

lesne teže telo sporoči. Največji odklon brez sporočila znaša približno 150 gramov pri 70 kilogramov težkem človeku. Občutek žeje pa ima človek le pri majhnem pomanjkanju tekočine in izgine pri poslabšanju stanja. Pri nadaljnji izgubi tekočine, ki je ne nadomestimo, pa pride do zgoščevanja krvi. Zaradi tega je cirkulacija krvi v perifernih tkivih slabša, posledica pa so motnje pri transportu kisika v tkiva in ogljikovega dioksida iz tkiv. Simptomi pomanjkanja tekočine, ki znaša 6 do 10 odstotkov telesne teže (kakšne 4 litre), so že izredno tehtni: občutek vrtoглаvice, razmeroma hudi glavoboli, ščemenje v udih in takšno pomanjkanje sline, da ni mogoče pljuniti; to so zadnji varnostni signali. Nadaljnji simptomi, kot je na primer nezmožnost hoje, pa so v gorah že smrtno nevarni.

Poraba energije in oddajanje potu sta pri srednje visokih temperaturah okolja in povprečni vlažnosti zraka odvisna drug od drugega. Površina kože odraslega človeka znaša 1,8 do 2 kvadratna metra. Pri izjemno naporni in hitri gorski hoji lahko znaša izguba energije na uro celo 1000 kcal, glede na to pa lahko znaša izguba potu na uro celo do 1,8 litra. Visoke poletne vročine lahko te vrednosti še povečajo.

IZBIRANJE PIJAČE IN HRANE

Ker se med obremenitvijo izgubijo velike količine tekočine, je smotno, da v kratkih časovnih presledkih nadomestimo 100 do 400 mililitrov tekočine. Športnomedicinske raziskave so pokazale, da s pitjem ustavimo izgubljanje vode in z nadomeščanjem med obremenitvami celo popolnoma ustavimo izgubljanje.

V gornjskih krogih sicer zelo redko prakticirajo tak način, da namreč sproti nadomeščajo izgube s pogostim pitjem, kar varuje pred večjimi primanjkljaji vode. Pogosto namreč zvečer ni mogoče izravnati izgube celega dne, kajti kolikor bolj je človek izsušen, toliko dlje traja, dokler ni ponovno vzpostavljena raven tekočine. Glede na primanjkljaj tekočine lahko to traja 48 do 72 ur. To seveda pomeni slabo izhodišče za turo naslednjega dne: urejanje toplote je namreč lahko močno prizadeto. Pri nadomeščanju tekočine zaradi potenja je namreč treba upoštevati, da je pot filtrat telesne tekočine in torej vsebuje tudi mineralne snovi. Izguba mineralnih snovi na liter potu je različna in je odvisna od pogostosti, trajanja in količine potenja ter od telesnih rezerv ustrezne mineralne snovi. Pomembno je nadomeščanje mineralnih snovi z ustreznimi pijačami, ki jih industrija izdeluje v takšne namene, vendar le tedaj, če oskrba z mineralnimi snovmi ni zagotovljena z drugimi živili, ki so bogate s takimi snovmi (na primer suho sadje,

müsli, mleko in mlečni izdelki). Delež ogljikovih hidratov, ki jih vsebujejo takšni napitki, dá telesu prav hitro potrebno energijo in izboljša sprejem mineralnih snovi skozi želodčni in črevesni trakt do mišičnih celic. Optimalna je vsebnost 2,5 do 5 gramov ogljikovih hidratov na 100 mililitrov, vendar je ta vrednost pri večini elektrolitskih pijač presežena. Pijači, ki sta primerni nadomestili za pot, sta gost sadni sok in pivo. V obeh sta približno ustrezni količini ogljikovih hidratov in mineralnih snovi.

(Mittellungen OEAV)

VISOKOGORSKE POTI NEKOČ IN DANES

VAREN KORAK MED VRHOVI

ANTON TOMŠE

*»Človek zmore veliko, če hoče.
In moramo hoteti, če naj
postanejo vse naše planine
v vsakem oziru res naše.«*

Dr. Klement Jug

Ena od dejavnosti planinskih društev je urejanje poti. Brez nadelanih in zaznamovanih poti si ne moremo predstavljati planinstva v takem razmahu, kot ga imamo danes.

Zgodovina nadelanih in markiranih poti, ki so bile napravljene, da bi privabile ljudi v gore in bi po njih varno hodili, je stara komaj poldrugo stoletje.

