

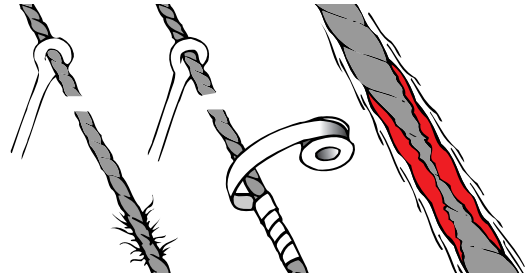
## JAK BEZPIECZNE SĄ FERRATY

Na niektórych ferratach część stalowych lin jest już mocno sfatygowana, trafiają się też powyrywane ze skały kotwy. Mogłoby się zatem wydawać, że wypadki spowodowane zużyciem stalowych ubezpieczeń będą dość częste, ale na szczęście jest wręcz przeciwnie i zdarzają się one sporadycznie – rzadziej niż raz w roku. Czyli wręcz wyjątkowo rzadko, jeśli wziąć pod uwagę ogromną liczbę turystów wędrujących po ferratach i sporą liczbę ubezpieczeń, które pozostawiają wiele do życzenia. Podobnie wygląda sytuacja na ubezpieczonych odcinkach innych górskich szlaków. Poniżej opis kilku wypadków, których przyczyną były zniszczone zabezpieczenia (przykłady można **by** oczywiście mnożyć):

Latem 1969 roku austriacka turystka schodziła z Traunstein (Górna Austria) szlakiem Naturfreundestieg. Kiedy w pewnym momencie chwyciła jedną ze stalowych lin, ta się zerwała. Kobieta spadła 250 metrów w dół, ponosząc śmierć na miejscu.

Kilkanaście lat później, w 1981 roku, austriacki przewodnik odpadł od skały podczas zejścia z Hechenbergpfeiler (koło Innsbrucku). Przyczyną śmiertelnego wypadku było zerwanie stalowej poręczówki. W miejscu przerwania lina była owinięta taśmą klejącą, przylepioną zapewne z jak najlepszych pobudek: po to, by w miejscu, gdzie lina się rozszczępiła, chronić ręce turystów przed skałeczeniem.

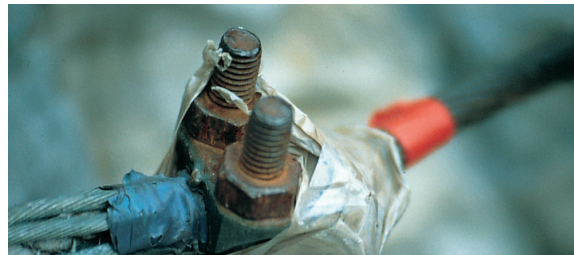
Wiadomo jednak powszechnie, że dobre chęci nie zawsze gwarantują pożądane rezultaty. Pod taśmą klejącą owijającą poręczówkę będzie się bowiem utrzymywać wilgoć, która po jakimś czasie doprowadzi do korozji. Mia-



Rdza pod taśmą klejącą



Dobre chęci, kiepski rezultat



I znowu taśma klejąca (u góry); świetny sposób na gromadzenie wilgoci (u dołu)

1 Wypadek ten skończył się sprawą w sądzie i słynnym wyrokiem „Traunstein-Urteil” (Oberlandsgericht Linz vom 18.2.1976, Aktenzeichen 5 R 9/76), wydanym przez Wyższy Sąd Powiatowy w Linzu w 1976 roku (por. także następna strona).



Tylko jeden zacisk (zgodnie z obecnymi normami powinny być co najmniej trzy!) i w dodatku taśma klejąca

łem okazję badać linę, która zerwała się pod austriackim przewodnikiem: po obu stronach taśmy pozostała w nienaruszonym stanie, pod taśmą natomiast była zupełnie przerdzewiała.

Latem 1995 roku na ferracie Jubiläumssteig (Eselstein, masyw Dachsteinu) zginął turysta, pod którego ciężarem puścił zacisk łączący dwie stalowe liny<sup>1</sup>.

W tego rodzaju sytuacjach pojawia się pytanie – kto zawinił? Dziś stawia się je znacznie częściej niż kilkadziesiąt lat temu, kiedy winę za większość wypadków w górach przypisywano po prostu losowi. Współcześnie odpowiedź jest bardziej skomplikowana i wymaga zagłębienia się w przepisy regulujące odpowiedzialność za szkody wynikłe ze złego stanu ubezpieczeń na ferratach.

