



S KOLESOM OD VRANSKEGA DO VRANSKEGA JEZERA

Nekdanja tržana Vranskega

Pred več kot pol stoletja (leta 1965) sva Jože in Joško, oba navdušena kolesarja, odkolesarila z Vranskega proti Jadranski magistrali, ki naj bi naju popeljala vse do Vranskega jezera pri Biogradu (Hrvaška) in naprej proti Dubrovniku. Takrat sva že imela, za tisti čas, zavidanja vredni športni kolesi znamke Favorit, ki sta imeli dva prednja in pet zadnjih zobnikov, torej deset prestav. Zanimivo je, da je leta 2020 češko Ministrstvo za industrijo in trgovino izdalo jubilejno poštno znamko v spomin na zgodovinsko kolo Favorit.

Odločitev, da se podava na pot proti Reki in naprej po najlepšem delu Jadranske magistrale, ki sicer poteka od Trsta do črnogorskega Ulcinja v dolžini 1.006 km, pravzaprav ni bila težka. Zamisel se nama je porodila **pod kostanji pred hotelom Slovan**. Ob klepetu nama je namreč pokojni Ljuban Jakše, ki je pogosto dopustoval na Vranskem, pripovedoval, kako so v študentskih letih po takratnih makadamskih cestah kolesarili iz Ljubljane do Opatije. K odločitvi pa so tudi pripomogli kolesarski podvigi Dušana, Joškovega brata, ki je v mladosti osvojil tudi Vršič, prekolesaril Istro in še kaj.

Preden sva zavrtela pedala koles, sva pripravila potovalni načrt, izbrala potrebno opremo, primerna oblačila in najnujnejša živila, po načelu „manj je več“. Potovalne torbe je ukrojila Joškova mama, sešil pa jih je Ludvik Pikel v očetovi delavnici. Zaradi takratnega „divjanja cen“ sva za čim cenejše preživetje nakupila nekaj konzerv, suhega sadja, čokolad, ipd. Poleg primernih oblačil, kopalk, »čutarice« za vodo, so bile nujna prtljaga napihljivi blazini, bateriji in najtežji del prtljage - šotor.

Potovalni načrt

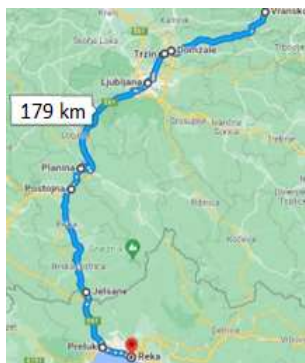
Pot pa sva razdelila na posamezne etape, glede na zahtevnost. Za osrednji cilj sva določila **Vransko jezero** pri Biogradu na Hrvaškem, oddaljeno od Vranskega cca. 500 km. Končni cilj pa naj bi bil Dubrovnik in povratek z ladjo do Reke, če ...?. Etape sva razporedila po dnevih. Par dni sva namenila dopustovanju v Biogradu. Del slovenske magistrale, zgrajene med leti 1954 do 1957, sva že poznala, saj sva že pred leti biciklirala v Koper.

Pavlihova pratika je za drugo polovico avgusta kazala najugodnejše vreme za kolesarjenje. Napoved je bila celo preveč obetavna, sonce, sonce in samo sonce. Večji problem tistega časa je bilo »divjanje« cen, predvsem živilom. Zato sva načrtovala porabo denarja za vsak dan posebej, vključno z „dnevno inflacijo“ in obveznim „rezervnim sklado“.

Ker mi celoletni prihranki niso pokrili stroškov, sem se moral takoj po opravljenih študijskih obveznostih zaposliti; študentski kredit sem namreč prejemal samo v času predavanja na akademiji.



1. DAN: VRANSKO – REKA



Ob jutranji zarji sva polna pričakovanj zavrtela pedale koles in se zapeljala na »betonko«, zgrajeno l. 1955.

