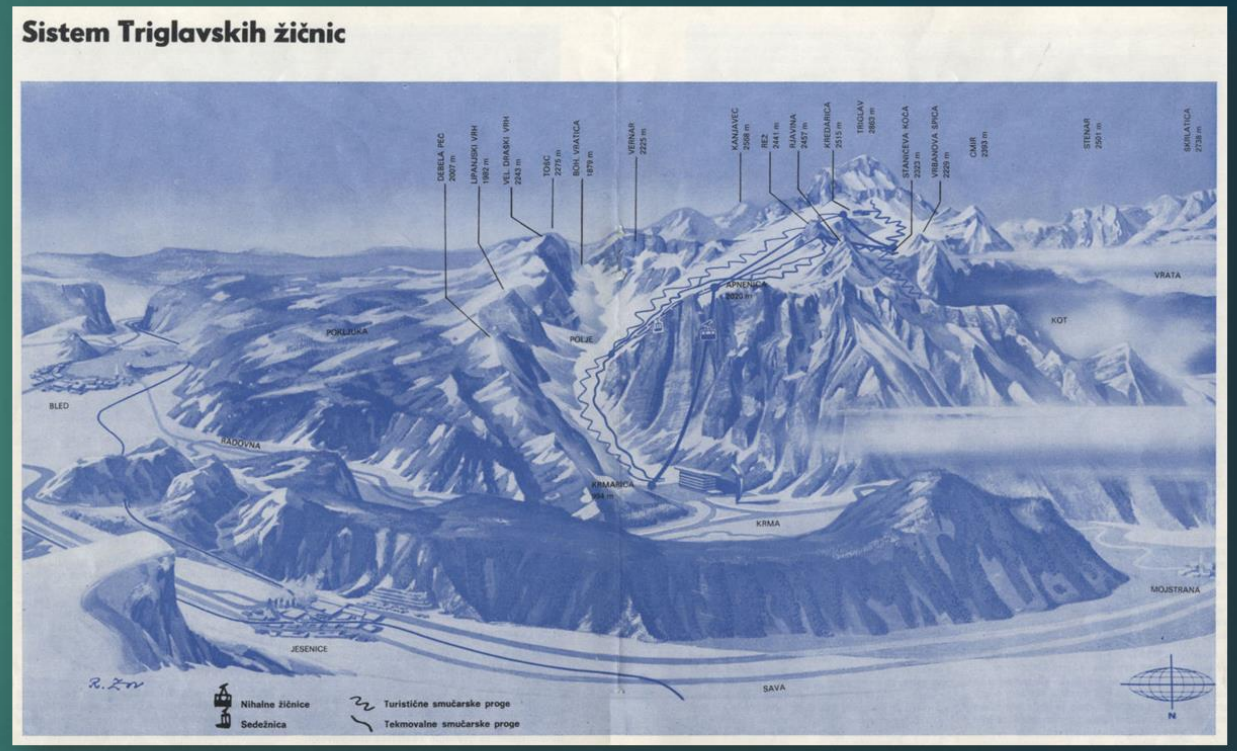
»Modernizacija« gora

Triglav in z njim povezani veliki turistični projekti v 20. stoletju



Dr. Peter Mikša (FF UL)

Dr. Matija Zorn (GIAM ZRC SAZU)

