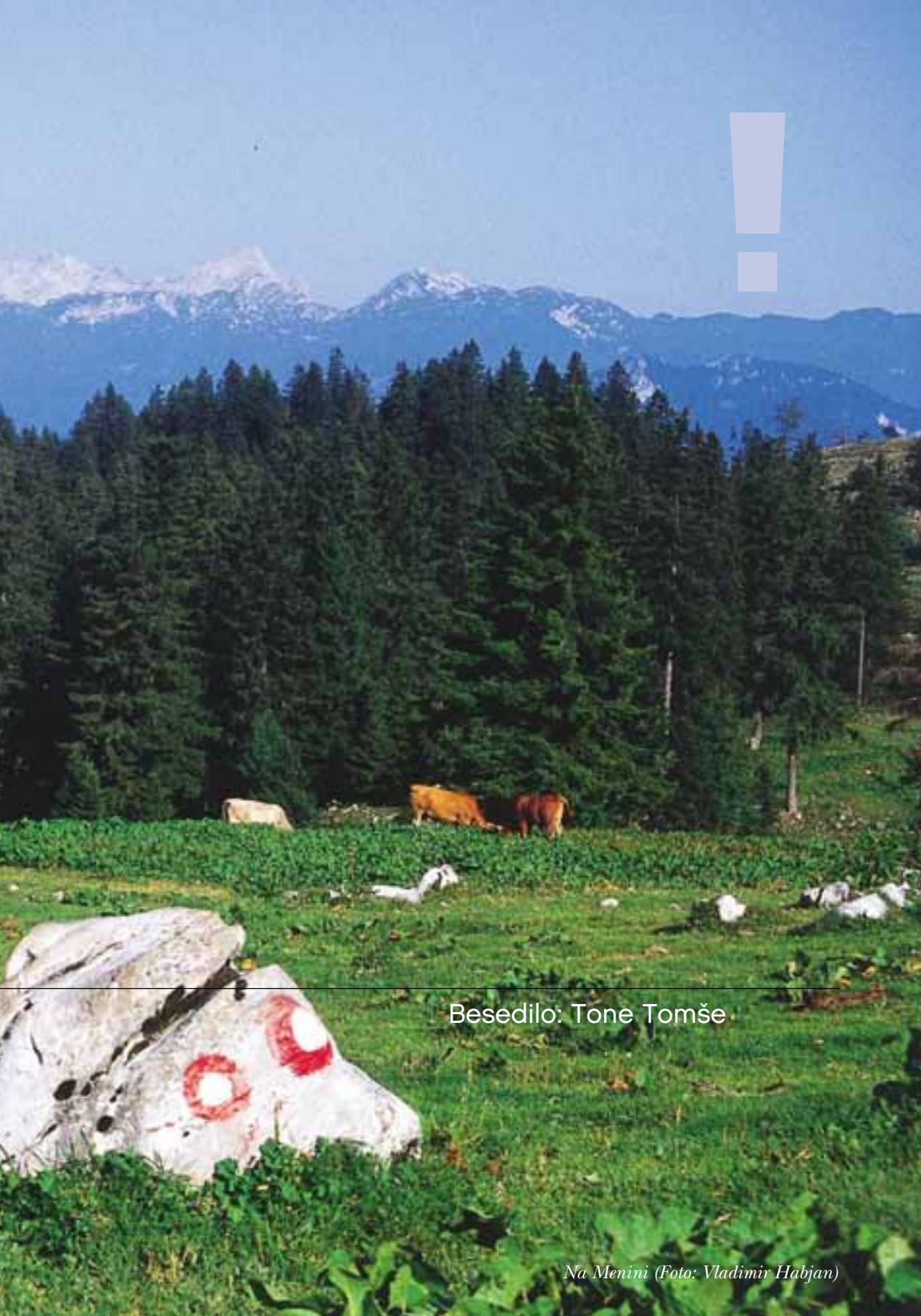




80 let Knafelčeve markacije

Zaščitni znak slovenskih planinskih poti



Besedilo: Tone Tomše

Na Menini (Foto: Vladimir Habjan)

Nadelane in označene poti

Nadelane in označene planinske poti so se pričele pojavljati v 19. stoletju. Prvopristopniki na vrh Triglava leta 1778 (Matija Kos, Luka Korošec, Štefan Rožič in Lovrenc Willomitzer) so zaznamovali svojo smer, da je drugič ne bi zgrešili. Pot so zaznamovali s kamnitimi možici, kar lahko šteje mo za prvo znano markacijo v naših gorah.