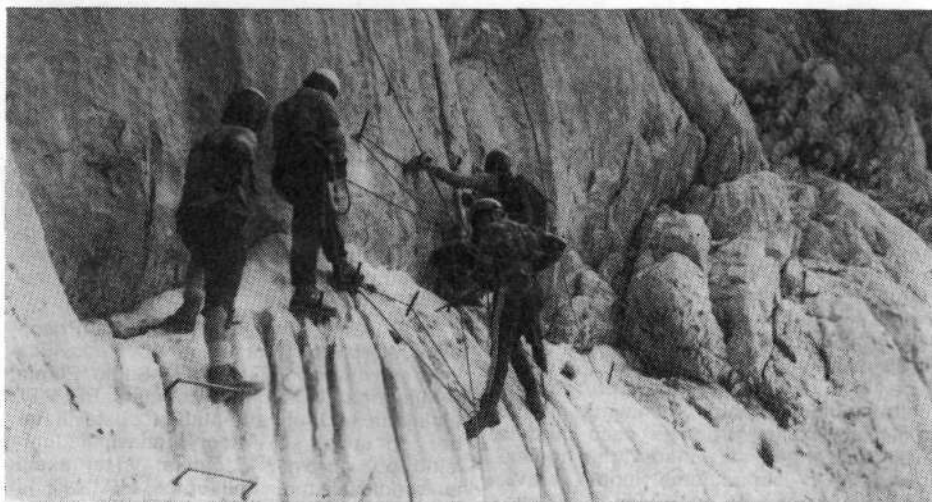
Ljudje so že davno prej hodili v gore, toda ne iz veselja do njih, pač pa iz življenjske potrebe.

V 18. stoletju so se poleg domačinov pojavili v gorah še drugi ljudje, znanstveniki in raziskovalci. V spremstvu domačinov — lovcev in pastirjev so se podajali vedno višje v gore. Baron Žiga Zois je dal na svoje stroške nadelati nekaj poti, da bi njegovi delavci lažje iskali železovo rudo.

Nastopila je doba, ko poti niso več služile samo gospodarskim potrebam, marveč ljudem, ki so v vedno večjem številu obiskovali gore. Da bi postali vrhovi čim bolj dostopni za večje število ljudi, je bilo treba poiskati nove pristope in zgraditi nove poti. Zato lahko štejemo za rojstni čas naših turističnih planinskih poti šele klasično dobo alpinizma.

Še preden so se pojavila planinska društva, so posamezniki vsaj za silo zaznamovali to ali ono smer ali najprimernejši prehod, kjer so se povzpeli na vrh.

Prvoprstopniki, ki so se leta 1778 povzpeli na Triglav, so zaznamovali svojo



Obnova visokogorske poti z moderno strojno opremo

smer, da bi je drugič ne zgrešili. Njihovi kamniti možici so prve znane markacije pri nas.

Najprivlačnejši vrh v naših Alpah je prav gotovo Triglav. Leta 1808 sta se nanj povzpela bohinjka kaplana brata Jakob in Ivan Dežman. Jakob Dežman je o tem dogodku pisal svojemu profesorju Vodniku v Ljubljano pismo, v katerem je tudi tale odstavek:

»Drugi uspeh našega opazovanja pa je še misel, da bi se mogla pot na Triglav z majhnimi stroški, če bi zabil v steno debele žeblje, na katere bi po potrebi pritrdili vrvi za preprijemanje, tako zelo olajšati, da bi bila za vsakogar, ki nima v višini vrtoglavice, dostopna.«

To je bila prva zamisel o nadelani turistični poti v naših gorah.

PRVE SLOVENSKE MARKACIJE

Leta 1859 je na Žanovo pobudo vodnik Jože Škantar, p. d. Šest iz Srednje vasi, nadelal pot z Ledin čez Stopce, tako da je na najtežjih mestih »popravlil naravo«. Smer je izbral potem, ko je opazoval gamse.

Torej poteka letos 130 let od prve nadelane poti v naših Alpah. Isti Šest je leta 1871 s sinom nadelal dobro turistično pot čez Stopce. Zagozdil je lesene kline in navalil kamenje, v razu med Malim in Velikim Triglavom pa je izklesal nekaj stopnic. Na grebenu sta vzdala železne kline z obroči, skozi katere sta speljala vrvi.

To je bila prva zavarovana planinska pot v Julijskih Alpah.