Simpozij Obisk gora v času podnebnih sprememb

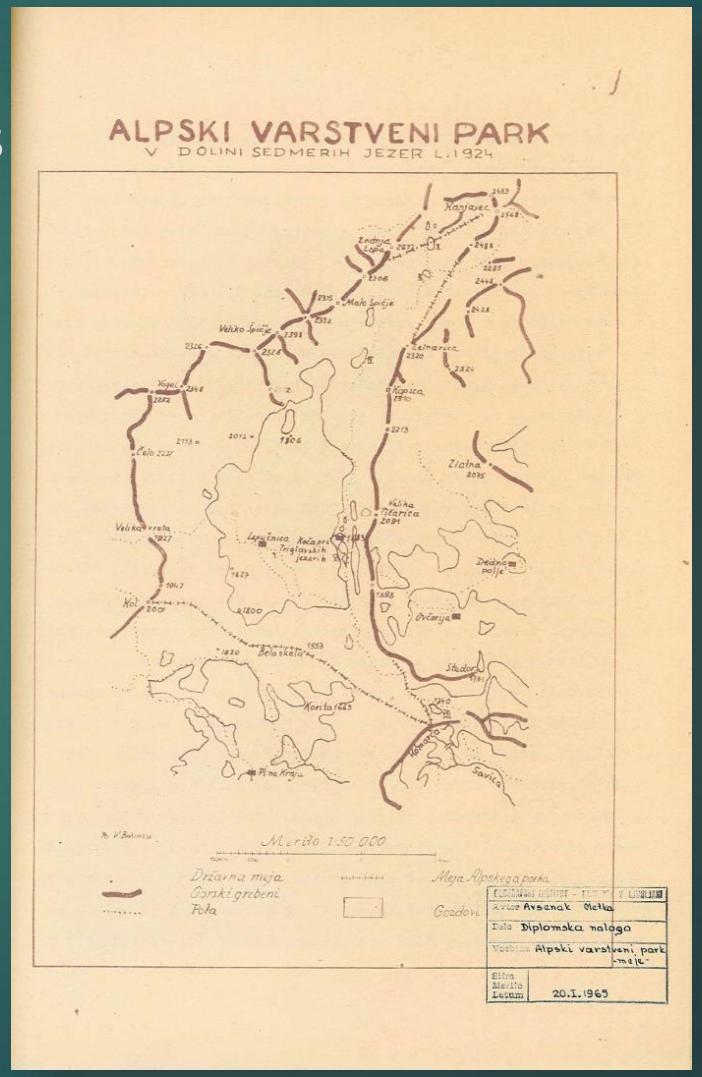
Mojstrana, Slovenski planinski muzej

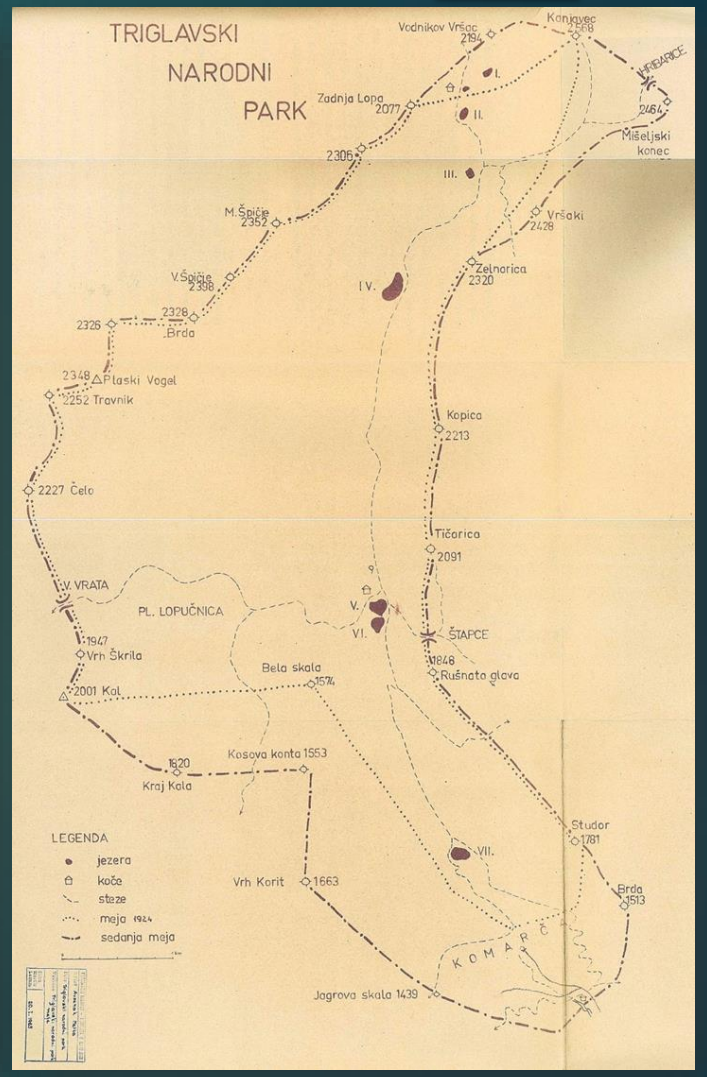
20. junij 2020

"Triglav ni gora, Triglav je kraljestvo"
J. Kugy

Triglav leži v središču prvega in do danes edinega narodnega parka v Sloveniji, ki se po njem tudi imenuje.

Ob pomenu, ki ga ima Triglav za Slovence, ni čudno, da pristopi nanj niso bili vabljivi zgolj za gornike, temveč so po njih segali tudi poslovni interesi...





- S Triglavom so bili povezani nekateri načrti ti. „modernizacije“, ki bi mu prizadejali nepopravljivo degradacijo. Ti načrti kažejo na to, da so še nedolgo nazaj imele ideje o modernizaciji oz. urbanizaciji gora prednost pred njihovim varstvom.

- Tako bi danes na vrhu Triglava lahko imeli zobato železnico, petnadstropni observatorij ali pa pod njim sistem urejenih smučišč s spremljajočo turistično infrastrukturo.

- Če gradnje koč in poti konec 19. stoletja ne razumemo kot pretirane urbanizacije oziroma degradacije gorskega sveta, pa omenjeni projekti to zagotovo so.

