

Omenil sem, kako bi mi Majakovski v marsičem lahko pomagal, da bi se znašel. Spominjam se nočnega pogovora, februarja ali marca 1918 je bilo. Skupaj sva prišla iz »Kavarne poetov«. Majakovski je spraševal o Parizu, o Picassu, o Apollinairu. Potlej je dejal, da so mu všeč moji verzi o obešenju Pugačova. »Veseliti bi se morali, pa se čemerite... To ni prav!« Rad sem pritrdil: »Seveda ni prav.« Politično je imel on prav, to sem kmalu spoznal; toda midva sva zmeraj različno mislila in čustvovala. Leta 1922 mi je rekel, da mu je »Jurenito« všeč: »Vi ste marsikaj razumeli bolje od drugih...« Zasmehal sem se: »A po mojem mnenju jaz še vseeno ničesar ne razumem...« Često sva se srečavala, a nikoli srečala.

O Majakovskem sem razmišljal in razmišljam; včasih se prepiram z njim, vedno pa se navdušujem nad njegovim pesniškim dejanjem. Na kip ne gledam — kip stoji nepremično; Majakovski pa gre — po novih moskovskih četrtih in po starem Parizu, po vsem našem planetu; gre s »pripravljanjem« — ne novih rim, marveč novih misli in čustev...

Prevedel F. Šafar

RAZGOVORI

LJUBLJANSKO VPRAŠANJE

Priobčujemo študijski prispevek k problemu ljubljanskega železniškega vozlišča, ki je že nekaj desetletij eden izmed osrednjih urbanističnih problemov Ljubljane. Njegova rešitev, bodisi taka ali taka, bo globoko posegla v razvoj ljubljanskega mestnega organizma in v vse njegovo nadaljnje oblikovanje. Menimo, da je bila javnost doslej slabo in pomanjkljivo obveščena o vseh aspektih tega problema kakor tudi o rešitvah, ki se pripravljajo in ki so deloma že v realizaciji. Zato bomo radi objavili o tem vprašanju vsak resno argumentiran prispevek. — Op.ured.

Naraščajoči obseg del, ki jih je povzročila odločitev, da se v Ljubljani na križanjih Titove in Celovške ceste z železnico zgradijo podvozi, spremlja čedalje širši krog ljudi z vprašanjem: Ali je izbrana rešitev za Ljubljano res najboljša, za kar smo se v danih prilikah lahko odločili? Strokovni krogi domala brez izjeme dvomijo o tem in so v poslednjih letih večkrat svarili pred enostranskim študijem prometnih problemov in prenačrtanimi odločitvami. S pripravljalnimi deli se je medtem že pričelo, vprašanje, staro šest let, pa še ni našlo odgovora.

Poslednji v vrsti dokumentov, ki so jih strokovna društva poslala odločujočim organom, je bila spomenica društev arhitektov in gradbenikov (v celoti objavljena v drugi lanski številki revije *Arhitekt*), na osnovi katere je bilo dne 15. marca 1961 sklicano širše posvetovanje z zastopniki društev, kateremu je prisostvoval tudi zvezni ljudski poslanec za Ljubljano, podpredsednik zveznega izvršnega sveta Edvard Kardelj. Spomenica ugotavlja:

— da so prometni problemi v območju ljubljanskega prometnega vozlišča zaradi nepričakovanega porasta prometa premalo raziskani, da bi bilo mogoče sprejeti kakršnokoli odločitev;

— da je neutemeljeno prepričanje, da bi bile s podvozi rešene prometne težave Ljubljane za vrsto let; kmalu se bodo pokazale potrebe po nadaljnjih izvennivojskih križanjih — pri izbrani rešitvi bodo to nadaljnji podvozi;

— da so stroški variante s podvozi približno enaki stroškom variante s poglobitvijo,

— da se bo današnje stanje na železniških prehodih na Titovi in Celovski cesti po dograditvi železniških naprav v Mostah bistveno izboljšalo in bi s preureditvijo teh dveh prehodov lahko še nekaj let počakali;

— da si z zgraditvijo podvozov enkrat za vselej uničimo redko dano možnost res idealne ureditve prometnega vozlišča v centru mesta.