### Odpowiedzialność odszkodowawcza?

Utrzymywanie dróg i ulic w dobrym stanie jest obowiązkiem ich zarządców, ponoszą oni również odpowiedzialność za szkody powstałe w wyniku jego niedopełnienia. To samo dotyczy ferrat i innych górskich szlaków.

1 Choć na ferratach zawodzą czasem różne elementy ubezpieczeń, to wciąż najczęstszą przyczyną wypadków na nich jest brak autoasekuracji. Wspinacze albo w ogóle z niej rezygnują, albo na chwilę wypinają się z poręczówki, kiedy przepuszczają turystów pokonujących trasę w przeciwnym kierunku.

W tym wypadku odpowiedzialność odszkodowawcza ciąży głównie na towarzystwach alpejskich, które zarządzają większością tras w Alpach (tylko w Alpach Wschodnich Niemieckie i Austriackie Towarzystwa Alpejskie opiekują się ponad 45 tysiącami kilometrów dróg). Właścicielami i/lub zarządcami alpejskich dróg bywają także inne alpejskie stowarzyszenia (np. Naturfreunde), gminy, towarzystwa turystyczne czy właściciele kolejek linowych. Ci ostatni budują nowe trasy, licząc na wzmożenie ruchu turystycznego i zwiększenie dochodów. I sądząc po popularności ferrat założonych w ostatnim czasie, nie przeliczają się.

Odpowiedzialność odszkodowawcza spoczywa na zarządcy drogi publicznej nie tylko bezpośrednio po jej zbudowaniu, lecz także przez cały okres, w którym jest ona ogólnodostępna. To samo dotyczy ferraty – dopóki trasa jest otwarta, jej zarządca ma obowiązek utrzymywania stalowych lin, drabinek, stopni itd. w takim stanie, by turysta, który korzysta z nich prawidłowo, nie był narażony na szkody, a w szczególnych okolicznościach na szkody większe niż te, których w danej sytuacji nie można uniknąć.

### W Austrii

W 1976 roku, po ogłoszeniu precedensowego wyroku w sprawie wypadku, który wydarzył się w 1969 roku na szczycie Traunstein (por.



Traunstein



... ponad 45 tys. kilometrów dróg



Reinhard-Schiestl-Klettersteig – w takim miejscu taśma klejąca i skorodowane ubezpieczenia są niedopuszczalne  
zarządców dróg można ukarać za zaniedbania znacznie łatwiej niż austriackich.

poprzednia strona), zmieniono obowiązujące w Austrii przepisy związane z odpowiedzialnością odszkodowawczą, a konkretnie paragraf 1319a ABGB (Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch – austriacki kodeks cywilny) Głosi on od tamtej pory, że zarządca drogi może zostać ukarany wyłącznie wtedy, „kiedy zły stan drogi wyniknął z jego umyślnego działania lub rażącej niedbałości”. Innymi słowy, za zwykle zaniedbania – takie, z jakimi spotykamy się na co dzień i które w innych wypadkach zazwyczaj podlegają już karom – „zarządca nie ponosi odpowiedzialności”<sup>1</sup>. Oznacza to, że za każdym razem trzeba udowodnić, czy dany wypadek został spowodowany przez już rażące, czy jeszcze zwykle zaniedbanie.

### W Niemczech

W niemieckich sądach nie było dotychczas precedensu, na który można by się powołać, chcąc uniknąć odpowiedzialności za szkody spowodowane złym stanem dróg. Obowiązujące przepisy nie przewidują możliwości ograniczenia odpowiedzialności odszkodowawczej w tym zakresie, dlatego też niemieckich

### Pro publico bono

Zdaniem Stefana Beulke<sup>2</sup>, należałoby dopuścić możliwość ograniczenia odpowiedzialności odszkodowawczej instytucji, które zakładają i utrzymują drogi (w tym również ferraty i inne trasy z ubezpieczeniami) nie dla zysku, lecz bezinteresownie, w ramach działalności na rzecz dobra społecznego. Oznaczałoby to, że właściciel kolejki linowej, który zbudował i utrzymuje ferratę z myślą o zwiększeniu ruchu turystycznego na obsługiwanej przez siebie trasie, poniósłby surowszą karę za zaniedbania niż towarzystwa alpejskie, które budują drogi i szlaki pro publico bono.

### Wyjaśnienie przyczyn

Jest jeszcze jeden bardzo ważny czynnik, który wpływa na ograniczenie odpowiedzialności odszkodowawczej zarządców ferrat – to siły natury, a ściślej rzecz biorąc fakt, że nie mamy na nie wpływu. Nie jesteśmy w stanie sprawić, żeby na ferratach nie spadały kamie-

<sup>1</sup> „Bezpieczeństwo w górach – wskazówki”, nr 7/91, Austriacka Rada ds Bezpieczeństwa w Górach.