1. Železnica in vzpenjača na Triglav

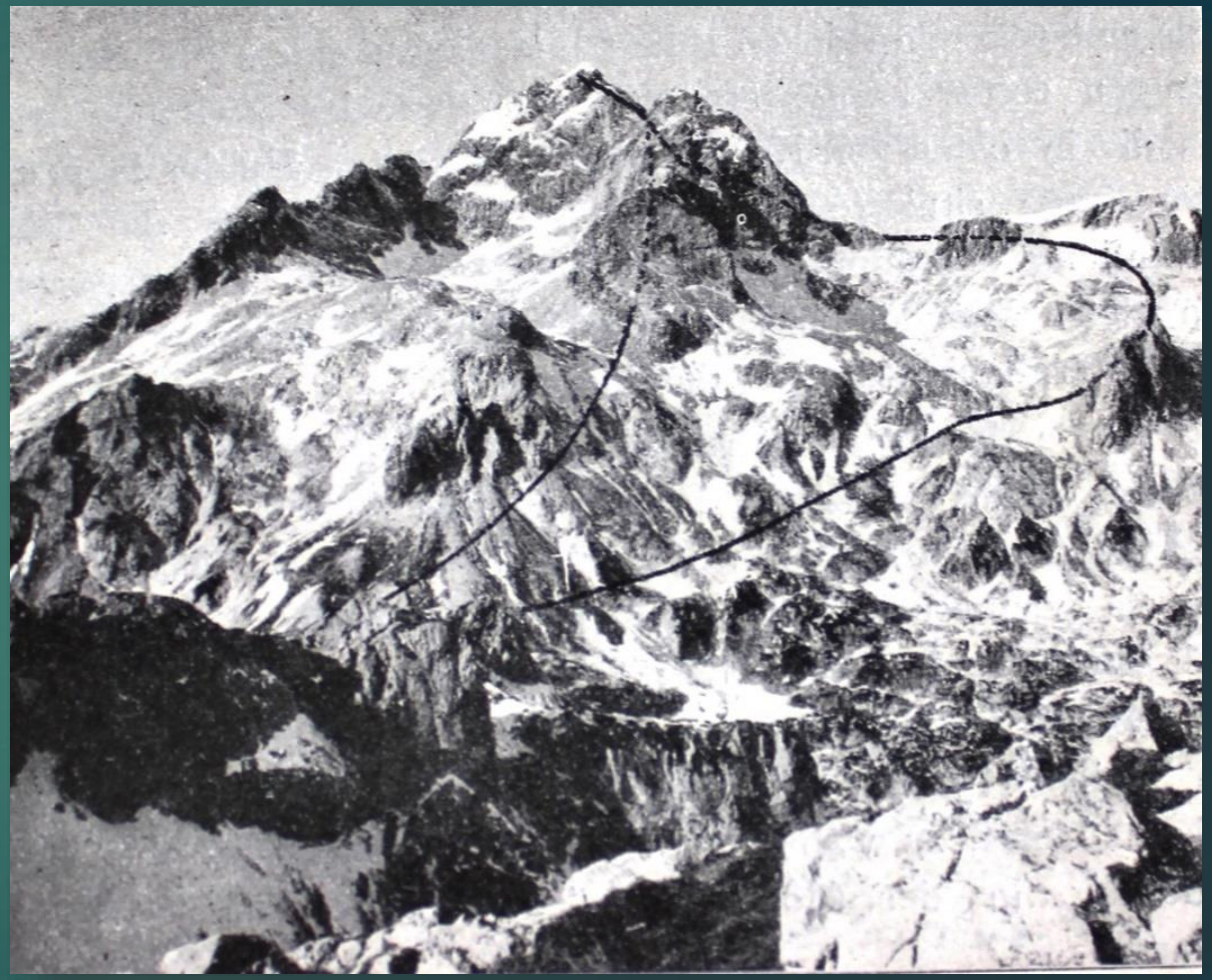
- Leta 1897 je Jakob Aljaž v Planinskem vestniku podal videnje električnega vlaka, ki bi vozil na Triglav. Njegovo videnje lahko navežemo na takratne sorodne projekte drugje v Alpah.

- Ideja je postala resnejša desetletje kasneje. Železnica je bila namreč v tistem času »motor« turizma, saj je omogočila lažje in udobnejše potovanje. Na začetku 20. stoletja je prav novozgrajena Bohinjska železnica, odprta leta 1906, prinesla razcvet turizma v prej odmaknjen Bohinj.

- O morebitni železni cesti na Triglav je slovensko časopisje pisalo že leta 1907, ko je Železniško ministrstvo dalo Fritzu Steinerju iz Prage enoletno dovoljenje za tehniška preddela za železnico od Bohinjske Bistrice na Triglav. Na podlagi teh izsledkov sta leta 1909 nastala dva podrobna načrta. Pripravila sta ju Steiner in Maks Klodič.

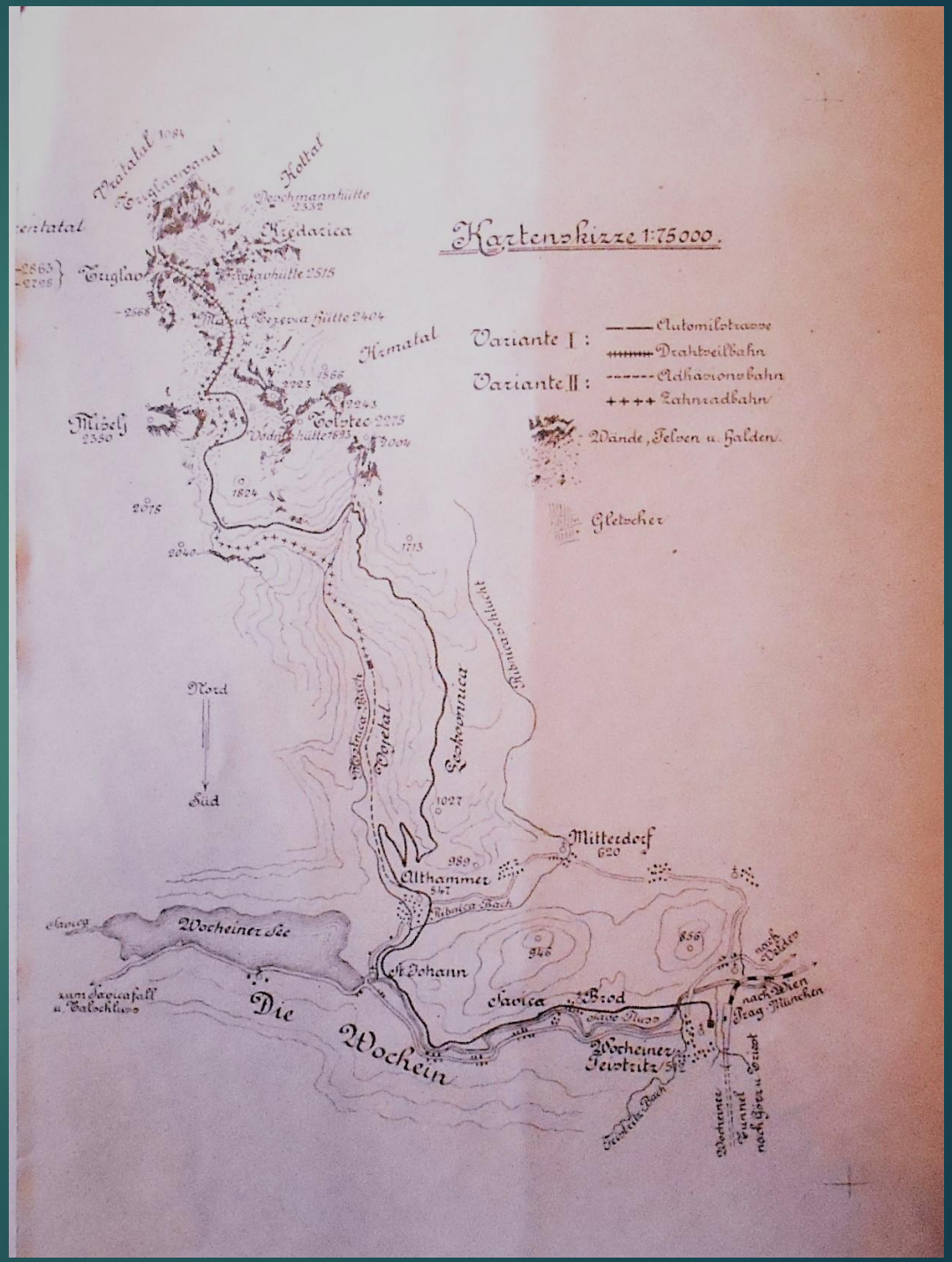
Projekt A (oz. varianta I) je predvideval cesto in žično vzpenjačo na Triglav

