

rese in vznemirjajo ptice med gnezdenjem.

Morda je težko razumljivo, da »povzročamo paniko« ob ogroženosti »nepomembne« rožice, ko pa je toliko večjih in očitnejših ekoloških problemov, kjer propadajo celotne pokrajine. Kljub temu je to eden od pomembnih problemov naravovarstvene dejavnosti, ki se trudi ohraniti pestrost in raznolikost živega sveta. Da bi ohranili to pestrost, so bile nekatere vrste deležne posebne zakonske zaščite. Problem pa je v tem, da je marsikatera vrsta pridobila na popularnosti šele s svojo zaščiteno statusom. Ob bolj obiskanih planinskih poteh zato težko vidimo pisane cvetove, ki bi krasili trate in skalovje. Večina lepih cvetic namreč konča v nahrbtnikih ter kasneje v smetnjakih v dolinah, ker zaradi ovenelosti kar naenkrat niso več primerne za okras domače mize.

Verjetno bi še našli kake dejavnosti v planinstvu, ki negativno vplivajo na gorsko okolje. Brezmejna je namreč človekova domišljija, ko gre za nasilje nad naravo. Tudi potovanje z gorskim kolesom po gorskih prostranstvih je ena od takih idej. Ne bom trdil, da za akterja ni pri-

vlačna, vendar moramo nekatere potegniti mejo med prijetnim in škodljivim.

Iz Švice poročajo še o neki neverjetni zamisli. Da bi povečali obisk vrha Fletschhorn in s tem tudi turistične dohodke, nameravajo dograditi oziroma nadzidati vrh za tri metre. S tem bi dosegli višino 4000 metrov in tako višjo kategorijo privlačnosti za obiskovalce.

Ekološki problemi in problemi varnosti v gorah nam vse bolj kažejo negativne plati težnje po množičnosti v naši planinski organizaciji, ki smo jim priča zadnja desetletja. Zanimarjeno je bilo načelo kakovosti, ki mora postati glavno vodilo razvoja tudi v vrstah planincev, pa čeprav bi tako izgubili nekaj »planincev«, ki se ga enkrat letno do mrtvega napijejo v eni od koč v okolici Triglava.

Morda se bo našel kdo, ki bo vsemu povedanemu oporekal. Vse skupaj je na prvi pogled res videti malenkostno in dlakocepsko. Ob grozečih razdejanih, ki jih s svojimi strupi in posegi povzročamo v okolju, je planinstvo skorajda nedolžno. Vendar bi v stilu pregovora »Dinar na dinar — palača« lahko zaključili: »Strup na strup — puščava«.

MODA, S KATERO JE TREBA RESNO RAČUNATI

GORSKA KOLESNA NA MARKIRANIH POTEH

Za gore se po novem potegujeta dva posameznika. Prvi je tisti, ki si skrbno zaveže planinske čevlje, drugi pa prav tako skrbno pregleda verigo in zobnike 21 prestav na svojem kolesu, specialki, imenovani gorsko kolo.

Vse skupaj se je — kajpada — začelo v Združenih državah Amerike, kjer so bili nekateri v gore zaljubljeni Kalifornijci mnenja, da je pot z gorā navzdol prepočasna in tudi dolgočasna. Pred več kot 20 leti so si prvi navdušenci zvarili skupaj posebna terenska kolesa. Skrajneži vožnje navzdol so se z avtomobilom odpeljali v hribe, tam vzeli iz prtljavnika kolesa ter se z vikom in krikom spustili navzdol. Evropski varuhi narave so ostremi: na sedežnicah so se pojavili kolesarji, ki so zaljubljeno stiskali k sebi kolesa. Ko so prišli na vrh žičnice, so jo takoj ubrali po svoje.

K sreči vsi kolesarji niso tako zasvojeni, da morajo s kolesi tudi v hribe. Marsikdo gre peš gor in dol. Toda terensko kolo z 21 prestavami je postalo modni artikel, namenjen najprej postavljačem na mestnih promenadah, ne pa napadom na gorske vršace. Po podatkih zahodnonemške planinske zveze se podi po hribih le tri odstotke vseh prodanih gorskih koles. Njihova konstrukcija je prirejena oviram,

ki čakajo kolesarje v mestih, ne pa v gorah, za premagovanje pločnikov in stopnic, ne pa skalnih pragov.

Sprijazniti se morajo z več škodo na svojih vozilih, kakor pa sami povzročijo škodo. Več kakor 600 zahodnonemških ljubiteljev terenskih koles umre na leto zaradi trčenja z avtomobili. Malo verjetno je, da bi se kolesarji iz strahu pred izpušnimi plini odločili za kolo ter čez drn in strn odhiteli na delovno mesto. Kot so prepričani številni sociologi, je to pač moda za zapravljanje prostega časa, glede na to pa reklama za kolesa obljublja neomejeno uživanje v vožnji vse do širnih obzorij.

Tam, kjer se je najprej pojavila ta moda, je gibanje že strogo omejeno. Zakon dovoljuje vsakomur dostop v gozdove, na travnike in k jezerom, vendar so s tem mišljene družine, ki s košarami odhajajo na piknik. Kolesarji z gorskimi kolesi niso zajeti v tem predpisu. Dodatek k zahodnonemškemu zakonu namreč pravi, da imajo kolesarji na gričih sredogorja na voljo kolovozne poti, ne smejo pa divjati po travnikih, pašnikih in vodnih strugah. Tudi na privatnih posestih se lahko vozijo le, če imajo posebna dovoljenja. Zvezni zakon prepoveduje vožnjo s kolesi

po gozdovih, seveda pa lahko kolesarji uporabljajo gozdne poti. Vendar so se, na primer, na Bavarskem že tako razšopirili, da nameravajo tam uvesti registracijo terenskih koles, kajti le tako bodo lahko videli, s kom imajo opravka.

