

Za konec tedna

Sobotna priloga Dela

Iz vsebine:

IGOR GRUDEN
PREMALO JE UŽIVATI
V SPREMENJENEM OZRAČJU
Mladina onstran meje

JOŽE VALENTINCIC:
NA ROBU NAŠEGA
IZOBRAŽEVALNEGA SISTEMA
Izobraževanje odraslih

MIRAN SUSTAR:
DR. FAZIL KÜÇÜK
Portret tedna

DUSAN DOLINAR
DOLAR V OBRAMBI -
ALI V NAPADU?
Johnsonov novoletni paket
gospodarskih ukrepov

ANDREJ NOVAK
KUNEITRA - MESTO DUHOV
Izraelci v Siriji

MARJAN SEDMAK
POSLEDNJI ZAJEC
Skrbi in težave sovjetskih lovcev

IVAN FRANKO-IZTOK:
GRŠKA ARMADA -
KAJ JE TO?
Vojaško-politični komentar

ZIKA BOGDANOVIC
POT K OSAMOSVOJITVI
Sodobni Afganistan

DRAGO KRALJ
ZAKAJ OBTOŽUJETE
DŽINGISKANA?
Nevsakdanji pogovor o mongolski
zgodovini

MARJAN TRŠAR:
JOŽE ČIUHA
V okviru tedna

JOŽE SNOJ
UMETNIŠKA INTIMA
CARLOTTE DE FURLANI
Srečanja

ZIVOGIN TODOROVIC
LEONID LEONOV
Pogovori s svetovnimi pisatelji

JEAN GAILLARD:
CONCORDE JE TU!
Prikaz revolucionarnega letala-rakete

MATIJA MURKO:
NOVI PIRAN »SIDRO«
V HIRU
Urbanizem in arhitektura

MATIC DERMASTIA
O KRAŠKIH POSTARJH
Pripoveduje Edvard Dolenc
z Orehka

FRANCE FILIPIC
POHORSKI BATALJON
Ob 25. obletnici tragedije
na Osankarici

KRIŽANKA
HUMOR



DRAGISA MODRINJAK: TERENSKI SKOK

Priprava za poklic ali poceni delovna sila?

Ne le obvezna zaposlitev, marveč tudi usposobitev

Pripombe k temeljnemu zakonu o obveznem sprejemanju pripravnikov

Zvezna skupščina je na svoji zadnji decembrski seji sprejela tudi temeljni zakon o obveznem sprejemanju pripravnikov v delovne organizacije (glej Ur. l. SFRJ, št. 54/67). Z njim so delovne organizacije zavezane, da sprejmejo v svojstvu pripravnikov določeno število oseb, ki imajo končano visoko, višjo ali srednješolsko izobrazbo, nimajo pa še nobenih delovnih izkušenj, da bi lahko samostojno opravljali delo v svoji stroki.

Izpeljava te obveznosti in ureditev samega pripravništva je naloga delovnih organizacij: v treh mesecih od uveljavitve tega zakona tj. do 8. aprila 1968 morajo s svojim splošnim aktom določiti število pripravnikov, ki jih bodo zaposlovali, potek pripravniškega staža in njegovo trajanje ter način preizkusa pridobitve strokovne prakse na kraju staža. Ta lahko praviloma traja največ eno leto.

Ce pripravnik po preteku pripravniške dobe ne pokaže zadovoljivega uspeha, ga delovna organizacija razporedi na delovno mesto (delo), za katero izpolnjuje pogoje. Ce to delo odkloni, ali če zanj primerne delovne mesta ni v delovni organi-

zaciji, mu preneha v njej delo po določbah njenega pravilnika. K temu je treba dodati še določbo iz zakona o spremembah in dopolnitvah temeljnega zakona o prispevkih in davkih občanov. Po 2. členu omenjenega zakona se ne bo plačeval prispevek iz delovnega razmerja od osebnih dohodkov delavcev, ki bodo in dokler bodo zaposleni v svojstvu pripravnikov. Ta oprostitev velja za ves čas pripravniške dobe, a največ eno leto. Delovnim organizacijam je torej dana gmotna spodbuda, da uvedejo pripravništvo. Zato ne more biti odveč, če si nekoliko bližje ogledamo temeljni zakon.

Najprej lahko ugotovimo, da je v bistvu oživljena določba iz zakona o delovnih raz-

merjih iz decembra 1957. leta, samo da je bila takratna določba precej bolj dognana, da pa nikdar ni izšel že takrat napovedani zvezni zakon, ki naj bi predpisal - pogoje za sprejem pripravnikov.

Zanimivo bi bilo ugotoviti vzroke, zakaj do tega zakona v osemih letih ni prišlo, čeprav tudi pred osmimi leti uvedba pripravništva kot posebne oblike pridobivanja tistih poglavitnih praktičnih izkušenj, ki skupaj s teoretičnim znanjem šele izoblikujejo strokovno usposobljenost, kakršna delavcu omogoči, da začne samostojno opravljati dela svoje ga poklica, ni bila nič manj pomembna kot danes. Je pa znano, da teh pogojev ne določa niti novi zakon; a prav to bi bilo še posebno pomembno, če naj namreč pripravništvo doseže svoj poglavitni smoter: funkcionalno dopolnjevanje teoretične izobrazbe s pridobivanjem temeljnih praktičnih izkušenj iz stroke. Sama obveznost, ki velja v načelu za vse (!) delovne organizacije - sprejeti in zaposeliti določeno število pripravnikov in biti za to še gmotno spodbujen, ni še nobeno zagotovilo, da bodo te obveznosti s finančnimi olajšavami tudi dale zaželeno in pričakovane uspehe glede strokovne usposobljenosti in izobrazbene strukture zaposlenih. Prav je, da zakon zavezuje delovne organizacije, da morajo imeti pripravnike (kar sicer posredno izhaja tudi že sedaj iz sedanje določbe 30. člena TZDR, ki zavezuje delovne organizacije, da organizirano skrbijo za strokovno izobrazbo svojih delavcev, kamor nedvomno spada prav pripravniki). Toda ta zaveza se utegne sprejeti v golo formo (tako kot se je sprejelo poskusno delo), če v delovnih organizacijah ne bo pogojev za to, da se bodo pripravniki dejansko pripravljali za svoj poklic, za katerega so se teoretično že izobrazili, nimajo pa še zanj neobhodno potrebne temeljne prakse.

da se v svojstvu pripravnika v praksi postopoma seznanja s vsemi poglavitnimi deli svojega poklica, svoje stroke. Tako ima organizirano pripravništvo že vrsto gospodarskih organizacij, kjer vedo, da ni sodobne organizacije dela, da ni uspešnega uveljavljanja sodobnih metod dela in koristne izrabe najnovejših spoznanj z vseh področij znanosti in tehnike, da ni napredka brez stalne, strokovno organizirane in vodene skrbi za strokovno izpopolnjevanje in zlasti za strokovni naraščaj. Kot je obveznost vsake delovne organizacije, da si prizadeva za svoj napredek in napredek svoje dejavnosti, tako je tudi njena dolžnost - vzgoja lastnih strokovnjakov, kjer je pripravništvo, čeprav začetna, a vendar zelo pomembna stopnja.

Naj ne bodo le poceni delovna sila

Obveznost, ki jo uvelja temeljni zakon, je torej povsem utemeljena. Toda preveč pomanjkljiv je način, kako jo zakon uvelja. S tem, da ne postavlja prav nobenih pogojev za uvedbo pripravništva, razen tega, da njegov potek uredijo delovne organizacije s svojimi pravilniki, odpira nevarne možnosti, da se pripravništvo ponekod ne sprejme samo v formo, temveč celo v - izigravanje. Delovne organizacije bi namreč lahko s »pripravniki« prišli do poceni delovne sile za dolgo enega leta. Vsaka delovna organizacija, ki ima delovna mesta za strokovnjake z visoko, višjo ali srednjo šolsko izobrazbo, mora zaposliti tudi pripravnike ne glede na to, ali ima za to pogoje ali ne. Ali ni potemtakem s takšno dokaj formalno izpeljavo obveznostjo, vezano z davčnimi olajšavami, ustvarjena možnost, da bi se v delovnih organizacijah, kjer nimajo strokovnjakov, ki bi bili sposobni organizirati in voditi pripravništvo, osebe sprejele sicer kot pripravnike, izprevrile v samo nominalne pripravnike. Izkušnje s poskusnim delom so zelo poučne, čeprav je to delo v zakonu precej podrobno urejeno.

Najbrž bi bilo treba pri izdelavi zakona, ki uvelja tako pomembno institucijo kot je obvezno pripravništvo, misliti na takšne možnosti in jih preprečiti zlasti s tem, da bi njegovo uvedbo vezal na določene pogoje. To bi lahko zakon storil tudi na ta način, da bi zavezal delovne organizacije, da morajo postaviti strokovnjaka za mentorja, pod čigar vodstvom mora potekati pripravniška doba, kajti s pripravnikom je treba delati, ga je treba v delo uvajati, mu strokovno pomagati, njegove uspehe in težave spremljati, če naj bo pripravniška doba - čas načrtnega pridobivanja izkušenj za delo v stroki. Tako pa je sedaj mnogo manj pomembno poskusno delo, ki ni obvezno, v zakonu dosti bolj urejeno kot pa je pripravništvo, ki pa je obvezno. Zato bo treba posebno skrb posvetiti pravilnikom, s katerimi bodo delovne organizacije uveljavljale in uredile pripravništvo. Prav tako bo verjetno potrebno nadzorstvo nad tem, kako bodo v delovnih organizacijah pripravništvo praktično izvajali, da se ne bi izprevrilo zgolj v relativno ceneno zaposlovanje sicer nezaposlenih mladih šolanih kadrov, ne da bi ti od tega imeli kakršno koli korist za svoje strokovno znanje, za svoj strokovni napredek. Treba je vnaprej preprečiti, da ne bi prišlo

zaradi očitno na hitro in zato premalo precizno izdelanega zakona do takšnega »pripravnštva«, ki bi utegnilo slabo vplivati na mlade, iz šol prihajajoče ljudi, ki si želijo ne samo zaposlitve, temveč najprej še praktične usposobitve za svoj poklic.

