



FOTO ROMAN ŠPIČ

Elektrika tresse dizle

Nemški avtomobilski velikani so se prejšnji teden z vlado dogovorili, da bodo nagradili programsko opremo v približno tretjini dizelskih osebnih avtomobilov, ki vozijo v Nemčiji. S posegom bodo za četrtno zmanjšali njihove izpuste dušikovih oksidov.

Volkswagen, BMW in Daimler si s tem rešujejo ugled, ki so si ga uničili sami. Dolga leta so bile namreč deklaracije, po katerih naj bi dizelski motorji izpuščali vse manj škodljivih plinov in porabljali čedalje manj goriva, eden glavnih »zelenih« argumentov, s katerimi so prodajalci avtomobilov nagovarjali ekološko ozaveščene kupce. Tudi tako si je Nemčija utrdila sloves proizvajalke kakovostnih avtomobilov, ki so postali jedro njene industrije.



Damjan Viršek
o premikih v avtomobilski industriji

Nemški premiki so pomembni tudi za avtomobilsko industrijo v Sloveniji.

Kmalu bo dve leti od izbruha škandala s CO₂ v Volkswagnu, ki je pokazal, da pri »izpuhologiji« ni šlo samo za marketing, temveč tudi za zavajanje in laži. Do danes vemo, da so imeli težave pri usklajevanju deklaracij in resničnosti pri večini znanih znamk, nemške avtomobiliste pa evropska komisija celo preiskuje, ali niso na tem področju delovali kot (nedovoljen) kartel.

Bumerang se je vrnil na zelo neprijeten način. V Nemčiji, kjer v središčih velikih mest mnogo ljudi sploh nima (več) lastnega avtomobila, so se okrepile zahteve, naj prepovejo vožnjo z vozili, ki v resnici onesnažujejo bolj, kot zatrjujejo izdelovalci. Korak naprej je bila predvolilno obarvana pobuda Zelenih, da bi že leta 2030 prepovedali prodajo novih avtomobilov z motorjem na notranje izgorevanje.

Na izziv je nemška avtomobilska industrija odgovorila s podatki: dejavnost, ki zaposluje največ industrijskih delavcev v Nemčiji, največ vlaga v raziskave in razvoj ter prispeva največ k nemškemu izvozu, bi lahko s prehitrimi ukrepi v to smer izgubila 800.000 delovnih mest.

Grožnja je zalegla, prejšnji teden dogovorjeni ukrep je bolj ali manj kozmetika, ki bo avtomobilске proizvajalce stala 500 milijonov evrov. Vendar pa je jasno, da poti nazaj ni več. Ameriški Tesla naj bi do konca tega leta že izdelal 20.000 primerkov modela 3 na mesec. Če bo prvi popolnoma električni avtomobil za množični trg v praksi uspešen, se bo povečalo tveganje, da Nemčija ne bo več jedro avtomobilškega tehnološkega napredka.

To seveda za Nemce ni opcija. Predstavniki industrije so hitro povedali, da je tudi pri njih fokus že nekaj časa v razvoju električnega pogona. Continental, pomemben člen v razvoju in izdelavi avtomobilskih delov, je celo objavil pričakovanje, da se bo iskanje novih tehnoloških rešitev za izboljšanje dizla končalo že čez pet let.

Prihodnost je očitno električna, čeprav tudi za te avtomobile ne moremo vedeti, ali bodo v plvni svoje celotne proizvodne verige v resnici do okolja prijaznejši od danes prevladujočih. Signal iz Nemčije pa je jasen. In pomemben za Slovenijo. Tudi pri nas je najvitalnejši del industrije povezan z avtomobili, zato ga zadeva enaka dilema – bo sposoben dovolj hitro z dizla preiti na elektriko?

Naredite mi to deželo enotirno!

Železnica Dvotirnost je koristna, saj je vedno dobro imeti dvotirno progo, ker ni zastojev ob zapori

VBorovnici so slavili 160. obletnico gradnje južne železnice, ki je trajala dvajset let, ob tem pa načrtujemo gradnjo enotirne proge Divača–Koper in demontažo enega tira iz železniškega predora Karavanke.