Udeleženci sestanka so se z ugotovitvami spomenice strinjali, razen z zadnjo točko, kjer so bili zastopniki oblasti mnenja, da je moč z današnjimi rekonstrukcijami vozlišče tako urediti, da ga bo mogoče kasneje preurediti v kako zahtevnejšo rešitev, morda celo v varianto s poglobitvijo železnice.

Nadaljevanje študija, ki so ga odgovorni činitelji ob tej priložnosti naročili, je žal pokazalo nasprotno:

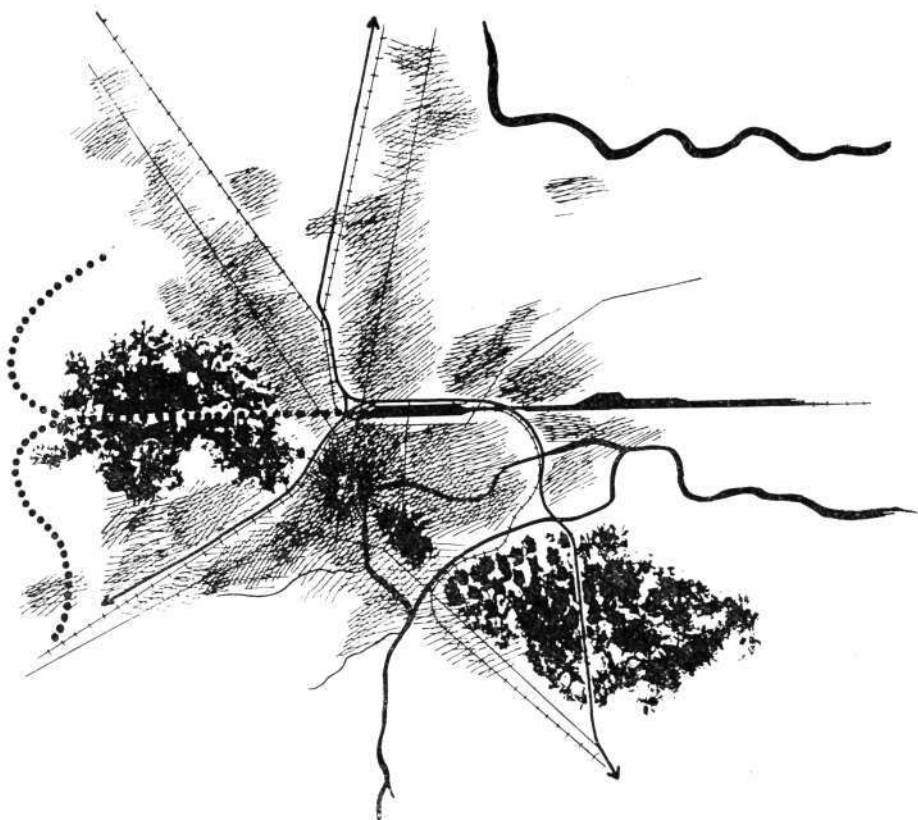
— da so dela, ki jih zahtevajo posamezne variante, toliko različna med seboj, da odločitev za eno skoraj popolnoma onemogoča kasnejši prehod na drugo rešitev; poleg vrste gradbenih objektov, ki so danes v pripravi, bi bilo namreč treba porušiti ali demontirati tudi večji del stavb in železniških naprav, ki se bodo morale še postaviti, če bo hotela železnica vsaj za silo obratovati; to bi bilo v razumnih ekonomskih mejah tehnično neizvedljivo.

— da novi pogoji in zahteve, ki jih postavlja mestu razvoj cestnega prometa in nagel dvig življenjske ravni, zahtevajo ponovno tehnično in ekonomsko oceno posameznih variant z ozirom na možnosti, ki jih ena ali druga varianta daje kompleksni ureditvi prometa in organskemu razvoju mesta kot celote. Že približna tehnična presoja možnih rešitev na osnovi gornjih gledišč pa je pokazala, da ima rešitev s podvozi precej pomanjkljivosti in da je verjetno najugodnejša rešitev predvojni predlog za poglobitev železnice v novi interpretaciji.