<sup>2</sup> Prawnik współpracujący z DAV (przyp. tłum.).

### Co trzeba sprawdzić?

- Czy element ubezpieczenia zawiódł dlatego, że przedtem został uszkodzony w wyniku działania sił natury (por. powyżej)? Jeżeli tak się stało i w efekcie szkód doznał także użytkownik ferraty, to jego uszczerbek na zdrowiu zostanie przypisany losowi. Nie sposób przecież wymagać od zarządcy trasy, żeby sprawdzał wszystkie elementy ferraty codziennie lub choćby tylko raz w tygodniu czy nawet co miesiąc<sup>1</sup>. Równie trudno byłoby sobie wyobrazić zainstalowanie wzdłuż „żelaznych perci” kamer. Zwłaszcza że raczej mało komu starczyłoby na to pieniędzy, a i większość turystów nie byłaby pewnie z takiej inwigilacji zadowolona. Zakłada się, że użytkownicy ferrat opuszczają bezpieczne, równinne tereny na własną odpowiedzialność, ze świadomością niebezpieczeństw związanych z wysokimi górami. A do tych niebezpieczeństw należą między innymi siły natury oraz te ich następstwa, których człowiek nie jest w stanie wyeliminować.
- Czy wyłamanie lub zerwanie elementu ferraty można przypisać zmęczeniu materiału spowodowanemu wielokrotnemu obciążeniu przez wspinaczy? W wypadku stalowych lin pęknięcie wskutek zmęczenia materiału wygląda następująco: najpierw pęka jeden drut, później, w zależności od rodzaju liny, jedna żyła (skrętka), a dopiero w wyniku dalszego obciążania, stopniowo kolejne druty i skrętki, aż do ostatniego nietkniętego elementu. Dzięki zapasowi bezpieczeństwa, do ostatecznego pęknięcia dochodzi dopiero po dłuższym czasie, z reguły nie wcześniej niż po dwóch, trzech latach. Oznacza to, że tego rodzaju uszkodzenia ujawniają się powoli i stopniowo, dzięki czemu przy regularnych przeglądach można je zauważyć na czas. Jeśli zarządca ferraty nie przeprowadza takich przeglądów, dopuszcza się zaniedbania oraz zawinionego naruszenia przepisów i w razie wypadku ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą.
- Czy element ubezpieczenia nie wytrzymał obciążenia, ponieważ został wadliwie skonstruowany lub zamocowany? Tu przyczyną wypadku może się okazać na przykład złe i zbyt płytkie osadzenie kotwy, użycie za cienkich lub zbyt słabych lin (tarcie o kotwy), a także zbyt mała liczba zacisków służących do unieruchomienia liny (norma mówi o co najmniej trzech). W takich sytuacjach również mamy do czynienia z zaniedbaniami, zawinionym naruszeniem przepisów i odpowiedzialnością odszkodowawczą zarządcy ferraty.
- Aby ustalić pierwotną przyczynę osłabienia elementu ferraty, sąd powoła rzeczoznawcę, a ten z łatwością oceni, z który z trzech powyższych przypadków wystąpił.

<sup>1</sup> Obecnie ubezpieczenia na „żelaznych perciach” są sprawdzane przed rozpoczęciem każdego sezonu.

nie, nie zalegał śnieg, nie osuwała się ziemia ani żeby nie uderzały w nie pioruny. Natura potrafi uszkodzić, a nawet zniszczyć dowolny element ferraty. Jeśli więc któryś z nich pęka, urywa się albo wyłamuje pod ciężarem wspinacza, najpierw sprawdza się pierwotną przyczynę jego osłabienia (por. ramka). Wszystkie części ferraty są bowiem konstruowane z dużym zapasem bezpieczeństwa

i o ile nie są poddane niszczącemu działaniu naturalnych czynników, powinny wytrzymać ciężar człowieka, również po odpadnięciu. Niestety, nawet jeśli winę za powstałą szkodę uda się jednoznacznie przypisać zarządcy trasy, nie oznacza to wcale, że sąd ochno przyzna odszkodowanie i/lub zadośćuczynienie, o czym szerzej w przykładzie opisanym w dalszej części rozdziału.

