

Osrednji dogodek

Presenetili so mladi v svojem večeru, orkester RTV Ljubljana, basisti ...

Kljub temu, da si lahko v Ljubljani tudi med letom ogledamo nastop jazz glasbenikov, je Jazz festival še vedno najpomembnejši dogodek, ki mu moramo posvetiti posebno pozornost. Je namreč široko zasnovan nastop jazz glasbenikov, s čimer se naše poznavanje evropskih in svetovnih jazz skupin precej poveča, za kar moramo posebej pohvaliti jazzovsko društvo, ki festivale organizira. In ker smo zapisali, kako izjemno pomemben za ljubitelje in poznavalce je jazz festival, mu bomo seveda post festum, sledili od večera do večera, a tako, da vam bomo predstavili najpomembnejše.

Prvi večer so uvedli gojenci Zavoda za glasbeno in baletno izobraževanje, s kratico ZGBI, ki je mlad orkester. Dela pod vodstvom profesorja, saksofonista Dušana Vebleta. Kljub temu, da so skupaj le dve leti in da so se prvič predstavili tako velikemu občinstvu, je bil njihov nastop nemajhno presenečenje, saj je bila njihova igranost dobra, sicer brez jazzovskih inovacij, celo tako dobra, da so poslušalce ogreli z discipliniranim temperamentom.

Iz Zagreba je prišel prav tako mlad ansambel Opus X, vodil ga je pianist Zlatko Tanodi, ki je pokazal mnogo odlik jazzovskega pianista. Ker je bil sredin večer v celoti posvečen mladim, naj omenimo še preostale skupine. Beograjski kvartet, pod vodstvom Vlasta Lalića, Mirni ljudi, je odlikovala prav njegova igra in morda še igra kitarišta Srdjana Miodragovića.

Zadnja skupina sredinega večera pa je bila iz ameriške gimnazije v zahodnonemškem mestu Mannheimu pod vodstvom dirigentke Dee Laughlin. Pokazali so solidno igranje, delovali pa so bolj kot atrakcija, pa ne zaradi glasbe, ampak zaradi dirigentke in rosno mladih članov tega ansambla.

Četrtek večer so uvedli člani črnega kvinteta Mombasa, kot nekakšno nadomestilo za

odpovedanega Gerryja Mulligana. Izvajali so afriško obarvan sodoben jazz, kjer so imela veliko vlogo tolkala. Poleg tega je bila njihova glasba živahna, kot je nasploh značilno za ritmično črno glasbo, in privlačna.

Glavna zanimivost tega večera pa je bil kvintet Eddie »Lockjaw« Davis-Harry »Sweets« Edison iz ZDA. Najbolj znan med njimi je tenorsaksofonist Lockjaw Davis, ki velja za zelo uglednega izvajalca mainstream jazz. Čeprav so izvajali tradicionalni jazz, so bili vendarle toplo sprejeti tudi pri mladi publiki.

Zagrebski plesni orkester pod vodstvom znanega Miljenka Prohaske je uvedel petkov večer. Kljub temu, da je bilo nekaj intencij modernosti, pa niso presegli svojih že znanih nastopov pri nas. Druga zasedba petkovega večera je bil poljski kvartet saksofonista Zbigniewa Namysłowskega, ki je zaigral popolno podobo jazz sodobne evropske smeri, pokazal izpiljen program, presenetila pa je njegova tehnika obvladovanja čela in pozavne, v njegovem jazzu pa je bilo precej folklorne glasbe, ki je popolnoma prevzela avditorij. Najzanimivejša zasedba petkovega večera, za marsikoga pa tudi najzanimivejša osebnost vsega festivala je bil San Rivers. S svojim triom, v katerem sta igrala še basist Dave Holland in bobnar Bobby Battle, je ustvaril nekakšen prerez svojega 20-letnega ustvarjanja. Zda je ta jazzovska osebnost znana po več dejavnostih: kot multiinstrumentalist — sopran in tenor saksofonist, flavtist in pianist, kot vodja znanega studia Rivbea v New Yorku, kjer se dogajajo zanimivi nastopi mladih — večinoma temnopoltih — glasbenikov jazz. Zadnje čase pa Rivers namenja večino svojega časa poučevanju mladih glasbenikov, hkrati pa je še vedno pokazal veliko spontanost, saj je ustvarjalno zelo nemiren duh. To pa tudi ni nič neznanega, saj je