Prav tako bi kazalo proučiti, v kolikšnem obsegu in na kakšen način bi se dalo z republiškim predpisom vplivati na takšno uveljavljanje pripravništva, ki bo dejansko služilo svojemu poglavitnemu namenu: omogočiti osebam z dokončano visoko, višjo ali srednjo šolo pridobiti si delovne izkušnje, potrebne za samostojno delo v svoji stroki. Tako namreč opredeljuje namen pripravništva temeljni zakon, ki pa je spet mnogo več kot temeljni, saj prepušča republikam v ureditev drugorazredno zadevo zgolj izvršitev.

S pravili zagotoviti pravičen potek pripravništva

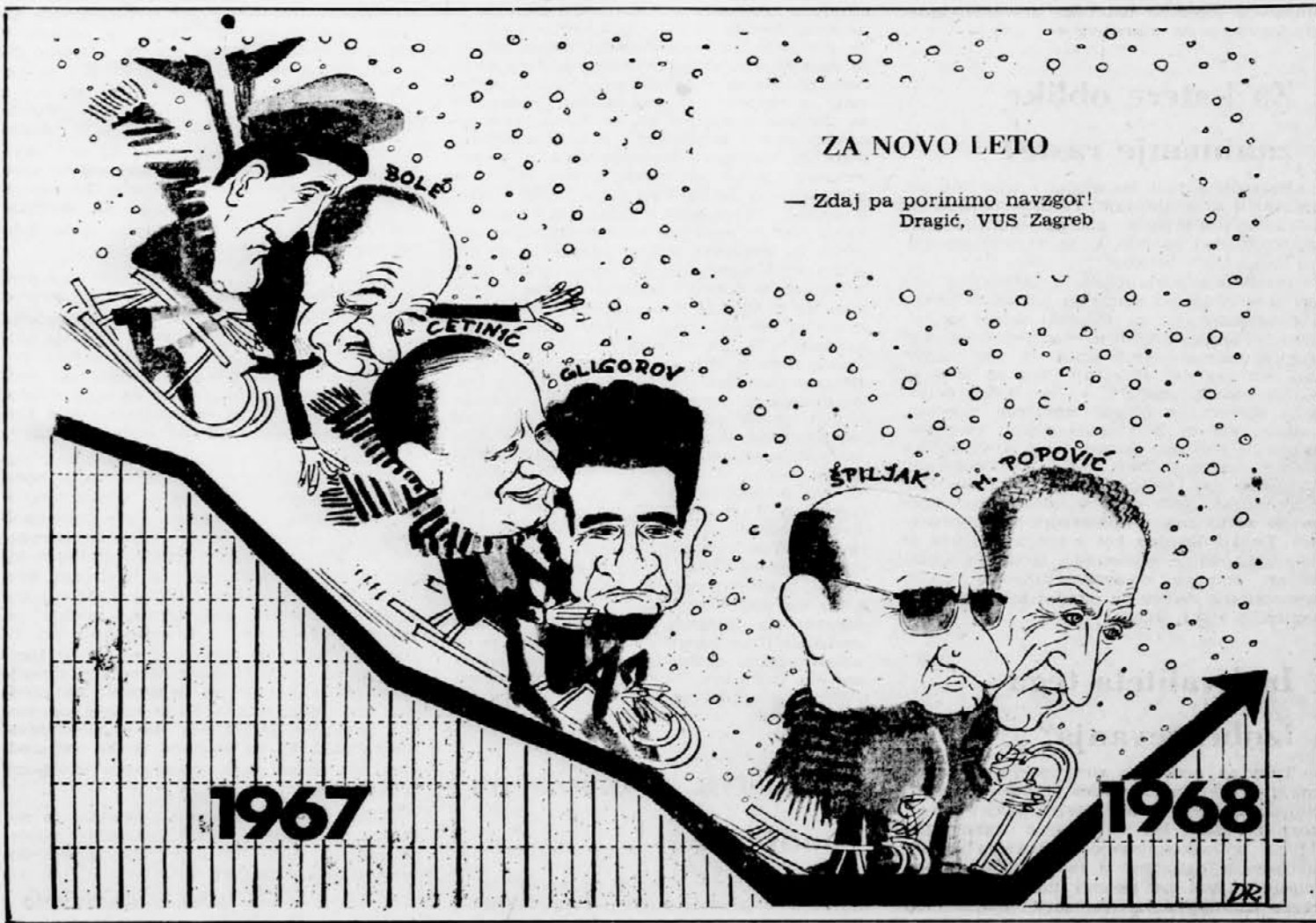
Toda v izvedbi svoje opredelitve pripravništva zakon ni dosleden: najprej namreč govori o pridobivanju delovnih izkušenj za samostojno delo v svoji stroki, potem pa uporablja pojem o pripravnikih za »določena delovna mesta«. To so protislovne formulacije, ki lahko vodijo v zmotno in v napadno ravnanje. Pripravnik je oseba, ki si pridobiva izkušnje za samostojno delo v svoji stroki. Zato je nedopustno vezati pripravnika samo na določeno delovno mesto in ga usposabljal samo za eno delovno mesto. Nasprotno: pripravnik mora v pripravniški dobi obiti vsa za njegovo stroko najbolj značilna delovna mesta tako, da se v praksi spozna z vsemi poglavitnimi deli svojega poklica, svoje stroke. Absolvent ekonomske srednje šole npr. se mora praktično seznaniti z administracijo v podjetju, z vsemi knjigovodskimi posli, z osnovami korespondence s kalkulacijami in s podobnimi deli svojega poklica, za katerega se je usposabljal teoretično v ekonomski srednji šoli. Nemogoče bi bilo, takšnega absolventa sprejeti kot pripravnika, ki bi se pripravljaval samo za knjiženje. To bi bilo celo v nasprotju z opredelitvijo pripravništva kot jo prinaša zakon, ko govori o pridobivanju praktičnih izkušenj za samostojno delo v - stroki. Na delovnih organizacijah je torej, da s svojimi pravilniki zagotovijo pravičen potek pripravništva, pri čemer naj jih ne moti neprecizno besedilo zakona, ki načeloma sicer v redu opredeljuje smoter pripravništva. Mlade ljudi je treba v času pripravništva usposabljal s praktičnim delom za poklic in le tako je treba pojmovati pripravništvo kot zakonito obveznost.

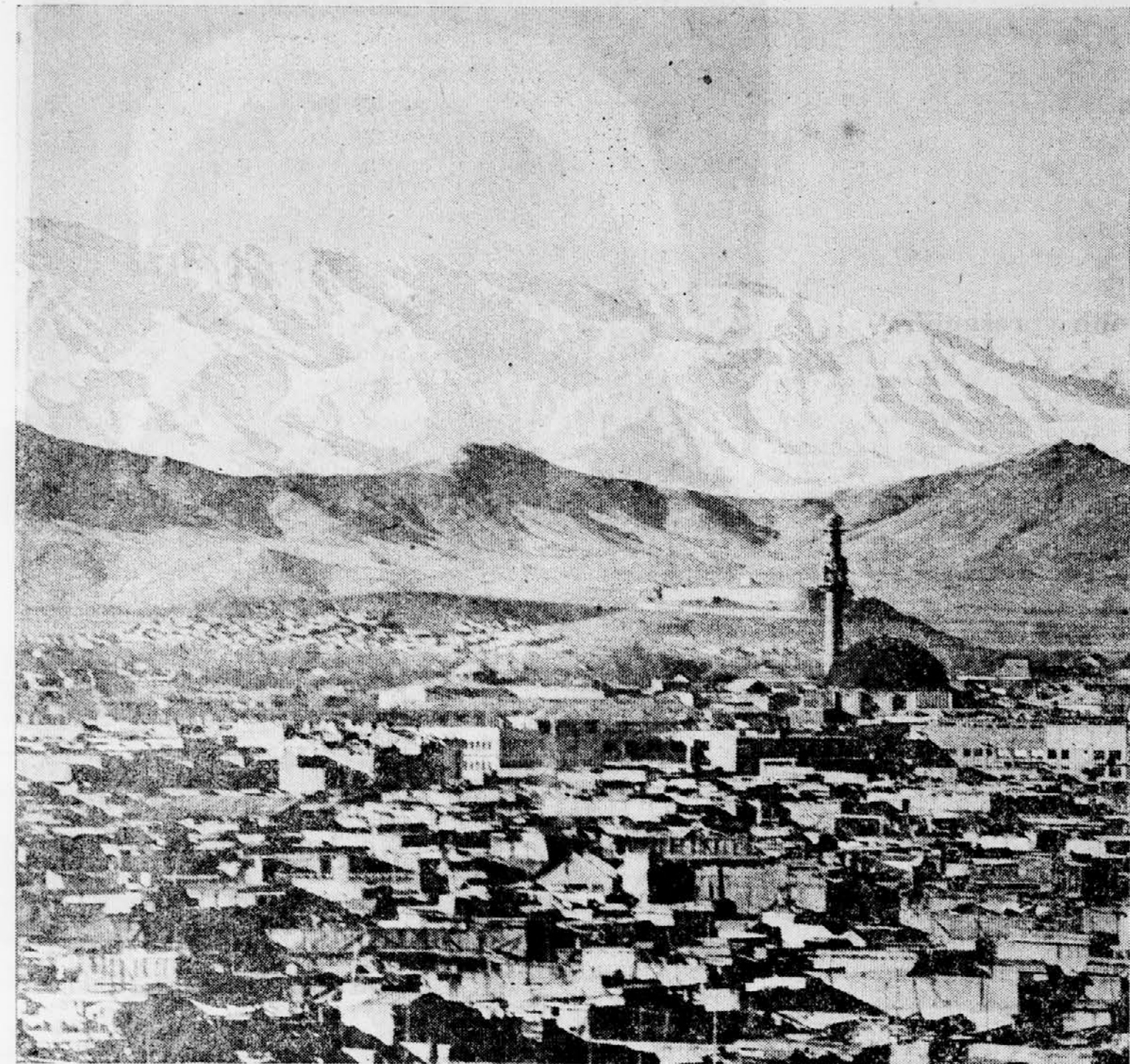
Končno pa se zastavlja načelno vprašanje: mar je pripravništvo takšen temeljni odnos, ki ima pomen za politični sistem (glej 161. člen zvezne ustave, kjer je opredeljena vsebina temeljnega zakonodaje), da ga je treba urediti s temeljnimi zakonom, republikam pa prepustiti bolj ali manj obrobno zadevo tj. določitev meril za določanje števila pripravnikov in trajanje pripravniške dobe. Najbrž bi lahko federacija zadevo bolj učinkovito uredila s splošnim zakonom tako, da bi pripravništvo podrobneje uredile republike.

