rad pohvalim, da si to štejem tudi kot osebno zaslug!

Če pa govoriva o vplivu nadzornih organov na okolje, je to pač nujno zlo. Resda ne hodijo peš, čeprav tudi to ni izjema, vendar vsi uporabljajo terenske avtomobile s katalizatorjem. Veste, tu ni univerzalne rešitve. Ravnamo se po tisti stari ljudski: »Bolje sprečiti nego lečiti!«

Plašen: V gore je torej možno le po cestah in kolovozih. Ali je v prihodnje možno pričakovati kakšne spremembe?

Bergla: Spremembe da, a v nasprotni smeri. Ker beležimo skokovit porast gorskih kolesarjev na cestah in kolovozih, pripravljamo na tem segmentu dodatno uredbo, s katero bomo prepovedali ustavljanje kot tudi parkiranje koles na cestah in kolovozih. Ustavljanje bo dovoljeno le na začetku in koncu cest in kolovozov, pa še to le na v ta namen predvidenih mestih. Parkiranje koles bo dovoljeno ne bližje kot 5,8 metra od kolovozov in cest, vendar le v primeru, da je podlaga asfaltna. Zavedamo se sicer, da s tem ceste in kolovozi ne bodo bistveno manj obremenjeni, vendar bomo na ta način neupadljivo rešili problem prevelike množice gorskih kolesarjev na tem prometnem segmentu in s tem povezanah okolju škodljivih vplivov. Veste, malo jih je

namreč, ki se do sedaj niso ustavljali. Pa naj več trenirajo, če bi se radi vozili!

Naš končni cilj je omejiti kolesarjenje na asfaltno cestno omrežje. Naj priznam, da osebno na gorsko kolesarjenje v visokogorju gledam precej nenaklonjeno. Gorski kolesar v gorskem svetu deluje nekako neestet-sko, podobno kot potapljač v morju, smučar na smučišču, alpinist v steni ali dirkač na dirkališču. Vse to, pa še in še bi lahko našteval, so vidni in zgovorni primeri neestetskega in agresivnega vključevanja človeka v naravno okolje, kamor ne sodi.

Popolnoma nasprotno je s planinci, ki jih v zadnjem času končno le pravilno imenujemo gorniki oziroma gorohodci. Tu bi še posebej izpostavil Trentarje, izborne hodce, ki niso nikoli, tudi v Kugyjevih časih ne, uporabljali gorskih koles. Še danes npr. raje hodijo čez Vršič peš, še posebno pozimi. Kolesu je v danem prostoru pač postavljena neka meja, ki jo je potrebno sprejeti, tudi v razmišljanju. Zakaj bi prostor poniževali s kolesi, smučmi, cepini, vrvmi in drugo tehniko, ki tja ne sodi? Poglejte, kolesarjem je na voljo 12 000 kilometrov gozdnih cest, gornikom pa le nekaj sto tisoč kilometrov markiranih in nemarkiranih poti in stez. Pravi rezultat primerjave dobimo šele, če upoštevamo, koliko kolesarjev pride na kilometer gozdne ceste in koliko gornikov na kilometer poti ali steze. To razmerje je izrazilo v škodo gornikov.

Zaradi problemov srečevanj z gorskimi kolesarji je bilo potrebno v zadnjem času nadelati in markirati kar nekaj novih poti. Pa ne le to, zaradi njih moramo marsikje obnavljati poti starejšega datuma. Tu bi lahko izpostavil vsem dobro znano mulatjero od Savice na Komno. Ker so dolgi ovinki postali za pešce nezanimivi, so se jih začeli posluževati gorski kolesarji. S tem je nastal problem erozijske narave. Ustanovili so Društvo za vzdrževanje mulatjer, ki, mimogrede, sploh ni bilo pravilno registrirano. Šli so celo tako daleč, da so v vzdrževalna dela vključili odred tabornikov! Na srečo so bila dela tako obsežna in težavna, da jim je za kolesarjenje zmanjkalo časa. Tako smo jim še pravočasno stopili na prste in nedovoljene aktivnosti ustavili. Žal medtem gorniki niso mogli uporabljati dolgih ovinkov, tudi če bi jih hoteli, in so se bili prisiljeni posluževati bližnjic.

