

zapiK

brezplačna revija za študente in dijake



Rdeča nit:
**TRANSPORT
IN PROMET**

Tête-à-tête:
ing. Emil Humar

Temnica:
Rekreatur

Pometamo po Kranju:
Kolesarske steze

Zopet v Zapiku:
Strijamož

KŠK UGODNOSTI



KOLOSEJ

vstopnica	3,90 EUR
-----------	----------

PLANET TUŠ

kino vstopnica	3,40 EUR
1h bowlinga	11,50 EUR

DEVETKA

BOWLING	
brezplačna izposoja obutve	
1h bowlinga	9,00 EUR

PROTENEX

ODBOJKA NA MIVKI	8,00 EUR
BADMINTON	6,00 EUR
MULTI IGRIŠČE	22,00 EUR
TENIS	5,00 EUR

TENIŠKI KLUB TRIGLAV

TENIS	
poletna sezona, 1h	2,90 EUR

ZAVOD ZA ŠPORT KRANJ

OLIMPIJSKI BAZEN	
enkratna vstopnica	2,30 EUR

A2U BIKES

15 % popusta pri nakupu in servisnih storitvah	
--	--

FOTO BONI

razvijanje 4 fotografij	7,00 EUR
-------------------------	----------

TENIS CENTER URANIČ

TENIS	
1h	2,50 EUR

UČENJE TENISA ZA 1 OSEBO

1h	12,00 EUR
Paket 10 ur	100,00 EUR

UČENJE TENISA ZA 2 OSEBI

1h	17,00 EUR
Paket 10 ur	150,00 EUR

ODBOJKA NA MIVKI 1h	2,50 EUR
---------------------	----------

FITNESS STUDIO IRENA

FITNES	
dopoldanska karta	17,10 EUR
celodnevna karta	23,70 EUR
SAVNA	7,20 EUR
SOLARIJ	5,90 EUR
SQUASH	5,40 EUR

PROŠPORT

SKUPINSKA VADBA	
mesečna karta - 8 obiskov	19,00 EUR
mesečna karta - 12 obiskov	26,50 EUR
mesečna karta - neomejena	33,00 EUR

FITNES	
mesečna karta - neomejena	28,50 EUR
trimesečna karta - neomejena	70,00 EUR
BADMINTON	4,00 EUR

VITACENTER

SKUPINSKA VADBA	
10 obiskov (veljavnost 90 dni)	36,70 EUR
mesečna karta - neomejena	36,70 EUR
trimesečna karta - neomejena	87,90 EUR

VOGU

ODBOJKA NA MIVKI	5,50 EUR
SKUPINSKA VADBA	
mesečna karta - 8 obiskov	9,00 EUR
mesečna karta - 12 obiskov	11,00 EUR
BADMINTON	5,50 EUR
SQUASH	5,50 EUR
TENIS	2,70 EUR

TAXI MONET

vožnja do 2 km	2,20 EUR
vožnja do 3 km	2,90 EUR
vožnja do 5 km	4,30 EUR
vožnja do 10 km	7,90 EUR

KONCERTI.NET

5 % popusta pri nakupu aranžmajev	
-----------------------------------	--

PARADAIS

tandemski polet z jadrlnim padalom	60,00 EUR
------------------------------------	-----------

KŠK

FOTOKOPIRANJE ČLANI	
A4 ena stran	0,04 EUR
A4 obojestransko	0,07 EUR
A3 ena stran	0,09 EUR
A4 ena stran barvno	0,45 EUR
vezava	0,50 EUR

FOTOKOPIRANJE NEČLANI	
A4 ena stran	0,08 EUR
A4 obojestransko	0,15 EUR
A3 ena stran	0,15 EUR
vezava	1,00 EUR

LJUDSKA UNIVERZA KRANJ

tečajji tujih jezikov	229,00 EUR
-----------------------	------------

KNJIŽNICA KRANJ

2,40 EUR cenejša članarina	
----------------------------	--

PREŠERNOVO GLEDALIŠČE

2,50 EUR cenejša vstopnica	
----------------------------	--

CAPOEIRA MANDINGA

mesečni tečaj capoeire senzale	35,00 EUR
--------------------------------	-----------

ŠD ČRNI PANTER

mesečni tečaj kickboxa	20,00 EUR
------------------------	-----------

DRUŠTVO KI AIKIDO

mesečni tečaj ki aikida	27,00 EUR
-------------------------	-----------

MAXXIMUM SHOP

20 % popusta pri nakupu športne prehrane	
--	--

WU MASAŽA

tradicionalna tajska masaža	28,80 EUR
tajska masaža z olji	36,00 EUR
tajska masaža stopal	28,80 EUR
tradicionalna tajska masaža hrbta	22,50 EUR

Zapik

brezplačna revija za
študente in dijake

Naslovnica:

Oto Žan

Odgovorni urednik:

Jan Grilc

Namestnik odgovornega urednika:

Nace Fock

Distribucija:

Miha Krmar

Oblikovanje:

Jure Vuković

Avtorji prispevkov:

Urša Bajželj
Nace Fock
Jan Grilc
Mojca Jagodic
Maja Kalan
Maša Nahtigal
Dejan Rabič
Pina Sadar
Žan Sadar
Andraž Šiler
Barbara Zupanc
Fokinjak
Pižama

Fotografija:

Oto Žan

Ilustracije:

Petar Stojanović

Križanka:

Mateja Novak Kukovič

Lektoriranje:

Nace Fock

Izdajatelj:

Klub študentov Kranj

Tisk:

Tisk Žnidarič, d.o.o.

Trženje:

Matej Tomlje
trzenje@zapik.si

Naklada:

5000 izvodov

Daljši Zapik, daljši kolofon, daljši uvodnik ...

Po popolni preobrazbi v poletni številki smo Zapikovim novim oblačilom dodali še piko na i: nova, inovativna imena rubrik bodo odslej kronala Zapikove strani, ki jih je, če še niste opazili, nekoliko več, saj smo »obogateli« za eno polo in se lahko pohvalimo z okroglo številko štirideset. Vpeljali smo nekaj čisto novih rubrik in, kot rečeno, preimenovali vse že obstoječe, podrobnejšo detekcijo sprememb in dodatkov k vsebini pa prepuščamo vam, zvestim bralcem.

Omenjeni bolj ali manj permanentni spremembi pa sledi še ena, prehodne narave sicer. Odgovorni urednik, Jan Grilc, nam je namreč, še preden je dodobra zaključil poletno številko, z gromozanskim nahrbtnikom na ramenih in s slamnikom na glavi pomahal v slovo z vlaka, ki ga je za dva meseca popeljal širom Evrope. Tako je bila *ad hoc* generirana funkcija »namestnik odgovornega urednika«, da sem začasno lahko vzel v roke poleg novinarskega peresa in lektorskega rdečila še uredniške vaji ter kljub preciznim smernicam svojega šefa dodal reviji komajda zaznavno osebno noto (npr. elokvenca in obseg pričujočega uvodnika).

Fil rouge je ta mesec pravzaprav zelo aktualen, saj se ob novem šolskem (in kaj kmalu tudi študijskem) letu pospešeno začnemo posluževati najrazličnejših prevoznih sredstev: TRANSPORT IN PROMET. Pogovarjali smo se z enim največjih lokalnih prometnih ekspertov, izpostavili problematiko kolesarskih stez v Kranju, preživeli dan z voznikom tovornjaka, poleteli na čarobni preprogi, raziskali, kako se najpogosteje prevažamo študentje in dijaki, pozabili pa nismo niti na KŠK-jevce, ki prisegamo na lastnonožni pogon in smo se udeležili Rekreatura. Zelo, zelo prijazno pa smo v prispevkih pisali o Orient Expressu, transsibirski železnici, Interrailu in o železni cesti nasploh. Prav ta nam bo namreč, čim prej, upamo, pripeljala spet nazaj domov odgovornega urednika ...

Nace Fock, namestnik odgovornega urednika

KAZALO

KLUBOVANJE	
Potopisni večeri	4
Potopisni večeri	4
Začetni teniški tečaj s KŠK-jem	5
Preventivna cepljenja proti KME in HPV	5
Z rutko, kresničko in KŠK-jem v prvi razred	5
IZ ŠTUDENTSKEGA KORITA	
Napaka poletja	6
Z BALKONA	
Skiro ali Kako sem se prodal gospodarskim lobijem	7
OSIŠČE	
Kako v šolo?	8
TÊTE-À-TÊTE	
ing. Emil Humar	10
WTF!?	
Po virtualnih poteh	13
Koncertni napovednik	14
S CULO NA RAMI	
Sožitje vlaka in nahrbtnika	15
PO RODNI GRUDI	
Martuljski slapovi	16
Odgovorno na cesto	18
19ka	
Devetnajstka z Markom Ješetom	19
Taksi	20
Magični transport	21
TEMNICA	
Rekreatur 2009	22
ŠVIC	
Zganje gum	24
ZRCALCE, ZRCALCE	
Oh, ta dvajseta!	25
POMETAMO PO KRANJU	
Kolesarske steze	26
DAN Z ...	
... voznikom tovornjaka	28
TO JE KRANJ	
Matevž Fortuna, inovator poštarskega kolesa Krpan	30
FILMOZOFIRANJE	
5 filmi do Beograda in z babico na jug	31
NA METRE KNJIG	
Upor na ladji, umor na vlaku, ljubljenje v kočiji	32
STRIJAMOŽ	
V epizodi Strijamoževa prerokba, 1. del	33
TOPSHIT	
Ali ste vedeli, da	34
10 top letalskih nesreč	34
10 Top prevoznih sredstev	34
Za luno	35
Nagradna križanka	36
Strip	37
Kviz in sudoku	38
Fotogalerija	39

Priloga:
ZGIBANKA
ČETRTKANJE
oktober 09

Cenik velja od 1.9.2009. Vse cene so v EUR in že vsebujejo DDV.

KLUBOVANJE

KLUBOVANJE

Potopisni večeri

V pretekli sezoni smo se ob nedeljskih večerih prepuščali znanim in manj znanim popotnikom, ki so nas s prečudovitimi fotografijami ter spretno izbranimi besedami popeljali po različnih krajih sveta vse od Amerike preko sončne Španije in zasneženih Alp pa preko nekaterih držav vroče Afrike in raznolikih orientalskih držav Azije pa vse do Avstralije. Lansko sezono smo zaključili s predavanjem na prostem o podvodnem svetu

in se na kratko poučili o potapljaških veščinah. Poletje se bliža koncu in tudi v letošnji sezoni bomo poskrbeli za prijetne nedeljske večere v družbi popotnikov; s pomočjo priznanih predavateljev se bomo sprehodili po vseh kotičkih sveta. Ponovno se bomo srečevali ob **nedeljah zvečer v prostorih kavarne KluBar**.

KŠK

Potopisni večeri



Za navdušene plesalce in vse, ki bodo to še postali, bo, kot vedno, dobro poskrbljeno! Klub študentov Kranj vam ponuja celo paleto plesnih tečajev, nad katerimi bdi klubska **Plesna sekcija**, ki nadaljuje s svojim dosedanjim uspešnim delom. Navdušenkam nad zapeljivimi orientalskimi ritmi bosta na voljo tako začetni kot tudi nadaljevalni tečaj **sodobnega orientalskega plesa**, z energijo nabitim plesalcem in plesalkam, željnim ognjevite kombinacije plesa in borilnih veščin, priporočamo **capoeiro**, ljubitelje ritma ter inovativnih koreografij bo razveselila ponudba za **hip-hop**, nostalgijo na zlata 20. in 30. leta prejšnjega stoletja vam bo ob živahnih ritmih ter mešanici afro-ameriške in evropske plesne tradicije pričaral zimzelene **swing**, v vročico latino ritmov vas bo zapeljala kubanska **salsa**, vedno pa vam je na voljo tudi ustaljena klasika standardnih **družabnih plesov**, katerih osnovno poznavanje zagotovo sodi k splošni izobrazbi.

Termini, lokacije in cene bodo znani v kratkem ter objavljeni na KŠK-jevi spletni strani, za vse nadaljne informacije pa se lahko obrnete na organizatorja po elektronski pošti **izobrazevanje@ksk.si**.

KŠK

Začetni teniški tečaj s KŠK-jem

Teniška sekcija se je na Klubu študentov Kranj močno okrepila. Poleg številnih ugodnosti pri najemu igrišč in nedavno izpel-

janega teniškega turnirja imajo tisti, ki delajo šele prve korake po rdečem pesku, možnost, da se pod budnim očesom izkušenih trenerjev naučijo osnov tega prečudovitega in večnega športa. **Od 21. septembra do 2. oktobra ob ponedeljkih, sredah in petkih** bo namreč v **Tenis centru Uranič v Spodnji Besnici** potekal začetni teniški tečaj, in sicer v dneh **21. 9., 23. 9., 25. 9., 28. 9., 30. 9. in 2. 10.**, vedno **od 17.30 do 19.30**. Naučili se boste lahko osnov igranja na mreži in osnovne črte, vsakega tečajnika pa mora imeti svoj teniški lopar. Za celoten tečaj boste člani KŠK-ja odšteli **60 €**, tisti, ki to še niste, pa **85 €**. Prijave zbiramo na **Info točki KŠK** (ob lokalu Down Town) **do petka, 18. 9.** Za dodatne informacije se lahko obrnete na nas tudi po elektronski pošti: **teniski.tecaj@ksk.si**.

KŠK
Oto Žan



Preventivna cepljenja proti KME in HPV

Resor Sociala in zdravstvo je v letošnji sezoni osvežil ponudbo s preventivnimi akcijami cepljenj, med katerimi sta tudi cepljenje proti klopnemu meningoencefalitisu in humanimi papiloma virusi. KŠK k osvežanju o **klopnem meningoencefalitisu (KME), virusni bolezni osrednjega živčevja**, pripomore z delnim subvencioniranjem dveh cepljenj od skupno treh: eno člana stane **23,5 €**, dve cepivi pa **47 €**. Slovenija sodi med endemična območja za KME, še posebej ogrožena pa je ravno Gorenjska. Najugodnejši čas za cepljenje proti KME so jesenski, zimski in zgodnji spomladanski meseci. Kupončke za cepljenje je na Info točki KŠK možno prevzeti le še do konca septembra.

Od poletja dalje na Info točki ponujamo tudi delno subvencioniranje cepljenja proti **humanim papiloma virusom (HPV)**, ki je ena od pogostejših spolno prenosljivih okužb v svetu in tudi v Sloveniji in ki se pri nekaterih osebah lahko razvije v kronično okužbo, kar lahko vodi do razvoja **raka na materničnem vratu** in nekaterih drugih rakov. Vsaka članica KŠK je upravičena do enega kupončka za cepljenje proti HPV, cena cepljenja znaša **47 €**. Cepljenje proti HPV je sicer v letošnjem šolskem letu prvič uvrščeno v redni program cepljenj za deklice stare od 11 do 12 let, ki bodo obiskovale 6. razred osnovne šole, za vse ostale je cepljenje, ki se izvaja v treh fazah, samoplačniško.

KŠK

Z rutko, kresničko in KŠK-jem v prvi razred

Ob začetku novega šolskega leta za vse osnovno- in srednješolce so bili dejavni tudi študentje Kluba študentov Kranj, ki so se razkropili po kranjskih osnovnih šolah ter nadebudne prvošolce poučili o varnosti na poti v šolo ter njihovi vlogi pešca v prometu. Vsi prvošolci so prejeli kresničke, ki jih bodo varovale ter zmanjševale potencialno nevarnost, ki grozi vsem udeležencem v prometu. KŠK-jev resor za socialo in zdravstvo je letos podaril 850 kresničk, s to dobrotelno akcijo pa študentje želimo jasno povedati, da so tudi najmlajši naša skrb!