RAIDO MIKLIC

ZA NOVO LETO

- Zdaj pa porinimo navzgor!
Dragič, VUS Zagreb





NOVI IN STARI KABUL
Noga hodi po asfaltu, ob modernih bulvarjih se dvigajo palače, s hribov pa gledajo stare kamnite kočice kot trdnjave...

Vojaško-politični komentar

Grška armada - kaj je to?

Ko so polkovniki dali geslo „Prometej“, se je sprožil skrbno pripravljen mehanizem

V noči 21. aprila je skupina polkovnikov grške armade dala dogovorjeni znak „Prometej“, nakar je začel brezhibno delovati zapleten pripravljen mehanizem in vojaški državni udar je v celoti uspel. Od tedaj vlada v Grčiji vojaška junta in vsi poskusi da bi jo vrgli z zadnjim kraljevim protuudrom vred, so bili neuspešni. Nasprotno, videti je, da se utrjuje na oblasti ter popolnoma obvlada položaj. Ker je ta udar izvedla samo armada in ker je ona glavna (lahko rečemo edina) opora režima, je zanimivo, kakšna vojaška in politična sila je ta armada, kakšno je njeno mesto v grški družbi in na tem delu sveta, kakšna je njena doktrina in druge njene značilnosti.

Današnja grška armada — negacija lastne preteklosti

Letošnji dogodki v Grčiji niso samo tragedija tega naroda, temveč predstavljajo tudi udarec ugledu, ki si ga je v svoji zgodovini priborila majbna, toda hrabra armada majhnega naroda. Dokaz, kako zgodovina, nacionalna čast in dostojanstvo zbledijo in sploh, če so podrejeni blokovskim in interesom in če armada dežele postane samo del blokoveške vojaškega stroja.

Grška armada je imela, tako kot narod iz katerega je zrasla, zares slavno zgodovino. Nastala je v narodno-osvobodilni borbi zoper turško cesarstvo v letih 1821–1830 in iz skupnih prostovoljcev zrasla v regularno armado. V tej borbi in pri ustvarjanju grške armade so sodelovali mnogi napredni ljudje Evrope, oficirji — prostovoljci iz Francije in Anglije. Največja osebnost med njimi je vsekakor slavniti angleški pesnik Byron, ki je 1823 leta pustil življenje v bojnih vrstah grških patriotov.

V balkanski in prvi svetovni vojni se je grška armada borila proti Turkom oziroma proti centralnim silam — Nemčiji in Avstriji. V letih 1922–1923 je izgubila vojno proti Turčiji v Mali Aziji in Trakiji. 1940. leta jo je občudoval ves svet zaradi zmag nad močnejšo italijansko armado, ki je bila premagana na grškem ozemlju ter pregnata globoko v Albanijo, kjer ji je grozil popoln poraz. Intervencija fašistične Nemčije 1941. leta je rešila Italijane ter prinesla zlom grške armade.

V drugi svetovni vojni so se svobodoljubne borbeno tradicije grške armade in naroda manifestirale v narodno osvobodilni borbi pod vodstvom EAM, iz katere je prerasla nova narodno osvobodilna armada ELAS, ki je odigrala pomembno vlogo pri osvoboditvi Grčije. Ta pozitivni razvoj je prekinila groba intervencija Velike Britanije 1945. leta in potem državljanska vojna, ki je trajala do 1949. leta.

Današnja grška armada je nastala 1945. leta za njen nastanek sta značilni dve dejstvi, ki se odražata tudi v letošnjih dogodkih. Prvič, ta armada je nastala in se je raz-

vijala v ognju tuje intervencije proti EAM in ELAS 1945 in državljanske vojne do 1949. leta. In drugič: nastala in rasla je pod neposrednim vodstvom in podpori Velike Britanije, ki jo je 1947. leta zamenjala Amerika. Tradicionalni francoski (pomemben za čas med svetovnima vojnama) in angleški vpliv ter pozicije so prevzeli Američani.

„... takorekoč del oboroženih sil ZDA“

Marca 1947. dvajset let pred državnim udarom, je bila proklamirana Trumanova doktrina, po kateri so ZDA prevzele finančne in druge obveznosti Velike Britanije do tedanjega grškega režima, v boju zoper „komunistično nevarnost“. Z vstopom Grčije v NATO 1952. leta se njena armada popolnoma integrirala v vojaško infrastrukturo te organizacije ter jo ZDA popolnoma kontrolirajo. Nacionalni vojaški načrti so del načrtov NATO; armada je organizirana, opremljena in oborožena po tujih, ameriških, vzorih; manevri in vojne vaje se načrtujejo v NATO; oficirski kader se šola večinoma v ameriških in atlantskih vojaških šolah; ameriški oficirji so vojaški svetovalci v vseh višjih stadih itd.

V Atenah deluje ameriška vojaška misija in njen šef ima po zakonu pravico, da prisostvuje vsem sestankom najvišjih vojaških in vojno-političnih grških organov. V vojni-strateškem pogledu je grška armada podrejena poveljstvu NATO za južno Evropo, ki mu poveljuje ameriški general. Operativno je pa kopenska vojska podrejena poveljstvu NATO za južno vzhodno Evropo, letalstvo — pa poveljstvu taktičnega letalstva 6. flote, Mornarica je pod poveljstvom NATO za Sredozemlje. Sedeži teh poveljstev so v Smirni (Turčija), oziroma na Malti za mornarico, poveljujejo pa ameriški generali in italijanski admiral.

Integracija grške armade v infrastrukturo NATO je dosegla takšno stopnjo, da je Kleyton Precky bivši član Trumanovega kabineta, 28. aprila, ob 20. letnici Trumanove doktrine, zapisal v »New York Post«: »V preteklih 20 letih je bila grška armada takorekoč del ameriških oboroženih sil... Ze ob »Trumanovi doktrini« so bile vzpostavljene trdne vezi med ameriškim in grškim oficirijem.

Dolar katalizator integracije

Razlog, da je v grškem primeru prišlo do takšnega vraščanja v vojaško strukturo NATO, leži v neugodnem strateškem položaju Grčije, pomembnem za NATO, v dejstvu, da je povojni grški režim prišel na oblast v državljanski vojni in ob tuji intervenciji in v dejstvu, da je vojaška (pa tudi gospodarska) moč dežele slonela na tuji vojaški in gospodarski pomoči. Skupno je

prejela Grčija čez 2 milijardi vojaške in gospodarske pomoči, od česar odpade samo na vojaško pomoč okrog 1,3 milijarde. Večina sredstev za opremo in vzdrževanje grške armade prihaja torej iz ameriške vojaške po moči. Zaradi tega lahko rečemo, da je dolar, poleg neugodnega notranjega in strateškega položaja, katalizator, ki pospešuje vse te integracijske procese.

Pomen Grčije in njene armade v strategiji NATO

Grško ozemlje je izredno pomembno za strategijo NATO — oziroma ZDA. V primeru vojne bi bilo to ozemlje, teritorialne vode in značilni prostor izrednega pomena. S tega ozemlja bi bilo mogoče izvajati uspešne ofenzivne operacije kopenskih, pomorskih in zračnih sil proti severu in severovzhodu, na južni bok nasprotnika in na njegova najbolj občutljiva področja. S pomočjo Grčije in Turčije držijo Sovjetsko zvezo in njene zavzemke proč od toplih morij in tako varujejo svoja oporišča in 6. floto v Sredozemlju. Najslabša stran vojaško-strateškega položaja Grčije je v tem, da je celo področje vzhodno od Soluna tj. v Egejski Makedoniji in Trakiji zelo plitko (razdalja od severne meje do morja je kratka) ter je vprašanje, če bi ga grška armada v primeru spopada lahko obdržala.

V taki strategiji naj bi bila grška armada sposobna v prvi fazi obdržati ozemlje kot izhodišče za nadaljnje ofenzivne operacije, pri katerih naj tudi sodeluje. Ker takšni strateški pogledi v samem začetku presegajo interese in možnosti Grčije in njene armade je ta armada nujno samo odred vojaške infrastrukture NATO za jugovzhodno Evropo.

Organizacija, sestava in značilnosti

Kopenska vojska je najštevnejša v grški armadi. V miru ima okrog 120.000 do 150.000 moških, z 11 polnimi, eno oklepno divizijo ter eno brigado komandosov. Letalstvo razpolaga z okrog 250 letali. Optimalne mobilizacijske možnosti te armade bi bile okrog 800.000 moških.

Kot že rečeno so organizacija, doktrina in taktična načela te armade povzeti od armade ZDA. Vendar to ne pomeni, da v armado ne vnašajo svojih izkušenj in posebnosti. Pripravljajo se za splošno nuklearno, lokalno in konvencionalno vojno ter teritorialno oziroma partizansko vojno. Zanimivo je da imajo večje število specialnih enot in teritorialnih batalijonov (TEA), ki so namenjeni za boje v zaledju in boj proti partizanskim enotam na ozemlju ki ga kontrolira njihova armada. Pri vsem tem izdatno uporabljajo izkušnje iz državljanske vojne (1945–1949).

Sodobni Afganistan

Pot k osamosvojitvi

Tisočletna tradicija je pripeljala od plemenske skupščine k ustavni monarhiji

POSEBEN TANJUGOV DOPIS

KABUL, januarja. Vsak Afganistanec je po svojem temeljnem emocionalnem občutju delček legende o Anteuju: stik z rodnimi tlemi daje vso vsebino njegovi človeški istovetnosti. Po naravi je Afganistanec navezan na grudo, še posebej na kraj, kjer se je rodil. In samo enkrat, kot govori izročilo, se je Afganistanec izneveril svoji poglavitni gonilni sili.