Projekt B (varianta II) pa adhezijsko in zobato železnico na Triglav.

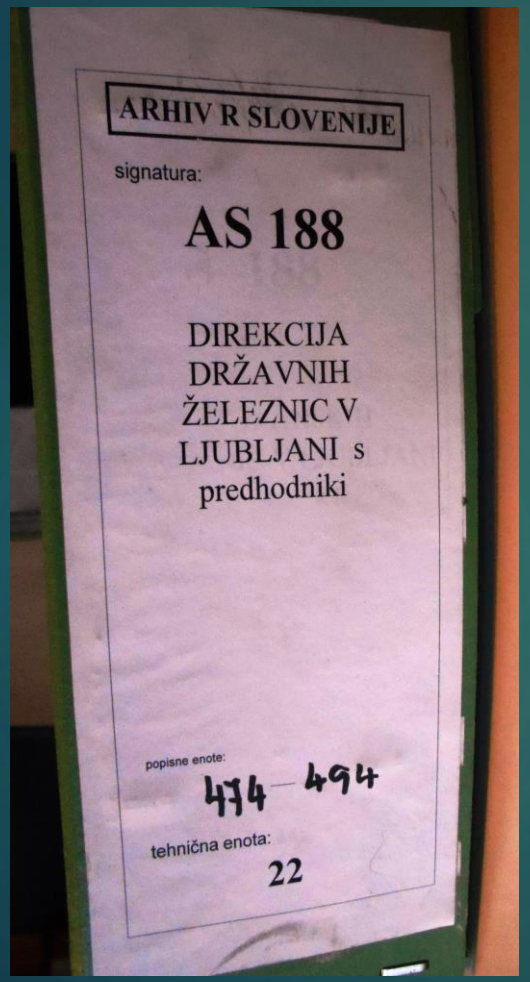


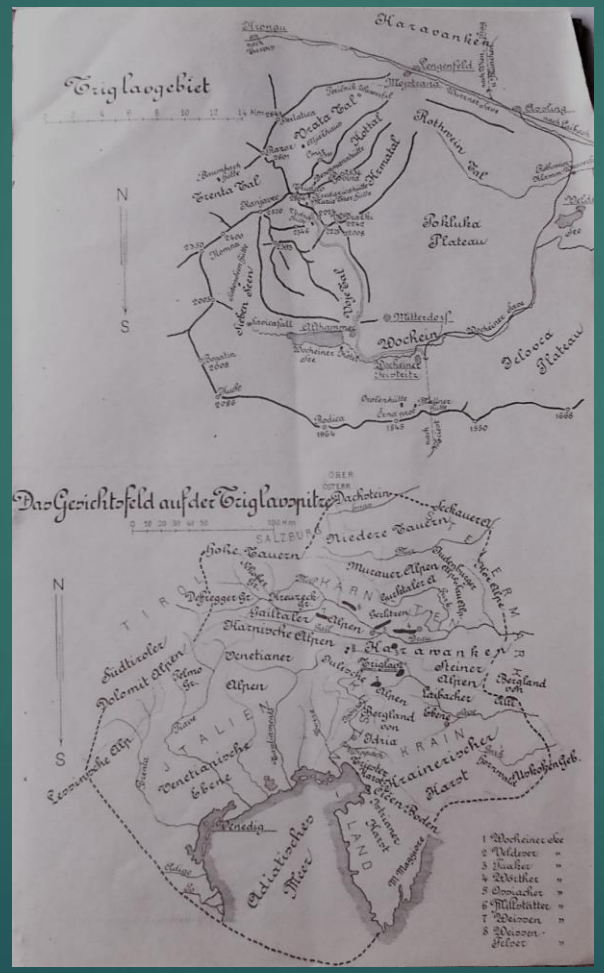
Po **projektu A** bi iz Stare Fužine na Velo polje speljali cesto, od tam pa bi proti vrhu vozila žična vzpenjača.

