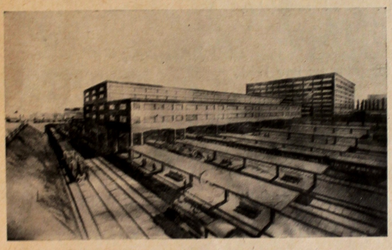
Ing. Dimnik Stanko:

Premišljevanje o ljubljanskih križiščih cest z železnico

Geološka osnova in obraz slovenske zemlje — v mislih imam naš jugoslovanski del in izven naših državnih mej ležeče pokrajine — sta oblikovana tako, da je prirodni razvoj usmeril najvažnejše prometne črte čez Ljubljansko kotlino. V tej kotlini se križajo pota, ki že od nekdaj drže iz kraških krajev v diagonali proti Zasavju, proti Savinjski dolini, severno proti Gorenjski, južno proti Dolenjski. Ta pota drže v posamezne slovenske pokrajine, katerih vsaka zase je polna posebnosti in svojstvenosti. Saj so svet in narodni običaji drugačni na Gorenjskem kakor na Štajerskem, v Prekmurju, na Koroškem, na Dolenjskem, na Notranjskem, na Goriškem, v Beli krajini, v Primorju itd. Kakor bi zrli na pisan mozaik, sestavljen iz čudovito lepih posameznih drobcev, polnih žive drugačnosti in zanimivosti, — a vendar so vsi skupaj povezani v eno samo telo, ki učinkuje kot enotna slika. Prav tako je z našo ožjo domovino, sestavljeno iz posameznih pokrajinskih biserov, ki jih veže močno prometno ožilje v pestro enotnost. Tam pa, kjer utripljo temu ožilju srce, kjer se stekajo in križajo vsa ta pota, tam je naša bela Ljubljana. Priroda ji je sama začrtala vodilni položaj.



Kakšen bi naj bil ljubljanski kolodvor po poglobitvi?

Pota so bila že v sivi davnini in so še v sedanjih časih naše življenje in naša sreča. Saj so nam privabljala bogastvo, napredek in blagostanje. Res je, da so bila našim krajem časih tudi zla usoda, ko so v davni preteklosti valovala ljudstva po takratni deviški Evropi in so jih od prirode določena pota usmerjala čez današnje naše kraje, pa tudi v kasnejših vekih do današnjosti, ko so ista pota zanašala k nam vojne viharje in z njimi združena pustošenja. Menjavale so se dobe sreče in nesreče, izginjala so v viharjih zgodovine po danes naših krajih naseljena ljudstva, vztrajala in obstala pa je ta naša zemlja in z njo naš narod. Ostale so nam začrtane tudi iste glavne prometne smeri, ki so nam dovajale življenje.

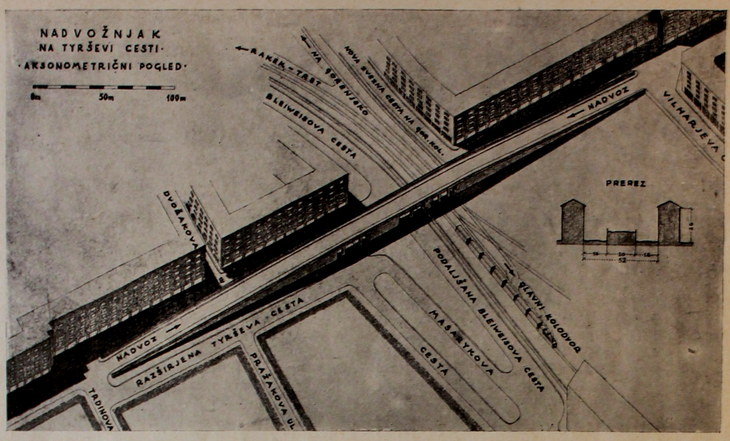
V svobodni državi doživljamo pravkar, da se nam naše glavne cestne žile opremljajo praznično, ko se počasi modernizirajo in lepšajo, da bomo lahko nanje ponosni tudi pred tujcem. Ceste, po katerih so se nekoč počasi zibali težko obloženi parizarji in med njimi redki zapravljivčki ter koleslji, čaka zdaj v njih izboljšani opremi važna naloga. V današnji motorizirani dobi ne bodo poživljale samo našega gospodarstva, bolj kakor to bodo pospeševale tujski promet. Po njih bo brzel potnik uživat hlad naših planin, zdaj spet občudovat živobarvni pajčolan dolenjskega gričevja in vinskih goric in drugič spet usrkavat zdravilni dih južnega solnca ob vedri jadranski obali. Moderno opremljene ceste nam bodo zbližale vse te krasote stvarstva.