KŠK
Bojan Okorn



GARDALAND

sobota, 19. 9. 2009
Kranj: izpred Sloge ob 2.00
Ljubljana: izpred Tivolija ob 2.30
člani KŠK: 45 €
ostali: 52 €

Več na:
WWW.KSK.SI

TEČAJ RISANJA IN SLIKANJA

10-tedenski tečaj
četrtki od 17.00 do 19.15
pričetek: 8. 10. 2009
kraj: Gimnazija Kranj
članki KŠK: 130 €, ostali: 190 €

BADMINTON

srede 17.30-19.00

Ekonomska gimnazija

Rekreacija s KŠK-jem

oktober 2009 – april 2010

člani KŠK: brezplačno
ostali: 2 €

DVORANSKA ODBOJKA

srede 17.30-19.00

Ekonomska gimnazija

PLAVANJE

četrtki 20.00-21.00
nedelje 20.00-21.00

Zimski bazen

KOŠARKA

sobote 17.30-19.00

Prošport

VODNA KOŠARKA

nedelje 20.00-21.30

Zimski bazen



Napaka poletja

Vem, da ste to najbrž prebrali oziroma sami pri sebi pomislili, da je že letošnje poletje resnično minilo hitreje kot nastop Damjana Murka z vsemi njegovimi »uspešnicami«. Par žurov, malo dela, teden morja, kaka daljša kolesarska tura, nekaj učenja za nečloveške septembrske roke, pa smo že prikrasjeni za večerne poglede na simpatične mladenke v lahkih poletnih oblačilih. No, neke vmes med kategorijama »par žurov« in »malo dela« lahko uvrstimo tudi delovni vikend kolektiva ZapiK, katerega rezultati so pravkar pred vami. Nov izgled, nove rubrike, malce spremenjena vsebina. No in tam, v objemu dolenskih gričev, sem dobil tudi prijazen nasvet odgovornega urednika: »Andraž, kaj pa, če bi v svoje kolumne vključil malo več aktualnega s študentske scene?« - »Dobro,« sem si dejal, »pa poskusimo, vsaj prvič.«

Seveda sem kaj kmalu ugotovil, da kake pretirane aktivnosti poleti na »študentki sceni«, izvzemši dogajanje na plažah južno od Kolpe, kakopak ni pričakovati. Na žalost se moje domneve niso uresničile. Daleč od tega, da se na plažah »lijepe njihove« ne bi nič dogajalo, pač pa se je začelo dogajati na »študentski sceni«. Tema: stalna fronta vseh vlad – študentsko seveda. Še danes se spomnim navdušenja mnogih kolegov ob lanski zm-

čaju postal ZARES razširjen pojav. Zadeva gre nekako takole. Osebek izgubi neke volitve in njegov ego je močno ranjen. Da bi prav ta osebek sedaj zadevo saniral, zamenja stranko, spremeni načela in pogled na svet, z razlogom, da bi prišel do neke, na prvi pogled »pomembne« funkcije, ki pa je v bistvu sama sebi namen. In osebek se spet počuti pomembnega ... Konec koncev, kakšna funkcija pa je sploh, če si »Minister za razvoj in evropske zadeve«? Mar niso vsa ministrstva namenjena razvoju in neke vrste vseevropskem sodelovanju? Ali pa je morda v tej vladi razvoj zaupan le enemu ministrstvu, vsa ostala pa zgolj praznijo državno blagajno? No, kakor koli že, naš razvojni Mitja se je poleti spraval nad študente. Pravi da smo napaka; napaka na trgu dela. Napake pa ponavadi poskušamo odpraviti. Kakor hitro je to le mogoče. Zanimivo ob tej napaki pa je, da tisočim omogoča študij, omogoča pot do izobrazbe, še bolj zanimivo pri tem pa je dejstvo, da ta napaka praktično poganja državno upravo. Za približno 4 milijone evrov dela letno na ministrstvih opravijo študenti. 4 milijone evrov za neko napako. Nekam velik znesek, se vam ne zdi?

Po mojem mnenju se za usodo študentskega dela zaenkrat še ni potrebno bati, kajti tudi »črnsko« delo v državni upravi mora nekdo opraviti. Bolj se bojim za slovensko vlado. Ob vseh teh izpadih namreč dobivam občutek, da je praznjava nihče ne vodi, oziroma jo vodi nekdo popolnoma drug ...

Z veseljem vam povem, da na Klubu študentov Kranj ne stojimo za izjavami ministra Gasparija. Za nas je »napaka« kvečjemu on in vsi politični mnogobožci. Tako vam bomo tudi v tem šolskem letu pripravili širok spekter ugodnosti in raznovrstnih projektov. Vi pa le ne pozabite podaljšati članstva za novo šolsko leto. Pa veliko uspehov v njem ...



agi levega »KGB trojčka«. (Razlago kratice prepuščam domišljiji bralca, recimo pa da stoji za (K)atarina, (G)regor, (B)orut.) »Zdaj pa nas, študente, ne bo nihče več tako jebal (zanimivo kajne, kakšne besede lahko najdemo v preljubem SSKJ-ju), kot nas je Janša,« so mi hoteli navdušeno razlagati. Niso bili ravno jasnovidni ...

Še nas bodo jebali! In to v stranki, ki ne le v imenu, temveč tudi iz ust nesojenega predsedniškega kandidata, ki je še kako dobro več študentskega mnogoboja, pravi, da je socialna. Se pravi, tega, da greš čez vsa svoja načela, čez vsa svoja prepričanja, čez vse, kar ti je kdaj koli v življenju kaj pomenilo, da zamenjaš 10 strank, vse samo zaradi enega razloga: zasedba funkcije za nahranitev ranjenega ega. Mimogrede, to je v Kranju v zadnjem

Skiro ali Kako sem se prodal gospodarskim lobijem

Nekaj faustovskega ima v sebi tale ZapiK, to sem vedno trdil, sploh s svoje objektivne balkonske pozicije. In prišel je tako dan, ko sem tudi sam prodal dušo hudiču (tajkunom, seveda, čeprav tega javno ne priznavam!) ter se je začela hoja po tankem ledu. Pardon, ne hoja, vožnja. Mastne denarce v aktovkah, kovčkah in modrih kuvertah sem na jahti ob sicilijanski obali prejel od največjega svetovnega proizvajalca skirojev K-Škiro, v večinski lasti katerega je tudi SkiroPIK, ki z omenjenimi prevoznimi sredstvi zalaga Bližnji vzhod. Vse to z enim samim namenom: da bi dokazal, da je skiro vrhunsko prevozno sredstvo, utemeljil to tezo v obširni ekspertizi, povzetek slednje pa objavil v ZapiKu. Rečeno, storjeno. Gre za pričujoči prispevek.

Zakaj neki so skiroji tako prvovrstni? Skiro ima začetno postajo pri vas doma. Ne npr. v luknji pod mestom, kjer se nahaja železnica. Na avtobusni postaji ste prisiljeni stati v smrdečem okolju v družbi naključnih pijančkov, brezdomcev in šteklačev, ali pa sedeti na umazani, polit, mokri, prašni klopci. Ravno nasprotno skiroja sploh ne čakate. Odpelje, ko želite, in vas »strese« natanko tam, kjer želite. Nikakor ne boste zapravili cele malhe evrov za karte, žetone ipd.: prevoz s skirojem je, ko enkrat postanete njegov pravomočni lastnik, brezplačen. Tako se izognete zafrustriranemu, neprijaznemu in funkcionalno nepismenemu bitju za okencem, čakanju v vrsti ter šoku ob zaračunavanju kazenskega dodatka k voznini, če v zadnjem trenutku priletite na vlak. Skiro ne zamuja, skiro se prilagaja vaši

ogljikovega dioksida in, kar je še večjega pomena, plavalasi pričeški navkljub ne boste mogli natočiti vanj dizla namesto bencina.

Nikakor vas ne bodo oglobili zaradi napačnega parkiranja: skiro je zločljiv! Lahko ga odnesete s seboj v predavalnico, ga pospravite v šolsko omarico, lahko ga obesite na kljukico v separeju, ko greste na stranišče, lahko ga spravite v teniško torbo ali v za to prirejen »žakelj«, ki ga vrhunski proizvajalci (kot je npr. K-Škiro) ponujajo kot dodatno opremo. Odmislite tudi vzvratno in bočno parkiranje ter nastavljanje lesenih gajbic na parkirišče pred blokom.

Skiroja, ki ima le dve kolesi, vam ne more odpeljati pajek, ki zaradi ravnotežja potrebuje štiri. Če mislite, da vam bodo namestili lisice, se motite: prej bi namestili skiro na lisice kot pa obratno! Ravno tako vam potuhnjenci ne morejo nalepiti na vetrobransko steklo kazni – vetrobranskega stekla skiro vendar ne premore! Na radar vas bodo ob pomanjkanju proračunskega denarja le stežka ujeli, niti lov na »race na vodi« na nekdanjih cestninskih postajah, izvozih z avtocest in odsekih, kjer potekajo obnovitvena dela ter so prikladno znižali hitrost s 130 na 60 km/h, se ne bo obnesel: kateri norec se pa vozi s skirojem po avtocesti? Tako tudi ne boste plačevali cestnin. Skiroje posledično priporočam Hrvatom, Italijanom in vsem naključnim obiskovalcem Slovenije, ki žolčno jadikujejo zaradi 30 evrov, kolikor stane na Slovenskem mesečna vinjeta za osebna vozila in kar je, po drugi strani, npr. natančna cena 4- do 5-urne vožnje počez čez Italijo, nekako od meje do Firenc. Če vas torej vleče v galerijo Uffizi, boste ob izbiri skiroja za prevozno sredstvo prihranili 60 evrov, da niti ne omenjam goriva.

Zadnji hit v naši mali deželi so konstantna popravila cest. Ne da se peljati 20 km v kosu, ne da bi naleteli na vsaj en ovboz, ki vam podaljša pot za pol ure, načne živce in umaže avto. Če se prevažate na skiroju, je postopek preprost: sestopite, z desnico (alternativa: z levico) dvignete skiro za ped od tal in ga nesete čez razruvano cestišče, greste čez zibajočo se brv nad prepadom, dobite možnost za brezplačno, hitro ter intenzivno konverzacijo v albanščini, nakar na drugi strani črne luknje zopet zajahate ljubljani skiro in nadaljujete s transportom.

In nenazadnje, megalomanske vsote avtošolam? Poznate morebiti koga, ki je opravljal izpit za skiro?

Ravno tako vam potuhnjenci ne morejo nalepiti na vetrobransko steklo kazni – vetrobranskega stekla skiro vendar ne premore!

hitrosti, skiro ne pozna dnevnih in nočnih tarif ter voznih redov, ne pozna razlike med šolskimi ali dela prostimi dnevi, vikendi, počitnicami, prazniki, dnevi OF ipd. Na skiroju ste gospodar svojega časa!

Na vlaku ali mestnem avtobusu obstaja večna dilema: stati ali sedeti? Biti vljuđen do nevljudnih ali potovati kot človek? Na skiroju tega razkola med idealom in stvarnostjo ne boste doživljali: brez nadaljnega stojte. Na skiroju prav tako ne morete zaspiti in zamuditi izstopa, med sestopanjem pa vam ni treba čakati počasnih, preširokih, nespretnih ljudi. Izstopate namreč skozi privatni izhod, ki ne obsega 4 strmih stopnic, na katerih pozimi drsi: na skiroju je nalepljeno nekaj gumi ali »šmirgl papirju« podobnega. Še več: na skiroju nikdar ne boste postali preširoki za kakršna koli vrata: gre za obliko rekreacije, ki krepi telo in duha, osveži utrujene misli, težko glavo ter se ujema s sodobnimi »wellness« in ekološkimi smernicami.

Skiro se poživža na krizo na Bližnjem vzhodu, na ceno sodčka nafte, na manipulacije s cenami neosvinčenega bencina, na muhe arabskih šejkov, Združenih držav in Rusije. Edino gorivo sta voda ali malinovec, v jutranjih urah kava, sem in tja kakšen sendvič, v zimskih dneh malce žganja – sistem ogrevanja, namreč. Skiroja vam tako ne bodo obdavčili zaradi emisije

Kako v šolo?

Do fakultete oziroma šole vodi več poti in načinov prevoza, med najpogostejšimi so vožnja z vlakom, avtobusom, avtom, s kolesom ali pa preprosto – peš. Stroški, ki jih imate pri tem, so čas, udobje, denar in živci. Izberite, kateri je najdragocenejši.

Novost na vlakih: brezkontaktna čip kartice

Z vlakom se lahko pripeljete do vseh slovenskih univerzitetnih središč. Letošnja novost pri Slovenskih železnica je Abonentska vozovnica, brezkontaktna čip kartica, ki bo nadomestila dosedanje papirnate mesečne, polletne in letne šolske vozovnice. Čip kartica se bo namreč uporabljala kot izkaznica in kot vozovnica, veljala bo za potovanje z vlakom na določeni relaciji, izdana pa bo na uporabnika. Namesto dosedanjih dveh dokumentov, izkaznice in dodatne vozovnice, bodo tako vajenci, dijaki in študenti uporabljali samo brezkontaktno čip kartico, na kateri bodo zapisani podatki o uporabniku in o veljavnosti vozovnice, osebje na vlaku pa bo veljavnost preverjalo s prenosnimi terminali.

Mesečno, polletno ali letno vozovnico bo potnik kupil na potniški blagajni, njena cena znaša 5 evrov, veljala bo za celo

šolsko/študijsko leto, vsako leto pa jo bo potem potrebno obnoviti in podaljšati z novo vlogo. Ob zaključku šolanja uporabnik brezkontaktno kartico lahko vrne, Slovenske železnice pa mu povrnejo 2 evra.

Še vedno velja, da je prevoz z vlakom najugodnejši: ob nakupu polletne šolske vozovnice potnik plača vrednost le štirih mesečnih vozovnic, ob nakupu letne šolske vozovnice pa vrednost le osmih mesečnih vozovnic. Na voljo je tudi obročni nakup z Bankreditom. Slovenske železnice v prihodnje načrtujejo tudi možnost nakupa in podaljševanja mesečnih vozovnic za študente in dijakke s čip kartico po spletu.

Analize so pokazale, da ravno mladi do 26. leta starosti pomenijo največji delež potnikov Slovenskih železnic, saj so lani predstavljali skoraj 40 odstotkov celotnega števila potnikov. Mladi od 12. do 26. leta starosti si pri Slovenskih železnica tako lahko poleg abonentske kartice privoščijo 30-odstotni popust pri nakupu vozovnic na podlagi kartice SŽ-Ej!Kartice, ki je 1. septembra zamenjala staro SŽ-EURO<26.

Z avtobusom in Urbano

Še največ sprememb v zvezi z avtobusnim prometom čaka študente in dijakke, ki se šolajo v Ljubljani. Stare šolske vozovnice za ljubljanski potniški promet bo nadomestila enotna mestna kartica Urbana. Žetonov odslej ne bo več možno kupiti, bo pa z njimi in gotovino možno plačevanje do novega leta. Žetone in gotovino bo nadomestila vrednostna Urbana, ki je prenosljiva in ni izdana na ime, je rumene barve, nanjo pa bo mogoče naložiti dobroimetje v vrednosti od 1 do 50 evrov. Mesečne vo-

zovnice bo nadomestila terminska kartica, ki ni prenosljiva, je zelene barve, poleg ali namesto izbrane mesečne vozovnice pa nanjo lahko uporabnik naloži tudi izbrano vrednost dobroimetja (do 50 evrov) in ga uporabi, kot bi sicer uporabil žetone ali gotovino.

Šolarji, dijaki in študenti za nakup Urbane potrebujejo svojo staro mesečno vozovnico (če so jo doslej uporabljali) in potrdilo o šolanju, ki velja za šolsko leto 2009/2010, polnoletni pa potrebujejo tudi osebni dokument ali indeks; fotografija ni več potrebna.

Urbana ne bo samo avtobusna kartica, pač pa bo z njo mogoče plačevati tudi vzpenjačo na Ljubljanski grad, uvedli pa naj bi jo tudi v knjižnicah. Nekoliko bo treba počakati še na nadgradnjo parkomatov.

Z avtom in jeklenimi živci

Osebni avtomobil je verjetno najudobnejši način prevoza do šole oziroma fakultete, vendar ne tudi najugodnejši: poleg goriva, dragocenega časa in živcev – ko se po polžje premikate v jutranji ali popoldanski prometni konici – strošek predstavlja še parkirnine. Še prej kot parkirnine bo pri nekaterih problematično iskanje parkirnega mesta, sploh če študirate na fakultetah v strogem mestnem jedru ali pa v zelo obljubljenih soseskah, kjer so parkirne garaže zasedene, parkiranje na zelenicah pa pogosto kaznovano z lisicami.

S kolesom za zdravo telo

Najcenejši, najbolj ekološki in zdrav prevoz na kratke razdalje predstavlja kolo. Ponavadi za parkirišče zanj ni potrebno odšteti posebne parkirnine, je pa zanj težko najti primerno počivališče, sploh v toplejših mesecih. Nekatere fakultete svojim študentom nudijo kolesarnico, vendar je teh še vedno premalo. Kolesa so zato pogosto priklenjena na stebričke ob cestah, na pločnikih ali na ploščadih pred zgradbami, kar lahko – denimo v Ljubljani

– redarji celo oglobijo. Kazen, ki lahko doleti tistega, ki parkira kolo v območju za pešce, je 80 evrov, mestni redarji pa kazni za prekrške delijo le ob prisotnosti kršitelja, saj drugače ne morejo identificirati lastnika kolesa.



Peš!

Če ste eden izmed tistih »srečnežev«, ki stanuje v neposredni bližini fakultete, potem se do ljubega hrama učenosti lahko odpravite peš. Pravzaprav se peš lahko odpravite tudi, če ste od izobraževalne ustanove oddaljeni malce dlje, v tem primeru si vzemite le malce več časa.

Mojca Jagodic

Matic Zorman, Žan Kuralt



	Čas:	Denar:	Udobje:	Živci:
Prevoz z vlakom:	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Prevoz z avtobusom:	★★★	★★	★★	★★★
Prevoz z avtom:	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★
Prevoz s kolesom:	★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Peš:	★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

“Mladi vozniki premalo opazujejo!”

Inženir, ki pogreša renaultovo petko

Lahko bi mu rekli kar pionir na področju avtošol na Gorenjskem. Emil Humar je kritičen do kranjskih popoldanskih prometnih zamaškov, a zmeren do slovenske pregovorne objestnosti na cesti in mladih voznikov. Po njegovem mnenju so zastarele avtomobile nadomestili napredni, umirjeno vožnjo pa je odgnala preobremenjena družba.

Kdaj ste začeli z avtošolo in s kakšnimi avtomobili?