Že Franc Jožef je vedel, da se daljši predori gradijo kot dvotirni. Zato sta bila kot dvotirna zgrajena tako karavanski kot bohinjski predor. To je omogočalo večjo varnost, večjo prepustnost prometa ob konicah, boljša statična oblika kroga je bila pri kamnitem oboku še posebej pomembna, dvotirne predore pa je bilo tudi lažje vzdrževati.

Železniški predor Karavanke po 110 letih uporabe kaže znake popuščanja po desetletjih slabega vzdrževanja. Voda na karavanski prelomnici izpira kamniti obok. Načrtuje se obnova, ki naj bi stala petdeset milijonov evrov. Ob njej naj bi iz predora odstranili enega od dveh tirov in namesto tira zgradili drenažno korito z betonsko ploščo za do-stop gasilcev. To je dokaj nesmiseln poseg, saj bi tako za vedno izgubili možnost drugega tira.

Požarna varnost v predoru

Res je proga Ljubljana–Jesenice enotirna in Cerarjeva vlada je letos opustila tudi rezervacijo trase hitre proge, ki bi še enkrat presekal Gorenjsko severno od Letališča Lesce. Toda dvotirnost je vedno dobrodošla, saj je vedno dobro imeti dvotirno progo, ker ni zastojev ob zapori, kar je pokazala tudi nedavna nesreča pri kranjski železniški postaji.

Vstop gasilcev v predor po betonski cesti je mogoč, izstop iz predora pa ob večjem požaru v predoru z vzdolžno naravno ventilacijo nikakor ni nemogoč. Tudi če bi kupili posebna vozila

za dvosmerno vožnjo z dvema kabinama, kot jih imajo v predoru Mont Blanc, je v dimu težko voziti.

Veliko primerneje bi bilo ohraniti dva tira in reševati ljudi in gasiti s pomočjo drugega tira, tako kot to počnejo Švicarji. Poleg tega je nujno namestiti hidrantno omrežje, varnostno razsvetlavo in antene za mednarodno brezžično sporazumevanje, ob morebitni dvojezični akciji.

Če pa bi bili v svetovnem vrhu po inovativnosti, bi namestili zrakovod, ki bi ob morebitnem požaru v predoru na območju požara vpilnil zrak z nižjim odstotkom kisika, kar še vedno omogoča dihanje in preživetje ljudem, ogenj dobesedno usahne in se sam pogasi, takšno stanje pa je mogoče vzdrževati do prihoda gasilcev.

Drugi tir iz karavanskega predora so enkrat že odstranili, in sicer

Če bi bili v svetovnem vrhu po inovativnosti, bi namestili zrakovod, ki bi v primeru požara v predoru vpilnil zrak z nižjim odstotkom kisika.

po drugi svetovni vojni, ko smo se obračali bolj proti jugu in nas Zahod ni zanimal, kasneje pa smo spet plačali vgradnjo novih tirnic. Odmontirali so tudi tračnice drugega tira Maribor–Šentilj, kar močno zmanjšuje prepustnost proge. Progo Pragersko–Hodoš so obljubljali dvotirno, a je ostala samo enotirna. Največja napaka pa je, da nima dovolj močnega energetskega vira in po njej lahko vozi hkrati samo en vlak, in še ta z omejeno hitrostjo, saj bi drugače prihajalo do izpadov elektrike na območju.

To je logistična stvarnost naših mednarodnih železniških povezav in zaledja našega »drugega tira«. Obstaja pa še dobra šala na račun proge Maribor–Šentilj, ki je, žal, resnična. Tako naši kot

GOSTUJOČE PERO
Andrej Čufer
univ. dipl. inž. arhitekture MBA

Avstrijci so se tam v preteklosti dogovorili, da bodo podrl desni tir. In so ga podirali. Avstrijci iz svoje smeri, naši pa iz svoje. Oboji le desni tir, vendar gledano vsak iz svoje smeri! Ko so prišli skupaj, so ugotovili, da so eni podirali pravzaprav levi, drugi pa desni tir. Seveda tirov niso mogli spojiti. Pa so se vendarle znašli. Na meji so zgradili povezovalni tir v obliki črke S, povezali oba »levo« tira in omo-gočili povezavo med državama. Še danes tu vlak malce zmanjša hitrost.