Proti Trojanam sva za ogrevanje z lahkoto prevozila Konfinarjev klanec, zavrt za 180 stopinj okoli Babe. Poznane trojanske serpentine pod gostiščem Konšek, katero je vodil Grčarjev zet (na Grčarjevem je sedaj muzej motociklov), je leta 1955 nadomestila novo zgrajena cesta.

Tudi klanec do prelaza Učak (609 m nadmorske višine), pod katerim je sedaj speljan najdaljši dvocevni predor v Sloveniji (2720 m), nama ni povzročil večjih težav.

Po klancu navzdol pa sva z drzno vožnjo brzela po Črnem grabnu, znanem po rokovnjačih iz časa Francoskih provinc, vse do Blagovice, in dokaj hitro prikolesarila v Ljubljano.

Upokojena sodobnika tistega časa

Od Ježice proti centru mesta sva vozila v družbi trolejbusa (vozil je do l. 1971), ki je nadomestil tramvaj, katerega poslednji vagon iz leta 1956 je do nedavnega propadal na Viču. Za železniškimi zapornicami (danes podvoz pod železnico) je v križišču, elegantno kot baletnik, urejal promet miličnik. Ko sva zapustila Tržaško cesto, nama je na poti od Brezovice do Vrhniške občasno delal družbo vrhniški »hlapec«, ki so ga ukinili leta 1966 (proga zgrajena 1899). Ideja o ponovni gradnji železniške proge postaja z dneva v dan bolj aktualna, manjka le korajža.

Od Vrhniškega klanca do kačjih rid proti Postojni

In že sva bila na vrhniškem klancu, ki se je vlekel kot »testo za štrudelj« (cca. 9 km), po katerem sva neutrudno vijugala in »grizla« cesto vse do vrha, saj sva vedela, da naju zatem čaka prijetna senca v najstarejšem obcestnem drevoredu v Sloveniji - Napoleonovem drevoredu – ob katerem je v dolžini 1900 m okoli 300 lipovcev. V Planini sva naredila kratek postanek, se okrepčala z jedačo in pijačo in zatem zvozila, po sistemu cik-cak, slovite serpentine, znane kot »kačje ride«. Od kačjih rid proti Postojni, skozi Pivko in Ilirsko Bistrico so naju opozarjale kasarne, da se bo tudi nama kaj kmalu oglasil »ta vojaški boben«.

Takoj za Pivko naju je čakalo zgodovinsko presenečenje, nedaleč od današnjega vojaškega muzeja. Pod železniško progo za Reko (zgrajen 1873. leta) je speljana tako ozka enosmerna cesta, da se skozi komaj »prebijajo« tovornjaki. Ta »muzejski« objekt pa je doživel v 160 letih obstoja le nekaj izboljšav; menjava prometnih zakov.

V gostilni v Ilirski Bistrici sva si privoščila golaž iz konjskega mesa. V obmejnih Jelšanah je Joži, tako ga kličem še danes, predlagal, da se še malo pomudi na njegovi sošolki iz Kopra. In glej ga zlomka. Ko sva se napotila proti meji, sem hotel s kolesom preskočiti kamen, a sem pogrnil po dolgem in počez, ker nisem mogel pravočasno potegniti stopala iz »klipsne« na pedal. Po levi strani telesa sem se kar precej »pošmirglal« in potolkel po kolenu.

Po slovesu od Slovenije sva se po klancu Jadranske magistrale pognala, kot da bi bila na dirkah, in drvela mimo Matulj in Preluke proti Reki. Tokrat so bolj »trpele« zavore kot najine noge.

Za prenočevanje sem bil dogovorjen s sodelavci takratnega podjetja KOVO Vransko, ki so v reški ladjedelnici opremljali hladilnice na ladjah. Za zajtrk in gostoljubnost sva jim bila hvaležna kljub celonočnemu ropotu.

Od Reke naprej se nadaljuje del Jadranske magistrale, ene od najlepših in nevarnih obmorskih cest v Evropi.