Zgodilo se je, kot pripoveduje zgodba, ob koncu afganistanskega »srednjega veka«, ko je Evropa ležala v lagodno lispavost osemnajstega stoletja. Takrat je nastalo močno jedro v Kandaharu, in namesto da bi se bilo prizadevalo obnoviti državo, razmajano ob spominu na mongolske napade in prizadeto spricho zamiranja »svilene ceste« (odkari je slavnih Portugalec plul okoli Afrike), je napravilo usodno napako, ko je napadlo Perzijo.

Afganistanci so vdrl v srce sosednje države, zasedli takratno prestolnico Isfahan, nato pa napravili še bolj grobo napako. Ostali so v zasluženi državi in ji vladali, namesto da bi ji vladali iz Kandahara. Sio in sto milij daleč od matere-zemlje, pravi na koncu zgodba, se niso mogli obdržati v perzijskem morju: po pilih osmih letih so vse pobili, njihovo domovino pa pahnili v nered in zmedo.

„Voda bo spet ...“

Ema izmed idej, ki je globoko vtisnjena v afganistansko zavest, je torej, da se zgodovina ponavlja (»V tem vodnjaku je bila voda, zato je bo spet«): zato Afganistanec pazi na narodno istovetnost in na to, da ne bi s kako svojo gesto pripomnel k nespešnem razvoju. To ni praznoverje, temveč zgodovinska lekcija; narodi tega podnebja

doživljajo zgodovino kot neločljivi del svoje biti. Tudi Afganistanec, ki je posamezno vdan svojem realizmu, hkrati spoštuje kolektivno pravico do svojega obstanka. Že pet tisoč let dolga njegova narodna istovetnost »država«, starodavna institucija z avtoriteto nekakšne medplemenske skupščine. Tej tradiciji so, resda simbolično, hkrati pa z zavestjo o dimenzijah afganistanske mentalitete, v modernem času že večkrat zadostili. Zdaj je to »loja džiga«, velika skupščina, in prav njej so pred nekaj več kot tremi leti dali na vpogled osnutek nove afganistanske ustave in jo povprašali za soglasje.

S to ustavo, ki je iz Afganistana napravila ustavno monarhijo, s tem da je ločila prestol od izvršilne oblasti, se je končalo desoletno razdobje na poti do trdne narodne istovetnosti.

Raduni so, kakor pripominjajo precej vedro, zdaj poravnani s preteklostjo: z neodvisnostjo izpred petdesetih let in zdaj z ustavo so poravnali hipotezo, ki sta jo bila pustila Džingiskan in Vasco da Gama. Tudi življenje države je v okoliščinah modernega razvoja čedalje izraziteje narodnostno osveščeno: s tem da Afganistanci navezujejo stike s svetom, se neogibno krepi njihova narodnost.

Ce se v tem letnem času namerite kakega sončnega dopoldneva v eno izmed knjigarn, da bi poiskali avtentično, nestatično literaturo o državi, se vam razkrije zanimiv prizor: police so polne ameriških in sovjetskih knjig, anekdotno postavljenih druga poleg druge. Na Solohova in Polevoja, na Faulknerja in druge je legel prah, medtem ko »Pravda« in »Times« skupno čakata na prodajni mizi na kupce. Med tema skrajnostma, če uporabimo politični besednjak, se zdi, kakor da bi Afganistan želel ostati v sredini. Ali lahko to komaj opazno znamenje dokončno potrdi, da je Afganistanec tudi zdaj, kakor je bil v prejšnjih časih, pravi pravzaprav človek, ki išče svoje ravnotežje?

Na svojem gospodarji

Kabul je in ni Afganistan: čeprav že ima trdno urejenost modernih naselij, pa hkrati presenetljiva intenzivnost njegovega življenja in orientalska pisanost spominjata na zgodovinske tradicije. Zdi se, da vse, na čemer se usvaji pogled obiskovalca, ko se sprehaja po ulici, razkriva hočeje po zadovoljstvu ene izmed temeljnih potreb časa, potreba, ki je v ostrem navzkrižju s tradicijo podnebja: doseči ravnotežje, pravo mero med skrajnostmi. Mesto se obnavlja in tako nastajajo veliki bulvarji zahodnega tipa, iz tal rastejo poslopja, ki ne morejo skriti, da so nastala načrtno. Prištevamo sem še moderna zahodna oblačila, ki — kolikor dopušča standard — zamenjujejo tradicionalne noše, vodenje javnih del, kjer je čedalje več sistema in reda, ter skrbno prizadevanje, da bi ohranili ravnotežje med zunanjimi vplivi. Odkritost je v skladu z najmočnejšimi nacionalnimi potrebami, zato je prežeta z naravnostjo in nedvomno obogatena z občutkom upornega ponosa. Kabul je samo del prizadevanj, ki se jih obiskovalec zave, ko začuti asfalt pod nogami in ko mu pogled drsi po obronkih okoliških hribov, nazobčanih s hišicami iz

zemlje. Podobne so trdnjavam, ki kakor da silijo po pobočjih navzdol, da bi se pridružile zanosu časa.

Kronisti afganistanskega karakterja se radi prepuščajo sanjarjenjem in po pravih improviziranih logikah se jim dozdeva, da je tukajšnji svet zgrajen po najvišjih načelih življenja. Celo resni univerzitetni očetje ugotavljajo v debelih bukvah, da je pretravanje ena izmed afganistanskih čednosti — naravno nagnjenje človeka, navajenega, da prižene življenje do skrajnosti. Vsa čustva so stopnjavana do konca, vsako razmišljanje pa upošteva tudi rezervno možnost kot nekaj povsem realnega. Ta realizem je nemara tisto, v čemer bo Afganistanec najpoprej poiskal težiske svojega ravnotežja: kajti, kakor pravi eno izmed tukajšnjih slikovitih rekel, »vseh lubenic ne moreš držati v eni roki«.

Ponos je nedvomno najpogostejši skupni mnogokratnik hribovske narave. To občutek je neogibno, pa naj gre za posameznike ali za skupnost, in Afganistanca vodi v brezmejno vdanost svoji identiteti. Njegovo poglavitno načelo ni nagon po obranilni samega sebe, temveč svoboda. Narodi po svetu praznujejo dan, ko so si pridobili neodvisnost, en dan, dva ali tri dneve, Afganistanec praznuje to obletnico en teden. Ne gre za izgovor niti za konvencijo, temveč je to bistvena potreba mentalitete, prekaljena s stoletnimi preizkušnjami.

Seznam pregnanih osvajalcev

Potniku, ki obišče to deželo, bodo z nekakšno navjno ljubkostjo povedali, da vsebuje dan, ko so bili pred skoraj petdesetimi leti Angleži potlačeni v odločilni bitki, vso radost tega sveta. Kabulsko nebo je že v običajnih dneh prepreženo s papirnatimi zmaji, ki jih otroci vzdigujejo nad strehe, v času »jeshana« pa nebo gori v raketah in lučeh, praznično oblečeni ljudje pa se vdvajajo zabavam in športnim tekmovanjem. Vse delo zastane za najmanj tri dni.

Vse to ni brez svojega globokega vzroka. Aleksander Makedonski je na svojem pohodu proti Indiji zmlel v prah perzijsko cesarstvo v času, ki je zbujal osuplost staremu svetu, ko pa je trčil ob afganistanske hribove, se je njegova vojska razšla štiri ali pet dolgih let in pri tem bdevala najbolj krvave bitke. Tudi Arabci so podobno kotali, ko so se na vrhuncu svoje moči udarili z afganistanskimi plemeni, ki sploh niso vedela za kakršnokoli politično enotnost. Šestkrat so jurisali, ko se je zapisano v tukajšnjih zapiskih, na Zabul in Kabul, vendar so jih zmerom porazili in jim zadali velikanske izgube. Tudi britanski imperij je na vrhuncu moči izgubil v afganistanskih gorah tri velike vojne zapored, naposled in zadnjič pa je izgubil tudi deželo.

Afganistanec se, povezan z svojo deželo, čuti gospodarja svojega sveta, zlasti pa gospodarja svoje usode. Njegova vera mu pravi, da je »vse v božjih rokah«, njegove izkušnje, strnjene v rekli in pregovorih, ki so najvišji umetniški izraz teh izkušenj, temelj njegovega duhovnega realizma, pa mu pravijo: »Pomagaj si sam in bog ti bo pomagal«.

ZIKA BOGDANOVIĆ



GRŠKI VOJAK

Izujen tudi za zadušitev upora doma

IVAN FRANKO-IZTOK

Novi hotel „Sidro“ v Piranu

Nekaj misli o urbanistično konservatorski praksi v Primorju

Struktura piranske Punte je bila poslednjič resno načeta v drugi polovici prejšnjega stoletja, ko je bil dokončno izoblikovan na mestu notranjega mandrača današnji Tartinijev trg kot reprezentančni mestni center s poslopji najvažnejših mestnih in občinskih ustanov. Nekoliko kasnejši posog, še iz začetka tega stoletja, predstavlja prav na skrajnem jugovzhodnem robu Punte postavljena vezana skupina secesijskega Tartinijevega gledališča, historičistične stavbe bivšega hotela Metropol, in telovadnice, ki ju je do nedavna povezovala. Preostali del Punte je skoraj povsem uspel obdržati mediteransko urbano strukturo in je Piran po tej plati danes v Slovenskem primorju najbolje ohranjeno mesto.

Za razliko od Izole in Kopra je piransko gospodarstvo orientirano izključno na turizem. Večina turističnih kapacitet v občini je sicer koncentrirana v Portorožu in Luciji, vendar je bil hotel Sidro (katerega del je tudi bivši Metropol) za mesto Piran vseeno mnogo prevelik. Ideja o gradnji hotela ali več hotelov v samem Piranu ni nova, a čedalje bolj akuten položaj je slednjič zahteval tudi realizacijo.