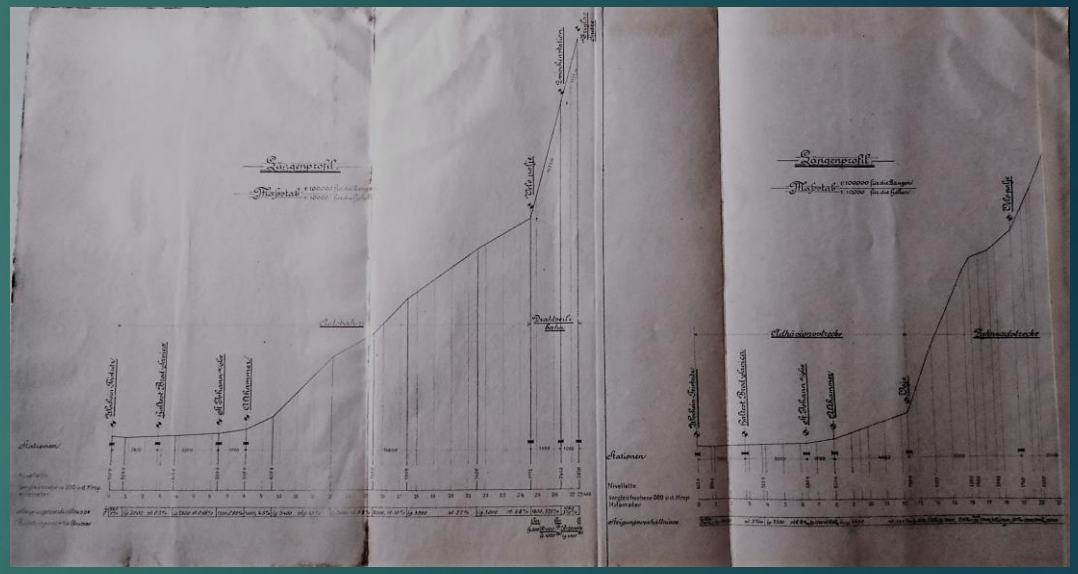
Po **projektu B** pa bi železnica vozila iz Bohinjske Bistrice neposredno na Triglav. Proga bi bila ozkotirna s tirno širino enega metra. Prvi, približno 13 km dolg odsek je bil predviden kot adhezijski, drugi, 11,4 km, pa bi bil zobat.



AS 188 Direkcija državnih železnic v Ljubljani - Triglavska železnica







2. Observatorij na vrhu Triglava

- Po vzoru nekaterih drugih držav, ki so se ponašale z modernimi meteorološkimi observatoriji na najvišjih vrhovih (Zugspitze v Nemčiji, Lomnicky Štit na Slovaškem), naj bi tudi pri nas zgradili podoben objekt na vrhu Triglava. Ideja o observatoriju je bila podana v začetku leta 1946.

- Observatorij na Triglavu bi postal tudi pomembna turistična točka, saj je večina takšnih objektov na markantnih vrhovih dostopna z nihalkami, turistom pa je na voljo tudi pestra gostinska ponudba.

- **Do observatorija bi pripeljala žičnica, saj bi ga bilo zgolj z njo mogoče stalno oskrbovati. Glede na omenjene želje po prevozu turistov bi morala to biti nihajna žičnica**

- Projekt za postavitev observatorija je naročil Zvezni hidrometeorološki zavod iz Beograda, ki bi tudi financiral gradnjo. Narejenih je bilo pet skic ter ena maketa.