Konfinarjev klanec okoli Babe



Lj. tramvaj

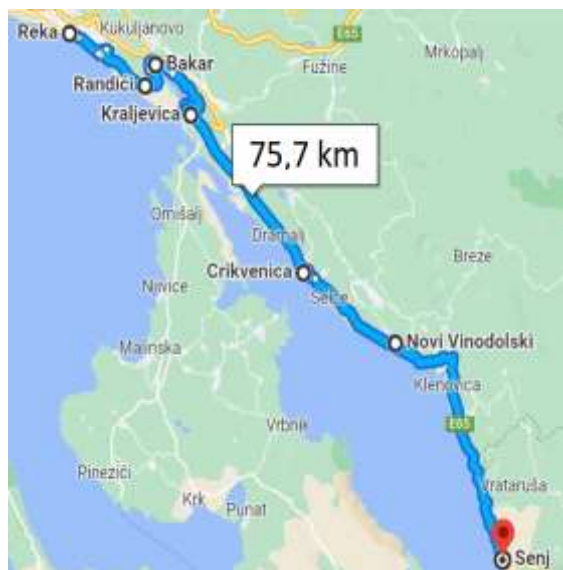


Vrhničan



Trojanski klanec med gradnjo

2. DAN: REKA – SENJ



Včerajšnji zalogaj kolesarjenja je bil prevelik. Zato sva zjutraj malo „potegnila“. Zatem pa odkolesarila mimo Kantride (stadion, zgrajen leta 1913) do pristanišča, kjer so se ladje in ladjice pozibavale kot galebi na morju. Po ogledu središča mesta sva krenila proti Bakru in Kraljevici, kjer so se zalivi vrstili en za drugim kot telefonski drogovi ob cesti.

Kolesarjenje sva malo upočasnila tudi zato, da si je Joško lahko nekoliko „zalizal“ rane. Zato sva vmes še obiskala v Kraljevici znanko Nado, ki je že bila z kraljeviškimi učenci parkrat v koloniji v Podgradu na Vranskem.

Pa tudi po napol prespani noči sva si privoščila počitek na plaži. S sončenjem in kopanjem sva si dodobra napolnila „baterije“ za nadaljnjo vožnjo. Čakal naju je namreč najzahtevnejši odsek, kjer se velebitsko gorovje strmo spušča prav do obale, zato so morali vklesati cesto

dobesedno v skale.

V nadaljevanju sva si ob udobnem tempu ogledovala okolico s pogledom na morje in druge znamenitosti teh obmorskih krajev. Ker pa nesreča nikoli ne počiva, sem moral kolesu nuditi „prvo pomoč“, po domače povedano „flikati“ zračnico. Stvar pa ni bila tako enostavna, ker sem imel tako imenovane »tabularje«, ki poleg krpanja zračnice zahtevajo tudi šivanje tabularija.

Že v mraku sva v Novem Vinodolskem „padla“ v policijsko zasedo. Namreč na kolesih nisva imela predpisanih luči. Na vprašanja „moža postave“ sva odgovarjala kar po „vransko“. Ker naju niso razumeli, sva postala „sumljiva“ in sva morala na postajo milice. Verjeto so mislili, da sva »vohuna«, ker sva imela mali slikovni fotoaparata in tranzistor z izvlečno anteno ter zemljevid obale in večnamenski taborniški nož. Ko so po razgovoru ugotovili, da nisva Čeha, Slovaka ali Poljaka in da je Vransko v Sloveniji, sva se lahko poslovila z opozorilom, da morava baterije pritrditi na balanco kolesa. Rečeno, storjeno in „arrivederci“ Novi Vinodolski.

Pa ne preveč daleč. Samo par kilometrov pred Senjem sva poiskala zavetrno obcestno prenočišče med skalami, da naju ne bi odnesla senjska burja, ki dosega hitrosti orkanskega vetra zaradi medsebojnega »brušenja« hladnega zraka iz navpičnih planinskih verig Velebita s toplim obmorskim zrakom Velebitskega kanala.