Leto 1879 pa lahko štejemo za rojstno letnico prve markirane poti v naših Alpah. Na Frischaufovo pobudo je bil urejen do-

stop iz Bohinja na Triglav: Lovrenc Škantar-Šest in Richard Issler sta nadelala stezo čez Komarčo in dalje na Triglav. Pot sta tudi markirala.

V kasnejših letih je bilo napravljanih in markiranih še več drugih poti v našem visokogorju. Vendar je večina teh poti nastajala pod okriljem nemških planinskih društev.

Leta 1893 so ustanovili SPD, ki je med drugimi nalogami prevzelo dolžnost, da bo z nadelavo poti na široko odprlo gore slovenskemu človeku in jim vrnilo slovenski značaj. Slovensko planinsko društvo je prevzelo vso pobudo in prevladalo nad delovanjem tujih društev. Tako je markacijski odsek SPD že v prvem letu svojega delovanja zaznamoval 87 poti, med drugim celo v Triglavskem pogorju.

Stanje se je iz leta v leto izboljševalo v korist slovenskih napisov in kažipotov. Sprva so za markiranje uporabljali vodravne črte v različnih barvah, pike in tudi številke. Alojz Knafelc pa je uvedel za označevanje planinskih poti rdeč kolobar z belo piko v sredini. To je danes splošno znana Knafelčeva markacija, ki nas spremlja na vseh naših planinskih poteh.

Zaznamovanje poti vodnikom sicer ni bilo vedno pogodu, vendar so sčasoma tudi oni spoznali, da je dejavnost planinskih društev privabila v gore tisoče in tisoče ljubiteljev narave, od katerih so vodniki imeli svoj zaslužek. Vodniki so opravljali tudi potrebna dela pri graditvi koč ter popravljanju in zavarovanju poti. Prav vodniki so nadelali nekatere danes najlepše poti, kot Kopsičarjevo, Hanzovo in Jubilejno v Prisojniku, Hanzovo na Mojstrovki, pot Mira Marko Debelakove pod Kanjavcem itd.

Planine danes niso in ne morejo biti za redke izvoljence, kakor so bile v prejšnjem stoletju. Množice ljudi iščejo v gorah spro-

stitev in oddih. Tako imamo v sezoni pravo obleganje nekaterih planinskih postojank. Marsikdo bi rad šel v kakšen drug predel, kjer bi našel več potrebnega miru. Takemu je dobra, zanesljiva markacija gotovo potrebna. In teh markacij je v našem visokogorskem svetu, pa tudi sredogorju veliko.

TEHNIČNO USPOSOBLJENI MARKACISTI

Planinskih poti imamo več sto kilometrov. Vse te kilometre poti je potrebno vzdrževati in jih urejati, če hočemo, da bodo služile namenu.

Kadar planinci hodimo po dobro zavarovanih planinskih poteh, ponavadi niti ne pomislimo, koliko prostega časa in dela je bilo vložnega, da lahko varno hodimo po gorah in občudujemo lepote narave. Obiskovalci gora, ki uporabljajo varovala, povečini niti ne pomislijo, koliko časa je potrebno, da klin zabijemo v steno. Še do nedavnega so taka dela na visokogorskih poteh opravljali plačani profesionalci, predvsem bivši vodniki in alpinisti. Vendar je prav, da delo v planinski organizaciji ostane pretežno na prostovoljni podlagi.

Od leta 1978, ko je planinsko društvo Ljubljana-Matica pričelo strojno nameščati varovalne naprave, je to delo precej enostavnejše in lažje. Stroji omogočajo tudi boljše delo: klini so zabiti v globokih vrčinah, z električnim rušilnim kladivom oblikujemo stope v skali, vrvi je primerno napeta, kar vse povečuje varnost planincev na izpostavljenih delih poti.

S pomočjo Komisije za pota pri IO PZS in njenih podkomisij za tehnična vprašanja in vzgojo se je usposobilo že nekaj ekip.

Da bi rešila problem novih kadrov v markacijskih odsekih, je Komisija za poti pred nekaj leti začela prirejati tečaje za markaciste. Na območju »Julijske skupine« so organizirali dva tečaja, in sicer v Krmi 1986. leta in junija letos na Vršiču. Za oba gorenjska tečaja (kot za vse druge po Sloveniji) je razveseljivo, da je bila polovica tečajnikov mladih. Še pomembnejše pri tem pa je, da potem ti mladi tudi delajo. Prav iz njihovih vrst smo dobili ljudi, ki popravljajo visokogorske poti.