Začel sem jeseni leta 1990. Pred tem obdobjem je vozni park temeljil izključno na »fičotih« in »stoenkah«, jaz pa sem začel z renaultom 5 in golfom »trojko«. Značilnost »petke« je bila, da so predstavljale revolucionaren korak naprej, sploh glede udobja. Imele so že nekoliko bolj masivne odbijače, tako da so bili bolj odporni na trke, ki smo jih neprestano doživljali od zadaj. Bil pa je tudi pregleden avto – zaradi velikih steklenih površin. Pa sorazmerno majhen avto in hkrati zelo prostoren. Ko so jih nehali delati, mi je bilo kar malo žal.

S katerim avtomobilom pa ste vi opravljali vozniški izpit?

S fičotom, seveda, takrat so bili samo fičoti.

Pa menite, da je bilo v vaših časih lažje opraviti izpit?

Da, veliko lažje. Fičoti so bili v primerjavi z današnjimi avtomobili sicer zastareli, ampak je bilo pa veliko manj prometa. Bili so še prvi semaforji, eden pred zdravstvenim domom, drugi pri bencinski črpalki na Zlatem Polju, ni bilo še teh štiripasovnic ... Tudi izpit je bilo lažje narediti, količina ur je bila manjša. V povprečju si imel med deset in dvajset ur in to mi še danes starši sedanjih učencev »mečejo naprej«, češ, kako to, da sem jaz lahko naredil izpit z 10 ali 15 urami, danes pa jih imajo po 30. Uspešnost pri opravljanju izpita sicer včasih ni bila čisto nič večja, vseeno pa se je s tisto malo urami dalo narediti izpit.

Danes, pravite, povprečje učnih ur znaša 30. Je to po vaše dovolj?

Povprečje je približno 40 ur. To po mojem mnenju čisto zadostuje. Morali pa bi postaviti spodnji nivo ur. Nekateri zahtevajo, da naredijo izpit po desetih ali petnajstih urah. Enostavno so zahteve tako močne, da s takim številom ur ne gre. Vsak kandidat mora brezhibno obvladati avtocesto. In da jo res brezhibno obvlada, porabi nekaj ur. Da res obvlada šenčursko križišče, ki smo ga prenovili, rabi dve uri. In še cel kup je takšnih situacij.

Učite že skoraj dvajset let, lahko rečemo, da se je zamenjala generacija. So se mladi kaj spremenili?

So. Prav tako, kot se to pozna po šolah. Ni več tistega reda, kot je bil včasih. Rekel bi, da je 70 odstotkov kandidatov idealnih, zavedajo se, da je vožnja odgovorna zadeva. Ostalih 30 odstotkov pa je ne jemlje resno. Zadnje čase sploh opažamo, da pride do nekakšnega izsiljevanja, da te postavi pred pogoj – v 15 urah hoče priti do izpita, znanja pa nima. Tukaj pride do konfliktnih situacij, ki jih včasih ni bilo. Včasih je bil učitelj vožnje tisti, ki je

sam odločal, danes to prehaja na kandidata.

Ampak napak nimajo le mladi, učenci. Govori se, da smo Slovenci slabi vozniki, objestneži, ner-vozniki ...

Ne bi rekel, da smo Slovenci sami po sebi slabi vozniki. Družbena situacija, v kateri živimo, nas je pripeljala do tega. Trideset, štirideset let nazaj je bilo življenje bolj sproščeno. Na cestah ni prihajalo do situacij, kot so danes: žuganje, hupanje, tolčenje po volanu ... Ni bilo verižnih trčenj, ki so posledica tega, da danes med vožnjo ljudje počnejo vse druge stvari – mobilni telefon, poslušanje radia, ki ga včasih ni bilo; vse to se pozna. Hkrati pa ljudje sorazmerno slabše

Ne bi rekel, da smo Slovenci sami po sebi slabi vozniki. Družbena situacija, v kateri živimo, nas je pripeljala do tega. Trideset, štirideset let nazaj je bilo življenje bolj sproščeno.

živijo kot včasih. Bojijo se, ali bodo imeli službo, ali bodo otroke spravili do izobrazbe – to se prenaša tudi na vožnjo.

In kako reagirate vi, če kdo znori nad vami na cesti?

Če sem v vlogi učitelja vožnje, sem umirjen, ker moram biti tak tudi do kandidata. V privatnem življenju pa ni ravno tako. Če me nekdo močno izsili in če imam priložnost, se kdaj tudi ustavim ob robu ceste in mu rečem »čakaj malo!«, ga opozorim, da je to pa vendar malo prehudo ... Čeprav vem, da bi moral biti v obeh slučajih miren; tako kot sem pri poučevanju.

Način vožnje zagotovo pogojuje tudi infrastruktura, pa prometna ureditev. Kaj pravite o teh dveh v Kranju? Katere so šibke ali morda nevarne točke?

Zadnjih pet ali šest let se na področju prometa v Kranju ni nič premaknilo. Sem ter tja kako manjšo ulico preplastijo. Še pred desetimi leti smo imeli vzhodno obvoznico, nikakršnih kolon,



promet je potekal tekoče. Danes bi bilo bistveno, da bi imeli cestni obroč že rešen. Če se pripeljete v Kranj po 15. uri, lahko vožnja z Labor do Mercatorjevega centra na Primskovem traja tudi dvajset minut. Za tri kilometre torej porabi več časa, kot če bi šel iz Kranja v Ljubljano. Pomislite tudi, da dvesto metrov ceste, ki jo obnavljamo na območju Savske ceste, gradimo od spomladi, pa bomo nadaljevali vse do novega leta. Če bomo šli s takim tempom naprej, bo promet v Kranju kmalu obstal, kar se za četrto največje mesto v Sloveniji ne spodobi. In primerjava s Koprom, ki je bil še nedolgo nazaj veliko bolj zaostalo mesto: zaključujejo tretje »turbo« križišče, pri nas, evo, ne naredimo nič. Kar pa se tiče čudnih situacij: križišče za mostom čez Savo pri Supernovi, kjer se desno zavije na Gorenjo Savo. Tam je znak za prednostno cesto postavljen tako, da ljudje, ki niso domačini, ustavijo na koncu mostu in gledajo proti Besnici, kot da je tam prednostna cesta. Tam bi moral biti najprej postavljen znak »potek prednostne ceste«. Kdor je domačin, instinktivno ve, da si na poti iz Stražišča na stranski cesti, kdor pride od drugod, pa ne. In tovrstnih situacij je še precej.

Veliko vroče krvi povzročijo prav krožna križišča. Pa da slišimo iz prve roke: kako torej pravilno skozi krožno križišče, če ima dva pasova?

Če ima dva pasova, praviloma voznik zapelje v notranji prometni pas. Potem pa mora dobro opazovati talne označbe, kje zapustiti križišče. Tam nastaneta dva problema: če je na izhodu polna črta, potem lahko zapušča krožno križišče z notranjega ali zunanega pasu. Če je črta prekinjena, pa bi ga moral zapustiti z zunanjega pasu. Tu pa nastane težava: če je križišče premajhno, ta premik enostavno ni mogoč. Na primer šenčursko križišče ima premajhen premer, da bi to teoretično izvedel. V takem primeru je bolje, da bi imelo križišče samo en pas, kot so to naredili pri Mercatorju na Primskovem.

Kaj pa modna muha zadnjih let – »instant« krožna križišča iz plastike? Meni se je v Stražišču že vsaj petkrat zgodilo, da so mi izsilili prednost.

Še bolj nevarno je tisto na Planini, v bližini nakupovalnega centra Tuš. Vozila, ki prihajajo na primer iz smeri pokopališča proti Primskovemu, imajo praktično ravno pot skozi krožišče in dosega precejšnje hitrosti, skozi krožišče peljejo tudi 50 kilometrov na uro. Vozniki, ki se priključujejo iz smeri Tuša, jih enostavno spregledajo. Občina je na tem mestu obljubila semaforizirano križišče. Sedanje je le začasno križišče, dokler se ne naredi projektne dokumentacija za semaforiziranega. Ampak to je bilo obljubljeno že spomladi, če torej toliko časa čakamo na dokumentacijo, koliko bomo šele na križišču.



Ste kdaj zakrivilili prometno nesrečo?

Povzročil je nisem niti je nisem doživel privatno. Sem pa doživel vsaj dvajset ali pa raje več trkov od zadaj med poučevanjem. V trenutku, ko smo se ustavili pred znakom stop, smo dobili udarec od zadaj. In takrat voznik stopi ven in reče: »Kaj pa ustavljate, če nikogar ni!« Nekoč sem imel kake tri tedne trd vrat.

Povprečneži se pritožujejo nad »podivjano mladino« na cesti in »nesposobnimi starčki«. Bi vi starostne omejitve kaj premaknili?

Osemnajst let se mi zdi primerna meja za začetek. Ukinil pa bi vožnjo s spremljevalcem, torej da lahko začne vožnjo pri šestnajstih in pol,

nato pa opravlja izpit pri osemnajstih letih. Poleg tega se to ni niti prišlo. Kak odstotek ali dva to izkoristita. Podobno sem zadovoljen, da se je meja za izpit za moped zvišala s štirinajst na

V trenutku, ko smo se ustavili pred znakom stop, smo dobili udarec od zadaj. In takrat voznik stopi ven in reče: »Kaj pa ustavljate, če nikogar ni!« Nekoč sem imel kake tri tedne trd vrat.

petnajst let. Štirinajst let, ti mulčki, ki jih učim – to sploh še ne vedo, za kaj gre, kar skačejo med avtomobili. Imamo še srečo, da kateri kakšnega ne zbije.

Kaj pa zgornja meja?

Osemdeset let je previsoka meja, šele po tem letu moras namreč hoditi na zdravniške preglede. Mislim, da bi morali to mejo znižati za kakih pet let.

In katera je najbolj pogosta napaka, ki jo počno mladi vozniki v avtošoli? Morda kot nasvet in v poduk ...

Premalo opazujejo. Ne vidijo situacij, ki jim pretijo. Kadar menjajo prometni pas, spregledajo drugo vozilo. Moram reči, da večinoma kar dobro obvladajo tehniko vožnje, mogoče zato, ker nekateri že prej vozijo motorje, nekateri imajo doma traktorje ... Vendar pa ti isti ljudje včasih sploh ne vedo, na kakšni cesti se nahajajo, na prednostni ali stranski. Opazovanje je najbolj šibka točka.

Maja Kalan
Oto Žan

Po virtualnih poteh

Kadar nas zgrabi potovalna mrzlica in se v naših srcih prebudi sla po daljnih deželah, je najbolje, da se odzovemo na notranji klic in se odpravimo na lov za dogodivščinami. Toda malo je med nami zares spontanah ljudi, ki bi se preprosto usedli v avto ali katero koli drugo prevozno sredstvo in »šli za nosom, da jih zadnjica ne ujame«. Večina nas potrebuje vsaj malo priprave na pot in **kje drugje kot na internetu najlažje in najhitreje najdemo največ informacij?**

Vozni redi na strani nemških železnic

Za potovanja z vlakom je verjetno najuporabnejša stran nemških železnic (Deutsche Bahn). Na naslovu <http://www.bahn.de/international/view/en/index.shtml> najdete vozne rede vlakov za večino Evrope. Žal je ponavadi treba seveda kar nekaj časa proučevati vozne rede, če želite najti najkrajšo ali najugodnejšo pot (npr. iz Züricha v Barcelono bi vas v večini primerov poslal čez Pariz ...). Priporočljiva je uporaba skupaj z internetnimi stranmi lokalnih državnih železnic.



Gremo v zrak

Če menite, da so ceste preveč neudobne in da je vlak še vedno prepočasen, vam na voljo ostajajo širna zračna prostranstva. Za cenovno najugodnejše polete je potrebno karte rezervirati že nekaj mesecev vnaprej. Precej uporabna stran za informacije o letih in tudi za njihovo rezervacijo je <http://www.sta-lj.com/>, vendar se pogosto izkaže, da je rezervacija kart **na domači strani letalskega prevoznika** rahlo (v nekaterih primerih tudi občutno) **cenejša**. Kot je sedaj že običajno, na isti strani lahko dobite informacije tudi o različnih možnostih prenočišča (hoteli, hostli), delu v tujini, jezikovnih tečajih, raznih popotniških karticah (kot so ISIC ali Hostelling International), zavarovanjih in ostalih potovalnih rečeh. Poleg STA je za informacije o letih uporabna stran še <http://www.opodo.com/>.

Kje bom spal?

To je še najmanjši problem, saj je na spletu malo sorazmerno, saj je na katerih najdemo seznime hostlov oz. drugih prenočišč skupaj z informacijami o cenah, dodatni ponudbi in s komentarji ter ocenami ljudi, ki so že bivali v njih, mogoče pa je tudi rezervirati izbrana prenočišča. Obiščite in pregledajte strani, kot so <http://www.hostelworld.com>,

<http://www.hostelsclub.com> in <http://www.hostelbookers.com>. Še ugodnejša in morda tudi zanimivejša opcija je **Couchsurfing**. V tem primeru se registrirate na strani <http://www.couchsurfing.org/>, poiščete človeka, ki zastoj nudi prenočišče na svojem kavču, preko elektronske pošte ali kako drugače stopite v stik z njim in se dogovorite. Tako dobite ugodno prenočišče in že takoj spoznate domačina, kar na potovanju utegne priti zelo prav.

Med mreže ponuja obilo informacij in Google najde še marsikaj zgoraj neomenjenega. Možnosti je veliko, le izkoristiti jih je treba.

ViaMichelin

Če je bil Michelin včasih poznan predvsem kot proizvajalec avtomobilskih in drugih pnevmatik, temu že dolgo ni več tako. Že v prejšnji številki smo omenjali michelinove zvezdice za kulinarično izvrstnost, tokrat pa je na vrsti njihova stran <http://www.viamichelin.com>, na kateri najdemo zemljevide, načrtovalce poti, lahko rezerviramo hotele ali pa poiščemo restavracije. Najpomembnejši del je načrtovalec poti (oz. **route planner**). Mi preprosto vpišemo začetek poti in njen cilj, za ostalo pa poskrbi aplikacija sama. Lahko se odločamo med najhitrejšo, najkrajšo, najbolj ekonomično ali najbolj zanimivo potjo. Izriše se nam zemljevid poti in izpišejo se natančna navodila, po katerih cestah moramo iti. **Na približno dve uri svetuje tudi počitek**. Poleg načrtov poti za avtomobiliste je sposoben najti še najprimernejše poti za pešce in kolesarje (omejitev dolžine poti za pešce je 50 km in za kolesarje 200 km).

Dejan Rabič
www.vueling.es

Koncertni Napovednik

Alenka Godec
16. 9. 2009, Ljubljana / Križanke, 25 €

Hladno Pivo
17. 9. 2009, Ljubljana / Cvetličarna, 22 €

Divlje Jagode
18. 9. 2009, Kranj / AKD Izbruh, 15 €

Laibach & Juno Reactor
18. 9. 2009, Ljubljana / Kino Šiška, 20 €

The Drinkers
(jubilejni koncert 16. obletnice)
18. 9. 2009, Ljubljana / Hala Tivoli, 12 €

**Mars Ljubljana Zagreb Trans
Europe Festival**
Elvis Jackson, Let 3, TBF, Vatra, I.C.E., Morso
19. 9. 2009, Ljubljana / Križanke, 20 €

Gal Gjurin
23. 9. 2009, Ljubljana / Križanke, 25 €

Rambo Amadeus
24. 9. 2009, Ljubljana / Cvetličarna, 20 €

Ribja Čorba
25. 9. 2009, Ljubljana / Križanke, 28 €

Pero Lovšin z gosti
26. 9. 2009, Ljubljana / Križanke, 26 €

Dado Topič
30. 9. 2009, Ljubljana / Križanke, 25 €

Riverdance
30. 9. in 1. 10. 2009, Ljubljana / Hala Tivoli, 55 €

Tony Cetinski
5. 10. 2009, Ljubljana / Križanke, 32 €

Tarja Turunen
14. 10. 2009, Ljubljana / Hala Tivoli, 30 €

Edo Maajka
15. 10. 2009, Ljubljana / Cvetličarna, 20 €

Dream Theater
31. 10. 2009, Ljubljana / Hala Tivoli, 35 €

Porcupine Tree
3. 11. 2009, Ljubljana / Cvetličarna, 27,5 €

Eros Ramazzotti
19. 11. 2009, Ljubljana / Hala Tivoli, 69 €

Bajaga
28. 11. 2009, Ljubljana / Hala Tivoli, 25 €

Sožitje vlaka in nahrbtnika

Nahrbtnik na rame in gremo na vlak. Kam pa? V **Evropo**. Natančneje se lahko odločite tudi kasneje. Takšno potovanje vam (če seveda nimate lastnega prevoznega sredstva) omogoča le **vlak**. Ob svobodi potovanja vam nudi tudi udobje, brezskrbno vožnjo in običajno tudi prihod direktno v središče mesta.

Potovanje po železniških tirih je v primerjavi z ostalimi prevoznimi sredstvi tudi cenovno najugodnejše. Po Evropi vam najcenejše potovanje z vlakom ponuja vozovnica **Interrail**, za katero se odloča tudi največ mladih, ki tod potujejo. S to vo-

stlačite tudi največji nahrbtnik (ali 2). Cene omaric se gibljejo od 2 do 5 evrov na dan. Na večini postaj najdete tudi turistične centre, kjer vam postrežejo z informacijami, pomagajo pri iskanju prenočišča in po potrebi lahko z njihovih telefonov pokličete tudi v hostle ter hotele in povprašate za prosta ležišča. Jezikovne ovire na postajah večinoma niso problem, osebe vsaj na mednarodnih okencih vedno govori angleško. Do večjih zmed zaradi jezika in dezinformacij pogostejše prihaja le v jugovzhodni Evropi, kjer so tudi zamude vlakov pogostejše in potovanja malo počasnejša, vendar pa vedno prispeš na cilj.

