



»Tukaj bo pot!«

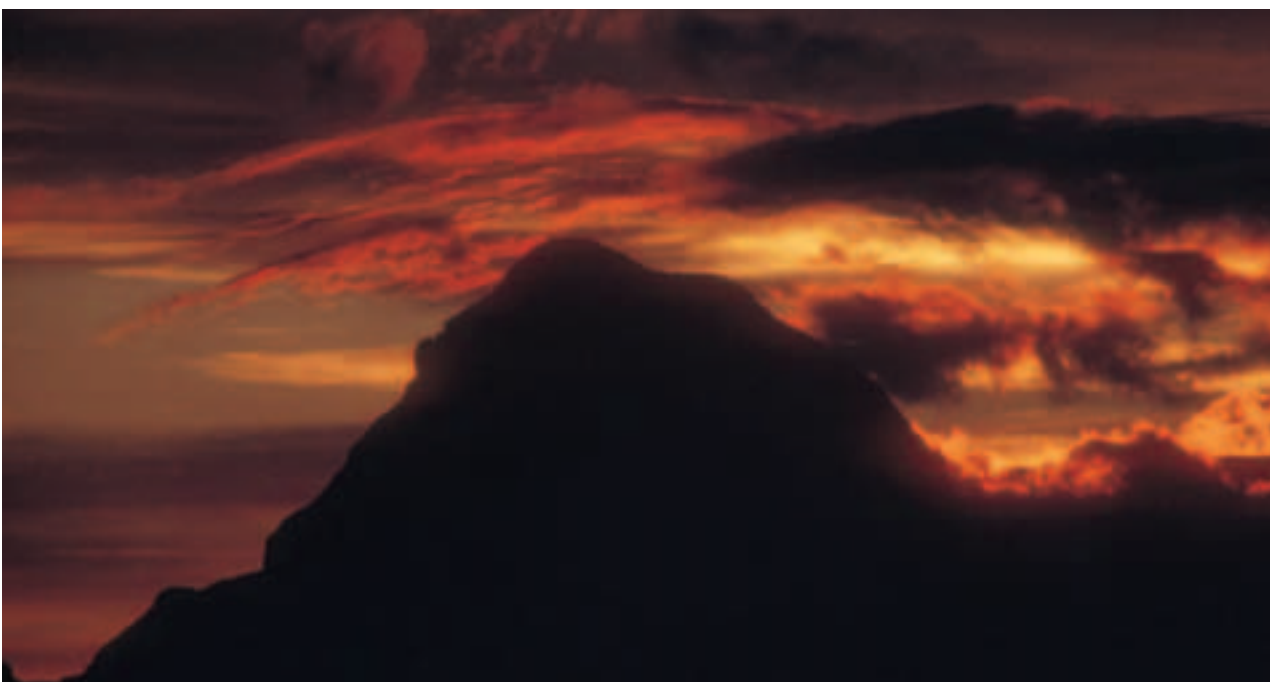
Pol stoletja Slovenske poti na Mangart

Besedilo in Fotografije: Žarko Rovšček

Prijazno sta me v svojem jeziku pozdravila »ravninska« Nemca, potem ko sta vidno vzhičena »pospravila« Slovensko pot na vrh Mangarta in mi segla v roko. Ko sta se o doživetjih med vzponom izrazila s presežniki, sem ju s kančkom narodnega ponosa seznanil, da sta pravkar hodila po poti, ki bo letos stara petdeset let.

Vršni del Mangarta je po drugi svetovni vojni prerezala krivična državna meja med Italijo in Jugoslavijo. Planinci so morali po stari planinski poti, ki je vodila nad severnim ostenjem Mangarta na vrh in obstaja še danes, dvakrat prečkati državno mejo in pri tem kake pol ure napredovati po itali-

janskem ozemlju. Gibanje v mejnem pasu, povezano s pogostimi kontrolami obmejnih enot, je pomenilo resno oviro razvoju slovenskega planinstva na tem območju. Zato se je Planinsko društvo Tolmin pred petdesetimi leti odločilo, da za 60-letnico SPD zgradi po našem ozemlju prek 500-metrške zahodne stene novo planinsko pot. V naši planinski zgodovini to ni osamljen primer. Tako sta nastali tudi Hanzova na Prisojnik (l. 1926) in zavarovana severna pot (tudi Hanzova) na Mojstrovko (l. 1928). Dotedanja južna dostopa na omenjena vrhova sta namreč po prvi svetovni vojni nenadoma ostala onstran rapalske meje.



