

Cesta Grossglockner Hochalpenstrasse se vzpne na 2.504 metre, po enem izmed dveh slepih odcepov pa se je mogoče zapeljati še višje, do razgledišča Edelweiss Spitze na 2.571 metrih.

# NA IZLET POD GROSSGLOCKNER ZA DIH JEMAJOČE RAZGLEDE

*Visokoalpska cesta Veliki Klek je ena najslavnejših evropskih gorskih panoramskih cest. Zgrajena je bila pred skoraj stoletjem, do danes pa jo je obiskalo že več kot 70 milijonov ljudi.*

IGOR FABJAN besedilo in fotografije

**si** →



Cesta Grossglockner  
Hochalpenstrasse se prilagaja  
konfiguraciji terena in ima  
36 večjih ovinkov.

**V**isokoalpska cesta Veliki Klek (Grossglockner Hochalpenstrasse) je speljana prek najvišjega cestnega prelaza v Avstriji na 2.504 metrih, zgrajena pa je bila leta 1935. Cesta je bila načrtovana za razvoj turizma in hitro postala vzorčni model za gradnjo podobno razglednih cest po Evropi. Redno jo obiskujemo tudi Slovenci, saj nas do nje loči manj kot dve uri vožnje, večinoma po dolini reke Drave. Kljub razmeroma visoki cestnini navduši z razgledi, naravnimi lepotami in prilagoditvijo za dinamično vožnjo.

### Drzen projekt, ki bo kmalu praznoval stoletnico

Povezavo med Dravsko dolino in Salzburgom so uporabljali že pred tisočletji, saj je čez gorski prelaz vodila ena izmed najkrajših trgovskih poti med severom in jugom tega dela Evrope. Z juga so trgovci prinašali začimbe, drage kamne, tekstil, s severa pa kovine in krzno. Pot je bila težavna, nepredvidljiva in nevarna, še posebej v zimskem času. V 19. stoletju je po tej poti vodil le slab kolovoz, ki so ga vozovi s težavo premagovali, pa še to le v toplejših delih leta, ko je skopnel sneg v visokogorju.

Po propadu avstro-ogrske monarhije je Avstrija iskala odmeven projekt, ki bi jo postavil ob bok najrazvitejšim državam. To je bil čas visoke brezposelnosti, začel pa se je razvijati avtomobilizem, ki je bil sprva rezerviran predvsem za najbogatejše. Leta 1924 so se pojavile prve zamisli o cesti, ki bi bila speljana pod vrhom najvišje avstrijske gore Veliki Klek (Grossglockner, 3.798 metrov).

Čeprav je drzna zamisel sprva ponekod sprožila tudi na posmeh, je vlada naročila načrte, za katere je bil odgovoren avstrijski gradbeni inženir Franz Friedrich Wallack (1887–1966). Wallack si je najprej podrobno ogledal druge gorske ceste v Evropi, pri načrtovanju pa ni imel v mislih najkrajše in najbolj ekonomične poti, temveč je želel zgraditi najlepšo razgledno cesto v Avstriji, posebno doživetje za voznike in potnike. Načrtovana trasa je bila zato daljša in manj strma. S čim manjšimi posegi v okolje je želel Wallack obiskovalcem omogočiti dostop z vozili v visokogorje. Številna parkirišča naj bi zagotavljala

atraktivne razglede, poleg glavne ceste pa je predvidel še dva slepa odcepa.

Visoke stroške gradnje naj bi povrnili s trženjem ceste in turističnih objektov ob njej. Računali so na 120 tisoč obiskovalcev na leto. Za izpeljavo projekta so ustanovili podjetje GROHAG, ki cesto upravlja še danes. Leta 1929 so odobrili načrte za gradnjo, tudi po zaslugi ambicioznega salzburskega guvernerja Franza Rehrla, ki se je zavzel za novo cestno povezavo, a je imel tudi svoje zamisli glede zgornjega dela trase ceste. Wallack je potreboval več let in podporo različnih strokovnjakov, da je na koncu obveljala njegova različica – cesta je bila 15 kilometrov daljša, a zgrajena v večji harmoniji z okolico. Bila je tudi cenejša, saj ni bilo treba graditi daljših predorov, poleg tega so jo manj ogrožali snežni zameti in plazovi.