Zaviranje na planinskih pašnikih uničuje, kot smo že pogosto zapisali, tenko, občutljivo in življenjsko pomembno vegetacijsko plast. V najboljšem primeru se takšna poškodba zaraste v petih letih, sicer pa se brazde zaradi erozije še poglabljajo in se ne prime nobena travnata bilka več. Divjanje po pašniškem svetu tudi plaši divjad in povzroča nepopravljivo škodo.

V Zvezni republiki Nemčiji so samo lani prodali 1,25 milijona gorskih koles, skoraj tretjino več kot leto dni prej. Skoraj četrtnina teh koles se vsaj enkrat znajde skupaj s svojimi lastniki v gorskem svetu.

Varuhi narave se ob tem zavzemajo za razumno politiko, saj vedo, da kolesarjev ne morejo preganjati kar počez. Dejstvo je namreč, da je kolo tisto prevozno sredstvo, ki ne zavzame veliko prostora in ne rabi nobene druge energije kot le moč lastnikovih mišic. Razumna raba takšnih in drugačnih koles zagotavlja veliko užitka v naravi tako tistim, ki hodijo v hribe peš kakor tudi kolesarjem, če se seveda sprijaznijo z omejitvami.

NOVA OBLIKA REKREACIJE V GOZDU IN NA PLANINSKIH POTEH

KOLESARJENJE POD DROBNOGLEDOM

BARBARA NOVAK

Gozdarski oddelek Biotehniške fakultete Ljubljanske Univerze je letošnjega marca v prostorih Inštituta za gozdno in lesno gospodarstvo v Ljubljani pripravil dvo-dnevni seminar o rekreacijski vlogi gozda. Na njem so razpravljali o vsakršnih možnostih udejstvovanja, ki se obiskovalcem ponujajo v gozdu, pa tudi o škodljivih vplivih takšnih dejavnosti. Med drugim je bilo občinstvu posredovano predavanje »Gorsko kolesarjenje — nova oblika rekreacije v gozdu«, ki ga nekoliko skrajšanega, vendar vsebinsko nikakor okrnjenega z dovoljenjem avtorice, absolventke krajske arhitekture na Biotehniški fakulteti, objavljamo, saj gozd pokriva dobršen del območja, kjer so speljane planinske poti. (Op. ur.)

* * *

Gorsko kolesarjenje je oblika rekreacije, ki postaja v svetu in pri nas vse bolj popularna. Dokaz za to je tudi močno povečanje proizvodnje gorskih koles. Po podatkih plansko analitske službe tovarne Rog v Ljubljani iz lanskega decembra so leta 1988 tam izdelali 300, lani pa že 2000 takšnih koles, medtem ko je letošnja predvidena proizvodnja 12 500 gorskih koles za domači trg in 25 000 takšnih koles za izvoz.

V Sloveniji je bilo torej doslej kupcem na voljo 2300 Rogovih gorskih koles in če tej številki prištejemo še enkrat tolikšno število uvoženih, se število gorskih koles pri nas giblje okrog 5000.

Pojav gorskega kolesarjenja je omogočil razvoj na področju tehnologije izdelave koles, gonilna sila tega razvoja pa je želja sodobnega človeka po novih načinih rekreacije, ki bi omogočili čim bližji

stik z naravo na čim bolj udoben način. Ker je sodoben človek že ekološko ozaveščen, se zaveda, da s prevoznim sredstvom, katerega hrup in izpuhi onesnažujejo in zastrupljajo okolje, ne more v naravo, če želi, da bo ostala takšna, da se bo vanjo rad vračal. S tega vidika je kolo, če ne upoštevamo človeških nog, edino ekološko sprejemljivo transportno sredstvo.

KAJ ZMOREMO IN KAJ SMEMO

Zato so proizvajalci koles v Kaliforniji skonstruirali kolo »all terrain bike« (ATB). Kot že ime pove, je primerno za vožnjo po kakršnem koli zemljišču. To je bil prototip današnjega gorskega kolesa, ki ga tudi pri nas poznamo pod imenom »mountain bike« (MTB). Razlog za to, da je šel razvoj kolesa v smeri gorskega kolesa, je verjetno v dejstvu, da je gozd, eden od najprivlačnejših prostorov za rekreacijo, zaradi kmetijske izrabe in urbanizacije ravninskih predelov izrinjen v gričevnat in gorat svet.

Skonstruirati je bilo torej potrebno kolo, s katerim je mogoče premagovati tudi zahtevnejše vzpone in druge ovire. To jim je uspelo z iznajdbo eliptične tristopenjske verižnice, katere prenosni mehanizem maksimalno izkorišča vloženo energijo mišic. Taka verižnica na težavnih terenih in vzponih zmanjšuje porabo kolesarjeve moči za približno devet odstotkov v primerjavi s klasično izvedbo tristopenjskih verižnic. Zadnja verižnica je šeststopenjska. Kolo ima poseben zavorni sistem, s katerim je zagotovljena varnost pri spustu, ter široke gume in močno konstrukcijo, ki omogoča vožnjo po neutrjenih površinah. Tako kolo nam ponuja neomejene možnosti za vožnjo po makadamu, gozdnih cestah, peš poteh, v planine, čez trav-