<sup>1</sup> W wypadku urządzeń technicznych stosuje się zwykle trzykrotny zapas bezpieczeństwa (urządzenie jest w stanie wytrzymać trzy razy większe obciążenie niż określone przez właściwą dla niego normę). Zapas bezpieczeństwa stalowych lin na ferratach jest jeszcze

większy – dziesięcio-, a nawet piętnastokrotny (tak duży zapas bierze się stąd, że dla wygody wspinaczy stalowe liny są grubsze niż wymagałyby tego wyłącznie względy bezpieczeństwa).



Zadziałała niszczyielska siła (u góry po lewej), typowe uszkodzenie wskutek zmęczenia materiału (u dołu po lewej) oraz błąd konstrukcyjny; zbyt mała średnica prętu tworzącego kotwę, powodująca jego rozgięcie pod obciążeniem

### W Północnych Alpach Wapiennych

Austriacka turystka wspiwała się częściowo ubezpieczoną trasą w paśmie Karwendel. Kiedy przytrzymała się stalowej liny przytworzonej na trzymetrowym, stromym odcinku, ta się urwała. Kobieta spadła około 20 metrów w dół i doznała bardzo poważnych obrażeń. Ponieważ szlak, na którym doszło do wypadku znajduje się w rejonie podlegającym jednej z sekcji DAV, to na niej ciążyła odpowiedzialność odszkodowawcza.

Poszkodowana wniosła skargę do sądu i złożyła wniosek o odszkodowanie oraz zadośćuczynienie. Analiza zdarzenia wykazała, że sekcja DAV zarządzająca szlakiem zaniedbała swoje obowiązki: od wielu lat nie sprawdzała jakości drogi ani nie przeprowadzała przeglądów zainstalowanych na niej ubezpieczeń. Opiekun szlaku<sup>1</sup> ze względu na zdrowotnych nie był w stanie wykonywać swoich zadań wystarczająco dokładnie i nie

udało się znaleźć nikogo, kto mógłby go zastąpić (problem dość częsty w wypadku funkcji pełnionych społecznie).

Opinia wezwanego przez sąd rzeczoznawcy była jednoznaczna: w miejscu, w którym lina była jednoczęściowa, wszystkie tworzące ją druty były przedziewałe i wszystkie z wyjątkiem jednego (tego, który ostatecznie „puścił” pod ciężarem austriackiej turystki) były przerwane, i to już co najmniej od roku. Zatem osłabienie liny przed feralnym obciążeniem ewidentnie nie nastąpiło w wyniku działania niszczyielskich sił natury.

Sąd pierwszej instancji potwierdził, że odpowiedzialność odszkodowawcza ciąży na lokalnej sekcji DAV, tym bardziej że w prowadzonym przez nią pobliskim schronisku, do cen doliczano opłatę klimatyczną i drobną opłatę drogową. A jeśli ktoś pobiera pieniądze za użytkowanie szlaku, jest zobowiązany do utrzymania go (jak również zainstalowanych na nim ubezpieczeń) w dobrym stanie. Gdyby w omawianym wypadku zarządca trasy w odpowiednim czasie przeprowadził przegląd stalowych lin, uszkodzenie zostałoby na

<sup>1</sup> Niem. Wegewart – osoba społecznie zajmująca się nadzorem nad określonym odcinkiem drogi, odpowiedzialna m.in. za monitorowanie jego stanu i meldowanie uszkodzeń odpowiednim służbom (przyp. tłum).



Północne Alpy Wapienne

czas zauważone i naprawione. Stąd orzeczenie sądu: zaniedbanie rodzące po stronie miejscowego oddziału DAV odpowiedzialność odszkodowawczą na rzecz skarżącej.

To jednak nie wszystko. Sąd uznał bowiem poszkodowaną za współwinną, a to dlatego, że obciążyla linę, choć zauważyła, że jest ona „cienka, sfatygowana i obluzowana”. Ostateczny werdykt był zatem następujący: 50 procent winy po stronie DAV i tyle samo po stronie kobiety<sup>1</sup>.

Żadna ze stron nie była zadowolona z orzeczenia i obie złożyły odwołanie. Sąd drugiej instancji uchylił pierwszy wyrok i nakazał uzupełnienie akt oraz ponowne rozpatrzenie sprawy<sup>2</sup>.

Ostatecznie sprawa trafiła do Sądu Najwyższego w Wiedniu, który po kolejnym rozpatrzeniu wszystkich wniesionych przez obie strony zastrzeżeń, określił współwinę skarżącej na dwie trzecie i zasądził przyznanie tylko jednej trzeciej odszkodowania<sup>3</sup>. I na tym stanęło.