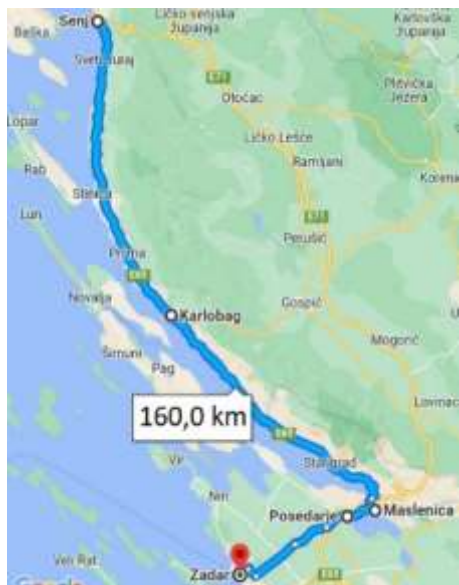
Obcestno počivališče je Joško poimenoval kar »hotel zvezdogled“. Ko sva se „udobno“ namestila med skalami, sva poslušala oddaljeno grmenje in opazovala bliske in strele, ki so »parali« nebo nad Velebitom. Enakomerno bučanje morskih valov iz daljave pa nama je vlivalo upanje, da se »mati narava« ne bo znesla nad nama. Spanje na ostrem skalovju na blazini, ki se je preluknjala, ne bi nikomur priporočal.



3. DAN: SENJ – ZADAR

Ko so se v ranem jutru začeli ustavljati prvi turisti, sva se poslovila od »hotela zvezdogled« in odrinila novim dogodivščinam na proti po cesti, ki jo je zaradi čudovitih razgledov, izjemne naravne kulise, spektakularnih ovinkov in zgodovinskih mest vredno prevoziti. Prvi del magistrale, med kvarnersko prestolnico Reko in Novim Vinodolskim, so asphaltirali v letih 1964/65. Zaradi nepreglednih ovinkov in globokih prepadov, več

kot tristo metrov nad Velebitskim kanalom, ter orkanske burje ima magistrala na tem delu sloves „peklenske ceste“.



Po vožnji skozi Senj se je od Sv. Juraja cesta vzpenjala celih dvajset kilometrov in se vlekla in vlekla, da ni bilo ne konca ne kraja. Ko sva zagledala „kantino“ z reklamo za hladno karlovaško pivo, pa »oh in ah«. Prvi požirek piva pa »fuj in fej«! Toplo kot ... Med »darovanjem« piva »materi zemlji« naju je »birt« z mogočnimi brki, po izgledu kot Taras Bulba, opazoval s čudnim nasmeškom.

Po vseh mukah in naporih sva končno prikolesarila do tunela, ki je oznanjal vrh klanca. Ko sva zapeljala iz tunela, se nama je nudil lep razgled na arhipelag otočja in na zamolklo kovinsko teman Velebitski kanal. Med otoki sva takoj prepoznala Goli otok, zloglasno taborišče za moške politične zapornike in otok Grgur – žensko taborišče. Ti dve zloglasni taborišči sta prenehali „z raboto,“ nič prej in nič pozneje kot leta 1988. Nepojmljivo.

O življenju zapornikov in o upravljalcih mi je leta 1968, med služenjem vojaškega roka, pripovedoval zapornik z Golega, ki je po sedmih letih prišel doslužiti še preostale tri mesece vojaškega roka.

Po spustu proti Karlobagu sva »rezala ovinke kot bohinjski sir«. V ostrem ovinku pred Karlobagom je bil varovalni obcestni zid „umetniško“ poslikan z vsemi barvami takratnih avtomobilov. V nadaljevanju pa umirjena vožnja, večinoma ob obali, malo gor in dol in že sva bila v Starigradu, kjer sva se malo osvežila v morju.

Prečkanje Novskega kanala, ki povezuje Novogradsko - Karinsko morje z Jadranom, je bila po masleniškem mostu (zgrajen l. 1961) vožnja izjemna zaradi njegove 55-metrške višine nad morjem.

Do Zadra pa še samo 50 km ravnine, kjer sva načrtovala „fešto“ v dalmatinski „konobi“.