Morda utegne imeti kdo pomisleke proti moderni vnanjosti naših cest, češ, s svojo umetno podobo bodo neusmiljeno rezale v veličastno soglasje prirode. Pa ni tako. Moderna cesta je poudarjena pač s svetlim cestnim pasom, ki se bo vil v skladnosti s pokrajino, kakor se je vil po njej že doslej, odklanja pa vse take gradbene izvedbe, ki bi zbujale preveč pozornosti in motile mirno sliko božjega stvarstva. Nasprotno, prenovljena cesta bo s svojo urejenostjo in prijetnostjo celo prispek lepotni popolnosti prirode, ki jo obdaja. Ugoden vpliv modernizacije bo nadalje dosežen s tem, da bodo odstranjene s stare ceste vse neprijetne ovire in skaze, kakor so n. pr. nepregledne ožine skozi naselja, nepričakovani ali prestrmi klanci, ostri ovinki in zlasti križišča z železniško progo na isti višini. Na cesti od Kranja proti Ljubljani so odstranili že polno takih zaprek, podrli nekaj preblizu cesti stoječih hišic, zelo posrečeno izboljšali klance in ovinke pri Mednem, na Jeprci in na Gašteju. Prav tu so tudi premostili in preuredili nevarno križišče z železnico. Z nadvožnjakom čez železnico so rešili dosedanjo hudo prometno oviro pri Seničici blizu Medna in s poglobitvijo železniške proge nameravajo odstraniti dosedanje neprijetno križišče nad gaštejskim klancem blizu postajališča Žabnice. Vse to pa je izvedeno odnosno zamišljeno v popolni skladnosti s prirodnimi razmerami, tako da te umetne preureditve lepoto okolice celo večajo.

*

Prijetno zatopljen v lepopisje božjega stvarstva, občudujoč hitro menjajoče se slike zdaj dolomitnih planin, zdaj zelenih travnatih planjav in pogozdenega gričevja, zdaj pisanega polja bo brzel potnik brez ovir po novo urejeni cesti od Kranja proti jugu. Tam, kjer podaja Šmarna gora čez dolino roko Katarini, tam pri Mednem, ga bo zdramil iz zasanjanosti prvi pogled na Ljubljansko polje in bližajoče se rahle obrise mesta z gradom, z značilnimi zvoniki in z nebotičnikom. Še nekaj manj prijetnih vtiskov pri pogledu na razmetano, slabo ali pa preveč zazidano obcestje pri Št. Vidu, v Dravljah, Šiški, nato pa nagel pogled na mično šišensko cerkvico in že se odpre avenija pod Cekinovim gradom ter dalje ob sejmišču. Krasno se je razvil ta del ceste v zadnjih letih in sami se ne zavedamo njegove lepote, preveč smo se ga že privadili. Prvi vtiski, ki jih dobi tujec pri vstopu v mesto, so močnejši od kasnejšega doživljanja in sprejemanja lepot in duše mesta.

Ima pa Ljubljana veliko pomanjkljivost, in to so križišča vseh večjih, v mesto držečih cestnih žil z železnico, kakor na primer na Celovški in Tyrševi cesti, ki ugodne prve vtiske nemilo zabrišejo. Tedaj, ko se mora voz z nenadnim sunkom pred železniškimi zapornicami ustaviti, opozore potnika rezko udarjanje signalnega zvonca, ropotanje čakajočih motorjev, hupanje signalov, glasno prerekanje voznikov in neizgoreli bencinski plini ter dvignjeni cestni prah na vse tegobe in neprijetnosti neurejenega križišča ceste z železnico. Po minutah čakanja, ki se zde vozniku neprimerno daljše, kakor so v resnici, ko se že počasi polega cestni prah, se odpro zatvornice in gneča vozil in občinstva se razlije naprej po opravku. Domačin se je vsemu temu že toliko privadil, da smatra take razmere za neogibno potrebno zlo; tujec ima pa za vse to drugačno oko in merilo.