Plašen: Kje vidite mesto sodobnemu gorskemu kolesarju?

Bergla: Na podlagi vsega povedanega je jasno, da kolesar v gore ne sodi. Te naj ostanejo brez tehnike, z elementarnim doživljanjem narave. Kolesarjem je na voljo dovolj najrazličnejših cest in kolovozov v sredogorju, tudi izredno zahtevnih. Da pa ne bi dobili občutka, da je ost našega delovanja uperjena zgolj proti gorskim kolesarjem, naj povem, da se bom v svojem mandatu zavzemal za podobne omejitve sorodnih dejavnosti. Med temi lahko izpostavim:

1. Plezanje v stenah do nadmorske višine največ 1900 metrov. Višje lahko motimo orle, sove, krokarje in drugo perjad. Do te višine je dovolj sten, tudi izredno težavnih. Ekstremisti naj se obešajo na umetnih stenah v stanovanjih ali na domačih senikih.



Globoki sledovi terenske vožnje z gorskimi kolesom ovirajo gozdarja pri njegovem vsakodnevnem delu.

2. Potapljanje vsaj kilometer od obale in na območju, kjer je dno vsaj 150 metrov globoko. Potapljač bližje obali povzroča škodljiv vpliv na redke vrste mečaric, kitov, tjuinov in ne nazadnje tudi na morski plankton. Verjetno se strinjate, da je tudi en kilometer od obale in do navedene globine dovolj morja in ni potrebe siliti bližje k obali.

3. Vzletanje z jadralnimi padali, zmaji in baloni na višini najmanj 10 000 metrov in z obveznim pristajanjem na morski gladini. Tudi tu je nesporno, da udeležencem ostaja na voljo dovolj zraka izven območja, ki ga zasedajo gore.

Plašen: Kako rešujete primere sporov med gorskimi kolesarji in prebivalci v goratih predelih?

Bergla: Dobro vprašanje! Gozdarjem priznavamo določene subvencije na račun kolesnic in drugih poškodb, ki jih na njihovih z muko zrtih vlakah in kolovozih povzročajo najbolj agresivni gorski kolesarji. Niso redki primeri, ko subvencijo odobrimo ob dokazilu, da je v traktor ali kako drugo osnovno sredstvo trčil nepreviden kolesar. Za dokazilo lahko služi kak del kolesarjeve oprave, na primer počena čelada, zvito platišče, odlomljeno krmilo, v najbolj dvomljivih primerih pa zahtevamo tudi vsaj sled krvavega madeža.

Podobne odškodnine so deležni tudi govedorejci, konjerejci, prašičerejci, ovčerejci in vsi drugi koristni in hkrati okolju prijazni rejci. Vsem tem namreč grobi

plašči gorskih koles, na silo rijoči skozi globoke v zgornjih sloj zemlje vrezane stopinje pašočih se živali, prizadevajo nepopravljivo škodo. Vse to so sicer obsežne, težke in pogosto kočljive naloge, a mi smo odločeni in usposobljeni, da jih izvedemo.

Plašen: Se strinjate z mnenjem, da gre sodobni pristop k reševanju ekoloških problemov v smeri iskanja kompromisov z vsemi udeleženci, katerih interesi se soočajo v nekem naravnem okolju in da je v največji meri prav od uspešnosti sklepanja takih kompromisov odvisen uspeh nekega ekološko zastavljenega projekta? Se vam ne zdi diktat neživiljenjskih in spornih zakonov in uredb najlažja pot do neuspeha? Zakaj se nekatere razvite in ekološko ozaveščene države vračajo od politike prepovedi k politiki dialoga?

Bergla: Ne vem, kam ciljate s takimi vprašanji, ki niso več v skladu z vašim priimkom, če mi dovolite, da se malo pošalim.