Izdelava načrtov za hotel B kategorije s 124 posteljami, je bila zaupana Marjanu Petkovšku, arhitektu koprškega Invest-biroja. Zaradi pomembnosti arhitektonske in urbanistične naloge se je Medobčinski zavod za spomeniško varstvo Piran postavil na jasna stališča in zahteval, da projektant upošteva vrsto pogojev. Prvotno je bila lokacija novega hotela predlagana v podaljšku še omejenega skupine stavb iz začetka stoletja v smeri proti svetilniku. Vendar je zavod menil, da bi v tem primeru razmeroma velika gmota prodrla pregloboko v zavarnovano urbano strukturo in predlagal lokacijo na mestu, kjer je stala telovadnica. Ko je uspelo zagotoviti 1 milijon N din za novo telovadnico v sklopu piranskega športnega igrišča, je bila sprejeta dokončna lokacija. Nadaljnje zahteve, ki jih je spomeniškovarstvena služba glede hotela postavila, so bile: nov objekt se mora po kubusu in gabaritih prilagajati danemu okolju, to je predvsem Tartinijevemu gledališču in obstoječemu hotelu, barvno pa naj se vskladi s tradicionalno barvno skalo mediteranskega mesta, ki se v Piranu zadnja leta postopno rekonstruira.

Primarna zahteva, ki jo je pred arhitekt postavil investitor, se je tikala predvsem kapacitete novega hotela in je kot taka vsebovala nevarnost izsiljevanja v višino.

Poglejmo sedaj, kako se je projekt lotil tako natančno in vendar deloma protislovno zastavljene naloge. Stavbne črte novega hotela ni potegnili preprosto med obstoječima objektoma, ampak jo je deloma s teraso pomaknil proti obali. Stebri, ki rastejo s terase, podpirajo enoten balkon vzdolž celega prvega nadstropja. Nad teraso, za katero je restavracija in k njej pripadajoči funkcionalni prostori, se dvigujejo štiri nadstropja hotelskih sob. Z upoštevanjem najnižje normirane višine prostorov je Petkovšek uspel le deloma preseči

* S sodobno telovadnico, ki jo je projektiral arh. Leskovic, je bil obenem rešen drugi pereč problem. Stara telovadnica je bila dotrajana in se zelo daleč od sodobnih pojmovanj o obliki in funkciji šolske telovadnice.

MATIJA MURKO



PIRANSKA PUNTA S HOTELOM »SIDRO« (desno) Foto: S. Bernik

Pred prvim poletom

Concorde je tu!

Malce patriotično obarvan francoski opis revolucionarnega letala

»Zeleznica? Nima bodočnosti!« je izjavil znanstvenik Arago, soočen z novo iznajdbo. »Saj nihče ne bo prišel živ iz predorov!«

»Prej ne bom zapustil svojega domovanja, dokler ne bodo avtomobili, ta zalega, izginiti z ulic, in to bo prav kmalu,« je nekoliko kasneje negodoval general de Gallifet.

Ko sta brata Wright v Ameriki vzletela s svojim strojem in s tem začela s črnirjevo hitrostjo obdobje podzvočnega letalstva, je ta dogodek omenil samo lokalni čebelarški glasnik. Drugim časopisom se ni zdelo vredno, da bi to objavljali na svojih stolpcih. Dejstvo velikih izumov je, kakor se do zdaj, da so ali nepriznani ali pa kritizirani, zavrnjeni, zanikani. Kar zadeva transport, so argumenti vedno eni in isti, od Guizota do klevet okrog Concorde: gre prehitro, je prenevaren, preveč stane. Končno pa to ničemer ne služi.

Kljub vsemu pa se je napredek vedno meril po zviševanju hitrosti. Vsekakor, ko je človeku uspelo povečati hitrost premikanja, da se je nekoliko bolj osvobodil statične ga okolja, oziroma prilagodil na čisto, je na predov. Kolo — podaljšek naših nog — je prva velika zmaga tehnologije. Concorde, francosko-britansko nadzvočno potniško letalo, ki lahko prepele 136 potnikov iz Pariza v New York v treh urah in 25 minutah, je zadnji podatek na seznamu teh zmag — o katerih razpravljajo, se pričajo — o katerih neprestano dvomijo.

Najprej predmet sam: Concorde, v nasprotju s tem, kar nekateri mislijo, ni letalo, temveč raketa, ki jo obdajata dve ogromni plavuti (krili). Za preboj zvočnega zidu oziroma za polet s slavno nadzvočno hitrostjo se je trup — danes ga imenujemo celica — skril na dimenzije starih letal. Če je Concorde zelo dolga, je zato zelo ozka. Potnik, ki je visok več kot meter osemde set, mora upogniti glavo pod stropom letala.

Letala niso mogli urediti kot turistično »caravelle«: po pet sedežev v vrsti. Nič hudega. V turističnem razredu s 46 cm osrednjega hodnika bosta po dva in dva potnika, medtem ko bodo v prvem razredu (z 71 cm hodnika) dva in en potnik.

Nasprotno kot so predvidevali na začetku študij so sedišča obrnjena v smeri poleta. Prostor za upravljanje letala je začuda omejen in preprost. »Concorde« ne potrebuje ne navigatorja, ne mehanika in radio-navigatorja. Ta rutinska dela so prevzeli elektronski možgani. Dva pilota zadostujeta. Zdi se, da bi bili konstruktorji zadovoljni celo z enim samim pilotom ali pa sploh z nobenim. Tehnično je sicer to uresničljivo, potniki pa tega najbrž ne bi odobraval. Poslovna plat včasih pač zavira tehniko.

Skoraj banalno potovanje

Ce smemo verjeti napovedim, polet »concorde« ne bo prav nič drugačen kot polet s »caravelle«. Za potnika bo edina novost barva neba na višini 18.000 metrov. Tisti, ki poznajo te višine, navdušeno govorijo o »vijoličasti svetlobi«, ki tam vladata. Morebiti, da se bo kdo čutil malce priplepljenega na sedež ob vzletu (skoraj vertikalnem) in nekoliko stisnjenega z varnostnimi pasovi ob spuščanju (skoraj naravnost navzdol). V no-tranjosti prav nič ne daje misliti, da človek leti z 2335 km na uro. Treska ob preboju zvočnega zidu v letalu ni slišati. Ni posebnih vibracij, pravzaprav ničesar. Skoraj bi bili razočarani.

Vse se dogaja zunaj — in v prostoru za upravljanje letala. Ob projektiranju »concorde« za takšne hitrosti in za takšne višine so si francoski in angleški tehniki morali izmisliti originalne rešitve za celo vrsto novih problemov. Tako za segrevanje zunanje kovine, za hitro menjavanje temperature (termične sile), za utrjevanje materiala — kar je eden najbolj zamotanih problemov.

V celoti pa so tehniki zelo ponosni na svoj AU 2 GN (RR 58 po anglesko), na uporabljen in izumljen snovi, katerih odpornost zoper deformacije zaradi vročine in utrujenosti je izjemna.

Ze od začetka študij se je zastavil problem nosu letala. Kar hitro so izbrali drzno rešitev, zasnovano na modifikaciji geometrije. Kompleks konice je napravljen tako, da se lahko dvigne ali spusti: med poletom se konica dvigne (iz aerodinamičnih razlogov), ob pristajanju pa se povesi in tako omogoči pilotoma dobro vidljivost. Ta avantgardistična konica je zgoraj opremljena z varnostnim ščitnikom. Ob nadzvočnem poletu se ščitnik dvigne kot plug pred letalom in tako zmanjšuje aerodinamični pritisk oziroma ščiti okenca kabine. Razen dveh majhnih odprtih za nadzorstvo horizontalne pozicije, kadar bo to potrebno, bo prostor za upravljanje letala torej slep, ker bodo letalo vodili samo z radarjem. Ko se bo »concorde« spuščala, bo hitrost podzvočna, ščitnik se bo spustil, pilot pa bo spet videl zemljo.

Vendar pa nos ni edini del »concorde«, kjer so inženirji uporabili revolucionarne rešitve variabilne geometrije. Motorji imajo ob odprtinah za zrak vodila z različnimi vpadnimi koti in zapornice, ki avtomatično regulirajo količino zraka, kolikor ga potrebuje motorji na vse lestvice hitrosti. Enako je pri izpušnem sistemu.

Presenetljiva »lupina«

Presenečen za nepoznavalca ali za radovednega potnika pa je še več in večjih. Treba je vedeti, da se v nasprotju z vsem, kar vemo (ali kar se nam zdi, da vemo) o vođenju letal »concorde« ne obrne s pomočjo krmil, kril, zavor ipd., temveč s prenosom goriva iz enega rezervoarja v drugega oziroma iz ene skupine rezervoarjev v drugo!

»Lupina« Concorde je že sama presenetljiva. Ta raketa dejansko ni nič drugega kot kup sestavljenih rezervoarjev. Otok goriva je duša »concorde« ali vsaj njenega ožila, dihalnega oziroma žilnega sistema, če uporabimo primerjavo. Gorivo napaja slavne motorje Olympus, seveda pa tudi ohlaja (absorbira odvečno toploto) in spravlja v ravnotežje letalo, se pravi s premeščanjem središča pritiska premika težišče. Na splošno se gorivo med pospeški pretaka iz glavnih rezervoarjev v zadnje rezervoarje in od zadaj v glavne rezervoarje ob prehodu k podzvočni hitrosti. »Concorde« se bo nagibala pod težo goriva. Ob poletu gorivo avtomatično vzdržuje težišče v ozkih mejah dovoljenih premikov po zaslugi naprave, ki nadzoruje praznjenje rezervoarjev oziroma, ki hkrati nadzoruje indikatorje količine goriva in težišče.

Nobenih posebnih zahtev

Celota teh rešitev predstavlja originalno in revolucionarno izvedbo. »Concorde« pa vsebuje še druge; to letalo — raketa se predstavlja kot presenetljiva vsota ustvarjalne inteligence, tehnoloških drznosti, genija. To je tudi prvi veliki skupni dosežek dveh narodov, ki je plod odličnega sodelovanja ne glede na politične dogodeke. Je resnična avantura našega veka, stoletja super tehnologije, raziskav, fantazije in poezije. Kritike, zdrahe oziroma pritožbe lahko samo zasmehujemo.