Tivolski lok in obvoz

Vlak, ki bi želel v Ljubljani naprej proti Jesenicam na Bavarsko, mora zapeljati dvakrat čez glavno postajo Ljubljana in v Zalogu prepeti lokomotivo na drugo stran kompozicije, da bi lahko peljal naprej proti Jesenicam. To vzame skoraj uro časa in povzroča popolnoma nesmiseln dodaten hrup in delo.

Med prvo svetovno vojno, ko je bila proga polno zasadena s prevozi za fronto, je obstajal »tivolski lok«, ki je omogočal direktno vožnjo na gorenjsko progo. Ob splošnem pomankanju tračnic in kretin po drugi vojni je nekdo »za pivov« prepustil prostor pivovarni. Govori se, da naj bi v nekaj letih ponovno zgradili tivolski lok med pivovarno in novo mošjevo za približno 20 milijonov evrov. Morda bi bilo pri tem treba razmisljati o poglabitvi glavne železniške

postaje ali še bolje – o tem, da bi jo dvignili nad sedanjí nivo, kar je tudi ena od možnosti.

Energetsko varčno zasnovane železniške postaje so vedno na vzpetini, ker tako vlaki lažje zavirajo in pospešujejo, s čimer se prihrani energija. Tako bi nastala v Ljubljani nova gradbena struktura v obliki vzpetine s parkom na strehi in urbano strukturo na nivoju, tovrstni vlaki pa bi vozili nemoteče v poglabljenem vkopu pod nivojem. Potniški vlaki bi ustavljali v terminalu nad nivojem.

Razprodaja

Dvajset let načrtujemo drugi tir Divača–Koper, ki naj bi bil zgrajen kot enotirni, prazne obljube o dvotirnosti so samo predreferendumska farsa.

Če bi gradili drugi tir kot dvotirni, je treba povedati, da je realna cena nekaj več kot tri milijarde, in ne tik pod eno milijardo, kot nas zavajajo. Drugič pa bi ob povečnem prometu imeli zelo velike zagate na progi naprej do meji, saj so naše proge v slabšem stanju, kakor so bile ob odprtju, ko je južno železnico počastil sin cesar Franc Jožef.

PISMA BRALCEV IN ODMEVI PISMA@DELO.SI

Prof. dr. Anton Vratuša

Pred dobrim tednom je umrl akademik prof. dr. Anton Vratuša. Kaj vse je vedel in znal in kakšne funkcije vse je opravljaj, ne bom ponavljaj. Zanj velja, da je bil svetovljan in velik humanist. To sta temeljni in povedni resnici o tem izrednem in velikem Prekmurcu. Organizacije in institucije, ki jim je pripadal in nekateri tudi vodil, so se od njega poslovile, v njegov spomin, s primernimi osmrtnicami. Ko pa sem o tem prebral komaj opazno »sporočilo« slovenske vlade, me je postalo sram, da se kaj takega lahko zgodi. Torej živim v državi oz. skupnosti, kjer sedanja oblast ni sposobna prestopiti političnega praga in pokazati, da spoštuje človeka ali ljudi, ki so delali in veliko aktivno prispevali za prepoznavnost naše domovine, žal v drugem času in drugem političnem sistemu. Eden vodilnih med njimi, ki so v svet ponesli vedenje o naši državi in so s svojimi nastopi slovenski narod postavili

ob bok velikim, je bil nedvomno tovariš Anton Vratuša Vran. Sedanja oblastniki očitno niso sposobni doumeti niti teh pomembnih zgodovinskih vrednot.

JOŽE KAVČIČ

Juleta Gabrovška 34, Kranj

Kaj bi bilo, če ne bi bilo ...