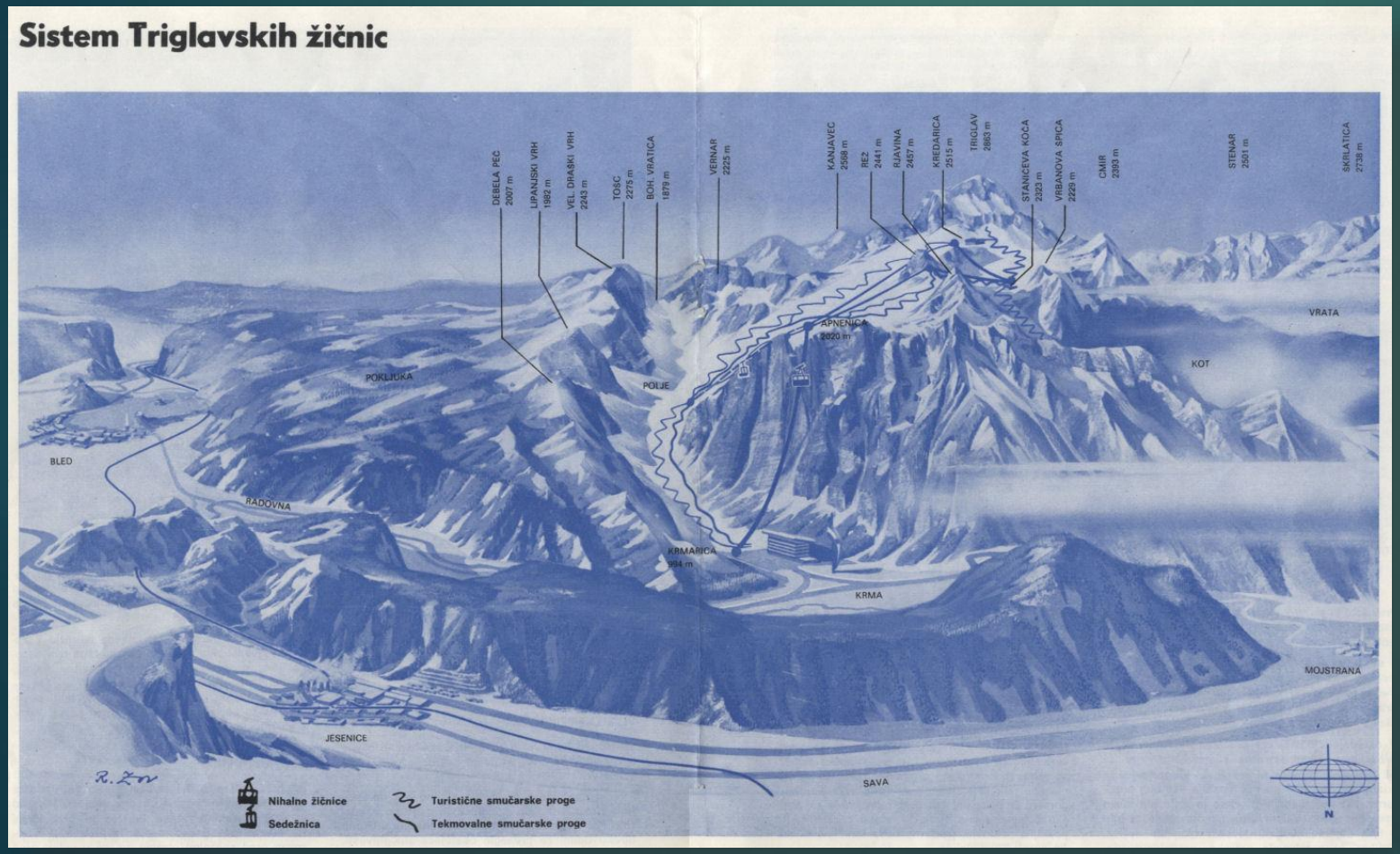
- Leta 1949 je prišlo do prvih miniranj in obiskovalce Triglava so v časnikih opozarjali na nevarnost padajočega kamenja ter jim svetovali, da vrh obiščejo v zgodnjih jutranjih urah ter ga najkasneje do desete ure dopoldan, ko se začenjajo dela za pripravo temeljev observatorija, zapustijo.