Najprej bi našli nekaj napačnih trditev in nepravilnih obožb. »Concorde« je nesmiselno početje, smo brali v resnih časopisih. »To letalo ne bo moglo nikjer pristati, kajti zanj bi bila potrebna posebna pristajališča! Ta pravljica nedvomno izhaja iz napovedi, da bodo v Toulouseu napravili preizkusno super-stezo. V resnici pa »concorde« nima večjih zahtev od boeinga 707. Uporablja lahko vse steze, ki so predvidene za velika nadzvočna letala in se lahko podredi istim pravilom letalskega prometa.

Kar zadeva slavni »bum« (eksplozijo ob preboju zvočnega zidu), je to v bistvu delikatno vprašanje, povezano z zvočnim zidom.

dom; z besedami inženirja: gre za valevo progo. O tem vemo danes že precej. »Concordina« »bum« se bo razlegel samo nad morjem ali nad redko naseljenimi območji. V ta namen je treba le prilagoditi vpadni kot demografiji dežele, nad katero letalo leti. Sicer pa kaže, da so škodljive posledice eksplozije precej pretiravali. V ZDA so Oklahama City podvržili tisočerm vsakdanjim »bumom«. Človeški poskusni kuni se zelo dobro držijo tudi po letu dni po skusov, če ne upoštevamo nekaj razbitih šip. Tako se npr. ni znižala ne krivulja rojstev ne inteligence otrok.

Sicer pa bodo poskrbeli za ustrezne ukrepe, vključujoč naprave, ki bodo dušile tuljenje motorjev na zemlji. Bomo videli — oziroma slišali!

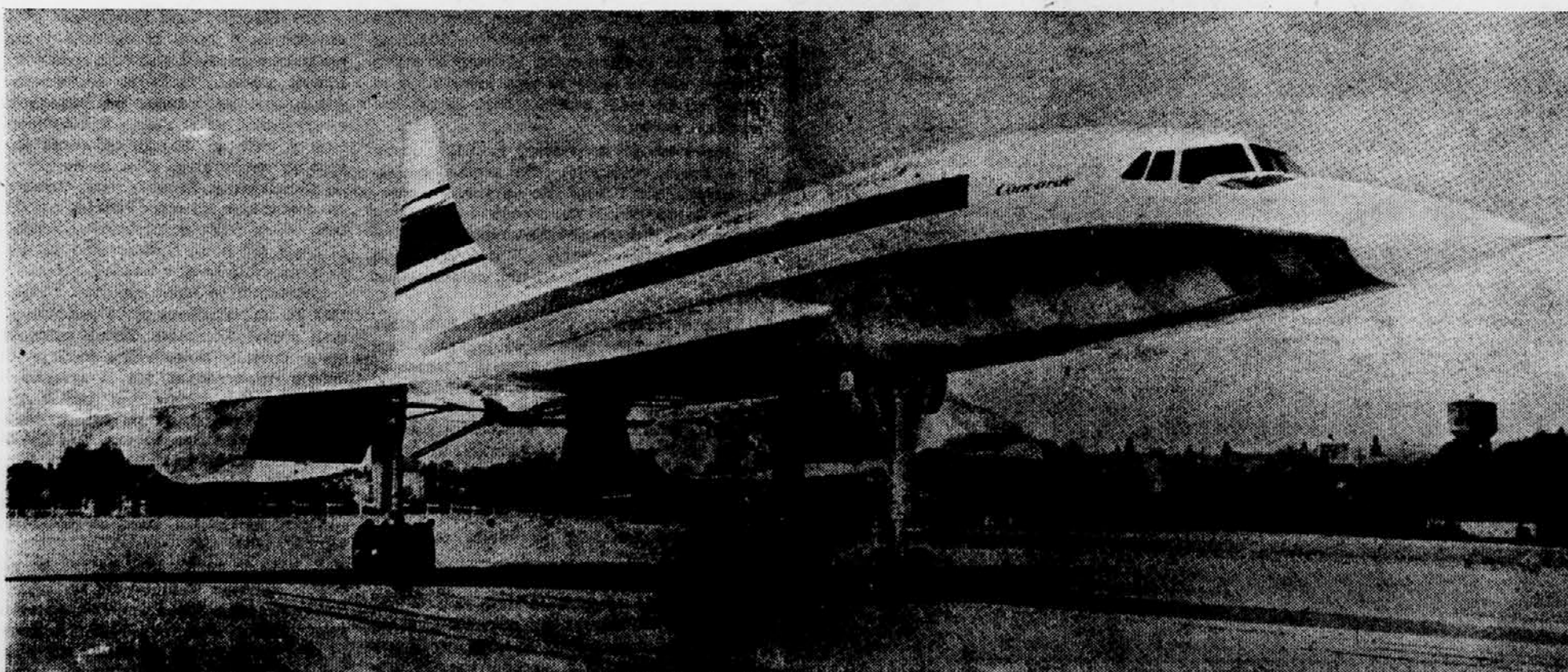
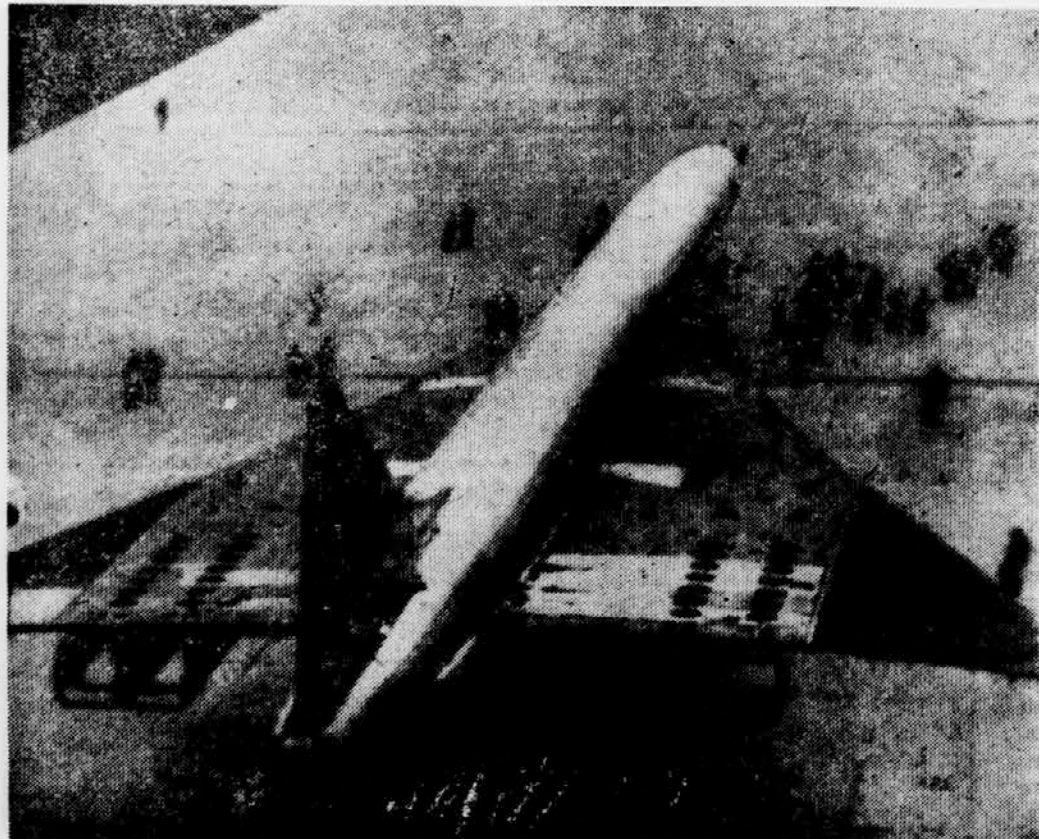
Le na področju ekonomskih razprav se nasprotniki »concorde« čutijo bolj oboževane. Direktor švedskega aeronavtičnega inštituta Bo K. O. Lundberg je pred dvema letoma dvignil črno uporniško zastavo. Njegova demonstracija je takrat vzbudila nekaj navdušenja. Lundbergovo stališče je mogoče povzeti takole: namesto, da bi napravljali milijarde, da bi leteli hitreje od zvoka, bi bilo bolje potrošiti milijone za izboljšanje prometnih zvez na zemlji med mesti in letališči. Pridobitev časa bi bila enaka za mnogo manjše stroške.

Krivoverec je čudovit

Za Sveda, ki noče leteti hitreje od zvoka, predstavlja »concorde« ekonomsko krivo vero in končno skupek slabo kontroliranih tveganj. Kako bo posadka — in eventualno potniki — respirala na ponavljajoče se »prhe« kozmičnih žarkov, ki jih povzročajo erupcije na soncu? Kako se bodo izognili pastem, ki jih nastavlja množica tehničnih izumov in originalnih razrešitev, izredne vročine, slepota pilotov in neznane turbulence na velikih višinah?

V nekaterih stvarih ima Lundberg prav in z njim vred imajo prav morda tudi tisti, ki zavračajo »concorde«, ker je predrag, ker leti prehitro, ker se njen nos giblje, ker se gorivo pretaka po trupu in potem še tisti, za katere bo ameriško nadzvočno letalo boljše (kar bo treba seveda še preizkusiti). Tisti, ki pravijo, da je letalo nevarno, da se zastavlja moralno vprašanje in da bo lepa reč, če bo concordo ob prvem poletu usila Luni, ne da bi jo mogli ujeti. Tudi, če imajo prav, se motijo. To pa zato, ker je segla »concorde«, še preden je vzletela, precej dlje kot seže njihov pogled.

JEAN GAILLARD



CONCORDE V ZADNJI FAZI IZDELAVE IN NA POSKUSNI STEZI V TOULOUSEU

Arhiv Dela



DOM NA TRAVNI GORI

Foto: I. Vidic

Edvard Dolenc pripoveduje

O kraških poštarjih

Kako so Dolencevi z Orehka dvesto let vozili pošto do Benetk in Reke

Streljaj od križpotja pod Nanosom stoji vas Razdrto.

Hiše, stisnjene pod okrilje od kraske burje zvutih borovcev, so iz sivga kamna, ki se v viharjih dnehi krusi s planine.