### Tisoči delavcev na zahtevnem gradbišču

Gradnjo ceste so začeli konec avgusta 1930, zaradi obilice snega pa so lahko delali le v toplejših mesecih. Cesto so začeli graditi od mostu Glockner v dolini Ferleiten na salzburski strani in od tod razdaljo še danes označujejo oštevilčeni granitni obcestnimi kamni.

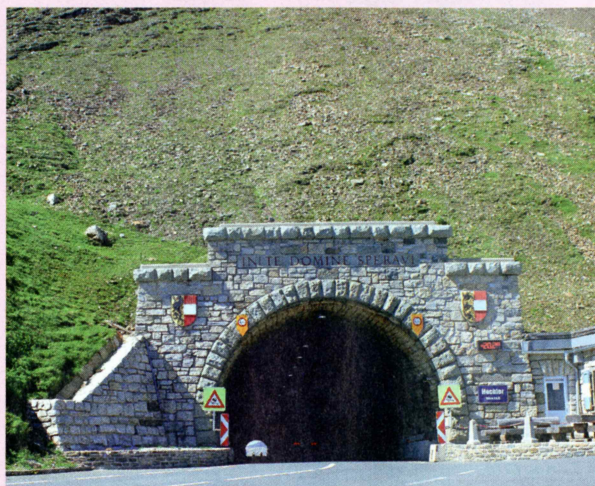
Javno podporo za projekt jim je uspelo dobiti tudi z oblubo, da bo v času recesije dobilo delo veliko ljudi. Zaposlili so samo Avstrijce, ki so bili bolj plačani kot na podobnih delih po državi, a še vedno slabo. Delali so samo nekaj mesecev na leto, plačevati pa so morali stroške bivanja in hrane. Zaposlili so več kot tri tisoč ljudi, a nikoli niso delali vsi hkrati. Dela so večinoma potekala ročno, delovišče pa so pogosto ogrožali plazovi, ki so zahtevali tudi nekaj smrtnih žrtev.

Leta 1932 so končali stranski odcep ceste na koroški strani, ki vodi do razgledišča, imenovanega Višavje Franca Jožefa (Franz Jozefs Höhe), na višini 2.369 metrov. Leta 1933 so na vrhu 2.504 metrov visokega prelaza za delavce postavili začasna bivališča in začeli gradnjo 250 metrov dolgega predora Hochtor. Med izkopavanji so naleteli na več arheoloških najdb, med katerimi je največ pozornosti zbudil rimski bronasti kip Herkula. Nekaj kilometrov nižje so zgradili še drugi predor na cesti, Mitertörl.

Med gradnjo 47,8 kilometra dolge ceste so odstranili 870 tisoč kubičnih metrov zemlje in skal, za iz-



Na vrhu prelaza je meja med avstrijskima zveznima deželama.



Na skoraj 48 kilometrov dolgi cesti sta dva predora.



Razgledišče, imenovano Višavje Franca Jožefa, je urejeno na višini 2.369 metrov.



Na višje ležečih pobočjih lahko tudi v bližini ceste srečamo svizce, nanje opozarjajo celo prometni znaki.



Ovinkasta cesta je še posebej priljubljena med motoristi.



Ob poti so tudi številni slapovi.



Od leta 1953 cesto čistijo z rotirajočimi plugi, izdelanimi po Wallackovih načrtih, za kar potrebujejo v povprečju tri tedne. Na sliki eden izmed Wallackovih plugov, ki danes ne deluje več.

S ceste so veličastni razgledi na Veliki Klek.



delavo podpornih zidov so porabili 115.700 kubičnih metrov materiala, zgradili so 67 mostov in dva predora. Povprečni naklon ceste na koroški strani je 7,9 odstotka (33 kilometrov), na salzburški 5,7 odstotka (15,5 kilometra), največja strmina pa dosega 12 odstotkov. Parkirati je dovoljeno samo na za to predvidenih mestih, ki jih je okoli štiri tisoč.