Leta 1808 je bohinjski kaplan Jakob Dežman pisal Valentinu Vodniku o prvi zamisli o nadelani turistični poti v Julijskih Alpah. Prva pot na Slovenskem je bila nadelana leta 1853, ko jo je dal po severnem pobočju Donačke ali Rogaške gore na svoje stroške zgraditi E. H. Frölich. Leta 1869 je bila nadelana prva pot v naših Alpah. Na pobudo bohinjskega kaplana Ivana Žana (1828–1920) je vodnik Jože Škantar – Šest (1809–1881) iz Srednje vasi v Bohinju nadelal pot z Ledin čez Stopce, tako da je na težjih mestih »popravlil naravo«. S sinom sta nato leta 1871 čez Stopce uredila še dobro turistično pot.

Leto 1879 pa lahko štejemo za rojstno letnico prve markirane poti v naših Alpah. Na Frischaufovo pobudo je bil namreč urejen dostop iz Bohinja čez Komarčo na Triglav. Nadelala in markirala sta ga Lovrenc Škantar – Šest in Richard Issler.

V Kamniško-Savinjskih Alpah je bila prva nadelana in markirana pot Okrešelj-Kamniško sedlo leta 1876, in sicer jo je na pobudo Johanna Frischaufa (1839–1924) uredil Janez Piskernik (1838–1915) iz Logarske doline. Sedanjó pot je

naredila Savinjska podružnica Slovenskega planinskega društva (SPD) v letih 1905–1906.

Poglavitno markiranje planinskih poti se je pričelo z ustanovitvijo SPD. 27. februarja 1893 je bil pri Maliču v Ljubljani prvi občni zbor društva. Na njem so poleg glavnega ustanovili tudi markacijski odbor, ki je štel sedem članov. Že v prvem letu delovanja je slovenska planinska organizacija označila 97 poti. Poglavitni namen je bil preprečiti Nemcem, da bi po naših gorah še naprej delali nemške napise in kažipote.

Določila o zaznamovanju potov Slovenskega planinskega društva so bila objavljena v 4. številki Planinskega vestnika leta 1895.

Da bi podružnica zavarovala svoja pota pred tujim poseganjem, jih je pravno zaščitila. Leta 1903 si je od vseh večjih posestnikov iz Luč in Solčave pridobila izjavo, da ima samo ona pravico markirati po njihovih zemljiščih. Tudi knezoškofijsko oskrbnišvo v Gornjem Gradu in meščanska korporacija v Kamniku sta priznala to pravico samo SPD oziroma njegovi Savinjski podružnici. Tudi od drugih večjih posestnikov si je SPD pridobilo te izjave.

Za prvotno označevanje poti so uporabljali ravne črte (proge) v rdeči (minij), zeleni, rumeni in modri barvi, ki so bile od 8 centimetrov široke in do 20 centimetrov dolge. Ponekod so uporabljali tudi črno barvo (npr. za pot na Skuto). Na predelih, kjer je bil izredno lep razgled ali kaka druga zanimivost, so napravili križe, na pečinah, ki so bile vidne od daleč, pa večje kvadrate in kroge in tako določali potek poti.

Tak način markiranja se je ohranil vse do konca prve svetovne vojne.

Rojstvo Knafelčeve markacije

Po prvi svetovni vojni so v SPD pričeli razmišljati o drugačnem enotnem načinu označevanja planinskih poti. Ta ideja je dobila krila z ustanovitvijo Turistovskega kluba Skala. Ustanovni občni zbor Skale je potekal 2. februarja 1921 v Prešernovi sobi restavracije Novi svet v Ljubljani. Že 28. aprila 1921 je bil ustanovljen tehnični odsek z nalogo, da organizira markacijsko delo. Njegov prvi načelnik je bil Ivan Rožman.

Da bi se v markacijski dejavnosti ustvaril enoten sistem označevanja, je klub konec leta 1921



Prva nadelana pot na Slovenskem je vodila na Donačko goro (Foto: Stane Klemenc)



Vsem dobro poznan znak (Foto: Emil Pevec)

organiziral tečaj za markiranje. Vodil ga je Alojz Knafelc, ki je bil 4. marca 1922 na občnem zboru SPD izvoljen v Osrednji odbor, in sicer kot načelnik markacijskega odbora.

Govorice, da je markacija, ki jo danes uporabljamo za označevanje gorskih poti, izum skalašev, niso povsem točne. Podoben znak so poznali v Avstriji že pred ustanovitvijo Skale in od tam so ga udomačili tudi v slovenskih gorah. Poglavitno za slugo za njegovo uveljavitev ima vsekakor Alojz Knafelc, saj je prav on kmalu po koncu prve svetovne vojne na podlagi mnogih poskusov in predlogov oblikoval enotni oznaki za označevanje planinskih poti. Poleg markacije je njegov izum tudi smerna tabla v rdeči barvi z belim napisom (danes so novejša smerne table iz eluksiranega aluminija z vgrajenimi napisi).