Tudi ograja, okoli pokopališča je iz kraskega apnenca. Komaj stopiš na pokopališče in zaviješ desno od vrat, našetiš tik ob zidu na nagrobnike, v katere so vklesani, večkrat tudi italijansko in nemško popačeni, primiki številnih Dolencev.

Nič posebnega! Pozornost obiskovalca pa vzbudijo v kamen vklesani rogov, stoli, znak poštarke službe. Skoraj dvesto let so ljudje tega rodu in njihovi sorodniki, Vilharji, Mayerji in Kratochvilji po imenu, tovorili po Primorskem in Notranjskem tja do Benetk na zahod in do Reke na vzhod pošto in dragoceni tovor.

V domu upokojevcev na Taboru v Ljubljani preživlja jesen svojega življenja Edvard Dolenc, triden osemdesetletnik. Najstarejši živi številne rodovine je. In kot se za družine s tradicijo spodobi, hrani številne listine in druge dokumente, ki pričajo o pestrem in burnem življenju rodu, ki

je zgodovini Krasevcev v zadnjih dveh stoletjih vtisnil neizbrisni pečat.

S tresočo roko je listal Edvard Dolenc po debeli mapi, v kateri ljubosumno hrani porumenele liste, ki bi po svoji pomembnosti in dragocenosti prav gotovo šodili v muzej.

»Tule notri,« je dejal in potrkal s prstom po trdih platnicah mape, »je zaznamovano življenje šestih rodov našega imena. Ukvarjali smo se z vsem mogočim, vendar jim je bilo poglavitno opravilo zmeraj — prenašanje pošte. Hoj! Bili so to lepi časi moje mladosti, ko sem visoko na kozlu sedeč popeljal štirivprego čez Kras,« je vzkliznil Edvard Dolenc bolj zase kot za nas poslušalce.

V roke mi je potisnil porumenel list. Pazljivo sem ga prijel, kajti strogi pogled starostne rodu je budno spremljal pot listne čez mizo.

„In naj se zato prijavi k prisegi ...“

Njegovega rimsko-cesarskega veličanstva in nemških deželah in kraljevega veličanstva

na Ogrskem in Češkem, pod predsedstvom gospoda Janeza Vencija, grofa Paara, viteza hartberskega in krottensteinskega, gospoda svojih gospostev Fürstenfeld, Stein, Zacherice in Budiste, resničnega tanega svetnika, komornika in obrista državnega sveta, kakor tudi generalnega dednega postojstra, v postnih zadevah nad vse milostno dodeljena in podrejena dvorna komisija daje KRISTIJANU DOLENCU v vednost:

Njegovo cesarsko-kraljevo veličanstvo je po protokolu svoje v postnih zadevah pristojne dvorne komisije s preteklega 16. in poročilo o nadaljnjih postopkih, njemu nad vse milostno dodelila pošto postajo v PROSEKU na tak način, da naj beneške pošiljke posreduje k Sv. Ivanu Devinskemu in pošiljke, ki prihajajo iz Benetk nazaj v Trst. Pri tem naj shaja z onimi stotimi goldinarji, ki jih je poštni upravitelj v Trstu po njegovi lastni izjavi doslej užival.

To dajemo v vednost Kristijanu Dolencu in ga hkrati opominjamo, naj se zavoljo običajne zaprisege spoštljivo zglasi pri zgoraj navedenem postnem upravitelju.

Dunaj, 9. oktobra

Groß Paar

Filip Anton Wiesner

Rodovina Dolencev je bila s tem ukazom, starih dvesto in enajst let, ustoličena za poštarje na Primorskem in Notranjskem.

Domnevaljo, da se je Christian Dolenc s Proseka, ki je imel hišo in več stal tudi pri Sv. Križu nad Trstom, preden si je na dunajskem dvoru pridobil zakupne pravice, že ukvarjal s »furmanstvom« na cesti od Dunaja do morja. Nekje ob tej poti, če so domneve pravilne, morda celo na Ravbar-komandi ali v gostilni pod Trojanami, kdo ve, je moral furmanu nekdo prišepniti sveto, da si je nato na Dunaju izbral še zakup pošte na tako pomembnih cestah.

Poštarska mreža se je hitro razpredla. Iz Trsta proti Benetkam, Gorici in Vidmu, iz Gorice čez Razdrto proti Postojni in nazaj v Trst, kdaj pa kdaj pa tudi proti Pulji in Reki, so po belih cestah trobili rogov Dolencevih poštarjev.

Sorodstvo si je pozneje razdelilo poštoje in proge, vendar je ostalo vodstvo omrežja enotno. Središče je bilo na gradu Orehek, ki ga je ob koncu 18. stoletja kupil Kristijanov naslednik. Na grajskih travnikih so Dolenci za lastne potrebe gojili konje, včasih pa so jih morali kupovati tudi na Hrvaškem ali celo na Madžarskem.

Nekaj časa je na Orehku živel tudi pisec »Martina Krpana«. Morda se je Fran Levstiku prav tam porodila ideja o slovenskem junaku. Krpan je bil doma z Notranjskega in tovoril je sol. Nič čudnega ne bi bilo, če je Levstik, ki je rad kramljal s preprostimi ljudmi, slišal od furmanov, ki so se zbirali okoli Orehka, kakšno resnično pripovedovanje o premetenih tihotapcih.

Rodovi so se menjavali. Zgrajena je bila »južna železnica«, ki je zavrila poštarški promet s konji.

»Čeprav je bila železnica še na prelomu stoletij čudež tehnike in hitrosti, so bili naši konji večkrat hitrejši od nje,« je z neskritim ponosom nadaljeval sogovornik. »Iz Trsta do Orehka so v »karoc« vpreženi konji našega očeta pripeljali hitreje, kot pa je do tam prisopihala lokomotiva. To se je

prašilo po cesti,« se je spomnil pripovedovalec svojega otroštva. »Kar zaneslo nas je, kadar smo pripodili v Sezano, ker so kočijo že čakali sveži konji. Samo hip je bil potreben, da so hlapec prepregli in že smo dirjali po Krasu naprej.«

Dvanajst parov konj od Vipave do Razdrtega in nazaj

Spomin na podrobnosti poštarških dogodbčin Dolencev počasi blesti. Nekatere prigode bodo morda v družinskem krogu pripovedovali še nekaj desetletij, potem pa bodo ostali samo še dokumenti. Kdo neki se bo v času elektronike še zanimal za prevoz pošte s konji.

»Kmalu, ko je bila zgrajena »južna železnica«, so Dolenci odstopili grad Lože in poštarško progo Razdrto—Gorica sorodnikom Mayerjem. Klanec od Podanosa do Razdrtega je že tiste čase delal preglavice voznikom. Čeprav je bila pot naporna, so poštarške kočije prevzele pot od Vipave do Razdrtega in nazaj v pilih dveh urah. Na poti so vozniki utrudili kar dvanajst parov konj,« je vedel povedati Edvard Dolenc, ki je bil nam slovenskih kočijazev med vožnjo po klanec navzdol.

Poštarški hoklic ni od večera. Tisočletja so sli posredovali vesti iz enega kraja v drugi. Pravijo, da se mora človek za določen poklic roditi in ga tudi ljubiti. Tudi s poštarji je tako ...

... Bilo je že pri koncu naše poštarške »vladavine« v Trstu in okolici,« je nadaljeval Dolenc pripoved o svojem rodu. »Si lahko mislite starčka, ki je po šestdesetih letih službovanja na »kozlu« poštnege voza odklonil vabilo, da bi zadnja leta življenja preživel v miru in blaginji na gradu Orehek? Raje je do zadnjega diha še naprej voziral po Notranjskem. Miha Ogrizek, Zamustovec po domače, je bil eden zadnjih velikih mož časa, ko so pošto še prevažali s konji. Umrli je sredi 138 konj, kolikor smo jih po prvi svetovni vojni imeli v tržaških hlevih.«

Avtomobil je hitro spodrinil konje. Leta 1923 so na Tržaškem prvi zapeljali po cestah poštne avtomobile. Zadnji zakupnik pošte v Trstu iz Dolencevega rodu je bil oče našega pripovednika. Bil je zaveden Slovenec, tako tudi njegov brat Ludvik. Prvi je bil predsednik, drugi pa tajnik slovenskega bralnega društva na Orehku. Ko so leta 1923 Italijani obnovljali zakupno pogodbo, je tržaško pošto dobil v roke Italijan.

Poštarjev Dolencev je bilo takrat konec. Ostali so Dolenci, borci za narodove pravice.

V boju za osvoboditev so krepko posegli v boj. Starosta rodu, je bil po vojni izvoljen za prvega predsednika narodnoosvobodilnega odbora prav na Orehku, odkoder se je pred tolikimi leti razpredla po vsem zahodnem delu Slovenije gosta poštarška mreža.

MATILJA DERMASTIA

Namesto izleta tedna

Le ena je beseda prava: turizem!

Poceni hrana, prijazni ljudje, zdaj pa tudi topla in hladna voda in sobice za mladoporočence — to je Travna gora

Vprašaj Ribničana, takole nekaj dni pred novim letom, katera panoga gospodarstva ima v njegovi občini največ možnosti za razvoj, pa ti odgovori brez premisleka: turizem. Reče to s poudarkom kot da se je te besede šele pred kratkim naučil in mu je presneto všeč.

Pravzaprav mu moramo dati prav. Čeprav pravilo, da naravni pogoji niso vse in da je treba prejšnje ceste, žičnice, gostinstvo, če hoče privabiti turiste, je vseeno tudi narava nekaj, kar vleče. Razen tega pa so se Ribničani nekoliko potrudili in naravnim pogojem tu in tam primaknili tudi druge. Zgradili so turistično postojanko na Grmadi, jamarsko kočjo pri Francetovi jami, zgradili so tudi med vojno porušeni dom na Travnici gori. Kljub pomanjkanju denarja (Ribnica je občina, ki ji republika pošlje del svojega dohodka), pa so se Ribničani lotili dela s takšno zagnanostjo, da se kmalu Ribniške doline ne bomo spomnili le, ko bo nekdo omenil suho robovo in krošnjarje, ampak kot pomembno središče zimskega in letnega turizma. Prostora za oboje je dovolj.