1 Wyrok Sądu Okręgowego w Innsbrucku z 5.2.1986, nr akt 16 Cg 716/83).

2 Decyzja Najwyższego Sądu Krajowego w Innsbrucku z 10.10.1986, nr akt gz 6 r 152/86-35.

3 Wyrok Sądu Najwyższego w Wiedniu z 29.9.1987, nr akt 4 Ob 536/87.



Sąd Najwyższy w Wiedniu

### Problemy z oceną jakości stalowych ubezpieczeń

W uzasadnieniu wyroku dotyczącego wypadku w paśmie Karwendel sąd stwierdził, że zanim poszkodowana obciążyla linę, powinna była sprawdzić, czy nadaje się ona do użytku. Nie wskazał jednak, w jaki sposób miałyby to zrobić.

Niewiele pomagają w tym względzie wielojęzyczne tablice informacyjne, stojące przy wejściu na niektóre ferraty, głoszące: „Turysto, przed obciążeniem liny lub wejściem na drabinę, sprawdź czy są bezpieczne” (por. zdjęcie). Podobnie jak sąd, tablica także nie mówi wspinaczom, jak mają to zalecenie wykonać. Nie ma też żadnej literatury na ten temat.

Jak trudno zastosować powyższe rady w praktyce, łatwo zrozumie każdy użytkownik ferraty. Jak bowiem ocenić jakość kotwy przytrzymującej stalową linę przy skale, jeśli nie możemy jej nawet dokładnie zobaczyć, bo znajduje się w odległości trzech metrów od nas? Albo takiej, do której mamy wprowadzić dużo bliżej (na przykład pół metra), ale skryła się za „zasiekami” ze splątanej liny? Nie wspominając o kotwach (i odcinkach poręczówki), schowanych przed naszym wzrokiem za skalnymi załomami lub występami ukrytymi w kosówkach.

Dodatkowo trzeba sobie jasno powiedzieć,



Przy wejściu na niektóre ferraty

że mało który turysta zna się na technice mocowania stalowych lin, kotw i zacisków. Większość osób nie będzie potrafiła ocenić jakości ubezpieczeń nawet z bezpośredniej odległości. Ja sam, choć przecież zajmuję się tą problematyką zawodowo, mam z tym ogromne trudności. Wielokrotnie musiałem stwierdzić, że „na oko” nie da się choćby w przybliżonym stopniu ocenić, czy dany element ferraty jest bezpieczny, czy nie. Trzeba też pamiętać, że podczas wspinaczki nie zawsze panuje doskonała widoczność i niejednokrotnie turyści pozostają na trasie do zmroku albo i dłużej. A wtedy szczegółów stalowych ubezpieczeń po prostu nie widać – nawet z niewielkiej odległości.



Jak sprawdzić to, czego nie widać? Jeszcze nie mamy rentgena w oczach

W wypadku stalowych lin nie sprawdza się również przykazanie „najpierw pociągnij” – próbne obciążanie ubezpieczeń jest niepraktyczne i przede wszystkim niebezpieczne. Jeśli testowana w ten sposób lina się zerwie, stracimy równowagę, co z dużym prawdopodobieństwem skończy się naszym upadkiem w przepaść – nikt przecież nie instaluje ubezpieczeń w miejscu, w którym w naturalnych warunkach upadek byłby bezpieczny. Wręcz przeciwnie, zawsze jest to teren mocno eksponowany, w którym utrata równowagi prowadzi w prostej linii do odpadnięcia (chyba że stosujemy asekurację lub jesteśmy wyjątkowymi szczęściarzami).

Chcąc odczuć powagę tego zagrożenia, wystarczy podczas pokonywania ferraty pociągnąć za jedną ze stalowych lin, wyobrażając sobie jednocześnie, co by się stało, gdyby się



Takie „zasieki” wokół ubezpieczeń skutecznie uniemożliwiają ocenę ich jakości „na oko”

urwała. Od razu odechce nam się podobnych eksperymentów, bo zrozumiemy, że prawie zawsze musiałyby się to skończyć śmiertelnym upadkiem.

Próbne obciążanie stalowych lin na ferratach może się okazać strzałem w stopę – zdecydowanie odradzamy takie praktyki!

Dodatkowo, próbne obciążanie ubezpieczeń jest tak naprawdę niczym innym, jak mydleniem oczu – coś jakby chcieć polować na słonią za pomocą łapki na muchy. Bo obciążenie, jakiemu przetestowana ręcznie lina zostanie poddana podczas rzeczywistego użytkowania ferraty (szczególnie w wypadku trawersów), będzie z reguły wielokrotnie większe. Zwłaszcza jeżeli dojdzie do odpadnięcia. Pomyślne przejście próbnego „pociągnięcia” w istocie rzeczy nic nam nie gwarantuje i w praktyce wciąż może się zdarzyć, że pozornie bezpieczna lina nie wytrzyma.