obvladal vrsto instrumentov že kot petnajstletnik, igral je s stotimi ameriškimi jazz in blues glasbeniki, pa tudi njegovi samostojni albumi vsakic nakazujejo kakšno novo smer.

Sobotni večer je začel beograjski jazz orkester pod vodstvom Vojislava Simića, ki ni pokazal nič drugega kot rutino, torej zvok, ki ga poznamo že leta in leta, medtem ko sceniski efekti poslušalcev niso ogreli. Pričakovali smo veliko več, toda žal slišali le malo oziroma nič novega. Zadnja sobotna zasedba je bil kvartet japonskega trobentača Itaru Okija. V zadnjih letih smo imeli na ljubljanskih jazz festivalih priliko slišati vrsto zanimivih, celo izjemnih japonskih glasbenikov. Kljub temu da so najmočnejši vtis zapustili glasbeniki tria Yosuke Yamashita, pa smo tudi pri Itaru Okiju spoznali, da se je preusmeril v moderni jazz. Pri tem se je delno zgledoval po Cliffordu Brownu.

Nedeljski večer je začel vedno težko pričakovani ljubljanski bigband pod vodstvom Jožeta Privška, ki je pokazal vse zmogljivosti in oblike velikega jazzovskega orkestra. To pa so: specifični zvok, uigranost, zvočna polnost, skratka virtuoznost.

Zadnja zasedba nedeljskega večera in sploh festivala pa je bil kvintet ameriškega pianista Horacea Silverja. Njegov stil igranja lahko poimenujemo kot hard bop, zadnja leta pa je bil med prvimi, ki so v svojo glasbo vnesli elemente soula in funka in s tem približali jazz večjemu številu poslušalcev. Toda z veliko improvizacij je zelo navdušil občinstvo, podaljšal svoj program, s tem pa se je na željo gledalcev, poslušalcev, podaljšal tudi jazz festival.

Marsikdo si gotovo še želi, da bi trajal, toda če se ta zapis konča nekoliko šolsko, pa je želja iskrena.

Neva Sedar



Dobri, stari hlapon

Običajni jutranji vrvež ljubljanske postaje je v soboto, 18. junija letos, prekinjala sopihajoča, zloščena parna lokomotiva serije 25. Kurjač Jakob Abina je podmazoval podvozje parne lepoticke, ki je imela pripet muzejski vlak. Stari vagoni, edini te vrste v Evropi, so bili pripravljene za jubilejno vožnjo do Trsta in nazaj.

Železničarji so namreč uspeli in po več letih prenovili muzejske vozove, dodali še tovrstni in potniški voz in ob 7.26 uri je nabito polni vlak odpeljal proti Borovnici. Navdušenje med več kot 200 potniki je prekipelo. Kako lepo se je voziti z vlakom, še posebej če je to jubilejna vožnja.

Konec julija pred 120-letji je namreč iz Ljubljane prvič odpeljal vlak proti Trstu. S tem je bila sklenjena povezava Dunaja z morjem. Progo, ki je bila gradbeno izredno zahtevna in draga, so najprej zgradili od Dunaja do Celja, jo nadaljevali do Ljubljane in gradili proti morju. Težave so bile na ljubljanskem barju, zgradili so borovniški viadukt, ki je bil eden najlepših objektov na tej

zahtevni, več kot 144 kilometrov dolgi progi.

Sprva je bila povezava z vlakom med Ljubljano in Trstom bolj poredka, pozneje je število vlakov naraščalo in promet je bil vse gostejši.