GL. FASADA
VEH TRIGLAVA

M 1:100
OSNUTEK OBSERVATORIJ
TRIGLAV

3. Smučišče pod Triglavom

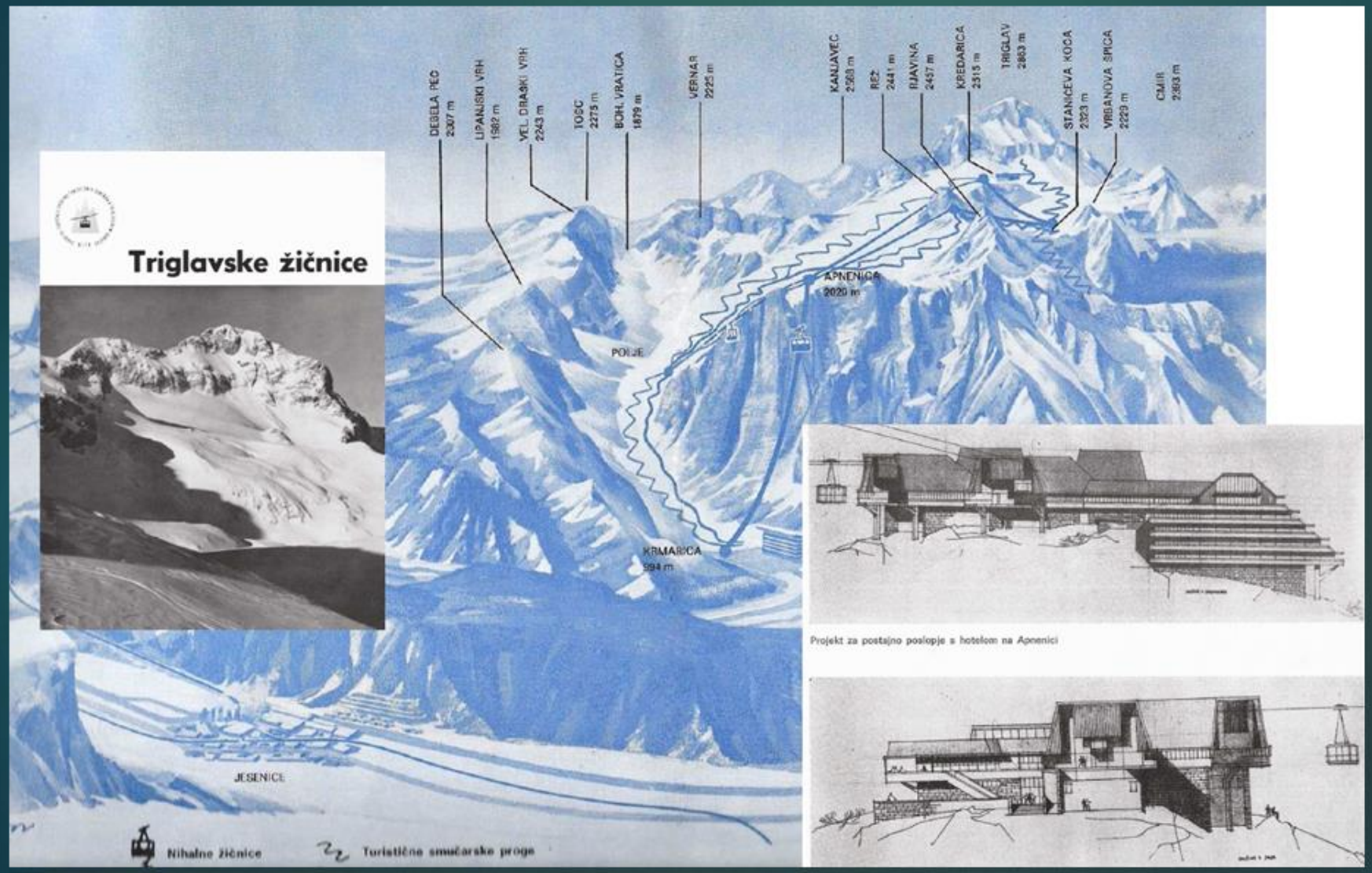
»Približajmo Triglav ljubiteljem gora«



Konec petdesetih let 20. stoletja je vzniknila zamisel o izgradnji visokogorskega športno-turističnega centra.

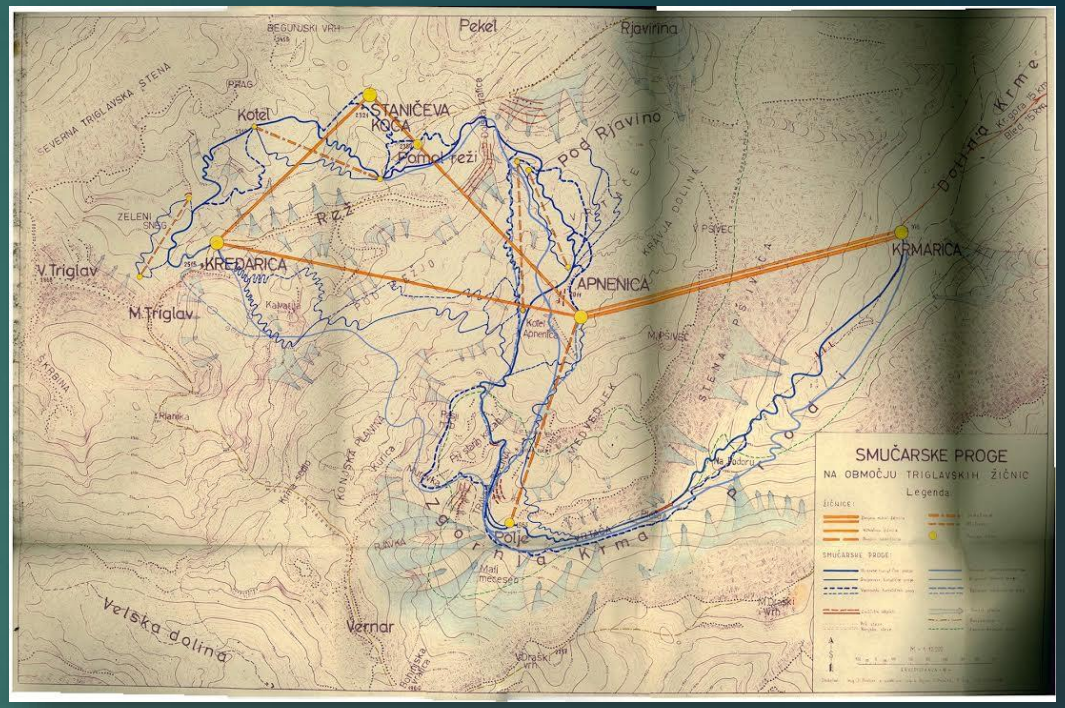
V igri sta bili dve možnosti: »Velo polje« in »Triglavske žičnice«.

Ideja o smučišču pod Triglavom velja za enega največjih nerealiziranih turističnih projektov v Sloveniji!



Projekt za postajno poslopje s hotelom na Apennici

- Po prvi bi glavni center zrasel na Velem polju. Priprave je v začetku – konec petdesetih let – vodil Odbor za zimskošportni 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. Na Velem polju naj bi nastal velik turistični center s hotelskimi in gostinskimi objekti ter hkrati zvezni visokogorski center za trening vrhunskih tekmovalcev. Po 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.
- **Več podpore in s tem prednost pa je dobila druga možnost – projekt Triglavske žičnice**. To je bil predviden sistem žičnic, ki naj bi povezale dolino Krme z visokogorskim območjem okoli Triglava. Projekt je predvideval izgradnjo krožnega sistema gondolskih žičnic ter nekaj dodatnih manjših za popolnitev terenov. Na posameznih postajah so bili predvideni gostinski objekti z restavracijami, bifeji in prenočitvenimi zmogljivostmi. Postavitev žičnic bi zahtevala tudi ureditev cestnega dostopa do Krme, elektrifikacijo, vzpostavitev telefonskih zvez, ureditev hudournikov in izgradnjo različnih zaščitnih objektov skupaj s sistemom obveščanja za varstvo pred snežnimi plazovi. V sklop projekta je bil vključen tudi Triglavski ledenik, kar bi omogočilo smuko prek celega leta.



Triglav danes…

- Razlogi za neizgradnjo železnice, observatorija in smučišča so v eni točki skupni – **finančna (ne)izvedljivost projekta.**
- Pri železnici so k neizvedbi pripomogli tudi mednarodni dogodki v naslednjih letih – **prva svetovna vojna in razpad države.**
- Pri izgradnji observatorija se je pojavil nov razlog – javnost je bila nad **nasiljem nad »sveto goro« Slovencev** ogorčena.
- Pri smučišču pa je pomembno vlogo odigrala **porajajoča se naravovarstvena zavest**.