Mangart ob zori (z bivaka CAI Gorizia pod Visoko Belo špico)



Ključ lažjega dostopa na Mangartsko sedlo, ki je bilo izhodišče za novo zavarovano pot, je bila cesta, zgrajena pred drugo svetovno vojno, v prvih letih po njej pa zanemarjena in delno poškodovana. Več delovnih akcij je bilo potrebnih, da so jo usposobili; največje, 28. junija 1953, se je udeležilo približno 300 planincev iz Posočja in drugih krajev na Primorskem. Prostovoljci so skupaj z delavci Uprave za ceste Okrajnega ljudskega odbora (OLO) Tolmin odstranili približno 7000 m³ zasipnega materiala, zgradili 47 m³ betonskega podpornega zidu in obnovili enega izmed mostov. Taka so bila prva leta prekipevajočega veselja nad življenjem v svobodni domovini, na Primorskem še posebej. Obnova ceste in nadelava nove poti na Mangart nista bili več »navadni« družbeni akciji, ampak sta v razmerah političnih napetosti s sosednjo Italijo postali tako pomembni dejanji, da ju je, kljub začetnemu oklevanju, gmotno podpirala tudi tedanja oblast. Pripomogel je tudi tisk, ki je o prizadevanjih planincev obširno poročal. Tako se je v osrčju Julijcev med pripravami na množično planinsko slavlje ob 60-letnici SPD v Vratih pridno kovala še ena izmed takratnih delovnih zmag. Medtem so predstavniki planinskega društva skušali pri oblasteh izposlovati odprtje Predela za mednarodni promet. Rojevale so se že prve ideje o poteku nove poti na vrh Mangarta.

Trasiranje in nadelava poti

Številni arhivski dokumenti pričajo, da je bil pri tem Franc Ceklin, takratni podpredsednik PD

Tolmin in načelnik Alpinističnega odseka, gotovo osrednja osebnost. Tudi sam se še živo spominja svoje odločitve o smeri nove poti. 11. 4. 1953 sta se skupaj s članom AO Jankom Korenom mudila na Mangartskem sedlu, da bi določila smer. Ceklin se je odrekel prvotni zamisli o smeri prek JZ dela stene, ker je predvideval večjo izpostavljenost vetru. Smer bi bila obiskovalcem, ki se pripeljejo na sedlo, tudi preveč od rok in izguba višine do njene vstopa bi bila prevelika. »Odločil sem se za traso po SZ steni, kakršna je še danes. Ta ima bolj logičen potek in s pridom izkorišča naravne razčlembе, poleg tega pa od zadnje pentlje mangartske ceste do vstopa ni daleč.« Med tehtanjem možnosti na sedlu in opazovanjem poševne grape, ki jo je lepo označeval pozni sneg, je Korena presenetilo, kako kmalu in odločno se je Ceklin izjasnil: 'Tukaj bo pot!' Ceklin je bil kasneje še večkrat na ogledih na Mangartu, vsakokrat v drugi družbi, saj si je bilo treba zamišljeno smer ogledati bolj od blizu, jo preplezati in sprejeti prve operativne odločitve glede graditve. O tem pripoveduje: »V spodnjem delu, kmalu po vstopu z melišča, smo ocenjevali smer s III. stopnjo težavnosti. Tu smo pričakovali največ dela, saj je bilo ozko, izpostavljeno in strmo, a še vedno v idealni namišljeni smeri.« Napeto ozračje takratnih odnosov s sosednjo Italijo ni dopuščalo solistične akcije. Za delovanje v mejnem pasu je bilo nujno tudi soglasje oblasti. Na Ceklinovo pobudo je OLO imenoval uradno komisijo za ogled prihodnje trase, v katero so ob sodelovanju predstavnikov gozdarske uprave in PD Tolminu pritegnili tudi poveljstvo območne enote KNOJ. Po ogledu komisije 15. maja 1953 na Mangartskem sedlu so lahko priprave na graditev šele uradno stekle. Začetnih težav za planinsko društvo ni bilo konca: usposobitev ceste in graditev nove poti sta bili prevelik finančni zalogaj, razdalja od Tolmina do Mangartskega sedla je bila na tedanji stopnji razvitosti prevoznih sredstev in zvez težko premostljiva, primernih izvajalcev ni bilo na voljo, v visokogorju je bilo treba računati na zelo kratko gradbeno sezono itd. Prva možnost, da bi prevzel nadelavo poti znani trentarski vodnik in graditelj planinskih poti Anton Kravanja - Kopiščar, je žal hitro padla v vodo. Že slab teden po dogovoru (natančneje, 19. 6. 1953) je Kopiščarja pri delu na poti v sotesko Mli-