I jeszcze jedna ważna niedogodność – gdybyśmy chcieli sprawdzać jakość każdej kotwy, drabiny, klamry i liny, zajęłoby to tyle czasu, że nasze wędrówki po ferratach ogromnie by się wydłużyły. A przy dłuższych ubezpieczonych szlakach (jak np. Augsburg-Höhenweg w Alpach Lechtalskich), nie byłoby mowy o przejściu całej trasy w jeden dzień – konieczny byłby co najmniej jeden biwak, a może nawet dwa.

### Ferraty mają kolce

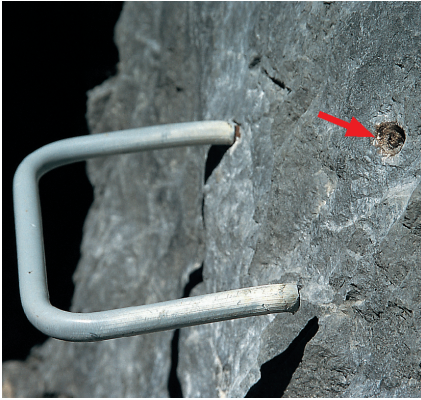
Stalowe liny na ferratach nie mogą luźno zwiisać – **to oczywiste**. Po to, by tego uniknąć, napięte liny mocuje się przy kotwach za pomocą zacisków. A z zacisków – nie ma rady – zawsze będą sterceć śruby, i to prostopadle do liny (lub kierunku spadku pechowego wspinacza). Niestety, można się o nie zranić.

Na ferracie Mori w regionie trydenckim turystka odpadła od ściany i zatrzymała się na najbliższej kotwie, zaczepiając przy tym nogą o wystające z zacisku śruby i rozdzierając sobie udo na całej długości. Na szczęście świadkowie wypadku potrafili udzielić jej pierwszej pomocy, wezwali też ratowników. Ponieważ kobiecie groziło wykrwawienie, została zabrana z ferraty helikopterem. Innych obrażeń nie odniosła.

Tego rodzaju zagrożenie można łatwo wyeliminować przez zeszlifowanie wystających końcówek śrub lub nałożenie na nie kapturków ochronnych. Te i wiele innych rekomendacji dotyczących budowania i renowacji ferrat oraz ubezpieczonych szlaków można znaleźć w broszurze „Mehr Sicherheit im Bergsport” („Poprawa bezpieczeństwa w sportach górskich”), opracowanej przez Komisję Bezpieczeństwa DAV na zlecenie Bawarskiego Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej (część 10, 1995 rok)<sup>1</sup>.

**Współcześnie** wszystko, czego potrzeba

<sup>1</sup> Streszczenie pracy w roczniku DAV z 1997 roku „Berg 97”, str. 291-302.



Sprawdzać każdą linę i każdy stopień? Ta klamra wyłamała się pod ciężarem wspinacza, ponieważ była przerdzewiała (stal była pokryta tworzywem sztucznym, pod którym utrzymywała się wilgoć)



Ryzyko zranienia o wystające z zacisków śruby i ostre końcówki stalowych lin



Takie „ciernie” (po lewej) można „stępić” za pomocą kapturków ochronnych (u góry)

do budowania i naprawiania elementów ferrat, jest produkowane i oferowane przez austriackie firmy – nie trzeba było odkrywać Ameryki po raz drugi, wystarczyło przejąć techniki od lat stosowane przez producentów i użytkowników stalowych lin.

### Najlepiej utrzymane ferraty

W Alpach jest już sporo ferrat, które pod względem bezpieczeństwa technicznego można określić jako nienaganne. Zaliczają się do



nich przede wszystkim trasy zbudowane w latach dziewięćdziesiątych ze względów komercyjnych przez gminy lub właścicieli kolejek linowych. Poniższe zestawienie nie őrci sobie pretensji do kompletności. Stopień trudności poszczególnych tras podajemy zgodnie ze skalą opisaną przez Eugena Hüslera:

Ferrata Al্পspitz w Wettersteingebirge, K2, średnio trudna, naszpikowana żelastwem (!), doskonała dla początkujących. W ładne weekendy mocno zatłoczona ze względu na łatwą