Viri in literatura

ARHIV REPUBLIKE SLOVENIJE: 188 Direkcija državnih železnic v Ljubljani s predhodniki.

ALJAŽ, J. 1897, Kaj bodo naši potomci s Triglavom počeli? – Planinski vestnik 3(12), 192.

BENEDIK, B. 1968, Projekt »Triglavske žičnice«. – Turistični vestnik 16(6), 244–246.

ČADEŽ, M. 1946, Vprašanje višinskih vremenskih opazovalnic v naših gorah. – Planinski vestnik 46(1), 36–38.

GABROVEC, M., M. HRVATIN, B. KOMAC, J. ORTAR, M. PAVŠEK, M. TOPOLE, M. TRIGLAV ČEKADA, M. ZORN 2014, Triglavski ledenik. Geografija Slovenije 30. – Ljubljana.

GAMS, I. 1962, Velo polje, tako kot je in kot naj bi bilo. – Planinski vestnik 62(5), 217–223.

ITEN, J., M. REY 1968, Analiza možnosti razvoja zimskega turizma v Sloveniji: predhodno poročilo. – Turistični vestnik 16(6), 203–222.

KOS, J. 1983, Grb Socialistične Republike Slovenije. – Arhivi 1983(1-2), 7–10.

KUNAVER, P. 1948, Observatorij vrh Triglava. – Planinski vestnik 48(11-12), 334–336.

LOVŠIN, E., S. HRIBAR, M. POTOČNIK 1979, Triglav, gora in simbol. – Ljubljana.

MAHER, I. 1991, Ogroženi triglavi očak. – Planinski vestnik 91(9), 379–381.

MIKŠA, P. 2011, Narodnostni boji v planinstvu na Slovenskem do 1. svetovne vojne. – Zgodovina za vse 18(2), 59–69.

MIKŠA, P. 2015, »Da je Triglav ostal v slovenskih rokah, je največ moja zasluga.« Jakob Aljaž in njegovo planinsko delovanje v Triglavskem pogorju. – Zgodovinski časopis 69(1-2), 112–123.

MIKŠA, P., K. AJLEC 2015, Slovensko planinstvo. – Ljubljana.

MIKŠA, P., M. VEHAR 2016, Kredar'ca: ob 120-letnici postavitve prve koče pod Triglavom. – Ljubljana.

MLAKAR, J. 1953, Jakob Aljaž, triglavski župnik. – Ljubljana.

ODLOK o razglasitvi Doline Sedmerih jezer za narodni park. 1961. – Uradni list Ljudske Republike Slovenije 18/1961.

PLANINCI pozor! 1949. – Slovenski poročevalec (26. 7. 1949) 10 (173), 4.

POLAJNAR HORVAT, K., A. SMREKAR, M. ZORN 2014, The development of environmental thought in Slovenia: a short overview – Ekonomska i ekohistorija 10, 16–25.

RUSTJA, K. 1990, Proga predorov. Zbirka Tiri in čas 2. – Ljubljana.

SORČ, E. 2006, Skrivnosti Bohinjskega predora. – Ljubljana.

SPOMENICA Odseka za varstvo prirode in prirodnih spomenikov. 1920. – Glasnik Muzejskega društva za Slovenijo 1(1-4), 69–75.

STEINER, F. 1909a, Das Triglavbahnprojekt. – Allgemeinen Bauzeitung letnik(2), 1–34.

STEINER, F. 1909b, Das Triglavbahnprojekt. – Wien.

ŠIVIC, A. 1924, Prirodni varstveni park pri Sedmih Triglavskih jezerih. – Šumarski list 48(8), 423–424.

ŠKODIČ, D. 2015, Observatorij na vrhu Triglava. – Planinski vestnik 115(4), 10–14.

ŠKODIČ, D. 2017, Kako si (ostal) krasan! Zobata železnica na Triglav. – Planinski vestnik 117(12), 58–61.

TRIGLAVSKE žičnice: program. 1966. – Turistični vestnik 14(6), 259–271.

TRONTELJ, M. 1994, Vreme v visokogorju: 40 let meteoroloških opazovanj na Kredarici. – Ljubljana.

TURISTIČNI vestnik 1957 5(9), 254.

TURISTIČNI vestnik 1966 14(6), 259–271.

USTAVA REPUBLIKE SLOVENIJE in ustavni zakon za izvedbo ustave Republike Slovenije. Prva ustava samostojne Republike Slovenije. 1991

ZA NAŠ PLANINSKO turistični center. 1959. – Turistični vestnik 7(7-8), 207.

ZAKON o Triglavskem narodnem parku. 1981. – Uradni list Socialistične Republike Slovenije 17/1981.

ZAKON o Triglavskem narodnem parku. 2010. – Uradni list Republike Slovenije 52/2010.

ŽELEZNIŠKI MUZEJ SLOVENSKIH ŽELEZNIC, Personalna mapa: Maks Klodič.

ZORN, M., A. SMREKAR, P. SKOBERNE, A. ŠMUC, A. BRANCELJ, I. DAKSKOBLER, A. POLJANEC, B. PERŠOLJA, B. ERHARTIČ, M. FERK, M. HRVA

KOMAC, D. RIBEIRO 2015, Dolina Triglavskih jezer. Geografija Slovenije 32. – Ljubljana.

ŽELEZNICA na Triglav. 1907. – Domoljub (1. 8. 1907) 2031.

ŽELEZNICA na vrh Triglava. 1908. – Promet in gostilna 1(1), 9–10; 1(3), 29–30.