

Gradnja in markiranje poti Kranjske sekcije

Da bi vzpeti svet postal dostopen širšemu krogu ljudi, so morala planinska društva poleg koč poskrbeti tudi za poti. Primerni dostopi bi na ta način olajšali pot na vrhove in povečalo bi se število turistov.

Pozornost nemško-avstrijskega društva DÖAV, ki je bila sprva usmerjena le k cilju, osvajanju vrhov, se je morala že kmalu usmeriti v reševanje problema o načinu pristopa, torej v urejanje in gradnjo gorskih poti. Ob tem se je pojavila pravna težava, saj hoja po gozdu in v gorah v preteklosti še zdaleč ni bila samoumevna. Tako je še leta 1852 gozdni zakon v 55. členu omogočal uradnemu gozdarju, da je odstranil vsakega sumljivega pohodnika, ki bi v gozdu lahko povzročil škodo. Gozdne poti so bile še konec 19. stoletja predmet lovskih pravnih zakonov. *Zakon o napravljanju in vzdrževanju javnih neerarških cest in potij* iz leta 1889 je na primer ločeval le med deželnimi, okrajnimi in občinskimi cestami in potmi ter železniškimi dovoznimi cestami.

Kdaj so gorohodcu izrekli kazen oziroma prepoved uporabe poti, je bilo odvisno od številnih dejavnikov, ki bi bili zanimivi za raziskovalce pravne zgodovine. Za pričujoči zapis naj zadostuje zaznamek, da o samoumevni hoji po gozdnih poteh v tedanjem času ne moremo govoriti. Na ta problem so javnost opozarjali posamezniki, denimo dunajski profesor in ustavni sodnik Arthur Lenhoff (Löwy). Leta 1909 je v dopisu *Der verbotene Weg. Ein juristischer Versuch*, ki je v dveh nadaljevanjih izšel v uradnem glasilu dunajskega turističnega društva *Der Naturfreund*, s pravnega vidika precej izčrpno razložil rabo zasebnih in javnih poti. Po njegovem mnenju je na področju zasebnih poti vladala precejšnja zmeda, saj zakonodaje, ki bi dajala prednost pravici do uživanja narave pred pravico do lova, še ni bila sprejeta. S tem je opozoril na možne pravne nejasnosti in spore. Uporabo poti je poskušal razložiti s stališča javnega interesa na eni strani ter zasebnega na drugi. Besedilo, podkrepjeno s številnimi razlagami pravnih strokovnjakov, s sklici na veljavne zakone ter z izčrpnimi pravnimi razlagami in konkretnimi primeri, ki so v različnih delih monarhije bili razrešeni različno, za pravno nepodkovane bralce zagotovo ni (bilo) lahko razumljivo.

Tudi društvo DÖAV se je pravne kompleksnosti vprašanja poti zavedalo in tematiko predstavilo v svojem osrednjem glasilu. Izčrpna Lenhoffova



študija je bila povzeta na kratko in dokaj razumljivo. V ospredju je bila poudarjena vloga lokalnih oblasti, ki naj bi, nenazadnje tudi zaradi lastnih interesov, pospeševale gradnjo *javnih* poti. Te bi zaradi svojega pravnega položaja ščitile turiste pred morebitnimi tožbami, pred katerimi sicer niso bili varni na zasebnih poteh. Prav varnost pa je bila izhodišče oziroma podlaga za množični obisk gora, kar je bil osnovni cilj prizadevanj DÖAV.

Po zapisanem je morda lažje razumeti, zakaj je bilo v statutu DÖAV tej temi namenjeno obsežno poglavje. Gradnjo poti v okviru društva je določal le v primeru, če drugi dejavniki (občine, zasebniki) za to niso izkazovali interesa, sicer jim je bilo treba gradnjo poti obvezno prepustiti. Povezovalne poti v kmetijsko obdelanih dolinah in na poseljenih pobočjih ter nove promenadne in sprehajalne poti za poletne obiskovalce pri tem niso spadale k nalogam društva. Statut je prednostno nalogo videl v gradnji treh vrst poti, in sicer v poteh do planinskih koč, v poteh, ki so vodile na vrhove, in šele potem je prišlo na vrsto urejanje bližnjic in poti, ki so vodile do na-

Označene poti Kranjske sekcije v okolici Triglava na zemljevidu iz Roschnikovega vodnika, natisnjenega leta 1914.

ravnih znamenitosti, denimo k slapovom. Statut je predvideval dobro utrjene poti do oskrbovanih koč, saj je bilo treba upoštevati tudi zahteve transportnih sredstev.