Jubilejni vlak, ki ga je do Borovnice vlekla parna lokomotiva, so številni prebivalci ob progi prisrčno pozdravljali. V Sežani so ponovno pripeli pred muzejske vagoni, edini potujoči muzej Evrope, parno lokomotivo, ki je pripeljala iz novogoriške sekcije za vleko. Prvi sprejem jubilejnega vlaka je bil na Opčinah, največji pa prav gotovo v Nabrežini, ko so Slovenci pripravili potnikom in vlaku dobrodošlico z nageljni, godbo in darili.

Prisrčen sprejem je bil na tržaški postaji, ko so potnike pozdravili predstavniki Trsta, godba in številni govorniki italijanskih železničarjev.

Muzejski vagoni pa so bili atrakcija za številne snemalce, in fotoreporterje. Popoldne je muzejski vlak odpeljal proti Ljubljani.

foto: R. Pieterski
besedilo: M. Kunšič

PROMET IN NJEGOVE POSLEDICE

Več previdnosti — manj solza

Solske počitnice pomenijo za vsakega mladega človeka — šolarja konec stalnih napetosti in obveznosti, zato je tudi toliko bolj razumljiva njegova sproščenost. S prvimi pomladnimi dnevi v mladih narašča napetost, zlasti ko se pojavijo prvi lepi dnevi. Ta napetost vse bolj narašča proti koncu šolskega leta. Nenadoma pa je konec vsega, kajti prišle so tako pričakovane počitnice.

Nenadoma odpadejo vse skrbi, porušijo se vse prepreke, ki kakorkoli preprečujejo mlademu človeku, da bi se sproščeno predal uživanju. Ob tem pa mladi največkrat pozabijo, da jih ta sproščenost mnogokrat zanese in že so tu posledice, ki zatamnijo vse počitnice. Sproščena energija se pozna, da je mlada človek manj oprezen in manj pozoren na nevarnosti, ki vsakodnevno prežijo na nas v življenju. Ena izmed teh nevarnosti je tudi promet.

V občini Ljubljana Center smo v zadnjih treh letih zabeležili naslednje podatke o prometnih nesrečah, kjer so bili udeleženi otroci: 1974 — 64, 1975 — 72 in 1976 pa 58 prometnih nesreč. Napake teh najmlajših udeležencev v prometu pa so naslednje: v letu 1974 v 19, v letu 1975 v 34 in v letu 1976 pa v 33 primerih, kar pomeni, da so pri vsaki drugi prometni nesreči storili napako otroci, drugače pa predvsem vozniki motornih vozil. Na območju Ljubljane je izgubilo življenje 5 otrok in bilo 430 telesno poškodovanih in od tega jih je bilo v letu 1974 telesno poškodovanih v občini Center 18, leta 1975 že 28 in leta 1976 30 ter eden mrtev.

Davek, ki ga plačujejo najmlajši ljubljanci, je daleč prevelik, zato storimo vse, da bo vsaj manjši, če že ne moremo storiti, da ga sploh ne bi bilo. Starši imajo ob tem veliko odgovornost, kajti sedaj prehaja vsa skrb za vzgojo otrok na njihova ramena, zato naj skrbe, da bodo otroci vsakodnevno seznanjeni s tistim, kar so jih skozi vse leto učili v šoli in da sedaj še z veliko več posluha pristopijo k otrokom in jim posvetijo več pozornosti, da bo njihov otrok zdrav in vesel jeseni prestopil šolski prag. To nam mora biti toliko bolj pred očmi, kajti v prvih šestih mesecih letos je promet že terjal 9 mladih življenj.