MARKACIJSKE ODPRAVE

V desetih letih smo tako popolnoma obnovili več visokogorskih poti. Poudariti pa je potrebno, da je taka akcija izvedljiva le z združitvijo markacistov iz več društev. Sprva je to delo opravljala predvsem ekipa markacistov iz PD Ljubljana-Matica. Kasneje, ko so se na tečajih usposobili tudi markacisti iz drugih društev, se je to delo precej razširilo.

Tako smo popolnoma prenovili pot skozi Turški žleb, pot na Kamniško sedlo in pot čez Konja v Kamniško-Savinjskih Alpah. Leta 1986 je bila obnovljena pot Stančičeva kočča—RŽ—Kredarica. Delo so opravili markacisti PD Javornik — Koroška Bela in PD Ljubljana-Matica.

Pot M. Marko Debelakove pod Kanjavcem so obnovili zasavski markacisti ob pomoči markacistov iz planinskega društva Ljubljana-Matica, poti po vrhovih okoli Pogacnikovega doma na Kriških podih pa radovljiški markacisti.

V letu 1987 je potekala akcija na Prisojniku. Startali so markacisti PD Radovljica in prenovili pot Kriški podi—Sedlo Planja—Mlinarica. V Mlinarici so člani PD PTT Ljubljana in Ljubljana-Matica postavili tablor, od koder so potem prenavljali Jubilejno pot na vrh Prisojnika. V tej akciji je sodeloval tudi helikopter LEM, ki je znosil kline, opremo, delovne stroje in šotore na Mlinarico. Dela so trajala 30 dni.

V lanskem letu so markacisti planinskega društva PTT in Ljubljana-Matica obnovili južni pristop na Prisojnik in pot na vrh Prisojnika ter del Kopiščarjeve poti (do prvega Prisojnikovega okna).

Markacisti PD Radovljica in PD Mojstrana so obnovili pot Bivak IV — vrh Škrlatice. Tudi tu je kline in opremo za bivak in nadalavo poti znosil helikopter LEM.

Pri vseh dosedanjih akcijah je potrebno poudariti sodelovanje planinskih društev. Brez tega te obsežne akcije ne bi bile izvedljive. Vse so minile v prijateljstvu in delovni zagnanosti vseh sodelujočih markacistov.

V letošnjem letu imamo na območju Julijskih Alp v načrtu popravilo poti na Rjavino in na Jalovec. Pri obnovitvi prve poti bosta sodelovala PD Javornik — Koroška Bela in PD Radovljica, pri obnovitvi druge pa PD Ljubljana-Matica in PD Jesenice. V Savinjskih Alpah je v načrtu popravilo poti Robanov kot—Koroška.

POTI ZA VODNIKE

Vsa ta dejavnost terja finančna sredstva. Samo s članarino ni mogoče kriti stroškov za to dejavnost. Kljub požrtvovalnemu delu planinskih delavcev vedno primanjkuje denarja. Spričo vsestranskih koristi od urejenih planinskih poti bi pričakovali več pomoči od občin, na območjih katerih so planinske poti, telesnokulturnih skupnosti (planinske poti so rekreacijski in športni objekti — brez njih ni planinstva), zavarovalnic (preventiva) itd.

Ker se v zadnjem času na območju Julijskih Alp zopet povečuje zanimanje za visokogorski turizem (tujci) in krepi dejavnost vodniške službe, bi bilo potrebno poti, katerih obnova zahteva več finančnih sredstev, po njih pa hodi le malo obisko-

valcev, prepustili vodnikom. Poti bi zavarovali po vzoru francoskih in nemških vodniških poti. Po njih bi bil možen pristop samo z vodnikom. Taki poti bi lahko postali Jalovčev kuloar in Hanzova pot na Prisojnik.

Od naših prednikov in generacij pred nami smo prevzeli kar lepo dediščino in sedaj je naša naloga, da vse to vzdržujemo in našim zanamcem izročimo vsaj take, če ne lepše urejene poti. Z združenimi močmi se bomo morali potruditi, da bo po naših gorah vsakdo lahko varno hodil in od obiska gorá kar največ odnesel.

oprema, izdelave
NASVETI, KI SO LAHKO ZLATÁ VREDNI

POPOTNIŠKE ZAKONITOSTI

Popotništvo, posebno še takšno na dolge proge, na primer popotništvo po dolgih evropskih pešpoteh (kakršni sta pri nas E-6 in E-7), je koristna vztrajnostna športna panoga. Prispeva k temu, da se izboljša in okrepi delovna sposobnost človekovega srca, kar pomeni, da so učinki podobni kot pri teku na dolge proge.