Poti, ki so vodile čez sedla, so zahtevale še več pozornosti. Poleg utrjenosti so morale biti primerno široke in brez nepotrebnih globokih sestopov. Vzdržljive, primerno široke, predvsem pa varne so morale biti poti do bolj obiskanih vrhov. Urejanje bližnjic je bilo priporočljivo tam, kjer so časovno močno olajšale in skrajšale napore planincev. Gradnja poti do naravnih znamenitosti je postala naloga društva le v primeru velikega interesa.

Statut je natančno opredeljeval tudi dimenzije poti. Dobro prehodna pot naj bi bila široka osemdeset centimetrov in imela petnajst do največ dvajset odstotkov naklon. Če strme poti ni bilo mogoče speljati v obliki serpentin, je bilo treba napraviti stopnice. Za večjo varnost in prehodnost pa je bilo treba na izpostavljenih mestih namestiti jeklenice, stope ali skobe.

Postopek postavljanja smerokazov je bil v statutu prav tako natančno opisan. Pri postavitvi sta morali sodelovati dve osebi. Prvi, po možnosti domačin oziroma nekdo, ki je teren poznal, naj bi dvajset korakov pred drugim postavljaj table na pot.

Intenzivna gradnja poti je potekala od leta 1870 naprej. Leta 1879 je centrala v *Pravilih o izgradnji koč in poti (Hütten- und Wegbauordnung)* izdala tudi kriterije za dodeljevanje subvencij za gradnjo poti, ki sicer niso zadevale tehničnih standardov, a je z njimi na neki način vplivala na njihovo izgradnjo.

Za označevanje poti je bilo treba najprej dobiti dovoljenja, in sicer "od lastnikov dotičnih zemljišč oziroma najemnikov lova". Statut društva DÖAV je za označevanje poti določal barvne oznake in table. Glavno vodilo je izhajalo iz pravila, da se markiranje začne na zadnji železniški ali poštni postaji, saj je bilo prav začetek poti pogosto najtežje najti.

Smerne table so bile podružnicam na voljo brezplačno, sekcije so jih morale opremiti le z ustreznimi napisi. Postopek postavljanja smerokazov je bil v statutu prav tako natančno opisan. Pri postavitvi sta morali sodelovati dve osebi. Prvi, po možnosti domačin oziroma nekdo, ki je teren poznal, naj bi dvajset korakov pred drugim postavljaj table na pot. Šlo je za kontrolo morebitno zavajajoče postavljenih smerokazov, saj bi v primeru napačne postavitve to druga oseba lažje opazila. ●

Lovrenc Habe

Zadloška zanimivost

Kdo vse hodi na Špičasti vrh?

Kogar zanima razgled po večjem delu Slovenije in zamejstva – od Tržaškega zaliva, Julijskih in Kamniško-Savinjskih Alp, bližnjih Golakov in Idrijsko-Cerkljanskega hribovja do pretežnega dela osrednje Slovenije in Boča, ki ga v lepem vremenu lahko doživi s 13 metrov visokega lesenega razglednega stolpa, naj se odpravi na Špičasti vrh nad Zadlogom. To je hrib, ki ni niti primorski, niti notranjski, niti gorenjski. No, ali pa je vse od naštetega.

Kako priti do te zanimive, lahko dostopne točke? Če prihajamo iz idrijske ali logaške smeri, se moramo v Godoviču usmeriti proti Črnemu Vrhju nad Idrijo. Tam bomo po petih minutah vožnje v križišču pri črnovrški cerkvi zavili desno. Po približno 4,5 kilometra vožnje proti Zadlogu nas smerokaz v središču Zadloga napoti levo na makadamsko cesto



Leseni stolp na Špičastem vrhu, ki so ga leta 2007 postavili domačini in člani društva za trajnostni razvoj Zadloga TRMA. Foto Lovrenc Habe