Naj takoj povem, da mi vemo, kaj delamo. Zadevo kontroliramo in jo imamo v rokah, če se slikovito izrazim. Imamo usposobljene ljudi z vsem potrebnim znanjem. Naj ne bo skrivnost, da se je nedavno skupina naših izvedencev z gorskimi kolesi povzpela na Sv. Katarino nad Ljubljano in se tam na lastne oči prepričala, da delujemo v pravi smeri. Zato ni nobene potrebe po nekakšnem dialogu, kot vi to poimenujete. Nekaj nam mora biti vsem jasno: varstvena funkcija mora biti in ostati edino merilo, vse ostale ji morajo biti podrejene. Uredbe so zato, da se jih izvaja. Komur kaj ni jasno, si lahko prebere in razloži v zgibanki ali na zgoščenki.

Plašen: Kaj menite o naslednjih očitkih, ki se pojavljajo v delu javnosti, da je namreč še vedno dovoljeno in nekaznovano delno industrijsko onesnaženje voda, da ni nadzora in kaznovanja odlaganja vseh vrst odpadkov, da se še vedno na črno gradi, tudi v narodnih parkih, da ni preprečevanja izdelave stotin novih gozdarskih kolovozov in vlak, ki služijo množični sečnji gozdov itd., itd. Zakaj se še vedno nadelujejo nove planinske poti, zakaj se do planinskih koč delajo ceste, zakaj gre še vedno sto žensk na Triglav in tisoče avtomobilov na Vrščič, zakaj je gori na Kredarici vsakoletni direktorski vrh? Ste raziskali škodljivost vpliva enega odreda planincev na erozijo uporabljene planinske poti? Koliko gorskih kolesarjev je potrebnih za enako škodo? Koliko kolesarjev se sploh podaja izven utrjenih cestišč? Kje so najbolj obremenjene cone? Ste izdelali analizo sožitja gorski kolesar - gornik? Ste preverili, po katerih planinskih poteh je vožnja sploh realno mogoča? Se lahko gorski kolesar počuti in obnaša kot gornik? Hudiča, ste se sploh kdaj usedli na kolo?

Bergla: Imam občutek, da postajate tendenciozni. To so dezinformacije in na taka vprašanja ne mislim odgovarjati.

Plašen: Bom vprašal drugače: povejte mi, zakaj nadzornik ni oglobil mojega znanca, ki je nedavno kolesaril po eni od tistih redkih poti visoko v gorah, ki so prevozne? Menda se je raje stran obrnil. Mogoče zato, ker sta oba prišla tja gor z lastnimi močmi in se po več urah napomega vzpona počutila kot gorska tovariša, ne pa nasprotnika?

Bergla: Primera ne poznam, bom preveril. Ni nobenega razloga, da kazen ne bi bila izterjana. Še vedno sem trdno prepričan, da gorski kolesar sodi na utrjeno, po možnosti asfaltno cestišče, to je v okolje, ki tega kolesarja sprejme. Estetsko se še najbolj vklaplja v okolje avtoceste, a žal so tam hitrostne zahteve za kolesarje previsoke. Zunaj tega je nesprejemljiv.

Plašen: Gospod sekretar, še zadnje vprašanje: Ste že kdaj uspeli prikolesariti visoko v gore? Ste se takrat počutili kot onesnaževalec naravnega okolja, oropan polnega in elementarnega doživetja narave okoli sebe?

Bergla: Osebnost se vozim le po asfaltnih cestah, pa še to le z mehkim tubularji na platiščih kolesa. Upoštevati moramo, da je tudi asfalt razmeroma občutljiv in ga grobi plašči gorskih koles na daljši rok lahko poškodujejo. Če pa asfalta zmanjka, se, moram priznati, pri čem počutiti kot eden od onesnaževalcev okolja. Pa-

dem na njihov nivo, če veste, kaj hočem reči. Zato grem na takih odsekih raje peš. Se bom pa še naprej zavzemal za to, da bi bilo asfaltnih ali vsaj makadamskih cest čim več. Tako bi bili kolovozi, poti in steze, torej ti najbolj občutljivi naravni segmenti, na mnogo manjšem udaru.

Plašen: Gospod podsekretar, hvala za pogovor.