Dobesedno goli

Ovčja gostija

V konobi pred Zadrom sva se udobno namestila. Priporočili so nama pečeno ovčje meso na žaru, zelenjavno prilogo ter kozarec rdečega »dalmatinca«. Super. Krasno. Vino naju je takoj poživilo. Zelenjavna priloga je teknila, pač vitamini, pečeno ovčje meso pa samo do prvega in zadnjega grižljaja. Ni bilo dovolj pečeno, hladno, z vidno posmojenimi dlakami, ki so se nama po prvem grižljaju zataknila v grlu. S tem se je tudi najina fešta končala. Vsaka šola nekaj stane.

Z zadnjo ribjo konzervo in grižljajem kruha sva si nekoliko popravila okus in ublažila lakoto. V bližnjem oljčniku sva poiskala primeren prostor za taborjenje. Razočarana in utrjena sva šotor samo pogrnila in nanj položila napihnjeni blazini ter ob poslušanju škržatov takoj zaspala. Zarana zjutraj naju je prebudila oslovsko budnica, pa tudi brnenje avtomobilov. Poleg naju so se ponoči utaborili tudi Čehoslovaki, ki so naju, očitno zaradi koles, veselo ogovarjali, saj so enako razmišljali kot miličniki Novega Vinodolaskega.



20 kilometrski klanec in ...

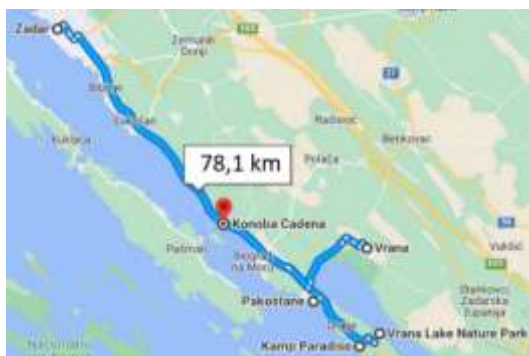


Masleniški most iz l. 1961, 55 m n/m



Šotor tistega časa

4. DAN: ZADAR – PAKŠTANE - VRANSKO JEZERO – BIOGRAD



Do Vranskega jezera naju je ločilo samo še slabih 55 km. Na poti so nama občasno pomahali v pozdrav „znanci“ iz nočnega taborjenja v Zadru.

Kolesarjenje po ravnini je bilo prej dolgočasno kot zanimivo. Od Sukošana do Sv. Filipa in Jakova sva vozila ob morju, kot da bi jadrala z barko s pomočjo »burina«. Takoj za Biogradom sva zavila v zaliv Crvena Luka. Pa ne zaradi nudizma, ampak zaradi posebnosti, ker so „Mediterranean club“ vodili Francozi in so uporabljali za plačilno sredstvo samo primero označene morske školjke. Na recepciji kampa je bila obvezna menjava

dinarjev (denar bivše Jugoslavije) za školjke. Zanimivo za tisti čas!? Pred Pakoštanami pa so naju že opozarjale table, da prihajava na področje Vranskega jezera.