Posnetki in dokumenti o grozotah druge svetovne vojne in holokavsta za vedno bremenijo naciste in fašiste ter tudi kolaborante in izdajalce iz naših dežel. Njihovi politični dediči si brez vsakega sramu prizadevajo, da bi s ponarejanjem zgodovine oprali svojo krivdo. Pri tem tudi trdijo, da ne bi bilo žrtev med našim narodom, če ne bi bilo upora proti okupatorjem. Vprašati se torej moramo, kaj bi bilo, če ne bi bilo.

Če ne bi bilo fašizma in nacizma s podporo klerikalizma, ne bi bilo druge svetovne vojne. Če ne bi bilo druge svetovne vojne, ne bi bilo državljanske vojne in verjetno tudi ne revolucije. Če ne bi bilo sve-

tovne vojne, državljanske vojne in revolucije, tudi ne bi bilo povojnih pobojev.

Za izdajalce lastnega naroda je določena najhujša kazen že iz antičnih časov. Kako drugačen bi bil svet, če ne bi bilo vsega tega gorja, norosti in smrti. Vendar je vse to bilo! In to z vsemi posledicami tudi pri nas in med nami. Ločiti moramo vzroke in posledice. Resnica je vedno preprosta, če jo le hočemo videti.

JANEZ ČERNIČ

Gorenje 42 pri Stari Cerkvi

Paulj za SDS iz kotlov slovenske vojske

Gospod Valentin Skubic se v Pismih bralcev (2. avgusta) pritožuje nad nerganjem nekaterih, ki niso zadovoljni z dejstvom, omenjenim v naslovu, in se jezi na take »predrzneže«, ki menijo, da bi SDS morala kotle najeti (in plačati namemino), ne pa si jih brezplačno sposoditi. V resnici pa bi si morala SDS sposoditi kotle od belogardi-

stov in nemških SS oficirjev, ki jih ona imenuje slovenska narodna vojska in jim je postavila spomenik v Grahovem. Vsak k svojim. Nikakor pa ne od naše slovenske vojske, saj ima ta nalogo braniti domovino.

Gospod Skubic v svojem prispevku zatrjuje, da so gospod Janša in njegovi sodelavci v času osamosvajanja Slovenije dobesedno nosili glave v torbi. Seveda g. Skubic te svoje trditve ne more dokazati. Tudi za samega g. Janšo ne, kajti g. Janša je zelo previden človek in skoraj nobenega njegovega dejanja v preteklosti ni moč dokazati. Edino, v kar g. Janša privoli, je, da je rešitelj Slovenije. Pa saj mu to njegovi sodelavci verjamejo tudi brez dokaza. Večina Slovencev pa misli, da med osamosvajanjem g. Janša ni nosil glave v torbi, temveč nekaj drugega, veliko bolj pomembnega. Večina meni, da je v torbi nosil denar. Tudi tega g. Janši ni moč dokazati. Celotistih 200.000 evrov viška v njegovem gospodinjstvu je

verjetno padlo z neba, saj ni moč dokazati izvora tega drobiža.

Članek g. Skubica potrjuje, da se ima skupina pod firmo SDS za nekaj več vrednega od drugih in ji ni treba upoštevati ekonomske situacije sedanje slovenske vojske, saj je dosti hudo že to, da ima ta za vrhovnega poveljnika smejočega se manekena, ki jo s svojimi izjavami spravlja v slabo luč. Zakaj imamo volitve?

Tu je nekaj iztočnic, zaradi katerih se g. Skubic spet lahko jezi. **TONI JURJEC** Nova pot 47, Brezovica pri Ljubljani

Cena Mojzesove plošč

Ali kdo pozna šest, sedem tako zanesljivih in poštenih državljanov Slovenije, da bi jim bilo mogoče zaupati revizijsko strošek za spomenik Mojzesove plošč, ki si ga je za nove predsedniške volitve dal postaviti »tavžentinkster« z Erjavceve?