Ne glede na to, kje in kakšen je ta cilj, pa vedno potrebuješ vsaj osnovne informacije o mestu. **Turistični vodiči** vam vse te informacije nudijo na enem mestu in vam precej olajšajo potovanje, vendar pa lahko hitro postaneš ujetnik knjige. Informacije je zato najbolje zbirati iz več virov, najzanimivejše namige pa lahko običajno dobite od drugih popotnikov in sploh od domačinov. Pri pohajkovanju po mestu in ogledovanju znamenitosti vam pomaga **mednarodna študentska kartica**, s katero imate po vsej Evropi možnost koristiti popuste pri različnih vstopninah.

Ponekod (denimo v Grčiji) vam takšna kartica zagotavlja tudi povsem brezplačen vstop v muzeje. Kartico lahko dobite na nekaterih študentskih servisi.

Za konec še nekaj o družbi na potovanju. Vaš najbližji (predvsem dobesedno) spremljevalec bo vedno **nahrtnik**, za katerega se splača odsteti kakšen kovanec več, saj si s tem



zovnico lahko potujete z vsemi vlaki po večini evropskih držav (vključene so vse države zahodne, srednje, južne ter severne Evrope in večina držav z območja Balkanskega polotoka). Za dijake in študente večinoma pride v poštev vozovnica za mladino od dvanajstega do petindvajsetega leta, ki je veljavna le za potovanja v drugem razredu. **Cene** vozovnic, ki veljajo za vso Staro celino, se razlikujejo glede na dolžino veljavnosti in število potovalnih dni. Obstajajo **štiri možnosti**: veljavnost 10 dni (5 voznih, 159 evrov), veljavnost 22 dni (10 voznih, 239 evrov), veljavnost 22 dni (vsi vozni, 309 evrov) in veljavnost 1 mesec (vsi vozni, 399 evrov). Vožni dnevi pomenijo, da se lahko npr. znotraj desetih dni z vlakom voziš le pet dni po lastni izbiri.

Takšna vozovnica pa ti kljub vsemu ne nudi tega udobja, da se lahko usedeš na kateri koli vlak, takoj ko prideš na postajo. Za hitre in mednarodne vlake je potrebna vnaprejšnja **rezervacija** sedeža. Te lahko naredite na vseh večjih železniških postajah in so plačljive. Cene rezervacij se razlikujejo glede na vrsto vlaka in dolžino ter državo potovanja in se v vsej Evropi gibajo od 3 do 10 evrov (doplačila za spalnike in rezervacije na samem vlakom so dražje). Rezervacije niso potrebne za regionalne vlake, vendar je potovanje z njimi počasnejše.

Rezervacije se plačujejo na **železniških postajah**. Te so po večini Evrope urejene, primerno označene in popotniku prijazne. Na vseh večjih postajah stojijo **omarice**, v katere lahko zaklenete svojo prtljago, in so dovolj velike, da lahko vanje

Ob svobodi potovanja vam vlak nudi tudi udobje, brezskrbno vožnjo in običajno tudi prihod direktno v središče mesta.

zagotovite mirnejše potovanje in manj obremenjen hrbet. Malo dražji nahrtniki imajo anatomsko oblikovan hrbtni del, ki pravilno prenaša težo z ramen in s tem lajša hojo, narejeni pa so tudi kvalitetneje, tako da nimate problemov z njimi. Pri pakiranju nahrbtnika velja zlato pravilo, da je manj več. Najnujnejše vedno zadostuje in vsak odvečen gram v nahrbtniku kasneje obžaluješ, ko ga dvigaš na zgornjo polico v vlaku in se hkrati veseliš vožnje do naslednje postaje, ki bo prinesla nove izzive ter izkušnje.

Martuljški slapovi

V sončnih poletnih dneh nas vročina žene proti vodi, še bolj kot bazeni in morje nas privlačijo sprehodi po senčnih poteh ob hladnih rekah. Eden izmed zanimivih izletov je tudi obisk **Martuljških slapov**. Primeren je tudi za manj pripravljene pohodnike, saj je pot do prvega slapu lahkotna in nezahtevna. Tisti bolj pripravljeni pa se lahko povzpnete še proti drugemu višje ležečemu slapu, do koder pa vas pelje sicer malce težja in daljša pot.

Že samo ime pove, da slapovi ležijo v okolici Martuljka v Zgornjesavski dolini in spadajo v območje Triglavskega narodnega parka. Avto lahko parkirate v vasi Marutljek ali kar pri



hotelu Špik in se nato peš odpravite po dobro označeni poti. Slikovita pot vodi čez travnik mimo **ogljarske koče**, kjer je na ogled prikazano pridelovanje oglja in življenje ogljarjev. Nadaljujemo ob potoku Martuljek, čez nekaj **mostov** in čez **bela prodišča**. Večji del poti nas spremlja bučanje vode in po slabih dvajsetih minutah hoje se nam odpre pogled na spodnji slap, kjer voda pada **čez 50 metersko steno**. Na bližnji jasi si lahko privoščite počitek in okrepčilo v Ingovi brunarici, ki slovi po dobri domači hrani, ali pa si privoščite malico iz nahrbtnika. Tisti, ki vas pohod še ni utrudil, lahko pot nadaljujete navzgor proti knnici Za Akom, kjer se po približno eni uri hoje prikaže še drugi slap. Dostop do tega je sicer težji (obvezna je primerna pohodna obutev), a je sam slap večji in mogočnejši od prvega. Zgornji slap je **visok prek 100 metrov** in pada v štirih stopnjah. Na celotni poti se nam ponuja veličasten pogled na okoliške gore, predvsem na vrhove martuljske skupine, od ka-

terih najbolj izstopa skalna piramida 2472 m visokega **Špika**. Za povratek si lahko, da se ne boste vračali po isti poti, izberete prijetno gozdno pot in se ohladite v senci visokih dreves.

Izlet si lahko dodatno popestrite, če se odpravite še na **kolesarjenje** proti Kranjski Gori. Od Mojstrane je speljana kolesarska steza po nekdanji železniški progi mimo Gozd Martuljka, Kranjske Gore, Rateč in vse do Belopeških jezer ter Višarj pri Trbižu, ali pa zavijete proti planiškim skalnicam in naprej do Tamarja.

Za vse, ki bi si radi popestrili vikend ali pa se zgolj odpravili na krajši pohod, je izlet, kot je ogled Martuljških slapov, idealen,



saj se boste v takem okolju zlahka sprostili in nagledali lepot narave. Poleti je obisk prijeten zaradi bližine vode, jeseni pa nas navdušijo okoliški gozdovi s svojimi prelivajočimi se jesenskimi barvami.

& Žan Sadar



KLUB ŠTUDENTOV
KRANJ

WWW.KSK.SI

NAPOVEDNIK KLUBA ŠTUDENTOV KRANJ

za mesece september, oktober in november

ŠPORT

21. september - 2. oktober 2009

ZAČETNI TENIŠKI TEČAJ

17:30, Tenis center Uranič, 60 € za člane KSK, 85 € za ostale, 10-urni teniški tečaj, dodatne informacije na teniski.tecaj@ksk.si

SOCIALA IN ZDRAVSTVO

16. april - 30. september 2009

CEPLJENJE PROTI KLOPNEMU MENINGOENCEFALITISU

subvencioniranje dveh cepljenj od skupno treh za člane KSK: eno cepljenje 23,5 €; nečlani 33,5 €, vsak član KSK je upravičen do dveh kupončkov za dve cepljenji od treh priporočenih, naročilo na cepljenje na 04 / 201 71 00.

20. avgust - 30. september 2009

CEPLJENJE PROTI OKUŽBI S HPV

subvencioniranje enega cepljenja od skupno treh za člane KSK: eno cepljenje 47 €; nečlani 62 €, vsak član KSK je upravičen do enega kupončka za eno subvencionirano cepljenje od treh priporočenih, kuponček dobiš na Info točki KSK, naročilo na cepljenje na 04 / 201 71 00

1. - 30. september 2009

ZBIRALNA AKCIJA OSPADNIH KARTUŠ IN TONERJEV

Pomagajmo Rdečim noskom!

Info točka KSK, že uporabljeno kartušo ali toner lahko prispevaš v zabojnik na Info točki KSK

Zaradi tvojega prispevka 1 € od vsake še uporabne zbrane kartuše in tonerja lahko pogumno načrtujejo obiske in usposabljanja klovnov.

18. september 2009, petek

Delavnica: IZBOLJŠAJMO UČNI USPEHI!

16:00, v prostorih Škrlavca: dnevni center za mlade in družine (Škrlavec 2, Kranj), vstop prost. Naučili se bomo tehnik, s katerimi lahko premagamo sami sebe in spremenimo pristop, ki ga imamo do učenja.

21. - 28. september 2009

ZBIRALNA AKCIJA ODPADNIH MOBITELOV IN POLNILCEV

Študent reciklira naj!

Info točka KSK (Gregorčičeva 6, Kranj - poleg Down Towna)

26. september 2009, sobota

Stojnica: KREATIVNO RECIKLIRANJE

10:00, Maistrov trg v Kranju, recikliranje je hkrati tudi zabavno. Smetumet skozi spoj umetnosti, ekologije, oblikovanja in igranja problematizira posameznikov odnos do narave, potrošnje, odpadkov in sodobnega načina življenja.

28. september 2009, ponedeljek

ZBIRALNA AKCIJA STAREGA PAPIRJA

10:00, okolica Kranja, po dogovoru pridemo po odpadni papir na dom, pokličite 04 / 23 60 630 ali pišite na sociala@ksk.si

Tisti, ki ponudijo največ papirja, bodo nagradjeni.

IZOBRAŽEVANJE

14. - 16. september 2009

VODITELJ ČOLNA: priprava na izpit

17:00, Gimnazija Kranj, 60 € za člane, 90 € za nečlane, informacije na coln@ksk.si

19. september 2009, sobota

Ekskurzija: GARDALAND

02:00, odhod izpred vrtnega centra Sloga na Primskovem, člani KSK 45 €, ostali 52 €, informacije: 040 872 872 (Bine), info@ksk.si

4. oktober 2009, nedelja

Plesni tečaj: Družabni plesi - PREDSTAVITVENA VADBA

19:00, Mladinski kulturni center, Tomsčičeva 21, člani KSK 20 €, ostali 30 €, informacije na izobrazevanje@ksk.si, 041 31 22 55 (Andreja)

8. oktober 2009, četrtek

TEČAJ RISANJA IN SLIKANJA

17:00, Gimnazija Kranj, člani KSK 130 €, ostali 190 € (možnost plačila na tri obroke), 10-tedenski tečaj risanja in slikanja, pod vodstvom akademske slikarke in mag. umetnosti Nataše Jan, cena vključuje vodenje in ves material

11. oktober 2009, nedelja

Plesni tečaj: DRUŽABNI PLESI

19:00, Mladinski kulturni center, Tomsčičeva 21, člani KSK 20 €, ostali 30 €, informacije na izobrazevanje@ksk.si, 041 31 22 55 (Andreja)

Odgovorno na cesti

Na kranski policijski upravi so nam na vprašanji, kakšne bi bile osnovne smernice varnega ter odgovornega ravnanja v cestnem prometu in kakšnih ukrepov se sami poslužujejo za nadzor ter osveščanje udeležencev o omenjenem, postregli s temi podatki.

Slovenska policija je v preteklih mesecih uvedla še več preventivnih ukrepov za okrepitev varnosti v cestnem prometu – poostrila je nadzor, poleg tega pa se je lotila precej projektov za izobraževanje ljudi o varnosti v prometu, na primer Bodi previden, Stop!, Pripni svoje življenje! in drugih. Najbrž je tudi to pripomoglo do manjšega števila kršitev prometne varnosti in manj prometnih nesreč, ki jih sicer najpogosteje povzročajo neprilagojena hitrost, neupoštevanje pravil o prednosti, veliko nesreč s smrtnim izidom pa povzroči nepravilna smer vožnje. Statistični podatki kažejo, da je med smrtnimi žrtvami največ voznikov in potnikov, sledijo pa jim pešci.

PEŠCI

Pešci so v prometu v resnici najbolj ogroženi, predvsem jeseni in pozimi. Žrtve nesreč so pogosto zaradi neustreznega ravnanja voznikov motornih vozil, nemalokrat pa so pešci krivi tudi sami, zato morajo že sami čim bolj poskrbeti zase. Pešcem se zato svetuje, naj s svetlimi oblačili in raznimi odsevnimi predmeti poskrbijo, da bodo v prometu **vidni**. Prav tako morajo tako kot ostali udeleženci upoštevati prometne **predpise**, prehode, hoditi po **pločniku** oziroma ob levem robu, če jih ni.

KOLESARJI

Ti so v najhujših prometnih nesrečah v več kot polovici primerov povzročitelji nesreče. Prav zato in pa zaradi lastne varnosti morajo upoštevati mnogo napotkov za varno udeleževanje v prometu. Pozorni morajo biti na prometne in svetlobne **znake**. Prav tako **ne smejo voziti pod vplivom alkohola**. Voziti morajo **oprežno**, večkrat preveriti, kaj se dogaja za njimi, morajo pa tudi upoštevati površine, namenjene kolesarjem, če pa le-teh ni, pa voziti čim bližje robu v smeri vožnje. V nejasnih situacijah je bolje sestopiti s kolesa. V obvezno opremo kolesa sodijo **zvonec**, **luč** za osvetljevanje ceste, zadnja **rdeča luč**, zadnji rdeči **odsevniki**, rumeni odsevniki v pedalih, brezhibna zadnja in prednja zavora in bočni odsevniki, priporočljivo pa je na kolesu imeti: distančnik z odsevom, ščitnik verige, blatnike, ustrezne pnevmatike, ustrezen sedež, ogledalo. Mlajši od 14 let in tudi otroci, ki se na kolesu vozijo kot potniki, morajo nositi **čelado**, čeprav je priporočljiva tudi za starejše.

MOTORISTI

Motoristi bi morali pred vožnjo preveriti **zračni tlak** v pnevmatikah in jih na začetku primerno **ogreti**. Motoristična **čelada** naj bo pravilno zapeta, vizir čist. Hitrost mora biti primerna okoliščinam, saj je motorno kolo ozko in ga drugi udeleženci v prometu zlahka spregledajo. Posebno opozorilo pri vožnji skozi levi ovinek – treba se je **odmakniti od ločilne črte** na sredi vozišča, sicer se motor nagne tako, da glava sega globoko v pas za nasprotni promet.

VOZNIKI

Vozniki osebnih avtomobilov, tovornjakov, avtobusov in podobnih motornih vozil seveda **ne smejo voziti pod vplivom alkohola**. Upoštevati morajo vse prometne **predpise**, se držati

omejitev hitrosti, jo nasploh **prilagoditi razmeram** in biti **pozorni** na dogajanje na cesti. Ohranjati morajo **varnostno razdaljo** in predvsem v poletnem času dopustov v zastojih ohraniti mirno glavo in pozabiti na agresijo. Pešcem morajo odstopiti prednost in izven naselij raje voziti po sredini voznega pasu, da zmanjšajo možnost trka s pešcem, ki hodi ob vozišču. Skrajno pa morajo paziti tudi **na prehodih čez železniške proge**.



Tečaj varne vožnje

Vozniki skorajda vseh motornih vozil se lahko udeležijo tečaja varne vožnje, kjer se učijo obvladovanja vozila v izrednih izmerah. Tovrstne tečaje organizirajo v avtošolah ali podobnih podjetjih in organizacijah. Tečajniki vadijo na posebnih poligonih, ki so posnemajo skrajne razmere.



Za varnost mora torej res poskrbeti vsak sam, tako za svojo kot tudi za varnost drugih. Složno delovanje udeležencev na cesti in primerno obnašanje preprečuje tragične nesreče in materialno škodo. Ne glede na to, v kakšni vlogi se znajdemo v prometu – kot pešec, kolesar ali voznik motornega vozila – moramo sami paziti nase, hkrati pa nosimo tudi veliko odgovornost do ostalih.

Maša Nahtigal
Matic Zorman

Devetnajstka z Markom Ješetom

Za prvega gosta nove rubrike 19ka smo izbrali Kranjčana **Marka Ješeta**. Odgovoril nam je na 19 bolj ali manj zanimivih vprašanj, ki se bodo od zdaj naprej pojavljala v vsakem Zapiku. Marko Ješe je ozdravljen narkoman, Sloveniji pa je poznan predvsem s knjižno uspešnico **Kodrlajsasti piton**. Pred kratkim je izdal zbirko pesmi z naslovom **Jagodne pesmi**, spomladi pa bo na police knjigarn prišla še ena knjiga, ki bo, po besedah avtorja, še boljša kot njegov prvenec.



Kdo je vaš vzornik v življenju?

Primož Peterka.

Zgodovinska oseba, ki bi jo povabili na pijačo?

Josip Broz - Tito.

Najzaslužnejši Slovenec in najzaslužnejši Kranjčan?

Slovenec dr. Janez Drnovšek, najzaslužnejša Kranjčana pa brata Petrič s svojimi dosežki v plavanju.

Najbolj čudno delo, ki ste ga do zdaj opravljali?