Travna gora je in bo ostala središče turizma in izletništva na Ribniškem. Takole, pozimi brez verig na Travno goro težko prideš, to smo se sami prepričali, ko so ribniški turistični delavci rinitli »čička« nazaj na cesto. Poleti pa na Travno goro pelje več lepih poti. Iz Ribnice lahko poženemo po cesti skozi Miako, mimo opekarne, čez potok Sajevec in zložni hrbet Brinje do Ravnega dola pri Novi Stitici. Tu lahko izbiramo izbičnico po Strikih, novejšo in bolj zložno cesto ali pa tisto naravnost mimo stare (in lepe) kapelice do Lenčka in naprej do doma.

Obnovljen dom, vlečnice še pridejo

Dom je stal tu še pred vojno in bil je last dr. Ivana Lavrenčiča ustanovitelja slovenskega lovstva. Med vojno se ga Italijani porušili in požgali. »Naši rojaki, ki so bili pri požigu navzoči, so si zadali nalogo, da bodo dom po vojni obnovili nam je pravil predsednik turističnega društva Sodražica, Janko Mikolič. »Res. Po vojni smo ustanovili iniciativni odbor, vodil ga je Matija Maležič, člani pa so bili rojaki, ki so živeli v Ljubljani in drugod, pa domačini iz Ribnice in Sodražice. Brez denarja smo bili, a vendar smo začeli graditi novi dom. Načrte je izdelal inž. Benčič, domačini so pomagali, pa ljudski odbor Kočevje — no leta 1958, ravno pred desetim leti, smo dom dogradili. Treba je bilo le nekoga, ki bo dom upravljal in Sodražčani smo ustanovili turistično društvo.«

Seveda je bilo težav tudi poletj dovolj. Vendar, dom je obratoval, sprejemal goste, varčevali so denar in lani so se spravili na rekonstrukcijo Doma na Travnici gori. Dobili je novo centrarno kurjavo, preuredili so ga znotraj in zunaj, zgradili dve brunarici, kopalnice in še kaj. Največ denarja so sami zbrali. Pa drugo?

»Ja, na pomoč je priskočil tudi vihar, ki je v okoliških gozdovih podrl precej lesa,« pravi predsednik. »Nekaj parcel gozda ima tudi dom v upravljanju. Občinski organi so malo zamlajali, na eno oko, mi pa smo les pobrali, predelali in prodali najboljšemu ponudniku.«

Turistični delavci, ki so pobrali les s tistih osem hektarjev gozda, so ravnali prav. Morda bolj kot drugi, ki so zavoljo čudnih predpisov in »špetirov« čakali nekaj let, da je les na Veliki in Mali gori zgnil. Obnova doma je veljala turistično društvo letos 15 milijonov dinarjev. Prihodnje leto bo dom dobil tudi nekaj vlečnic, morda tudi obiljubljeno vlečnico iz Sodražice na Travno goro. Pa tudi tu ne bo dela konec. Siroščič načrt za razvoj Travnice gore, ki ga šele izdelujejo, predvideva, ali bolje, bo predvideval, izletniške hišice na Travnici gori, počitniške domove za delovne kolektive (kolektiv »Sukna« iz Zapuž se je že odločil za tak dom), letni zunanji paviljon in novo cesto.

»Trudimo se, da cesto pozimi redno plužimo,« pripoveduje Fran Fajdiga, tajnik krajevne skupnosti Sodražica, »vendar se s KGP vedno ne moremo pogovoriti. Tako brez verig in zimskih gum pozimi ne gre. Cesta je pač gozdna, upravlja jo KGP, ki za turizem mnogo ne zanima, gozdovi pa so tod že precej razredčeni. Projektirana je nova cesta iz Sodražice na Travno goro, dolga komaj 3 kilometre. Pripravljeni so pripevati tudi domačini, vendar KGP ne. Vse »knočee« smo že pritisnili, na kovčkih, v katerih so načrti, se nabira prah in gnajajo, številke z zakoličene ceste bo veter kmalu izbrisal. Pa nič!«

Gostov na pretek, zanimivega tudi

Tudi struktura gostov se menja, kakor se menja in spreminja dom. Do zdaj so pozimi tod hodili soljarji, kolonije, šole v naravi. V semestrskih poiznitih bodo tudi letos na Travnici gori zimovali dijaki beograjske gimnazije iz Ljubljane. Tudi druge ljubljanske šole so najavile svoje učence za solo v naravi — skupaj šest izmen. Prišli bodo tudi beograjski študentje, ki bodo na Travnici gori ves mesec. Privlačni jih narava in — so razmeroma nizke cene. Oskrba velja na Travnici gori za otroke 1.300 Sdin, zdaj, ko je dom obnovljen pa 1.700, za odrasle pa 2.300. Zato je dom vseskozi popolnoma zaseden in turiste skoraj odklanjajo. Poleti kolonij več ne sprejemajo, saj je izletnikov toliko, da ne morejo vseh sprejeti. Tudi tujei so začeli prihajati.

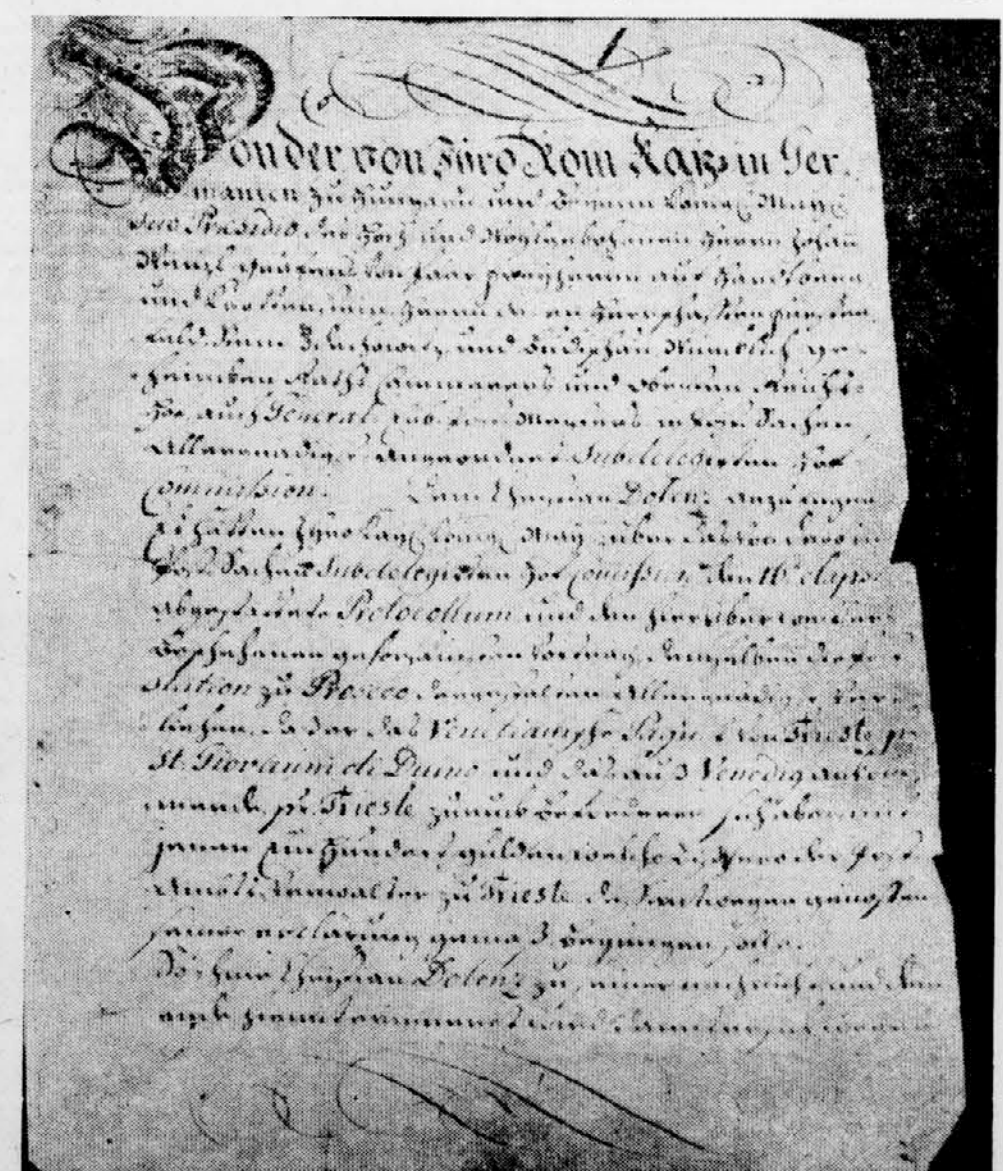
Za izletnike je narava dobro poskrbeli. Pa za planince tudi. Do Sten ni daleč, pa tudi do Ribniških svatov ne. Tisti, ki manj ljubijo naporne ture, bolj pa sprehode in »odgovodščine« lahko pridejo do pod Sten, pokukajo v votlino, kjer si poleti drvarji in tesarji iščejo v dežju zavetje, pozimi pa medved grabi svoj brolg, ali pa poslušajo staro zgodbo o lesenih križih pred votlinami, s katerimi so nekdo krotili strašnega zmaja, da ni prebudo strahoval Ribničanov. S Sten vodi pot pod Turnom in Belo Steno v Jelenov žleb, ki jo dobro poznajo italijanski vojaški divize Macerata kot kraj, kjer so pustili mnogo orožja in pobegnili v dolino. Lahko si ogledamo tudi pastirske hiše in zastlane pastirske stanove na Travnici gori, ali pa jo mahmamo skozi gozd do stare buke z znamenjem — domačini tam pravijo »Pri Pildku«. Pa kaj bi naštevali, izletov in zanimivih krajev je tod veliko, cesta pa drži tudi dlje na Notranjsko, k Sv. Gregorju ali v Loški potok.

IVAN VIDIC



DVA DANASNJA DOLENCA

Edvard Dolenc (desno) kaže svoje papirje dr. Milanu Dolencu Foto: S. Busić



CESARSKI PAPIR

Poslej so bili Dolenci skoraj dvesto let poštarji