#### Avtomobilistični izziv

Septembra 1934 sta še nedokončano cesto prva preizkusila snovalca projekta Franz Rehrl kot voznik in Franz Friedrich Wallack. Za uresničitev podviga so le nekaj dni pred tem razširili najožje dele ceste. Za zahteven vzpon so izbrali avtomobil steyr 100. Serijski model so priredili tako, da so karoserijo izdelali iz zlitine duraluminija in lesa, zaradi česar je bil lažji in okretnejši. Avto je imel vgrajen motor prostornine 1.385 kubičnih centimetrov in je lahko razvil največjo hitrost do sto kilometrov na uro. Širok je bil 158 centimetrov, cesta na najožjem delu pa le 165 centimetrov.

Prečkanju prelaza se je pridružil Steyerjev inženir Kammergruber, ki se je želel prepričati, kako se bo obnesel avtomobil. Za pot s salzburške strani so z več postanki potrebovali pet ur, vrnili pa so se v dobrih dveh. Leta 1959 je Wallack z repliko avtomobila še enkrat prevozil cesto. Eno izmed replik si je danes mogoče ogledati na stalni razstavi avtomobilizma, ki je od leta 2011 urejena v muzeju na razgledni točki Franz Jozefs Höhe. Le dan po prvem avtomobilskem prečkanju prelaza so predali v uporabo drugega izmed slepih odcepov panoramske ceste, ta je urejen na salzburški strani in vodi do razgledišča Planikin vrh (Edelweiss Spitze) na 2.571 metrih.

#### Atraktivne dirke in velik pomen ceste

Panoramsko cesto so odprli 3. avgusta 1935, le dan za tem pa je bila na njej dirka z avtomobili in motocikli. Prestižno dirko, imenovano Grand Prix, so ponovili še v letih 1938 in 1939 ter nazadnje s starodobniki leta 2012. Cesta je postala izziv in preizkušnja za najpomembnej-

še avtomobilske proizvajalce. Tam so organizirali še več srečanj in dirk z različnimi vozili, od športnih avtomobilov do traktorjev. Prek prelaza je v letih 1971 in 2011 potekala tudi kolesarska dirka Giro d'Italia.

Že leta 1938 so na cesti našli 98 tisoč vozil in 375 tisoč obiskovalcev. Leta 1962 je prevozilo 360 tisoč vozil z 1,3 milijona potniki, do danes pa je cesto obiskalo že več kot 70 milijonov ljudi.

Cesta je kar najbolj prilagojena konfiguraciji terena, spremljajoči objekti ne izstopajo, k čemur je pripomogla uporaba naravnih materialov. Snežni zameti na cesti so lahko visoki tudi več kot 20 metrov in prva leta so od aprila odstranjevali sneg s cestišča ročno, za kar je več sto delavcev potrebovalo vsaj dva meseca. Od leta 1953 cesto čistijo z rotirajočimi plugi, izdelanimi po Wallackovih načrtih, za kar potrebujejo v povprečju tri tedne. Strojno čiščenje omogoča še enkrat daljšo turistično sezono kot nekoč. Wallackovi plugi še danes opravijo glavno delo, sneg pa čistijo po plasteh.

Cesta je bila leta 2015 razglašena za narodni spomenik, saj je skupaj z okoliškimi zgradbami večinoma ohranjena takšna, kakršna je bila v času odprtja. Skupaj z okoliškim narodnim parkom Visoke Ture (Hohe Tauern) je od leta 2016 na seznamu Unescope svetovne dediščine. Kot enega največjih avstrijskih dosežkov so panoramsko cesto predstavljali na svetovnih razstavah (Expo) leta 1935, 1937 in 2015. Na razglediščih ob cesti je danes urejenih več razstav, povezanih z gradnjo, gorskim svetom, tehnologijo in umetnostjo. Avstrijci so leta 2010 ob 75. obletnici odprtja ceste izdali spominski kovanec za pet evrov, izdelanih jih je bilo 300 tisoč.