Čudnih niti nisem opravljal, najtežje pa je zagotovo tisto v livarni.

Ali jeste meso?

Da.

Ali so zares pristali na Luni ali gre le za teorijo zarote?

Glede tega sem zelo skeptičen in ne verjamem, da so pristali.

Kaj je bilo prej, kura ali jajce?

Na to vprašanje pa verjetno prav nihče ne ve odgovora.

Katerega od tujih jezikov bi se želeli naučiti?

Glede na to da angleško, špansko in italijansko že govorim oz. razumem, bi se najraje naučil nemščine.

Na morje na Hrvaško: da ali ne?

Ne.

Turčija v evropsko unijo: da ali ne?

Da.

Kako pozdravite prijatelja?

Zdravo stari.

Kaj vas je v zadnjem času najbolj nasmejalo?

Film Balkanski špijun (op. avt.: Balkanski vohun).

Vaše najljubše prevozno sredstvo?

Moj tricikel.

Podpirate istospolne poroke?

Da.

Na katere revije in časopise ste naročeni?

Osebnost na nič, a prebiram Slovenske novice.

Ste se v otroštvu kdaj pretepali?

Seveda, kdo se pa ni?

Kaj bi vas tako razjezilo, da bi bili pripravljeni nekoga zadaviti z lastnimi rokami?

Sem takšen tip človeka, da me nič ne bi moglo tako razjeziti, da bi se spril storiti tako dejanje.

Vaša najljubša knjiga in film?

Knjigi sta Hessejeva Siddharta in Coelhov Alkemist, film pa že prej omenjeni Balkanski špijun.

Študentski funkcionarji: koristni ali mafija?

Zagotovo so koristni.

Žan Sadar
Oto Žan

Taksi

Vsakdo, ki se je že kdaj znašel v kakšnem večjem nepoznanem mestu ali pa kar v domači vasi in v rahlo nerazsodnem stanju, ve, kako pomembni so taksi in taksisti.

Taksi?

Taksi, ena izmed mnogih različic javnega prevoza, ki lahko prevaža enega samega potnika ali pa do osem ljudi, je vozilo, ki ga lahko, skupaj z voznikom taksistom, najamete. Velika prednost, ki jo posedujejo pred ostalim javnim prevozom pa je, da si lokacijo vstopa in izstopa lahko določajo potniki sami, njihova največja pomanjkljivost pa je seveda ta, da so največkrat dražji. Tipi vozil in sam način regulacije, najema in plačila se razlikuje po svetu, od črnih londonskih, rumenih newyorških taksijev pa do taksi ladjic v Benetkah.



Od kdaj?

Prevoz s taksijem se je v malce drugačni obliki pojavil že v sedemnajstem stoletju in sicer v Londonu ter Parizu. Takrat se je vse skupaj pričelo s konji, vpreženimi v kočije, v devetnajstem stoletju pa so se že pojavili taksiji, kakor so nam znani

danes. Sprva so svoje usluge ponujali v Parizu in Londonu, kaj kmalu pa je sledil še New York, kjer je Harry N. Allen uvažal taksije iz Francije. Prav ta Allen je bil tudi prvi, ki jih je pobarval v zdaj značilno rumeno barvo, ko je ugotovil, da je ta od daleč najopaznejša.

Leta 1891 je Nemec Wilhelm Bruhn izumil moderni taksimeter, mehanično, danes seveda elektronsko napravo, ki izračuna voznino. Sprva so bili pritrjeni na zunanjo stran avtomobila, nad levim sprednjim kolesom, kmalu pa so jih preselili v notranjost.

Šest let pozneje se je že pojavil prvi taksi, opremljen s taksimetrom, in v Stuttgartu se je odprlo prvo taksi podjetje.

Taksiji so se po svetu razširili v dvajsetem stoletju in priromali tudi v naše kraje. Taksisti morajo poleg običajnih vzdrževalnih del svoja vozila večkrat na leto tehnično pregledati, v večjih slovenskih mestih pa so tudi že uvedli enotno belo barvo za taksije, kar je že povzročilo nekaj protestiranja.

Kaj je pravzaprav taksimeter?

Taksimetri so sicer že obstajali v antičnem Rimu, kjer so se bistri Rimljani domislili mehanizma, ki je s pomočjo obračanja osi kolesa nizal kroglice in potnik je plačal toliko, kolikor je bilo nanižanih kroglic. Danes so cene taksi storitev sestavljene iz enotne štartnine, postavke na prevožen kilometer – po določeni tarifi – ter čakalne ure. Čakalna ura se vklopi vsakokrat, ko vozilo pelje največ 15 km na uro ali pa, ko taksist čaka stranko na mestu.

Kako?

Prevoz s taksijem si lahko priskrbite na več načinov. Najbolj znani je tisti filmski, ko ga z roko in kakšnim žvižgom spretno priključite k sebi. Seveda ga lahko tudi pokličete po telefonu in se dogovorite za točen kraj in čas, ko želite prevoz, ali pa malce tavate po mestu, dokler ne prispete do letališča, večjega nakupovalnega centra, hotela, avtobusne ali železniške postaje, kjer se ponavadi zadržujejo in čakajo na stranke.

Jaz, taksist

Če kogar koli mika, da bi se še sam ukvarjal s prevažanjem izgubljenih turistov ter vinjenih ljudi ali pa preprosto ne more ponoči spati in bi se rad z nečim zamotil, mora imeti predvsem na voljo ogromno časa ter potrpljenja, biti dober voznik in znati delati s strankami.

& Urša Bajželj

Magični transport

Ljudje še danes sanjarimo in si včasih zaželimo, da bi poleteli daleč, daleč stran ter pustili vse za seboj. Podobno so razmišljali tudi ljudje več tisoč let nazaj: v času, ko so v gozdovih vladali **volkodlaki**, zračni prostor pa je bil rezerviran za čarovnice.

Na bližnjem vzhodu je bilo prevozno sredstvo, o katerem so otroci brali v pravljicah in poslušali ob večerih, **leteča preproga**, katere temeljni namen je bil neverjetno hiter transport z brzino, ki jo je »popotnik« v zraku dosegel ob pomoči vetra. Smer pihanja se je popolnoma prilagodila željam uporabnika preproge, kar ga na nek način prikazuje v **božanski luči**, kajti

neje v predelani različici zopet prišel v Evropo.

Seveda pa se magija in domišljija dobro prepletata tudi v času, ko večina sveta ne verjame v **čarovnice**. Bolj »sodobna« magična prevozna sredstva so omenjena predvsem v pravljicah. Zagotovo so **buča, ki se spremeni v kočijo, miš, ki se**



zgolj njemu se prilagodi celo mati narava. Neverjetna hitrost pa je še najbolj nazorno nakazana v trditvi, da je Salomon, čigar leteča preproga je bila narejena iz zelene svile ter zlatih vsitkov, lahko zajtrkoval v Damasku in večerjal v Medini. Prepoznavnost in misterioznost preproge se je razširila tudi na zahodno civilizacijo z omembo v **Tisoč in eni noči**.

Seveda je magična preproga omenjena tudi v najbolje prodajani zbirki knjig o čarovnikih, torej v heptalogiji o **Harryju Potterju**, kjer je zapisano, da čarovniki v deželah, kot so Iran in Sirija, raje uporabljajo leteče preproge kot **leteče metle**. Slednje so več stoletij burile domišljijo Evropejcev, ki so v srednjem veku množično pobijali čarovnice, obtožene raznih grozodejstev, med drugim tudi letanja na metli ali prašču.

Še danes ni znano, kako je pravzaprav metla v zgodovini pridobila toliko magičnih lastnosti, vendar ena izmed teorij trdi, da je bila že iz antičnih časov simbol ženskosti, ker se z njo odstrani umazanijo, ki naj bi ponazarjala **negativno energijo**, hkrati pa so jo uporabljali v zdravilске namene. Metla je v evropski zgodovini pridobila še mnogo drugih namembnosti in se oddaljila od enačenja s preprogo, ki je bila namenjena zgolj letenju. V 20. stoletju so v ZDA skomercializirali celo letečo metlo s praznovanjem **Halloweena**, ki so ga irski priseljenci prinesli čez Atlantik, zavoljo popularnosti v Severni Ameriki pa je kas-

spremeni v konja, ter podgana, ki se spremeni v kočijaža, poznane prav vsem. Nekateri viri trdijo, da Pepelka izvira že iz antike, vendar sta brata Grimm poskrbela, da glavna junakinja na ples ni zgolj prišla hitro, kolikor se le da, vendar sta hkrati »poskrbela« tudi za udobje uporabnice magičnega prevoznega sredstva, na kar so antične bajke prav gotovo pozabile.

Roald Dahl si je v svoji knjigi za otroke Čarli in tovarna čokolade zamislil, da se obiskovalci čokoladnice med ogledom prevažajo z **steklenim dvigalom**, ki ima zopet premore magično neverjetno hitrost, vendar pa se je Dahl oddaljil od antičnih mitov in se približal znanstveni fantastiki ter dejstvu, da tako dvigalo lahko obstaja tudi v realnem svetu, kar za bučo, ki se spremeni v kočijo, ne moremo trditi z gotovostjo!

Za konec moramo omeniti še najbolj opevano letečo magično prevozno sredstvo, ki letno ustvari zavidljiv dobiček, in sicer **sani**, ki jih vleče skupina **severnih jelenov**, med katerimi izstopa Rudolf s svojim rdečim noskom. Na saneh sedi in jih krmari nihče drug kot Božiček. Magija sani je v tem, da so tako zelo hitre, da lahko dobri mož v eni noči oziroma večeru obdaruje vse pridne otroke.

Barbara Zupanc
www.abcgallery.com

Rekreatur 2009

TEMNICA

Rekreatur je rekreativna etapna kolesarska dirka, ki se je lahko udeležijo ekipe od 4 do 8 kolesarjev, zmagova pa je tista, ki vozi najbližje povprečnemu skupnemu rezultatu vseh ekip. Letošnjega Rekreatura, četrtega po vrsti, ki je v skupnem obsegu 360 km trajal od 27. do 30. avgusta in je bil poleg prologa okoli Bohinjskega jezera sestavljen iz treh etap (Bohinjska Bistrica - Podbrdo - Nova Gorica; Nova Gorica - Postojna; Postojna - Kranj), smo se seveda udeležili tudi KŠK-jevci. V 2 ekipah! KŠK bejbe, ki so v skupni razvrstitvi zasedle 7. mesto, je vodila Neža Lužan, vodja fantovske ekipe KŠK pa je bil Bojan Okorn. Kljub letošnjim ne ravno idealnim vremenskim razmeram smo bili udeleženci, ki imamo radi kombinacijo rekreacije in druženja, enoglasni: drugo leto ponovimo!

Nace Fock
Oto Žan

<http://foto.ksk.si>



Stranski učinki večdnega napornega kolesarjenja.



KŠK bejbe so prekosile same sebe.



Uspeli štart v Bohinju.



Cilj prologa je bil postavljen kar v Bohinjsko jezero.



KŠK-jev »vlakec«.



Po 360 kilometrih končno v cilju!



Železna cesta je poskrbela za transport med etapami.



Med športanjem se je treba odžejati. Tako ...



... ali drugače!



Rekreatur so KŠK-jevci sklenili s tradicionalnim skokom v kranjski vodnjak.

Žganje gum

Prevozna sredstva niso vselej namenjena zgolj potovanjem in transportu, mnogi radi pohodijo plin in dosega zavirljive hitrosti zgolj zaradi razkazovanja moči ter predrznosti, spet drugi pa si s tem tudi služijo kruh.

Formule

Med najbolj poznane športe te vrste zagotovo sodijo tekmovalna s posebej izdelanimi vozili, imenovanimi formule. Poznamo več vrst formul, prav vsak pozna Formulo 1, ki dosega najvišje hitrosti in je med gledalci verjetno ravno zato najpopularnejša. Najvišja izmerjena hitrost s formulo je 386,7 km/h, kar je leta 1998 uspelo doseči tekmovalcu v vozilu McLaren Mercedes. Začetki Formule 1 segajo daleč v preteklost, v tekmovalnem smislu pa se je začela leta 1950, ko je prvenstvo osvojil legendarni italijanski dirkač Nino Farina. Po njem je prvenstvo osvojilo še 29 voznikov, največkrat, kar sedemkrat, je naslov najboljšega v sezoni prejel Nemec Michael Schumacher. Med legende tega športa lahko uvrščamo še Juan Manuela Faniga, Jacka Brabhama, Jackieja Stewarta, Nelsona Piqueta, Ayrtona Senno in Alaina Prosta, ki so vsi osvojili prvenstvo vsaj trikrat. Vozniki Formule 1 so med najbolj plačanimi športniki, voznik Ferrarija Kimi Raikkonen je na primer na četrtem mestu lestvice za leto 2009 s kar 40 milijoni dolarjev letnega zaslužka.

Reli

Vsi oboževalci ekstremov si verjetno najraje ogledajo reli tekmo, saj so te sigurno najvznemirljivejše tako za voznike, kot tudi za gledalce. Relisti se pogosto vozijo po gozdovih, stepah in za-



ledenelih površinah, redkeje pa so proge speljane tudi po asfaltnih cestah. Tudi relisti imajo svoje svetovno prvenstvo, ki ga sestavlja dvanajst tridnevni dirk. Prava legenda med vozniki je Sebastien Loeb, ki je s svojim posebej za reli predelanim citroënom zmagal na kar 52 dirkah in ima pet zaporednih naslovov svetovnega prvaka.

Traktorji

V vseh moto športih pa ni pomembna samo hitrost, saj so dirke z razno raznimi vozili lahko izjemno zabavne že zgolj na pogled. Med takšne zagotovo spadajo dirke s traktorji, ki izhajajo iz Rusije, kjer so tradicionalno na sporedu vsako leto, razširile pa so se tudi drugod po svetu. Vozila, ki so namenjena kmetovanju in ki v običajnih razmerah dosežejo hitrosti do 30 km/h, se na takšnih tekmovaljih pojavijo povsem predelana in najhitrejši po progi drvijo skoraj dvakrat hitreje, kot se traktorji vozijo običajno.



Žan Sadar
Oto Žan, Grega Valančič

Oh, ta dvajseta!

Čas, ko je ženska »nove dobe« konservativcem parala živce s **krilom, ki je komajda pokrivalo kolena**, močnim nanosom ličila, pitjem alkohola, kajenjem, vožnjo avtomobila in nenadajne z »žuranjem« ter predajanjem spolnim užitkom brez zadržkov, je po 1. svetovni vojni prinesel mnoge liberalne spremembe, ki pa se nam z današnjega vidika zdijo kljub vsemu zastarele.

Vse, kar danes uvrščamo med klasične oblike modnih oblačil, ima svoje začetke v 20-ih letih 20. stoletja, ki so preoblikovala modne smernice ter jih prilagodila takratni ženski in tudi moškemu. **Barve so postale bolj žive in kroji drznejši** v primerjavi s prejšnjim obdobjem. Tako je bilo tudi na moškem področju, kjer so imeli suknjiči navadno zgolj dva gumba, najbolj **modne kravate pa so bile črtaste**. Inovacija, ki pa je hitro ušla v pozabo, so bile kontroverzne **oxfordske hlače**, ki so jih kmalu začeli zasmehovati in jih nikakor niso odobraval, čeprav se je ime za ohlapne hlače obdržalo do danes.

Velik modni pomen so pridobili **modni dodatki**, ki so bili barvno in stilsko kombinirani. Modnih dodatkov, ki so bili moderni v 20-ih in so moderni tudi danes, pa ni malo. Najbolj očitne izjeme so rokavice in pokrivala za posebne priložnosti. V današnjem času nesprejemljivi dodatek, ki je bil velik modni hit, je **krznena lisica**. Nosile so se tudi **rutke s cvetličnimi vzorci**, kar nas zna spremljati to jesen. Modne **torbice** so bile **manjših** velikosti.

Čevlji tistega časa bi se prav gotovo prikupili tudi mnogim oboževalkam nakupovanja, ker so jih ponujali v mnogo različnih barvah in oblikah. Sicer so bili bolj v modi salonarji, ki so se **končali »v špički«**, vendar ni nujno, da je bila le-ta (zelo) poudarjena.

Športna oblačila so pridobila na pomenu in oblikovalci so si smeli drzniti oblikovati **ženske kopalk**, ki pa so bile vendarle še daleč od danes zastarelih enodelnih klasičnih kopalk in so pokrila ženske noge do polovice stegen.

V tem času so bile na sceni različne modne revije, med njimi **Vogue** in **Miroir des Modes**, ugled **Coco Chanel** pa je naraščal. V zgodnjih dvajsetih je na tržišče prišel parfum, ki mu še danes ni para, **Chanel No. 5**. Pod okriljem Chanelove modne hiše pa so v modo prišle tudi t.i. **Cocktail obleke** za večerne priložnosti. Konec dvajsetih se je na tržišču pojavil tudi **modrc s kostjo**.

Barbara Zupanc



Motociklizem

Med oboževalci hitrosti so izjemno priljubljene tudi motociklistične dirke, saj med tekmo pride do večjega števila prehitevanj kot z avtomobili, kar samo tekmovalje naredi precej atraktivnejše. Največja hitrost, izmerjena z motorjem, je kar 580 km/h. Te sicer ni dosegel tekmovalec na dirki, a je kljub temu izjemen dosežek. Tudi motoristi se med seboj merijo v različnih kateogrijah, razdeljenih glede na moč motorja. Najbolj poznan je Moto Grand Prix, kjer s svojo vožnjo in simpatičnostjo trenutno kraljuje Valentino Rossi. Italijan si je do letošnje sezone priporil že osem naslovov in to v vseh štirih kategorijah. Začetki tekmovalja z motorji segajo v zgodovini še leto dlje kot dirke s formulami, torej v leto 1949.