Bergla: Hvala vam. Upam, da niste tudi vi med krštelji!

Pri odhodu iz poslojpa Ministrstva za elementarno doživljanje narave si novinar Tibor Plašen skrivaj pripne nazaj razpito razpoznavno značko gorskih kolesarjev z napisom »Dost mam!«

P. S.: Kakršnakoli podobnost z imeni, pisanjem in intervjujem v članku »Vožnja z gorskimi kolesi v naravi« avtorja Igorja Maherja, objavljenem v PV št. 10/96, je zgolj naključna.

ZAMISEL, KI BI BILA NEMARA VREDNA POZORNOSTI SLOVENSKE PLANINSKE ORGANIZACIJE

JESENSKA SREČANJA V HALOZAH

TOMISLAV JAGAČIČ

Haloze s svojimi zaobljenimi grički, okrašenimi z vinogradi in gozdovi, v vsakem letnem času privlačijo marsikatero človeka in planinca. Največ jih je na tamkajšnjih poteh spomladi, ko svetejo češnje in breskve, predvsem pa še jeseni, ko se gozdovi obarvajo z rumeno-zlatimi barvami.

Tako je bilo tudi med mojima zadnjima obiskoma, na avguštinovo, v nedeljo, lanskega 25. avgusta, in v soboto, 12. oktobra.

Na avguštinovo, ki ga vedno slavijo zadnje avgustovsko nedeljo, se tam zmeraj zbere veliko ljudi iz sosednjih slovenskih in hrvaških vasi. Zdi se, kot da takrat tam meje ne bi bilo. Meni osebno zveni beseda »meja« v tem prelepem predelu med Slovenijo in Hrvaško preveč uradno, pravzaprav kar grdo. Meja je tam formalnost. Če nič drugega, Sveta Magdalena in Sveti Avguštin pripadata enako enim kot drugim. Tako Slovincem kot Hrvatom.

Lani je bilo na avguštinovo zaradi lepega, sončnega dneva posebno lepo in slavnostno. Mašno slovesnost v cerkvi svetega Avguština je v koncelebraciji z dvema duhovnikom vodil mariborski škof **Vekoslav Grmič**. Sam sem skupaj s svojo planinsko skupino ta dan izkoristil za ogled neke zapuščene zgradbe kakšnih deset metrov daleč od hiše, v kateri stanuje sedanji zvonar, 33-letni **Janez Šmigoc** s svojo materjo Tilko.

PLANINSKI DOM OB CERKVAH

»Janez,« sem govoril mlademu Šmigocu, cerkovniku in zvonarju četrte generacije v tej družini, »to zgradbo bi bilo treba preurediti v planinski dom, ti pa bi bil zanesljivo lahko njegov oskrbnik. To bi bila posebnost v Sloveniji, pa ne le tukaj: zvonar in cerkovnik ter hkrati oskrbnik planinske kočice.«



Kdo se ne bi ustavil in občudoval ta prizor: cerkvi svete Magdalene in svetega Avguština s hrvaške strani.

»Toda ta hiša, v kateri so imeli med drugo svetovno vojno Nemci mejno postojanko zaradi bližine meje s Hrvaško, z Neodvisno državo Hrvaško, ob kateri je bila takrat visoka žična ograja, pripada Cerkvi in je last Cerkve!«

»Nič zato,« sem nadaljeval pogovor z Janezom in njegovo mamo Tilko. »Cerkvene oblasti zanesljivo ne bi nasprotovale temu, da bi slovenski planinci, Planinska zveza Slovenije, predvsem pa še planinsko društvo iz Ptujca uredili to stavbo in njene tri prostore, jedilnico, kuhinjo in spalnico, Cerkev pa bi, seveda, obdržala lastništvo in si izgovorila pravico do izključne uporabe ob praznikih svete Magdalene in svetega Avguština ali pa za katerega od drugih velikih cerkvenih praznikov, ko bi bila tam kakšna verska slovesnost. Za takšno rešitev je potreben dogovor.«

Tako sem premišljeval tudi že prej in v tem smislu napisal pismo Planinskemu društvu v Ptuj ter Ptujca- 27