Rešitev križanja Tyrševe ceste in železnice z nadvožnjakom. Slika nazorno kaže, po kakšnih ovinkih in vzponih bi moral hoditi pešec ali pa se gibati vozač, ki bi hotel priti n. pr. iz bežigrajskega okraja na kolodvor

Nevšečnosti so to, ki jih mora smatrati za nevzdržne vsakdo, kdor ima količkaj čuta in srca za Ljubljansko mesto. Kaj pa bo šele tedaj, ko se bo motorizirani promet vsaj približno toliko pomnožil, kakor se je v sosednih državah?

*

In prišli so s predlogom, naj bi speljali cesto na teh križiščih pod železniško progo ali nad njo. Umesten in pravilen je bil tak način preureditve križišča ceste z železnico v Kranju, pri Mednem in povsod tam, kjer je bila cesta že prej v klancu in ovinku ter so z zgraditvijo nadvožnjaka vzpon in krivino samo izboljšali. Na križiščih pa, kakor so v Ljubljani, kjer ima cesta dandanes vodoravno lego in premo smer, bi z nadvožnjakom in enako s podvožnjakom uničili dosedanjo preglednost ceste, uničili prijetnost vodoravnosti in ustvarili nove klance in morda celo ovinke. V korist železnice bi morala v takem primeru prispevati le cesta in to na škodo lastne udobnosti. S tako rešitvijo pa tudi ne bi bil povsem odstranjen neprijetni vtisk na prihajajočega tujca. Taki nepričakovani strmi klanci nadvožnjaka bi mu po daljši vožnji na samih vodoravnih tleh zagrenili prvo ugodno presenečenje ob prihodu v mesto. Še bolj bi občutili neprijetnosti nadvožnjaka pri vožnji iz mesta, pregrada, ki bi z njim nastala, bi zaprla sedanji med hišami se izgubljajoči cestni zaključek, ovenčan s koščkom planinskega obzorja, kakor je na Tyrševi in Celovški cesti.

Naj rešuje problem nadvožnjaka na takem kraju še tako priznan arhitekt, ustvaril bo z arkadami, loki in stolpi morda arhitektonsko mojstrovino, ki pa potniku vendar ne bo mogla zabrisati občutka in spoznanja, da je to prisiljena in zato neprirodna rešitev brez duše, ki bo pačila mestno sliko. Najboljša in najlepša rešitev bo samo ona, ki bo izpričala že na zunaj doslednost in prirodnost. In to je v Ljubljanskem primeru rešitev na tak način, da ostane cesta z vsem, kar nudi dandanes vozniku dobrega, neokrnjena. Na takih mestih se mora zato železnica umakniti cesti, ker služi cesta dandanes že mednarodnemu in ne samo krajevnemu prometu.

Kaj je še zanimivo ...

Ford sporoča novost leta 1938.!

Iz Amerike sporočajo, da je prijavil Henry Ford nov patent, ki je že uradno registriran in je dobil patentno številko U. S. A. 2,065.065. Patent se nanaša na osemcilindrski Fordov stroj, ki bo zgrajen nad zadnjimi kolesi in ima poleg tega še to senzacionalno novost, do bodo motor, sklopka, transmisija in pogon na osi zgrajeni kot ena sama enota (en blok) stroja. Ameriški listi napovedujejo, da bo ta patent povzročil pravo revolucijo v izdelavi avtomobilov.

Ford sam pa izjavlja, da je to le potrebna racionalizacija pri izdelovanju avtomobilov.

O razveseljivem pojavu, v kakšnem tempu se razvija ameriška avtomobilska industrija, nam priča statistika, ki pove, da pride na 4.5 Američanov 1 avtomobil, na 6.3 pa kopalna kad. Seveda, saj gre več ljudi v en avtomobil kakor v eno kopalno kad.

V prvih devetih mesecih, t. j. od januarja do septembra 1937, so uvozili iz Nemčije v Jugoslavijo 3627 motornih vozil.