Kolesarske steze

Za razna vozila in motoriste ceste, za pešce pločniki in za kolesarje kolesarske steze. Vse lepo in prav, le da bi za slednje lahko rekli, da v Kranju zanje ni dovolj dobro poskrbljeno.

Vsak kolesar, tako profesionalni in rekreativni kot tudi tisti, ki kolo uporabljajo kot prevozno sredstvo, bo na vprašanje, ali je v Kranju dovolj kolesarskih stez, odgovoril negativno. **Gašper Švab, profesionalni kolesar Kolesarskega kluba Sava Kranj** in zmagovalac VN Kranj, meni, da jih v Kranju praktično ni. Še najboljša je v smeri **Kranj-Naklo**, morale pa bi biti še na vseh bolj nevarnih odsekih. Zaradi tega se mora s svojimi kolegi sumljivim cestam izogibati in se raje voziti po stalnih izbranih poteh, na katerih je prometa manj. V resnici to ni najboljša rešitev, saj so kolesarji zaradi tega pri izbiri smeri v okolici Kranja precej omejeni in prikrajšani.



Pri nekaterih cestah kolesarji sami niti niso povsem prepričani, ali se po njih smejo voziti ali ne. Takšne kočljive ceste so na primer v smeri **Kranj-Bitnje-Žabnica, Mercator Primskovo-Britof, Mercator Primskovo-Brnik** in tako dalje. Odgovor na vprašanje glede tovrstnih cest, ki ga je podal **višji svetovalec Brane Šimenc** s kranjske občine, pa je sledeč: za kolesarje v Mestni občini Kranj velja prepoved vožnje na državnih cestah, na cestah, ki si jih lasti omenjena občina, pa prepoved ne velja. Kako na terenu videti, ali je cesta državna ali občinska, pa je že drugo vprašanje.

Kolesarske poti, ki v Kranju le obstajajo, pa niso ravno popolne. Najbolj moteče pri tistih, ki se nahajajo v mestu, je, da so na njih velikokrat **parkirani avtomobili** in tako poti ne služijo več svojemu namenu. Marsikdo se jim zaradi tega raje izogne, saj je v tem primeru skorajda bolj varno peljati kar po cesti. Po poteh na obrobju mesta lahko nemalokrat zalotimo tudi **traktorje**, ki ne le predstavljajo nevarnost za nič hudega sluteče kolesarje, pač pa s svojo težo še uničujejo asfalt ter ga zamažejo z blatom in s peskom. Če ni z znakom posebej označeno, pa traktoristi

tom v resnici sploh ni dovoljeno voziti po stezi. V primeru, da bi voznika traktorja nekdo prijavil in bi ga pristojni organi zalotili pri prekršku, bi ga praviloma **oglobili**, pravi gospod Šimenc. Kolikokrat se to dejansko zgodi, pa je še ena nova neznanka.

Steze prav tako niso v najboljšem stanju, kar uporabniki lahko preizkusijo na lastni koži. Zaradi pogoste **umazanije** na asfaltu velikokrat nevarno drsi, sploh v slabem, deževnem vremenu. Vzdrževanje tovrstnih poti sicer opravlja javno podjetje Komunala Kranj, kako pogosto se ga lotijo, pa vedo le oni. Drsečo nevarnost drugače predstavlja tudi nepravilna **rdeča barva**, podobna beli barvi pri prehodu za pešce, ki naj bi stezo sicer poudarjala.

Gašper Švab je izpostavil, da velik problem predstavljajo tudi vedno pogostejši ostri in visoki **robniki** – zadostuje le centimeter ali dva – ki so nevarni tako za specialna kolesa z ozkimi gumami kot tudi za starejše ljudi in otroke. Najlepše se pelje tam, kjer se robnik lepo zniža do cestišča in ga praktično sploh ni.

Kdo pa pravzaprav kolesarsko stezo sploh sme uporabljati? Kot že omenjeno, bi se ji morali traktoristi na daleč izogibati. Pravzaprav pa je **prepovedana za vsa motorna vozila in načeloma tudi za pešce**. Predvidena je torej izključno za kolesarje, razen na tistih, kjer je z znakom posebej označeno, da je namenjena mešanemu prometu – pa še to pomeni le kolesarje in pešce.

Steza od Delavskega mostu do krožišča na Primskovem je bila nekdaj skorajda popolnoma enotna in užitek za vsakega kolesarja. Danes pa je izgradnja nakupovalnih središč s **križišči** pot razbila in zato ne predstavlja več kratkotrajne svobode in varnosti pred prometom, pač pa je že bolj nevarna kot ne, saj mora kolesar pred vsakim križiščem zelo upočasniti, četudi ima prednost pred vozili, ki pravokotno sekajo njegovo pot. Ogromno voznikov motornih vozil je namreč površnih in kolesarja kljub njegovi

Razlog se morda skriva tudi v omejitvi hitrosti, ki na kolesarski stezi znaša le 25 km/h.

očitni prednosti lahko nevarno izsilijo. Na takšnih križiščih bi bilo potrebno kolesarsko pot poudariti ne le z rdečo barvo, pač pa tudi s kakim znakom in vsak prekršek kaznovati.

Po vsem tem najbrž niti tako zelo nepričakovano, da lahko kolesarje mnogokrat vidimo na cesti ob stezi in ne na njej, čeprav

zaradi tega lahko tudi ovirajo promet. Razlog se morda skriva tudi v omejitvi hitrosti, ki na kolesarski stezi znaša le **25 km/h**. Gospod Šimenc meni, da



je zakon sicer jasen – kadar je ob cesti kolesarska steza, je kolesar dolžan voziti po njej, če je ni, pa po desni strani smernege vozišča. Kolesarji, ki imajo licenco, lahko vozijo na javni cesti tudi vzporedno po dva skupaj, vendar spet le tam, kjer steze ni. Pri mestnih stezah je v tem primeru precej kršitev, ampak so te tako ali tako bolj razred zase, saj, kot že rečeno, pogosto služijo kot parkirišča za avtomobile,

Na kranjski občini se pomanjkanja kolesarskih stez sicer zavedajo.

so ozke ter polne gneče, zato se jim skorajda vsakdo raje izogne. Na urejenih širokih poteh, kot je na primer od Delavskega mostu pa do krožnega križišča na Primskovem, pa se po besedah profesionalnega kolesarja tudi člani klubov vozijo posamezno ali v skupinah. Torej v tem primeru očitno zakon prej kršijo vsi ostali udeleženci prometa na njih kot pa profesionalci, kljub temu da bi bilo bolj upravičeno ravno obratno.

Na kranjski občini se pomanjkanja kolesarskih poti sicer zavedajo. V načrtu je povezava čez polje **med Polico in Velikim hribom** v smeri proti Kokrici z vrednostjo investicije 80.000 evrov. Steze sicer nikoli niso rezultat skupnih projektov ob izgradnji kakega nakupovalnega centra ali česa podobnega, ampak so v celoti financirane s strani občine.

O kolesarskih stezah v Kranju se torej da marsikaj povedati, tako s strani tistih, ki se po njih vozijo, kot tudi onih, ki so zanje odgovorni. Vsi skupaj se zavedajo te kolesarske uganke, ki se je zaenkrat še nikomur ne zdi vredno do konca razrešiti.

Maša Nahtigal
Oto Žan



... voznikom tovornjaka

Z vedno močnejšo globalizacijo in povezanostjo sveta narašča tudi **potreba** (oz. vsaj je naraščala do začetka zadnje recesije) **po prevozu raznovrstnega tovora** med pogosto več tisoč kilometrov oddaljenimi kraji. Čez oceane in morja potuje tovar z velikanskimi tovarnimi ladjami, ki prevažajo na tisoče ton blaga, večinoma v kontejnerjih, če pa gre za črno zlato, to potuje v supertankerjih. Ko ti morski titani priplujejo v пристanišče, gre del tovora na železnice, del pa na **ceste, na katerih kraljujejo tovornjaki**.



Bojanov delovnik se ponavadi začne na parkirišču v Naklem, kjer ga čaka njegov tovornjak znamke MAN s priklopljeno **cisterno za prevoz olja (ali nafte), s katero lahko naenkrat prepelje kar okoli 32 000 litrov** ali celo več – odvisno od temperature in gostote goriva. Po nekaj kratkih minutah za kavo se usede v klimatizirano kabino, kjer se nahajata dva sedeža (voznikov je zračno vzmeten in ogrevan, med vožnjo pa se ziba gor in dol), dve postelji in hladilnik. Na armaturni plošči je nekaj več stikal kot v običajnem avtu, med drugim tudi za nastavitve volana. Zunanja ogledala so prav tako električno nastavljiva in ogrevana, zato ni nevarnosti, da bi se zarosila in bi se vidljivost zmanjšala, saj je tovornjak skupaj s prikolico dolg približno 12 metrov in v vsakem trenutku je treba vedeti, v kakšnem položaju se nahaja prikolica.

Ko obrne ključ, **430-konjski motor** glasno zahrumi. Nekaj spretnih pritiskov na stopalke in malo prestavljanja (**menjalnik je šestnajstopenjski** – osem prestav je glavnih, osem pa pomožnih, ki se potrebujejo za postopno prestavljanje, kar pride prav, kadar je vozilo polno natovorjeno) ter vrtenja volana in tovornjak se že ziba proti avtocesti. Smer: Koper. Od Kranja do Kopra je ponavadi vožnje okoli dve uri, odvisno od prometa. Čas se še podaljša, če se tovornjak slučajno pokvari. Potem je potrebno čakati na serviserje, da prispejo ter opravijo svoje delo in če je okvara manjša, se vožnja lahko nadaljuje. Če

Pregovor »Rana ura, zlata ura!« pogosto velja tudi za voznike tovornjakov, čeprav bi bil še bolj pravilen »Katera koli ura, zlata ura!«, saj ponavadi nimajo klasičnega delovnega časa od šestih do dveh, od sedmih do treh ali kaj podobnega, temveč morajo pogosto na delo tudi sredi dneva ali, kar je morda še huje, sredi noči, traja pa odvisno od tega, koliko tovora je treba prepeljati in kako gost je promet.

je težava obsežnejša, morajo tovornjak odvreči v delavnico, kjer servisirajo vozila te znamke, in delovnik se za tisti dan zaključi – vsaj za voznika, razen če jim uspe okvaro odpraviti v istem dnevu. Po prikolico v takem primeru pride drug tovornjak in jo odpelje njenemu cilju naproti (bodisi v Kranj bodisi v Koper). O enoličnih cestah in naveličanosti pravi: **»Hja, naveličaš ... saj je to tvoj kruh. Kljub temu da je pot skoraj vsak dan ista, se na cesti vedno dogaja kaj novega – promet je nepredvidljiv. Zastoji, prometne nesreče, nepredvidni vozniki, na katere moraš biti stalno pozoren, vremenske razmere in podobno.«** Največja vremenska sovražnika sta dež (in posledično spolzka cesta) ter megla, ko je cestišče pokrito s snegom pa tovornjak s cisterno sploh ne sme voziti. **ADR ali Zakon o prevozu nevarnih snovi** zaradi varnosti tako soudeležencev v prometu kot tudi okolja vožnjo v takih pogojih namreč prepoveduje.

Tako počasi pride do Sermina, kjer so velika skladišča nafte in bencina, njihove značilne valjaste obrise pa se vidi tudi z avtoceste. Najprej se pripelje na parkirišče, pogleda, če ima nalog za natovarjanje, počaka na vrsto in šele nato napolni svojo cisterno. Med čakanjem na vrsto je znova čas za kavo, kjer lahko srečaš mnogo drugih voznikov z vseh koncev Slovenije, zato med pogovorom hitreje mine čas. Kdaj pa kdaj se cisterno polni tudi v Trstu, kjer je načeloma precej podobno. Ko pride čas za polnjenje, zapelje v polnilnico, tam v poseben računalniški terminal vtipka najprej skupno količino goriva, ki jo bo natočil, nato pa še za vsak prekat posebej (prikolica je razdeljena na več prekatov, tako da se lahko uravnava količina olja na posameznem delu prikolice, kajti če ni pravilno uravnotežena, lahko postane zelo nestabilna). Potem priključi cev (na vsak prekat posebej) in ozemljitev, ki je potreben zaradi statične elektrike (povsod naokrog je zelo vnetljivo gorivo in iskra je v takšnem prostoru lahko zelo nevarna), vključi črpalko in gorivo steče v cisterno. Ko je ta napolnjena, sledi **vožnja proti industrijski coni pri Naklem**. Tam vsebino prikolice pretoči v rezervoar, od koder jo potem razvozijo po vsej Gorenjski. Voznikova naloga ni le ta, da tovornjak pripelje, pač pa mora sam tudi izprazniti cisterno. S cevjo poveže cisterno in rezervoar, odpre ventile ter prekate in prižge črpalko. **Med začetkom in koncem praznjenja poteče skoraj cela ura.**

Takšna pot se lahko opravi dvakrat dnevno, daljšo vožnjo pa zakon o varnosti v cestnem prometu prepoveduje, kajti z utrujenostjo se veča tudi možnost nezgode. Na cesti je vedno treba ohranjati zbranost, saj moraš biti pozoren na trenutne razmere, na druge udeležence v prometu, poleg tega pa še na prometne

znake, omejitve hitrosti, prometne policiste in obnašanje samega tovornjaka na cesti.

Takšen je torej vsakdanjik voznika tovornjaka. Vsekakor sta večji del tega vožnja in neskončne ceste, a vmes je potrebno postopno



riti še kaj drugega. Za opravljanje poklica je najprej potrebno opraviti **vozniški izpit E-kategorije in izpit iz poznavanja ADR-a**, ne škodi pa niti poznavanje avtomehanike, kar v primeru manjše okvare vozila še kako lahko skrajša čas mirovanja ob cesti. Dodajmo še poznavanje cest in poti, ki pa sicer v današnjem času GPS-ov morda malo izgublja na pomenu. Pa vi, bi vozili tovornjak?

Matevž Fortuna, inovator poštarskega kolesa Krpan

Kranjčan Matevž Fortuna je inovator znamenitega rumenega poštarskega kolesa, ki se ne vozi le po slovenskih ulicah: nad njim so navdušeni poštarji tudi na Hrvaškem, v Srbiji, Bosni in Estoniji. »Proizvodnja je prerasla meje Slovenije, Krpan pa je postal ljudsko kolo,« z veseljem pove oče kolesa Krpan, Matevž Fortuna, ki se bo kmalu upokojil, posle pa predal logaškemu podjetju Vizija sport, s katerim že vrsto let sodeluje in kjer že sedaj delno poteka proizvodnja poštarskih koles Krpan.

Kje vse se trenutno vozi kolo Krpan in koliko se jih vozi po Sloveniji?

Največ krpanov je v Sloveniji, so pa še na Hrvaškem, v Srbiji, Bosni, Estoniji in na Madžarskem, torej skupno v šestih državah, kjer imamo v posamezni državi po več sto koles. To so neke stalne stranke. Pred kratkim smo bili tudi na sejmu v Londonu, vendar se je zaradi recesije proizvodnja nekoliko ustavila. Število krpanov letno je odvisno od povpraševanja, v povprečju se jih proizvede okoli 400 do 500.

Izumitelj kolesa je Slovenec, kaj pa kolo samo, so tudi deli slovenski?

Slovenija po zaprtju Roga ne izdeluje popolnoma nič od kolesarske opreme. Oblika in konstrukcija je moja ideja, okvir nam proizvajajo na Kitajskem, ostale sestavne dele – gume, sedeže, krmila itd. – pa jemljemo od renomiranih dobaviteljev iz Italije, Španije, Kitajske, Japonske ... Pri nas je organizirana proizvodnja za sprednjo košaro, tačko oziroma stojalo, torbe s prtljajniki in vzmeti.

Zakaj sploh poštarsko kolo, sami vendar nikoli niste bili poštar?

Po poklicu sem strojnik, včasih sem delal v Iskri, po njenem propadu pa sem prodajal razne zadeve, masažne stole, prve pomoči, potem je prišlo do tega, da sem leta 1997 odprl svoje podjetje in začel prodajati transportne vozičke. Vmes sem prišel tudi na pošto in vprašal, če kaj potrebujejo. Dejali so, da kolesa, in tako se je vse začelo. Začel sem razmišljati v tej smeri in tako se je v letu, letu in pol, izcimilo tole ... s poštarji sem se vozil z avtom ali s kolesom, z njimi sem se veliko pogovarjal o tem, kakšno kolo sploh želijo ...

Kolo je verjetno ime dobilo po Martinu Krpanu.

Ja, tako je. Rekel sem si, če mora biti kolo res tako vzdržljivo kot konj, potem naj bo Krpan. Kot Krpanova kobilica. Poštar ima včasih na kolesu poleg lastne teže robe tudi do 100 kilogramov. To zgodbo sem v tujini že velikokrat moral razlagati.

Kako je kolo opremljeno?