VRANSKO JEZERO

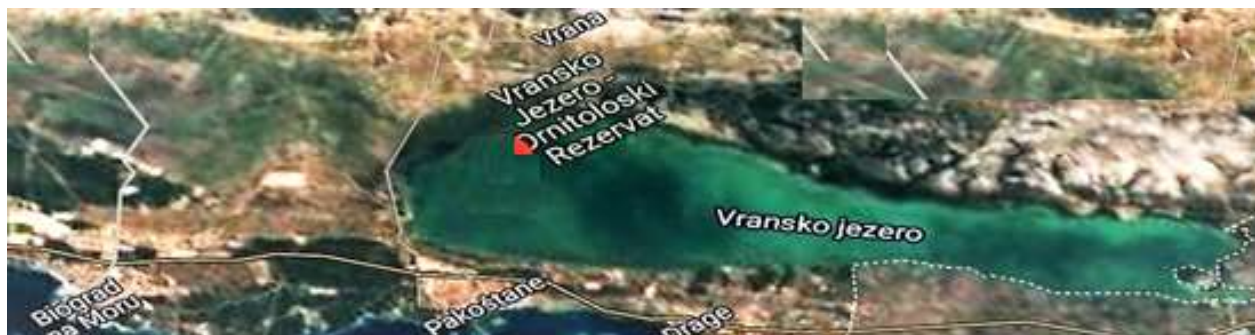
Vransko jezero je največje naravno jezero, ki leži 1 meter nad morsk gladino. V dolžino meri 13,6 kilometra in 1,5 do 3,5 kilometre v širino. Globoko pa je 3,9 metra. Vanj se zliva več izvirov in večji potok. Z umetnim kanalom pa je povezano z morjem. Jezero je bilo takrat dostopno le po makadamu proti naselju Vrana na zgornjem delu in ob kanalu na spodnjem delu. Danes pa je Vransko jezero turistični naravni park in največje mediteransko mokrišče.

S tem sva potešila najino domišljijo o arheološko še ne dokazanem **Vranskem jezeru** na **Vranskem** ter o obstoječem **Vranskem jezeru** pri naselju **Vrana**, kjer so tudi arheološka najdišča iz ilirskih in rimskih časov.

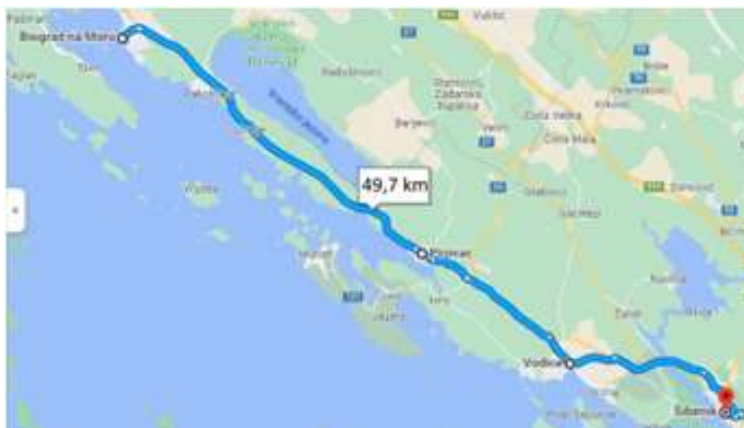
Že pred odhodom na pot sta mi študijski kolegici Erika in Eva sporočili, da gresta v istem času s počitniško zvezo na letovanje v Biograd. To je bil tudi razlog, da sva se iz Vranskega jezera vrnila nazaj v Biograd; na »dopust«.

Krompirjevca na dopustu

Skoraj sočasno z avtobusom, ki ga je vozil že pokojni Boris Košenina z Vranskega, so prispeli na letovanje v kamp Počitniške skupnosti Žalec poznani Savinjšani. Od navdušenja so naju povabili za »šank«, da nazdravimo njihovu priходу po naporni vožnji in najinim podvigom. Ob pijači je »beseda dala besedo«, o podivjanih cenah, pomanjkanju delavcev v kampu, ipd. Zato sva upravniku kampa ponudila pomoč v kuhinji, kar je z veseljem sprejel. Za uslugo sva dobila prostor za prenočišče oziroma šotor ter obroke hrane. Super. Za petdeset počitnikarjev sva dnevno olupila približno 200 krompirjev, narezala 25 čebul, razrezala ter oprala 10 kg solate. Po lupljenju krompirja, rezanju čebule, sekanju drv sva si po kosilu privoščila popoldanski počitek na plaži – »siesto« - kot se temu reče.



PO ODDIHU iz BIOGRADA v ŠIBENIK



Pravijo, ko je najlepše, spakiraj in odidi. In večer pred odhod sva se poslovila od znancev.

Po zajtrku sva preštela novce in napovedala „finančni zlom“ zaradi posledic nenormalnih podražitev.