### Kako na pot

Prelaz lahko prečkate od začetka maja do začetka novembra, odvisno od snežnih razmer, a le podnevi, saj je ponoči cesta zaprta. Po cesti se v lepih dneh že zjutraj valijo kolone avtomobilov in motoristov, kar nekaj pa je tudi avtobusov in kolesarjev. Med vozili pogosto izstopajo dragi športniki in starodobniki. Med vožnjo čez gorski prelaz je treba premagati 36 ovinkov, ki se zasujejo za okoli 180 stopinj, in še nekaj ducatov manjših, a vožnja ni naporna.

Enodnevna cestnina za osebne avtomobile znaša 45 evrov, vključno z avtodomi do teže 3,5 tone. Cena za avtomobile na električni ali vodikov pogon je 38, za motocikle pa 35 evrov.

Iz osrednje Slovenije vodi najhitrejši in najkrajši dostop skozi karavanški predor in mimo Beljaka, v Špitalu pa se boste morali posloviti od avtoceste. Tu sta dve možnosti: prva po Dravski dolini v smeri mesta Lienz, pred katerim se desno odcepi cesta v pogorje Velikih Tur, druga pa po dolini reke Möll, v katero se odcepi cesta kmalu za Špitalom. Dolina je manj prometna in bolj slikovita, spotoma pa si lahko ogledate več sotesk in slapov. Obe cesti se združita v kraju Winklern, iz katerega je do cestninske postaje le še 20 kilometrov.

## ENODNEVNA CESTNINA ZA OSEBNE AVTOMOBILE ZNAŠA 45 EVROV, VKLJUČNO Z AVTODOMI DO TEŽE 3,5 TONE. CENA ZA AVTOMOBILE NA ELEKTRIČNI ALI VODIKOV POGON JE 38, ZA MOTOCIKLE PA 35 EVROV.

Dobre pol ure daljša pot je vožnja čez Korensko sedlo in po dolini Zilje ter mimo Belega jezera (Weissen-see) v Dravsko dolino. Tako se sicer izognete plačilu predornine za karavanški predor in avstrijske vinjete za uporabo avtocest.

### Slikovit vrh, ledenik in svizci

Kmalu za krajem Sveta Kri (Heiligenblut) lahko s ceste občudujete vrh Velikega Kleka. Alpinisti so ga osvojili šele leta 1800, med prvimi pa je bil slovenski gornik Valentin Stanič. Kmalu za cestninsko postajo se odcepi cesta do osem kilometrov oddaljene razgledne točke Višavje Franca Jožefa. Avstrijski cesar je bil med najslavnejšimi obiskovalci tega kraja, z ženo Elizabeto Bavarsko - Sissi ga je obiskal leta 1856.

Razgledna ploščad z veliko garažno hišo je za nekatere glavni cilj, od tod se odpirajo najlepši razgledi na mogočno gorovje. Ob razgledni ploščadi sta muzej, posvečen prelazu, in restavracija s prenočišči, nad njo pa se dviguje zastekljen miniaturni razgledni stolp.

Dolino spodaj zapira manjše jezero, ki nastaja kot posledica taljenja ledu enega zadnjih večjih ledenikov v Avstriji. Ob gradnji ceste je ledenik segal do razgledne ploščadi, zato so leta 1963 z nje speljali vzpenjačo, ki je omogočala udoben obisk ledenega prostranstva. Vzpenjača še danes deluje, a ledenik se je v zadnjih desetletjih tako skrčil, da je treba do njega hoditi več kot uro. Ime ledenika Pasterze (Pastirica) se je ohranilo kot spomin na pašniško planino, ki jo je med zadnjo malo ledeno dobo prekril led. Mimo ledenika vodi ena izmed poti na Veliki Klek. Ker je tura zahtevna, se je je priporočljivo lotiti z gorskim vodnikom, najugodnejše razmere za hojo pa so poleti.

Na višje ležečih travnatih pobočjih je tudi v bližini ceste mogoče srečati svizce. Na ljudi in promet so se tako navadili, da na njihovo navzočnost opozarjajo celo prometni znaki. Poleg svizcev je mogoče z malo sreče videti še druge gorske živali in številne gorske cvetlice.

Cesta se v naslednjo alpsko dolino spusti pri znanem turističnem kraju Zell am See, iz katerega je mogoče nadaljevati pot proti Salzburgu ali na drugo stran proti Innsbrucku, če se ne odločite za vrnitev po isti poti.