Sam okvir je narejen iz aluminija, prav tako obroči, ki imajo dvojno dno – da se zaradi velikih tež, če bi udarili ob robnik, slučajno ne zlomijo ali počijo. Napere so iz nerjavečega jekla, pedala so aluminijasta, sprednja košara je jeklena, škatle so iz poliestra in steklenih vlaken, pigment barve je odporen proti

UV-žarkom, sami nosilci za torbe so jekleni. Pri izdelavi smo bili pozorni na vsak gram. Kolo je težko od 24 do 25 kilogramov, za estonsko pošto pa smo naredili še precej težje kolo. Izdelali smo večje košare, hoteli so imeti dve ključavnici, spredaj je bila ena kompaktna, dodali smo jim tudi gume z jeklenimi konicami za led. Težišče kolesa je zaradi varnosti postavljeno čim nižje. En krpan serijske izdelave stane okoli 450 €, vendar se ga ne da kupiti kot fizična oseba – od prvega dne smo namreč vztrajali, da je to službeno kolo. Tako smo ga zaščitili proti kraji.



Se po glavi mota še kakšna druga ideja, morda modifikacija omenjenega kolesa?

Po glavi se mota cel kup idej. Sedaj se nagibamo v smer, da bi kolo prilagodili tudi za prodajo fizičnim osebam, da bi dokončno uspeli narediti električno kolo, pa kakšno modifikacijo vsega tega. Ideja je precej.

Tudi do Vas kdaj pripeljejo pošto s krpanom?

V stanovanje v Kranju že od leta 2001, tukaj v Bašlju, kjer imam vikend, vozijo z mopedom, se pa po Preddvoru še vedno vozi krpan številka 1, ki je bil narejen prvi. Ko poštarjem poteče pogodba, ponavadi kolo odkupijo, ga sezujejo težkih torb, prebarvajo in se z njim vozijo naprej. Krpan je postal popularen, po njem je veliko povpraševanja. Videl sem tudi že krpana znamke Scott, kjer je bila na krpanovem okviru nalepka Scott. Krpan je postal ljudsko kolo, namen je dosežen.

Mojca Jagodic
Oto Žan

S filmi do Beograda in z babico na jug

V tokratni filmski rubriki nas bo Zapikova tema meseca zazibala v vizualno prekobalkansko popotovanje, ki bo povezovalo geografsko, zgodovinsko in socialno zanimive destinacije na področju nekdanje Jugoslavije. Vkrncani v žanrsko kategorijo t. i. »road movieja«, se bomo prepustili filmski cesti, ki nas bo popeljala preko nepozabnih trenutkov jugoslovanskega filma do sodobnih smernic balkanske kinematografije.

Iz rodne Slovenije

Ko se bodo avtomobilske gume razpadajočega neregistriranega mercedeza komaj dobro odcepile od asfalta domače ulice, se bomo začudeno nasmehnili ostareli štoparki. »Kam pa kam, babica,« jo bomo vprašali, zgubane ustnice naslovnice sporočila pa bodo v odgovor zaklicale: »Ja, kam? Na jug!«. **Babica gre res na jug** (1991), natančneje proti slovenski obali, v družbi Bojana Emerišča in Nataše Matjašec pa nas popelje skozi poligon čustev in izkušenj, prepleten s številnimi humornimi zapleti.

Čez hrvaške meje in še dlje

Tik ob hrvaški meji nas v svoj avtomobil brez luči, a s skrivnostno črno luknjo pod sovoznikovim sedežem, pobere režiser Goran Dukić. »Delam v Ameriki,« pove, zato preklopita na angleščino. Kot da ni njegovo prevozno sredstvo že dovolj sumljivo, nas odpelje v še bolj bizarno **Picerijo Kamikaze** (2006), nekakšne vice za samomorilce. Aburdna komedija oddiva po poti nesrečnega Zia, ki se brezcilno vozi po onostranstvu, da bi našel svojo nekdanjo ljubezen.

Do Bosne in spet nazaj

»Še tega se mi je manjkalo,« izmučeno iztisnete iz svojih glasilk, ko v avtobusu svoje utrujene okončine parkirate v neposredni bližini podjetnega bosanskega očeta, ki svojega sina **Armina** (2007) odpelje vse do Zagreba v želji, da bi njegov igralski talent zmagal na avdiciji za nemški vojni film. Čeprav se oče in sin odpeljeta na avtocesto iz revščine proti izpolnitvi sanj o blesteči igralski karieri, na svojem avtobusnem popotovanju odkrijeta nekaj veliko bolj dragocenega.

Za Beograd!

Naveličani sodobnih gonj za denarjem se odločimo za nizko-cenovno alternativo transporta in se na z improvizirani avtobusni postaji stlačimo na kultni filmski avtobus režiserja Slobodana Šijanica. »**Kdo tam poje**,« (1980) se začudimo, ko razmajano vozilo prežame znana melodija, odpeta ob enolični spremljavi glavnika. Še preden izvem odgovor, se mimobežno ustavimo na pogrebu, zakrpamo zračnico, neuspešno prečkamo most in se glasno prerekamo s pisanim naborom potnikov. Vozi, Miško!

Iz Beograda nazaj proti domu

Ker nas Beograd pričaka z nemškim zračnim napadom, se skupaj z mlado Beograjkanko postavimo ob rob ceste z iztegnjenim palcem. Ustavi nam bosanski daltonistični tat z ukradenim **Sivim kamionom rdeče barve** (2004). Na poti, polni raznih pripetljajev, medsebojnih absurdnih etničnih soočenj in konfliktov, postane tako romantično, da pozabimo izstopiti in se nezaželenosti svojih geografskih koordinat zavemo šele v sosednji Italiji.

Pina Sadar



Upor na ladji, umor na vlaku, ljubljenje v kočiji

Motivi prevoznih sredstev so v svetovni literaturi več kot pogosti in nemalokrat ima lahko takšen ali drugačen transport oz. transportno sredstvo izredno pomembno simbolično vlogo v literarnem delu. Predvsem pa gre za del vsakdana, ki vstopa v svet fikcije lahko tudi brez kakršne koli simbolične vrednosti: tudi junaki velikih romanov, dram in pesnitev so morali tako ali drugače potovati, od časovne ter prostorske umestitve dela in socialnega statusa ali trenutnih okoliščin, v katerih se omenjeni junaki znajdejo, pa je odvisno, ali se bodo prevažali v prvem razredu čezooceanke, razvozljali umor na legendarnem vlaku, če bodo jezdili na kobilici ali na slonu, se onegavili v kočiji, zrl na svet pod seboj iz košare balona, zažvižgali črnemu taksiju, leteli na metli ali zgolj tekli za vozom.

»Bliža se železna cesta, nje se, ljubca! veselim,« je zapisal **France Prešeren** v pesmi, posvečeni novi pridobitvi na Slovenskem sredi 19. stoletja: Južni železnici, ki je skozi slovenska slovenska mesta tekla od Dunaja do Trsta. Železnice in vlaki so precej pogost motiv v svetovni literaturi – v največjih mojstrovinah tako ruskega realizma (**Tolstojeva Ana Karenina** klavirno konča svoje življenje pod kolesi vlaka) kot tudi kriminalne proze (*Umor na Orient Ekspresu* ostaja eden izmed prvencev svojega žanra). **Agatha Christie** je žvižge lokomotive in drdajoči zvok koles na tirnicah že samo v naslovu uporabila še trikrat: *Odhod ob 16.50*, kjer je zgovorna starka, ki ji nihče ne verjame, priča umoru na vlaku s postaje Paddington; *Skrivnost modrega vlaka*, v kupeju katerega je na francoski rivieri zadavljena ameriška dedinja, in pa v kratki zgodbi *Plymouth Ekspres*.

Z železnico potuje tudi gospod Phileas Fogg, junak Vernovega romana *V osmdesetih dneh okoli sveta*, le da ta med drugim jezditi tudi na indijskem slonu, se prevažajo s sanmi po zasneženi severnoameriški pokrajini, zamenja vsaj pet različnih ladij, od katerih eno po sili razmer celo kupi, in se vozi po ulicah azijskih vele mest v rikši. **Jules Verne** je (vsaj fiktivno) rad potoval: njegov *Carski sel* jezditi po ruskih stepah, kapitan Nemo v njegovem znanstvenofantastičnem pustolovskem romanu *20.000 milj pod morjem* navigira podmornico *Nautilus*, že samo ime pa pove, kako se na odkrivanje Afrike odpravijo protagonisti njegovega prvega romana *Pet tednov v balonu*. Zanimivo je, da je Verne pisal o potovanju po kopnem, zraku in vodi, že desetletja preden so kakršna koli za to prirejena transportna sredstva sploh izumili.

Ladje, čolni, splavi in blodnje po morjih ter oceanih so opisani v številnih delih, začeti s antičnimi. Deset let je trajala Odisejeva plovba v **Homerjevem** epu, medtem ko je zvesta žena Ariadna čakala na domači Itaki in odganjala snubce. Prav na ladji se je odvil tudi najznamenitejši upor v zgodovini, ki še danes buri duhove: 1789. je na ladji britanske kraljeve mornarice, zasidrane na Tahitiju, izbruhnil upor, ki ga je poldrugo stoletje kasneje v romanu *Upor na Bountyju* opisal **Charles Nordhoff**. Ribolov

svojega življenja v čolnu doživlja **Hemingwayev** junak v noveli *Starec in morje*, za življenje se bori na plavju **Márquezov** intervjuvanec v *Pripovedi brodolomca*, maščevanja željni **Melvillov** pohabljeni kapitan Ahab pa vidi v življenju samo še en cilj: ujeti belega kita Mobyja Dicka. Tudi mali brkati Belgijec **Agathe Christie** se kljub slabemu želodcu prevažajo na ladjo: v *Smrti na Nilu* razreši umor pod vročim egiptovskim soncem.

O letalih je poleg kraljice kriminalnega romana, ki je Poirota in gospodično Marplovo poslala tako rekoč na vse konce in kraje (Poirot je čez rokavski preliv letel v *Smrti v oblakih*), na veliko pisal človek, ki ga svet najbolje pozna kot avtorja *Malega princa*, **Antoine de Saint-Exupéry**, saj je bil bolj kot pisatelj strasten aviator. *Veter, pesek in zvezde*, *Bojni pilot*, *Letalo in planet* in *Nočni let* so naslovi v slovenščino prevedenih romanov odlikovanega pilota, ki je prav med poletom skrivnostno izginil leta 1944.

Tudi kočije in vozovi so se v zgodovini književnosti izkazale za uporabne. V francoskem srednjeveškem junaškem epu *Lancelot ali Vitez kočije* avtorja **Chrétiena de Troyes** se junak povzpne na kočijo, s čimer izgubi svojo viteško čast. Izraziti simbolizem najdemo v nesrečnem vozu *Na klancu* v slovenskem kmečkem okolju na prelomu 19. in 20. stol., ko **Ivan Cankar** v duhu naturalizma razvija idejo o dedni determiniranosti. Čisto kaj drugega pa je vožnja gospe Bovaryjeve v istoimenskem **Flaubertovem** romanu: njen ljubimec Léon v nedogled usmerja naivnega fижakarja po rouenskih ulicah, medtem ko se z Emo v kočiji predajata mesenim užitkom.

Avtomobile, dandanes nepogrešljiv prevoz, je v svojo kriminalno prozo vpletel **Stephen King**, kot zgleden Američan, ameriške: *Dolanov kadilak* in *Buick 8*; svojo pot z motorjem pa je v pred kratkim prevedeni knjigi, v kateri so zbrani njegovi dnevniki s potepanja po Južni Ameriki, opisal **Ernesto Che Guevara** – *Motoristov dnevnik*, po katerem je bil posnet tudi film.

Nace Fock
www.musowls.org

Kranjčani poklapajo hodijo po mestu, povešenih glav se bežno ozirajo tja gor pod nebo in čutijo, da jim nekaj manjka, vendar nihče ne ve, kaj natanko. Malodušno podrsavanje korakov odmeva v gluho noč. Naenkrat temno noč prereže močan klic: »Maaaaaast!«

STRIJAMOŽ

V epizodi Strijamoževa prerokba, 1. del

In objubljen je, da se nekega dne vrne on, ki ima vamp kakor kit, možgane kakor rozino in zegen kakor človek, ki v družbi dimnikarja posedla na trati štiripresnih deteljic z žepom, polnim podkev. Ko se mu bo trebul sedemkrat naložil čez samega sebe ali pa ko ga bo kranjski življenj res potreboval, bo vstal iz globokega spanca in prinesel radost ter veselje.

»Kaj mi torej veste povedati o tej prerokbi?« je vprašal profesor arheologije Srednjeh-zvezna Ameriška Država, ki sta mu starša (tudi sama strastna arheologa, a le ljubiteljska) v veliki želji za njegovo poklicno pot nadela to predeterministično, a obenem tudi sumljivo anahronistično ime, saj se je rodil v začetku sedemdesetih let dvajsetega stoletja. Zaradi nepraktičnosti dolgovoznega imena sta mu starša nadela ljubkovalni akronim Srezad, kar nekako ni pripomoglo k njegovi priljubljenosti med sošolci in sošolkami, ki je bila že tako skrajaj nična zaradi močne mozoljavosti, ki ga je prizadela pri rosnih devetih letih. Srezad je tako še v zgodnji mladosti moral opustiti tihe sanje, da bo nekega dne postal pop zvezda, in je pohlevno in razočarano šel po poklicni poti, ki sta mu jo bila očrta starša. Tako je odrasel v temačnih in vlažnih depojih Prirodoslovnega muzeja, temačnih in manj vlažnih depojih Narodne univerzitetne knjižnice ter vlažni in manj temačni študentski sobici, zabubljen v predslovanke izkopanine, starodavne pergamente in skrivnostne zapise.

Še enkrat je pomahal s kavarniškim prtičkom, na katerem so bile zapisane besede, ki jih je ravnokar prebral. V predavalnici je zavladala tišina, ki so jo predirale samo na pol udušene melodije iz slušalk i-podov polovice študentov in nič kaj udušena melodija iz telefona študenta v zadnji vrsti, ki so se mu pokvarile slušalke. Izmed pogledov, uprtih v skripto pred sabo, je iz prve vrste opazno štrlela debelušna roka.

»Da?« je lastnika roke osamelke k besedi spodbudil predavatelj Srezad oziroma Vulkansko obličje, kakor so ga v srednji šoli zaradi mozoljavosti dražili sošolci in profesor geografije, ki se je tega nadimka tudi domislil.

»Po nekaterih teorijah naj bi dotične besede zapisal Strijamož sam, preden se je umaknil v osamo, utrujen od vsakodnevnega boja z nepripravi. Sam tem domnevam ne verjamem preveč, saj je besedilo zapisano brez slovničnih napak, ki so opazno izstopajoče v edinih dveh uradno potrjenih listinah, na katerih je njegova pisava: v pismu glasbenemu opremljevalcu Radia

Kranj, naj, citiram: *da gor en kumad ot Scou pa stau k bomo nasul gramos pret Špešpilo pa bi blo fejs met eno godbo za skakat k ga bomo ravnal, konec citata in na osebni izkaznici, kjer se je podpisal kot Strijamož. Poleg tega so druga značilnost Strijamoževih zapisov zamaščeni prstni odtisi, ki mu jih je uspelo spraviti tudi na osebno izkaznico. Kako, tega ne ve nihče, vendar vodilni strokovnjaki v laboratorijih Inštituta za nadnaravno in nadmasto menijo, da gre za redko zabeležen primer tolščokineze.*

»Očitno sem letos le izbral temo, ki ni dolgočasna vsem študentom,« ni mogel skriti navdušenja redni profesor Štirje siri, kakor so ga njegovi sodelavci na fakulteti klicali na samem pa tudi v njegovi prisotnosti. »Kako vam je ime, kolega?«

»Wleibeis, profesor, Janez Wleibeis.«

»No, kolega Wleibeis, omenili ste, da je to samo ena od teorij in res najmanj verjetna. Bi mogoče pojasnili svojim kolegicam in kolegom, kaj vse se še domneva za dotični zapis?«

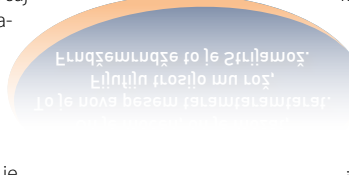
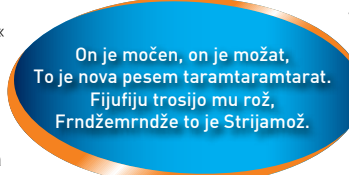
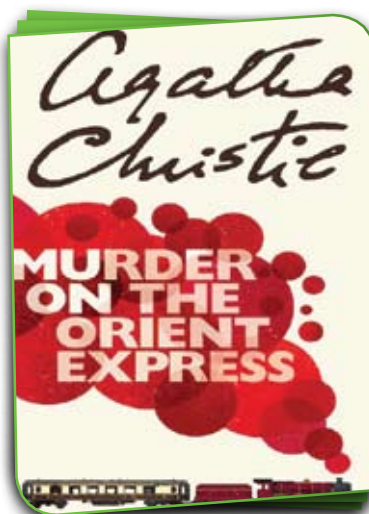
Pri teh besedah je glasno zakašljajal in premeril zdolgočasne študente.