Popotništvo ureja krvni pritisk in pomirjevalno vpliva na živčni sistem. To pomeni, da hkrati krepi telo in duhá.

Nahrbtnik naj na dolgih popotniških poteh ne bi tehtal več kot deset kilogramov. Zato naj bi popotnik vzel s seboj le najnujnejše. Zelo pogosto pomaga pri odločitvah odtehtavanje delov obleke. Večji nahrbtnik je treba na dolgih poteh nositi tako, da si ga okrog pasu pripnemo še s posebnim pasom, kar razbremeni rame.

Hoja navzdol bolj obremenjuje kolenske sklepe kot hoja navkreber. Zato naj bi navzdol hodili počasi! Pri tem je koristno uporabljati dve palici, kar razbremeni sklepe do 13 ton na uro. Poleg tega sta palici (ali pa vsaj ena) koristni in uporabni na krpah snega, na spolzkem terenu in kot pomagalo pri držanju ravnotežja na strminah.

Dva tenka puloverja, oblečena drug čez drugega, dajeta več toplote kot en debel pulover.

Sicer tako praktična pelerina lahko postane na ozkih poteh v gorah, posebno še ob močnem vetru, karseda nevarna. V takih primerih bolj varuje nepremočljiv komplet (zgornje hlače, vetrovka). Na dolgih potovanjih po pretežno ravninskem ali predalpskem svetu izredno dobro služi namenu zložljiv dežnik, ki poleg vsega zavzame zelo malo prostora.

Z močnim potenjem se izgublja veliko tekočine, do več litrov na dan (zaradi česar

lahko grozijo težave v krvnem obtoku). Izgubljeno tekočino je treba nujno nadomestiti s pitjem.

Zaradi pomanjkanja kalcija v krvi, kar je posledica močnega potenja, lahko pride do hudih težav v delovanju mišic. Napitki, v katerih so elektroliti, pomagajo nadomestiti nujno potrebne soli.

Med težavnimi turami naj bi se izogibali težko prebavljive hrane, na primer slanine in jajc, ker močno obremenjujejo organizem s prebavljanjem. Bolj priporočljivo je sadje, različni pripravki z mšliljem (kar je tudi lahko za nošnje) in podobno.

Zaradi močnega vetra v gorah lahko pride do močne rdečice v obraz. To imenujejo »vetrne opekline«. Pomaga vsaka dobra mastna krema.

Oči so v gorah zaradi ultravijolične svetlobe močno obremenjene. Zato je nadvse priporočljivo vzeti s seboj (in uporabljati!) sončna očala.

Glavo in še predvsem teme naj bi skrbno varovali pred preveč premočnega sonca. Posledica nepazljivosti (ali pa preobčutljivosti) so lahko različne slabosti in celo nezavest. Priporočljivo je zato ob močni pripeki nositi na glavi lahek klobuk ali kapo, najbolje iz platna, kar je kot kos prtljage zanemarljivo težko.

Prepotenega spodnjega perila in srajc naj ne bi posušili na telesu. Sušenje odvzema telesu toploto, posledica pa je lahko občutek mraza ali prehlad. Moderno športno spodnje perilo ostane na koži suho.

Nikakor naj na nobeno pot ne bi pozabili vzeti s seboj majhne, osebno po lastnem preudarku in domnevnih potrebah sestavljene lekarne. Če stalno hodite v isto lekarno, vam bo pri izbiri rad svetoval vaš lekarnar.

(OEAV — Weitwanderer)

NARAVI GROZI NOVA NEVARNOST

NADZOROVANA GORSKA KOLESA

Nova velika nevarnost za naravo so vse številnejša navadna in motorna kolesa, prirejena za vožnjo po gorskem in hribovitem svetu (mountain bikes), ki so posebej konstruirana za cestnoprometno neurejena območja. Z grobo profiliranimi gumami predvsem kopljejo v neobdelano trato in različne občutljive biotope v travni ruši, razmetavajo skopo zemljo med kamenjem in poleg tega še ogrožajo pešce na ozkih sprehajalnih poteh.

Več kot milijon takšnih koles so doslej izdelali in prodali samo v evropskih nemško govorečih deželah, 10 do 15 odstot-