Na sestanku v zadnji sobi nekdanje Narodne kavarne na bivši Gosposki ulici je bilo sporazumno s skalaši in Knafelcem sklenjeno, da bosta bodoča enotna oznaka na planinskih poteh – rdeč kolobar z belo piko in smerna tabla, kakršno je predlagal Knafelc.

Knafelc je pripravil tudi enotna navodila za markiranje potov, ki jih je objavil v julijski številki

PV leta 1922 in leta 1924 še v samostojni publikaciji.

Že spomladi leta 1922 je začela potekati akcija za označitev vseh naših gorskih poti z novo markacijo in smernimi tablam. To je bilo pred sokolskim zletom v Ljubljani. Ob zletu je bil namreč pri Zvezi za tujski promet ustanovljen odsek za vodstvo sokolov v naše gore. Pod Knafelčevim vodstvom so skalaši prevzeli nalogo markiranja poti z novimi znaki. V pomoč so jim bili tudi številni člani SPD, ki so z vso zavzetostjo opremljali planinske poti. V dobrih dveh mesecih so bile vse glavne poti opremljene z novo markacijo in tablicami.

Delo pri markiranju poti z novimi oznakami se je dobro uveljavilo in je bilo zelo upoštevano. Ker pa so se pojavljala tudi razna poškodovanja teh oznak, je bila na osnovi 66. in 67. člena Zakona o notranji upravi izdana Naredba bana Dravske banovine o zaznamovanju poti, stez in smuških smeri (o markacijah) v Dravski banovini, ki je bila objavljena v službenem listu Kraljevske banske uprave Dravske banovine 18. novembra 1933.

Po drugi svetovni vojni je Planinska zveza Slovenije nadaljevala z enotnim označevanjem. Pravila in navodila za markiranje, ki jih je pripravil in uredil dr. Arnošt Brilej, so bila sprejeta na redni letni skupščini PZS 15. januarja 1948 v Ljubljani in nato še na skupščini Planinske zveze Jugoslavije na Žabljaku pod Durmitorjem. S tem je bila Knafelčeva markacija razširjena na področje celotne nekdanje Jugoslavije.



*Kažipot na planini Uskovnici
(Foto: Vladimir Habjan)*

Knafelčeva markacija nas danes spremlja na vseh markiranih planinskih poteh. Je likovno izčiščen in popoln znak, ki je obenem izviren, udomačen, funkcionalen, enostaven, opazen in razpoznaven. Skozi desetletja je postala nekakšen simbol slovenskega alpskega prostora. Zato je prav, da se njena uporaba ponovno tudi ustrezno zakonsko zaščiti. ●

ALOJZ KNAFELC (Novo mesto, Šmihel, 23. 6. 1859 – Ljubljana, 26. 4. 1937)

Planinec in kartograf, ki je večino svojega prostega časa namenil označevanju planinskih poti. Poleg markacij je skrbel tudi za kažipotne table. Te je naročil pri mizarju, slikarski posel pa je opravil sam. Sam je tablice tudi zanesel na predvideno mesto in jih tam pritrdil. Vodil je točen seznam takih tablic z zaporednimi številkami, ki se končuje leta 1936 s številko 466. Po Knafelcu je markacija dobila svoje ime.



Alojz Knafelc

Septembrska tiskovna konferenca PZS

Glavna tema tiskovne konference PZS je bilo izjemno veliko število reševanj slovenske Gorske reševalne službe. V letu 2002 (do 10. 9.) so jih gorski reševalci našteali namreč že 240, kar pomeni več kot 6000 ur reševanja. Pomagalo je 5518 moških, v 88 primerih je posredoval helikopter, 119-krat je na kraj nesreče odhitel tudi zdravnik. Število ponesrečencev je preseglo 250, smrtnih nesreč je bilo 23. Statistika kaže, da je vse več nesreč med letalci (21), zaradi vodnih aktivnosti so posredovali dvakrat, gorske kolesarje so reševali trikrat, nesreče pri hoji po poteh so zahtevale 113 reševanj, po brezpotjih 27, v steni 21, letošnjo zimo pa so reševali tri smučarje in štiri turne smučarje. Z gora so spravili 43 nepoškodovanih planincev, 47 lažje poškodovanih, 4 z lažjimi in 15 s težjimi boleznimi ter

50 težje poškodovanih. Eden glavnih razlogov nesreč letos je zdrs, ki je zaradi razmočenega terena ob pogostih padavinah pogostejši. (V. H.)