Najpogostnejši vzroki za prometne nesreče, kjer so udeleženi otroci, so nenadno, nepredvidno prečkanje ceste, nepredvidno kolesarjenje z nepredvidnim vključevanjem v promet ali izsiljevanje prednosti vožnje. Vsekakor je potrebno ob tem poučiti otroka, da kot pešec uporablja označbe na cestnih prehodih, hodi čez semaforizirane prehode, da vozi po kolesarskih stezah, da se prepriča, če se lahko varno vključi v promet. Na to naj opozarjajo starši otroke, ko jih pošiljajo v promet. Po drugi strani pa je potrebno, da se starši vključijo tudi na svojih delovnih mestih v akcijo za previdno vožnjo vseh voznikov motornih vozil, ki lahko ogrozijo tudi njihovega otroka. Poleg tega pa naj ne puščajo otroka v promet, če nima dovolj izkušenj za vožnjo bodisi s kolesom ali s kolesom s pomožnim motorjem.

rance Tomše

DOPOLNEN LJUBLJANSKI PROMETNI REŽIM

Vse novitete niso vzdržale

Nedavno, točneje 15. junija, je ljubljancem presenetil nov prometni režim, ki pa po prometni gneči in zmedeni sodeč, le ni bil tako nedolžen in »majhen dodatek« kot so mnogi sprva menili. Precej nekdanjih enosmernih je po novem spet dvosmernih, več je parkirnih mest, vse to pa na rovaš kolesarskih stez, ki jih praktično skorajda ni več. Torej, kolesarji na ceste — po desni, med ostali promet!



Vožniki očitno niso imeli priložnosti, da bi se veselili novih dvosmernic, saj jih je uvedba novega prometnega režima presenetila, predvsem pa zmedla kot strela z jasnega. Tistega sončnega junijskega jutra so bili mnogi zaspani vozniki, ki so po običajnih poteh hiteli v službo, nemalo presenečeni, ko jim je, denimo, po Beethovnovi ulici nasproti pripeljal avto — Beethovnova je do Tomšičeve dvosmerna, naprej pa do Kidričeve enosmerna, le da se promet vije v drugo smer kot prej.

Med največje spremembe sodi Subičeva ulica, ki je po novem dvosmerna, spremenjena je tudi podoba Mikošičeve ulice. Ta je še vedno enosmerna, le dva vozna pasova — za hitrejši promet — sta izrinila kolesarje, ki pa se, mimogrede povedano, še zmeraj vozijo po levi strani, po nekdanji, a še vidni (!) kolesarski stezi. Pomembna novost za voznike je tudi ta, da je moč spet zavijati iz Tavčarjeve po Titovi cesti dalje proti Pošti.

Nekaj novosti je tudi okoli »Zlate ladvice«. Ulica Breg je dvosmerna, ti kolesarji pa menijo nič tebi nič še vedno vztrajajo na nekdanji kolesarski stezi, ki so jo komunalni delavci »pozabili« zbrisati. No, pa saj tako je povsod — glavno je, da smo kolesarske steze, predvsem tisto polovico ob levih straneh ulic, odpravili in

tako obračunali s povsem »ljubljsko pogruntavščino«.

Pa pustimo kolesarje. Napravili smo jim kolesarske steze, a kolesarjev ni bilo nič več kot prej na ulicah, zato smo jih ukiniti. Na začetku smo govorili o novih parkirnih prostorih, novih »boksih« na Beethovnovi, Pražakovi in še kje — to bolj zanima tiste, ki se »proti pričakovanjem« niso vozili v službo s kolesom, ampak z avtom. Ob tem velja povedati, da so nova parkirna mesta le začasno brez parkirnih ur. Ko bodo postavili tudi te, bomo lahko za dinar parkirali le še pol ure! Tako bo povsod v mestu.

In zakaj je uvedba novega prometnega režima povzročila takšno zmedo med vozniki? Predvsem niso bili v zadovoljivi meri obveščeni Sredstva javnega obveščanja so se lahko le potrudila, da so izpolnila svojo nalogo. Pristojni morajo, ki bi morali javnost obvestiti, so molčali. So menili, da so spremembe tako majhne, da nanje ni treba še posebej opozoriti in niti sklicati (sicer objubiljeno) tiskovno konferenco? Morda.

Kot vsako leto se tudi zdaj vozniki in kolesarji počasi privajajo spremenjeni prometni ureditvi in ko bomo spet vozili po novi zamisli, bomo kritizirali staro in — pisali o novi...

Peter Mirkovič