### Co robić?

- Nie ufajmy ślepo wszystkim ubezpieczeniom. Jeżeli pierwsza linia jest obluzowana, to dalej może być jeszcze gorzej. W takiej sytuacji warto rozważyć rezygnację z wędrowki.
- Jeśli jednak zdecydujemy się iść dalej i mamy odpowiednie umiejętności, powinniśmy omijać uszkodzone ubezpieczenia lub przynajmniej możliwie mało je obciążać. Żeby zachować równowagę, często wystarczy tylko lekko przytrzymać się ręką. Większość ubezpieczeń, nawet tych wybrakowanych, powinna to wytrzymać (zdecydowanie nie warto jednak ryzykować w takich miejscach odpadnięcia).
- W miarę możliwości nie obciążamy poręczy owiniętych taśmą klejącą (warto za to każdą napotkaną taśmę usuwać – lepiej, żeby ktoś się skaleczył, niż żeby odpadł od ściany). Jeśli mamy wątpliwości, czy damy radę przejść trasę bez obciążania ubezpieczeń, potraktujmy pierwszą linę oblepioną taśmą jako sygnał do zawrócenia.
- Trzeba jednak uczciwie powiedzieć, że rada, żeby wycofywać się na widok taśmy klejącej albo obluzowanej liny, jest mało realistyczna. Stosując się do niej, nie zaszlibyśmy zbyt daleko, bo wiele ferrat – poza tymi najnowszymi – jest w znacznym stopniu wybrakowanych. Poza tym wypadki na ferratach zdarzają się na tyle rzadko, że ich moc odstrasżająca jest najwyraźniej zbyt mała.
- Nośmy rękawiczki. Ochronią nasze ręce przed pęcherzami i zranieniem na rozszczepionych linach. Najlepsze będą rękawiczki z miękkiej skóry – sztywniejsze wymagają użycia większej siły podczas chwytania, co prowadzi do szybszego zmęczenia mięśni palców i przedramion<sup>1</sup>

- 1 Jeszcze jedna rada, o której nie wspomina autor. Podstawową zasadą poruszania się **na ferracie**, podobnie jak przy klasycznej wspinaczce, jest zasada trzech punktów oparcia – trzy kończyny oparte na skale, jedną szukamy chwytu lub stopnia. To zabezpiecza nas przed nagłym odpadnięciem (przyp. J. Wala).



Taśma klejąca? Obluzowana linia? Kto by zawracał z takiego powodu. Na dole: dlatego trzeba pamiętać o rękawiczkach

dostępność (krótkie podejście od górnej stacji kolejki Osterfelder Bahn).

Ferrata Lehner Wasserfall w Alpach Ötztalskich, K5, średnio trudna, z dużym, stromym przewieszeniem na odcinkach tuż przed końcem szlaku. Łatwiejszy wariant (także ze stalowymi ubezpieczeniami) obchodzi przewieszki.

Ferrata Reinhard Schiestl (nazywana też Burgstein, Alpy Ötztalskie), K5, bardzo trudna. Blisko, dokładnie naprzeciwko, znajduje się Lehner Wasserfall i można obie „żelazne percie” przejść tego samego dnia. Dobra rada: jeśli trafimy na chłodny dzień, to zacznijmy od Lehner Wasserfall (położona od wschodniej strony, przedpołudniem będzie słoneczna), a na popołudnie zostawmy sobie Schiestl Klettersteig (położona po zachodniej stronie, w słońcu w drugiej połowie dnia). Kiedy będzie gorąco, przyjemniejsza będzie wycieczka w odwrotnym kierunku.

Ferrata Schlicker na szczycie Grosse Ochsenwand (Kalkkögel), K4, trudna. Zaczyna się od najbardziej wymagającego odcinka – dalej na pewno nie będzie trudniej, a przeważnie łatwiej.

Ferrata Kaiser Max na Martinswand (nie daleko Innsbrucku), złożona z dwóch części: pierwsza (dolna) jest trudna (K4), druga (górna) ekstremalnie trudna (K6, prowadzi przez pionowe i częściowo przewieszzone ściany, a jedyny rodzaj ubezpieczenia, który możemy na niej spotkać, to stalowa poręczówka – nie ma żadnych drabinek czy stopni).

Ferrata Bert Rinesch na szczycie Grosser Priel w Górach Martwych, K5, bardzo trudna. Dojście do schroniska Prielschutzhaus, podejście ze schroniska do ferraty i zejście są dosyć długie, warto więc zaplanować nocleg.

Na szczyt Persailhorn w Alpach Berchtesgaderskich prowadzą dwie średnio trudne (K2) ferraty: Wildentalsteig od strony zachodniej i Südwandsteig od strony połu-

dniowej. Najlepiej połączyć obie trasy podczas jednej wycieczki.