Na sočni paši (pod Rateškim Malim Mangartom)



narice, ki je bila prav tako projekt PD Tolmin, doletela nenadna smrt. Po neuspelem iskanju drugih izvajalcev je 15. julija končno začela delo okrepljena skupina delavcev Uprave za ceste OLO Tolmin. Predtem so društveni prostovoljci zgradili na sedlu še zasilno zavetišče za prenočevanje delavcev. Minerska dela je vodil Jože Čerin. Delavci so bili nevešči plezanja, zato je bil za napredovanje in varnost v steni odgovoren član alpinističnega odseka Peter Berginc, ki je od skupno 2754 opravljenih delovnih ur opravil levji delež. Čeprav je večkrat ponagajalo vreme, je delo potekalo nepretrgano do 26. avgusta.

Slovesno odprtje

OLO Tolmin je z močno finančno podporo razbremenil obubožano društveno blagajno in za graditelje je končno napočil tudi slovesni trenutek. 23. avgusta 1953 ob 10.00 h so v prisotnosti številnih ljubiteljev gora, zastopnikov oblasti in PZS (dr. Potočnik in dr. Breclj) novo zavarovano pot predali namenu. Društvo je predtem razposlalo propagandni letak trinajstim poslovalnicam Putnika, 73 planinskim društvom, 47 turistično-olepševalnim društvom ter večjim podjetjem, uradom in ustanovam po Sloveniji. Tisk in radio pa sta objavljala priložnostne prispevke s kronološkim povzetkom graditve in vabila na slovesnost. Planinski vestnik je ob tem zapisal: »V nedeljo zjutraj 23. avgusta 1953 so brneli avtobusi, kamioni, avtomobili in motorna kolesa po lepi vijugasti alpski cesti proti Mangartu tja do Škrbine v Plazju ...« Številne skupine planincev, ki jih avtobusi niso bili v stanju prepeljati, pa so hitele po bližnjici. Nekaj sto planincev iz vse Slovenije je dalo s svojo navzočnostjo vse priznanje PD Tolmin, ki je zgradilo mogočno zavarovano pot na Mangart. Nočno neurje pred slovesnim dogodkom, proti jutru je zapadlo že 20 cm snega, je poskrbelo, da se je Mangart odel s prazničnim poprhom. Večina udeležencev se je povzpela na vrh. »Planinsko društvo Tolmin si je s to potjo postavilo lep spomenik in obenem dostojno proslavilo 60-letnico slovenskega planinstva.« Na ta dogodek nas spominja tudi plošča ob vznožju smeri.

Kmalu bomo pozabili, da je bila tod nekoč ostra meja med dvema državama, ki je zakrivila tu-

di slovensko pot na vrh Mangarta. Ko izstopamo na sedlu iz avta, nas ne spremljajo več pogledi budnih varuhov meje. Tam so le še mejniki, nemi pomniki preteklosti. V stenah Mangarta odmeva raznobarna govorica ljubiteljev gora z vseh koncev Evrope, sveta. Za mlajše morda kar samoumevno, od nekoga dano; a za nami je dolga pot razvoja odnosov med narodi, katere simbolika je tudi v slovenski poti na Mangart. Poromajmo po njej in se v duhu spomnimo njenih vrlih graditeljev. Pa ne pozabimo na Sočanovo »Tu tisoč tristo let naš rod že žije«... in naj nam v veličastnem konglomeratu obiskovalcev iz vse Evrope ne bo nerodno pozdraviti po slovensko. Že davno smo si namreč utrli svojo gaz v združbo evropskih alpskih narodov; slovenska pot na teme Mangarta je samo del te zgodbe. ●



Začetni del Slovenske poti na Mangart