Tudi od Vranskega jezera, ki še takrat ni bil turistična znamenitost, sva se poslovila tako, da je vsak vrgel vanj dinar za srečo, kot se vrže novec v znamenito rimsko fontano di Trevi.



Cesta naju je vodila do Vodica in naprej do Šibeniškega zaliva. Takrat še ni bil zgrajen most preko njega (zgrajen l. 1966). Vožnja do trajekta, mimo nekaj kilometrske kolone, je bila po eni strani zabavna po drugi pa tudi nevarna. Od čakanja naveličani vozniki niso bili nič kaj prijazni. Na ploščadi pred trajektom pa je vladal

pravi kaos. Martinska in Šibenik sta bila povezana s trajekti, katerih plovba je znašala približno 400 metrov.

Naveličanim delavcem sva ponudila pomoč pri usmerjanju avtomobilov na trajekt, kar so z veseljem sprejeli in naju »častili« z brezplačno vozovnico.



Trajekt za Šibenik



Siesta na plaži



Martinska - Šibenik

ODLOČITEV?

NAPREJ do Dubrovnika ali po UNSKI PROGI v domači PRISTAN

Po izkrcanju s trajekta sva šla po nakupih hrane in pijače za dva dni z namenom, da preveriva finančno sposobnost. Katastrofa, glede cen. Kruh so prodajali kot „zlato“, če se ga je sploh dobilo. Nakup novih tabularijev za kolo, zaradi pogostih „defektov“, je bil nemogoč, ker so trgovci čakali na višje cene. Tudi v pomorskem prometu so cene rastle kot gobe po dežju. Pač višek turizma, paradni konj tedanjega, pa tudi sedanjega gospodarstva.

Zato sva se odločila za nočno vožnjo z vlakom, po Unski progi do Celja, kamor sva prispela v jutranjih urah. In tako sva po 25 kilometrih prikolesarila na dopoldansko kavo **pod kostanje pred hotelom Slovan**.



Za zaključek

Neizpodbitno so se vse najine odločitve sprejemale pod mogočnimi kostanji, ki še vedno kraljujejo med takratno avtobusno postajo in hotelom Slovan. Poleg posedanja med njimi nas je družilo tudi kegljanje na kegljišču za hotelom, igranje biljarda v posebni sobi hotela, »vrtenje džuboksa« (glasbenega avtomata) ter igranje namiznega tenisa na betonski plošči pod kostanji.

Tudi zamisel za ta zapis se nama je porodila ob nedavnem srečanju pred Slovanom, kjer še vedno stojijo mogočni kostanji, ki črpajo moč obstoja iz Merinščice, ki teče pod betonsko ploščo. Z zamislijo sva bila takoj soglasna.

Tako naju je čakalo samo še zbiranje podatkov s »srfanjem« po sivih celicah, podatkovno »rudarjenje« po možganskem »pomnilniku« ter brskanje po zapisih in iskanje posnetkov po zaprašenih albumih.



Pojasnila in viri

Ljuben Jakše, pravnik - (rojen na Vranskem 1912 † 1993), novinar, prvoborec, šef Kavčičevega kabineta od 1967

kačje ride = več serpentin zapovrstjo v strmini

betonka = del betonirane slovenske magistrale mimo Vranskega

hlapon = starejša parna lokomotiva

odpedalirati (pedaliranje) = odpeljati se (pritiskanje na pedal kolesa)

klipsna = protizdrsna sponka za čevlje na pedal kolesa

čutarica = ploščata posoda za vodo

rabota = težko delo, garanje

arrivederci it. = nasvidenje

siesta = opoldanski počitek

kantina = točilnica

fešta = zabava

arhipelag = obsežno otočje z vmesnim morjem vred

oljčnik = nasad oljk

burin = prijeten in osvežujoč veter

srfanje = brskanje po spominu

rudarjenje = obujanje podatkov iz spomina

pomnilnik = shranjevalnik podatkov

posnetki zemljevidov in ostale slike = iz Googl-a

Avtorja besedila:

Jože MARKO in Joško NOVAK