Ferrata Imster na szczycie Maldonkopf w Alpach Lechtalskich, K5, bardzo trudna. Końcowy odcinek trasy, wspinaczka na kopułę szczytową, wymaga sporego wysiłku. Jeśli kogoś na niego nie stać, może skorzystać z awaryjnego zejścia, które omija wierzchołek.

Ferrata Elfer Nordwand (Stubai), K4, trudna. Wygodny dostęp wyciągiem krzesłkowym.

Ferrata Rino Pisetta (Valle del Sarca), K5, bardzo trudna. Kto będzie miał trudności na początku, powinien się wycofać.

Ferrata Mori (nie daleko Mori, okolice Arco), K5, bardzo trudna. Trasa jest popularna i chętnie odwiedzana, stąd stopnie są już mocno wypolerowane. Oznacza to, że przejście tej „żelaznej perci”, wymaga większej pracy ramion niż pokonanie innych, podobnie stromych tras. Po przejściu trudnego początku możliwość skorzystania z awaryjnego zejścia.

Ferrata Fernau na szczycie Egesengrat w Alpach Sztubajskich, K4, trudna. Do schroniska Dresdener Hütte wjazd kolejką, potem zejście do początku ferraty.

Bardzo trudna (K5), miejscami ekstremalnie trudna (K6, choć czasami niedoceniana), ferrata Johann (nazywana także Südwand lub Erzherzog Johann), prowadząca przez południową ścianę szczytu Dachsteinwarte. Początek trasy to swoista naturalna selekcja. Jeśli pokonanie pierwszego przewieszenia będzie dla nas ciężkie i wyczerpujące, powinniśmy się wycofać. Dalej wprawdzie nie jest trudniej, ale wymagających odcinków jest dużo i są długie. Za to trudy wspinaczki zostaną sówicie wynagrodzone, bo ferrata kończy się zaledwie kilka metrów obok schroniska Dachsteinwarte Hütte (Seethaler Hütte), w którym będziemy się mogli najeść i odpocząć przy piwie. Johann Klettersteig



Ferrata Lehner Wasserfall Klettersteig



Burgstein Klettersteig



Lehner Wasserfall Klettersteig. To przewieszenie można obejść



Schlicker Klettersteig. Ten odcinek jest znacznie bardziej stromy niż się wydaje



Początek ferraty Kaiser-Max

to ponad 500 metrów różnicy wysokości do pokonania i co najmniej 800 metrów wspinaczki.

Ferrata Seewand (Dachstein, niedaleko Hallstatt), bezkonkurencyjna w Północnych Alpach Wapiennych, jeśli chodzi o połączenie długości i trudności. Ekstremalnie trudna (K6) trasa, której otwarcie sprawiło, że trzeba było rozszerzyć używaną wcześniej, 4-stopniową skalę trudności ferrat Eugena Hüslera (najbardziej wymagające trasy określano w niej jako „bardzo trudne”). Trzeba na niej pokonać ponad 800 metrów różnicy wysokości, a długość wspinaczki to co najmniej 1300 metrów. Trasa jest bardzo długa i wyczerpująca, choć wielu turystów jej nie docenia. Prawdopodobnie właśnie dlatego w ciągu pierwszych dwóch lat od otwarcia była świadkiem prawie trzydziestu

akcji ratowniczych, a później miały na niej miejsce także dwa wypadki śmiertelne. Kto chciałby sprawdzić, czy trasa nie przerasta jego możliwości, może spróbować sił na opisanej powyżej ferracie Johann Klettersteig (jest tak samo trudna, tylko krótsza). Minusem Seewand Klettersteig są stalowe stopnie-kołki, zamontowane prostopadle do skały – spadając, można się na nie nadziać jak na **rozeń**. Lepiej unikać tej trasy przy deszczowej pogodzie.

Więcej informacji na temat ferrat można znaleźć w książkach „Klettersteigatlas Alpen” Paula Wernersa (wydawca: Bergverlag Rother) i „Klettersteig-Atlas” Eugena Hüslera (wydawca: J. Berg bei Bruckmann). Po polsku dostępny jest przewodnik Csaby Szeffalusiego „Ferraty Alp Austriackich” (Wydawnictwo Sklepu Podróżnika).



Wspinaczka na Persailhorn



Na ferracie Rino-Pisetta



Na ferracie Fernau, jednej z nielicznych ...zbudowanych zgodnie z najnowszymi odkryciami w dziedzinie bezpieczeństwa