ZDRAVKO VATOVEC Staničev trg 2, Koper

Aseanovih petdeset

Ko so 8. avgusta 1967 ustanovili Asean (Zvezo držav jugovzhodne Azije), je britanski zgodovinar C. A. Fisher vsjo regijo označil za azijski



Zorana Baković
o nekoč azijskem »Balkanu«

Balkan. Takrat je še besnela vietnamska vojna, Kitajska pa je prek Kampučije izvažala komunizem in nikomur se ni zdel nepredstavljiv učinek domin pri širjenju požara kitajske velike kulturne revolucije, ki je bila takrat na vrhuncu. V nobeni od držav, ki so se združile v nov blok – v Indoneziji, Maleziji in Singapurju ter na Tajskem in Filipinih –, se ni zdel nepredstavljiv družbeni potres ali celo državljanska vojna.

Asean so vse od njegove ustanovitve v stavbi zunanjega ministrstva v Bangkoku pa do danes, ko praznuje svoj 50. rojstni dan, pogosto zanemarljivi kot politični ali varnostni dejavnik. Potem ko je pet vodj diplomatske podpisa lozovo »povezovanju v prijateljstvu in sodelovanju, da bi našim narodom zagotovili mir, svobodo in blaginjo«, so mnogi predvidevali, da bo novi blok trajal največ nekaj let.

Asean je bil in je dosleden zagovornik ideje, da je trg boljša izbira od bojišča.

Toda zdaj ima še enkrat več članic, njegov skupni družbeni proizvod je s 95 milijard dolarjev, kolikor je znašal leta 1970, narasel na 2500 milijard dolarjev, kolikor jih je ustvaril leta 2014. To je resda samo eden od ciljev, zapisanih v deklaraciji o ustanovitvi, vendar nihče ne more zanikati, da je Asean bil in je dosleden zagovornik ideje, da je trg boljša izbira od bojišča, ter da je prav v letih po koncu hladne vojne, ko je Balkan potonil in ubijanje in uničevanje, ostal pomembna platforma za ustvarjalno združevanje in sodelovanje.

Ko je leta 2012 Evropska unija prejela Nobelovo nagrado za mir, se je Kishore Mahbubani, dekan Lee Kuan Yewove šole za javno politiko v Singapurju, upravičeno spraševal, ali si ne zasluži takšnega priznanja tudi Asean, ki je preživel številne politične izzive in finančne krize ter se še naprej širil in razvijal na podlagi enakih načel proste trgovine in enotnosti in različnosti.

Asean v marsičem primerja z EU. V tem, da na leto priredi več kakor tisoč sestankov, da bi ohranili ali še poglobili sodelovanje na različnih področjih, ki že zdavnaj presegajo meje same trgovine. V tem, da je njegovih 640 milijonov prebivalcev združenih v pravo večkulturno skupnost z 240 milijoni muslimanov, 120 milijoni kristjanov, 150 milijoni budistov, nekaj deset milijoni komunistov in še nekaj milijoni hinduistov, konfucijancev in taoistov. Ne nazadnje ji je podoben tudi v tem, da za isto mizo združuje Singapur s skoraj 53.000 dolarji na prebivalca in Laos z manj kakor 2400 dolarji, zato se je moral sprijazniti s procesom združevanja »dveh hitrosti«.

Ko je Asean leta 1997 odprl vrata Burmi, ki je bila takrat še trdno v rokah vojaške hunte, je EU zagrozila, da bo bojkotirala letni dialog s tem blokom. Menda se ni hotela usetiti za isto mizo z diktatorji. Od takrat se je veliko spremenilo. Burma je postala (kaksrna koli že) demokratična država, nekatere članice EU pa so se skrb vzbujujoče odmaknile od demokracije. To, kar se ni spremenilo vseh 50 let, je zavest o medsebojni povezanosti sveta s črnimi ali belimi dominami. Zlo in uničevanje ne potrebujeja vizuma, da bi prečkala meje. Sodelovanje in skupnost pa potrebujeja izjemno veliko pozitivne energije, idej in dobre volje. Asean in EU to najbolje dokazujeta.