»Rade volje,« je prikimal tolsti študent. »Torej. Druga teorija, ki jo je predlagal doktor Jurij Ezičen, strokovnjak za kriptično predrasvetljensko slovstvo, trdi, da gre za dobeseden, se pravi *verbatim et litteratim*, če mi dovolite, da se malček pobaham z znanjem latinščine, prepis izgubljenega platnenega prtiča, ki naj bi skupaj z ohranjenim pergamentom in predpasnikom tvoril srednjeveški kodeks *Tria P*. Dotični pergament je namreč vseboval zapis: *Inu oniga leta, kader bode tu meftu Kreinburg, the vedno bres ta nove biblyoteke gviralu inu bode ta Atlasf gole kofiti na pogled postavil, fe ima prezhudno zhudo dogoditi. Semla fe bo rasperla inu vunkaj bo tifti glavo pomolil, kteriga bodejo kakor tiga Mefijo posdravili.*« Wleibeis je zažarel, saj je bil očitno zadovoljen, da mu je uspelo tako razločno izgovoriti arhaično transkripcijo.

Globoko je vdihnil, da bi nadaljeval, ko sta ga nevljudno prekinila zvonec in omejitev števila znakov. »Nič ne de, kolega,« je rekel Krastač, kakor ga je klicala osnovnošolska učiteljica biologije, »bova nadaljevala naslednjič.«

In res bosta, je pripomnil avtor.

Pižama



Ali ste vedeli, da ...

v ZDA danes živi približno 180.000 amišev, ki živijo tradicionalno življenje 18. stoletja in se naokoli prevažajo v kočijah.

je prvi helikopter v zrak poletel leta 1907.

prazen boeing 747 - 8l tehta 214,503 kg, pri vzletu pa maksimalna teža ne sme preseči 442,253 kg

najdaljša ladja na svetu (Knock Nevis) z dolžino 458.5 m zaradi svoje velikosti ne more prečkati sueškega ter panamskega prekopa.

je Zastava v 56 letih proizvodnje izdelala več kot 4.000.000 avtomobilov.

je bil prvi izbrani slovenski avto leta BMW 3 Coupe.

zložljivo kolo Bigfish, ki postaja vse bolj popularno, lahko v 15 sekundah iz dimenzij 101 x 65 x 30 cm spravite v vozno stanje

se je leta 2005 s francoskimi hitrimi vlaki (TGV-ji) peljalo 94.000.000 potnikov

je po ugotovitvah statističnega urada verjetnost, da se nam zgodi prometna nesreča, večja v naselju z uličnim sistemom, v oktobru, na petek in ob 15. uri.

je Adria Airways leta 2008 prepeljala 1.302.172 potnikov in 2.321 ton tovora.

10 top letalskih nesreč

1. Leta 1977 sta pri pristajanju na letališču na Tenerfih trčili dve letali Boeing 747. Življenje je izgubilo kar 583 ljudi, le 61 »srečnežev« pa je preživel svoje počitnice na tem prelepem otoku.
2. Boeing 747 japonske letalske družbe zaradi težav z motorjem trčil v goro. Ta dogodek so preživeli le štirje potniki, ostalih 520 pa umre na kraju nesreče.
3. Ena izmed hujših nesreč vseh časov se je pripetila pred 13 leti na območju Indije. Trčenja dveh letal s skupno 349 potniki ni preživel nihče.
4. Med nesrečami brez preživelih je tudi katastrofa iz Francije, kjer je zaradi okvare nadzornih plošč umrlo 346 potnikov.
5. Najhujšo peterico zaokrožuje sezgano letalo v Savdski Arabiji, ki je pristalo, a je nato požar preprečil izstop in tako je življenje izgubila kar 301 oseba.
6. V Chicagu se je letalo zaletelo v kontrolni stolp, povzročilo eksplozijo in vzelo življenje poleg potnikov in posadke tudi nekaterim uslužbencem.
7. V New Yorku so leta 2001 člani posadke letala ameriške družbe izgubili nadzor nad letalom in prišlo je do velikega trčenja. Končalo se je z 265 žrtvami.
8. Pred petnajstimi leti je na območju Japonske strmoglavilo kitajsko letalo, od 271 potnikov jih je preživel le 7.
9. Letalske nesreče se dogajajo tudi Antarktiki, kjer pomnijo kot najhujšo tisto izpred tridesetih let, ko se je za 257 ljudi turistična vožnja končala smrtonosno.
10. Med najhujše nesreče lahko uvrstimo tudi nezgodo slovenskega letala, ki je strmoglavilo na Korziki leta 1981, v nesreči pa je ugasnilo kar 180 življenj.

10 Top prevoznih sredstev

10. Tajski slon

Slonu sicer neprijazna oblika transporta, saj ponekod uporabljajo železne kljuge za obvladovanje živali, a je (na slonjo žalost) privlačna za turiste.

9. Hoverkraft

Vozilo, ki se na zračni blazini s pomočjo ventilatorjev uspešno giblje tako po vodi kot po kopnem, saj praktično lebdi v zraku. Izjemno hiter in primeren za močvirja.

8. Cepelin

Ogromna vodikova bomba, izum grofa von Zeppelina. Prvi je poletel leta 1900, danes pa jih uporabljajo le v znanstvene namene.

7. Unicikel

Podoben navadnemu kolesu, a sestavljen le iz sedeža, kolesa in pedala.

6. Leseni skiro

Stari dobri leseni skiro, ki je marsikomu služil kot edino pravo vozilo po dvorišču vrtca.

5. Rikša

Kakršna je okoli vozila samo elito in je delovala na človeški pogon. Danes so ponekod prepovedane, drugod nadomeščene z modernejšimi oblikami.

4. Velociped

Starodobno kolo, ki ima veliko sprednje in majhno zadnje kolo, sedež 150 cm nad tlemi in pedala nameščena na sprednje kolo, predstavlja predvsem izziv, kako sestiti nanj.

3. Jet pack

Prvič so se v znanstvenofantastičnih stripih pojavili devetdeset let nazaj, kasneje pa z izboljšano tehnologijo postali resničnost. Na žalost so ti »leteči nahrbtniki« praktični le za astronavte.

2. Segway

Rahlo nagnjeno električno vozilo z dvema kolesoma, ki ga občasno lahko srečate tudi na ulicah Kranja, medtem ko vam voznik pod nos pomoli reklamo.

1. Tekoči pločnik

Najbolj absurda oblika prevoza, ki se jo pogosto da videti na letališčih.

Dvojčka

Po poletnem počitku se boste povzročili manjšo ali večjo prometno nesrečo, v kateri boste spoznali osebo, ki vas bo zaznamovala za vse življenje. Žal pa to ne bo nova ljubezen, ampak sodnik za prekrške.

Rak

Zaradi pretirane veselosti boste povzročili manjšo ali večjo prometno nesrečo, v kateri boste spoznali osebo, ki vas bo zaznamovala za vse življenje. Žal pa to ne bo nova ljubezen, ampak sodnik za prekrške.

Lev

Poletja bo konec tudi za vas, ko boste spoznali, da karo zopet prihaja v modo. Konec meseca se vam obetajo spremembe na ljubezenskem področju. V družbi prijateljev se začnite pripravljati na trgatev.

Devica

September resnično ni vaš mesec! Zaradi gravitacije boste popolnoma izgubljeni v svetu, ki vam bo tuj, vendar se bo vaše finančno stanje izboljšalo. Nasvet zvezd: človek se vsega privadi, le pogumno.

Strelec

S pričetkom novega šolskega leta se po vaši glavi spletajo misli, ki so s svojim mračnim značajem značilne za našo malo državo, kar v vas zbujajo nadse neprijeten občutek in vas bo pripeljalo do tega, da boste proti koncu meseca pobegnili iz domačega mesta z enim izmed desetih top čudnih prevoznih sredstev.

Kozorog

Frustracije zaradi tega in onega, predvsem pa zaradi tistega tretjega, se bodo v vas nabirale cel mesec, v pričetku oktobra pa vam bo končno prekipelo in doživeli boste nekaj, kar bi nekateri poimenovali katarza, drugi, bolj modri, pa živčni zlom.

Tehtnica

55, 58, 60, 63 ... draga moja, začni se spet tehtati! Teža je malo ušla iz vajeti in to kar kliče po priključitvi h KSK-jevi kolesarski sekciji. Za moški del pa bo kmalu nastopila sezona Četrtkanj, kjer boste lahko kazali svoje mišice. Toda previdno, oktober zna biti naporen.

Škorpion

Ne silite v gore, če pa napovedujejo snež! Nazadnje so enega škorpiona skupaj z dvema Čehoma reševali iz severne stene Triglava. Kljub razmeroma visoki ceni se sandali bojda niso obnesli. Čas je, da se spravite raje na rolerje ali na kolo.

Vodnar

Se še vedno poigravate z idejo o vožnji s skirojem do šole/fakultete? Minilo vas bo ob prvem dežju, prvem snegu ali prvi polomljeni roki. Nasvet meseca: izogibajte se toplim malicam v šoli, saj boste košček svinjske kože v čorbi, pokvarjeno konzervo, las v rižoti ali palačinko, ki je padla na tla, dobili prav vi!

Ribi

Tudi vi ste se pošteno zaoblili čez poletje. Pivo, sladoled in malo gibanja na račun nezvestnega ležanja so naredili svoje. September je odličen čas za rast in zorenje kostanja, jabolka, grozdja ... ter vaše osebnosti.

Oven

Zvezde so ta mesec na vaši strani. Če imate doma teleskop, si vzemite čas in si jih dobro ogledajte. Ljubezen vezanih ovnov bo ta mesec še posebno cvetela, samske ovne pa čaka konec meseca prijetno presenečenje.

Bik

V tem mesecu pazite, kod hodite, saj bo na cesti povečana koncentracija avtov, ki jih upravljajo vaši daljni sorodniki, voli. Razporeženo vam bo skokovito nihalo, največja preskoka bo možno zaznati ob petkih zvečer in ob ponedeljkih zjutraj.

Nagradna križanka

Geslo junijske križanke je bilo **KULINARIKA**. Andreja Cerar si je s pravilno rešitvijo prislužila knjižno nagrado, tolažilna paketa KŠK pa sta tokrat dobila Anja Kert in Borut Kraševac. Rešitve septembrske križanke (gl. odrezek na str. 38) nam pošljite do **1. oktobra** na naslov **Revija ZapiK, Klub študentov Kranj, Glavni trg 20, 4000 Kranj** ali prek spletnega obrazca na **www.ksk.si/zapik**.

	SESTAV ILA M. N. K.	MESTO V SLOVENJI, OB SOČI	VODJA GOSPODAR- SKEGA OBRATA	PLEMENSKO ZNAMENJE	KRILO RIMSKE KONJENICE	ZAPIK	ŠOLSKI PROSTOR ZA UČENJE	URADNA DOLOČITEV TAKS	ŽENSKO IME
	PRISTANIŠKO MESTO V GANI					PASJA HIŠICA			
	PREBIVALEC IZ OKOLICE					GLASBILO			
	NAUKO RASTLIN- STVJU								
	DALMAT. Ž. IME				SLOV. LJUD. STRANKA				ZAPIK
	ZADNJI TRO- JANSKI KRALJ				NEM. SKLAD. CASPAR				
									POKRAJINA V VIETNAMU
ZAPIK	REKA IN MESTO V TOGU	LISTNATO DREVO Z MOČNIMI VEJAMI	GORA PRI LJ. BARJU PROSTOR ZALEŽANJE		DUŠAN HAUPT- MAN – DULE??				
					NERODEN ČLOVEK				
ŽELATINASTA SNOV, KI NE KRISTALIZIRA					KRIK IN PESNIK JOŽE ZNAMKA ČE- ŠKIH AVTOM.				
CIRKUŠKO PRIZORIŠČE								ŽENSKO IME	
POLITIČNI RED VLADAJOČE STRANKE					SMUČIŠČE NA POHORJU MORSKI OŽIGALKAR			IZDELOVA- LEC POSODE	
							ANDREJ MRAZ		
ZAVETNIK KRANJSKE				VENEC, KRONA			OBRI		
				NEKD. DAJA- TEV UČTELJU				AGAVI PODOBNA TROPŠKA RASTLINA	PAZNIK, KI SKRBI ZA RED
ZAPIK	ALTMANOV FILM	VELIKA VODNA PTICA BIVOL S CELEBESA			REČ, PREDMET POSTAVKA, TRDITEV				
OTOK V IRSKEM MORJU			GRŠKA MUZA				ANGLEŠKO SVETLO PIVO		
BLOM- DAHLOVA OPERA					EDWARD SKRAJŠANO ITALIJANSKI SPOLNIK		KRVNO SORODSTVO CAINE MICHAEL		
PODRU- ŽBLJENJE PROIZVAJAL- NIH SREDSTEV									
NEKD. ŠVICARSKA SMUČARSKA ZOE				ZVOČNI ZNAK ZA PREPLAH				POVRŠINSKA MERA	



95-OKTANSKI NEOSVINČENI KVIZ

Zapikov tematski kviz na dveh ali štirih kolesih, na raketni pogon, z ladijskim vijakom, s štirimi propelerji, s konjsko vprego ali preprosto ... peš. Odgovore na vprašanja s transportno-prometno in zapikovsko tematiko najdete, če malo podrobneje pobrsate po vsebini prejšnjih strani. Teh odgovorov, še posebej pravih, bomo zelo veseli bodisi po pošti (gl. odrezek na dnu strani) bodisi v obliki izpolnjenega obrazca na spletni strani www.ksk.si/zapik. Želim vam uspešno reševanje, tule pa so še pravilne rešitve Slastnega kviza iz poletne številke: 1c, 2b, 3c, 4d, 5d, 6a.

1. Kdo je Matevž Fortuna?

- a) avtor povesti Martin Krpan
- b) najstarejši še živeči kranjski poštar
- c) kranjskogorski pesnik
- d) izumitelj poštnega kolesa Krpan
- e) nekdanji predsednik uprave PBS

2. Kateri avto kljub dandanašnji široki izbiri jeklenih konjičkov pogreša ing. Humar?

- a) fičota
- b) katrco
- c) citroënovo žabo
- d) renaultovo petko
- e) yugota

3. Kdo je avtor kriminalnega romana Umor na Orient Ekspresu?

- a) Jules Verne
- b) Gabriel García Márquez
- c) Stephen King
- d) Agatha Christie
- e) Lev Nikolajevič Tolstoj

4. Katero žival v pravljici o Pepelki dobra vila (začasno) spremeni v konja?

- a) podgana
- b) slona
- c) kobilico
- d) miš
- e) slepokuže

5. Kako se francosko reče »na štiri oči«; gre za novo ime ene od Zapikovih rubrik?

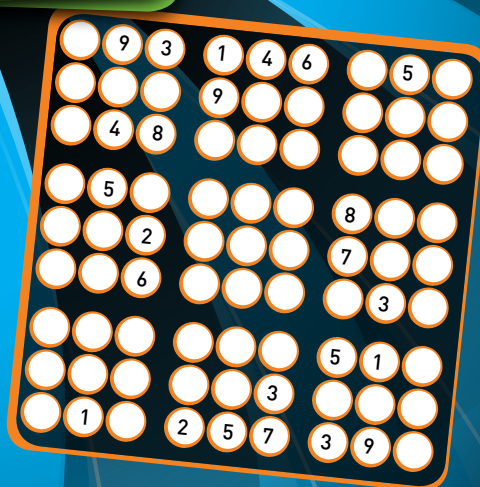
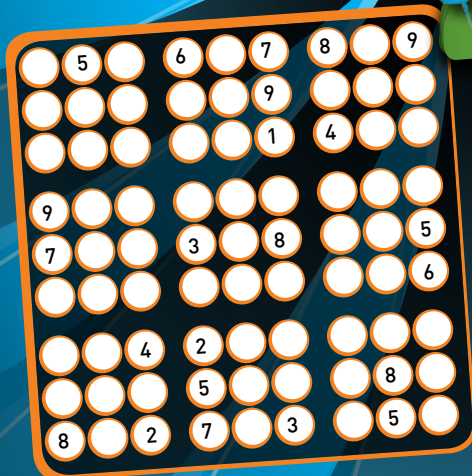
- a) fil rouge
- b) femme fatale
- c) ad hoc
- d) tête-à-tête
- e) rendez-vous

6. Kolikšna je omejitev na kolesarskih stezah?

- a) 60 km/h
- b) 5 km/h
- c) 30 km/h
- d) 25 km/h
- e) 20 km/h

Nace Fock

HITRI SUDOKU



FOTOGALERIJA

M matic zorman; T tadej slemc; O oto žan; Č črt slavec; B bojan okorn;
Ž žan kuralt; A miran alijagič; G grega valančič K kšk

<http://foto.ksk.si>



Otroški Kranfest na Pungertu



Drive-in kino na festivalu Sanje pod Krvavcem



DJ Umek v Tivoliju



KŠK-javo včlanjevanje: iz majhnega raste veliko



Coldplay v Udinah



Dan družabnih iger s KŠK-jem



Triatlon Bled 2009



Bungee jumping, Solkan



Davor Radolfi, Noč Radia Belvi 2009



Začetni teniški tečaj s KŠK-jem

zapik

rešitev križanke

rešitev kviza

ime in priimek
naslov
telefon
davčna številka
velikost majice

Davčno lahko posredujete tudi naknadno, ko ste izrezali.

(P)OSTANI KŠK-JEVEC!



Od 7. 9. do 16. 10.

te na šoli/fakulteti in Info točki KŠK
ob včlanitvi ali podaljšanju članstva
čaka **KŠK-jev srečelov.**

Ob vpisu ali podaljšanju potrebuješ **originalno potrdilo o šolanju.**