Zazidalna politika Ljubljane predvideva sistematični razvoj mesta v urejeno republiško središče, v katerega ožjih mejah bi v bodočnosti stanovalo do 300.000 prebivalcev. Poleg tega je Ljubljana center širšega gospodarskega prostora — regiona (v približnem obsegu nekdanjega ljubljanskega okraja), ki se nanjo čedalje tesneje navezuje z osebnim in javnim prometom, ter važno križišče mednarodnega turizma in tovarnega prometa med zahodno Evropo in Prednjo Azijo in pa vzhodno Evropo in Jadranskim morjem.

Prognoze za razvoj cestnega prometa kažejo, da bomo morali tudi v Ljubljani v bližnji bodočnosti zgraditi sistem hitrih avtomobilskih cest, ki bi tekle ob robu mestnega jedra in povezovale posamezne mednarodne avtomobilske ceste, ki se križajo v Ljubljani. Vsi predlogi — deloma so že sprejeti — predvidevajo trase teh cest ob sedanjih železniških progah, kar pa močno spremeni pomembnost nivoja, v katerem te proge ležijo. Hitre ceste bodo morale namreč v vsakem primeru potekati skozi mesto v istem nivoju kot železnica, ne dovoljujejo pa, razumljivo, nikakršnih nivojskih križanj s cestami ali peš potmi. Vprašanje nivoja železnice skozi mesto zato ni več izključno železniški problem, ampak kompleksno vprašanje železniške in cestne mreže. Podvozi pod železnico

zahtevajo torej še dodatne podvoze pod avtocestami, ti pa bodo zaradi večje širine cest precej daljši, kot so železniški. Prav tako postaja nesmiselna predvidena kasnejša speljava železnice skozi Rožnik (ki je bila še nedavno omejena kot smotrno nadaljevanje ureditve železniškega vozlišča), ker bodo mesto — bolj temeljito kot danes železnica — rezale avtoceste, ki bi po zgraditvi podvozov morale potekati v nivoju mestnih cest. Ta načrt, ki bi zahteval nekaj



Sl. 1: Železniške trase so bile položene, ko se je Ljubljana še oklepala grajskega hriba, in zato ležijo v najugodnejšem odnosu do naravnih ovir. V dosedanjem razvoju se je Ljubljana zrasla z njimi. Zato bi vsaka preložitve prog mesto bolj prizadela kot pa prilagoditev železnice mestu na obstoječih trasah. Tudi hitre ceste, ki bodo zagotovile Ljubljani prosperiteto v bodočnosti, se najlaže vključijo v mestni organizem ob že obstoječih prometnih žilah. Vprašanje nivoja železnice skozi mesto je zato mogoče rešiti samo ob sočasnem študiju cest in železnice.

milijard dodatnih stroškov, pa je nesmotrn tudi z železniškega in urbanističnega vidika: železnici bi se zaradi daljših prog zvišali obratovalni stroški in podaljšali vozni časi, mestu pa bi povzročili nove težave tam, kjer do danes na železnico nihče ni računal in so bila medtem zemljišča že tudi dokaj gosto pozidana.

Opustitev dela železniških naprav in skladišč sprosti v centru Ljubljane precejšnje površine, katere bi zaradi izredno ugodne lege ob prometnem vozlišču morali izgrajevati po dobro premišljenem programu. Ta se ne bi smel omejiti samo na promet (železniška postaja, centralna avtobusna postaja s posebnimi prostori za avtobuse JAT-a, centralno postajališče mestnega prometa, parkirni prostori za osebne avtomobile in taksije, velike površine za pešce in sprejeme, sestopi z avtocest, center tovarnega daljinskega prometa, servisi in zastopstva avtomobilskih tovarn itd.), ampak bi moral zajamčiti prostor tudi vsem ostalim zahtevam, ki jih bo imela ob prometnem vozlišču Ljubljana kot center regiona, središče republike in tujskoprometno križišče. Sem spadajo velik regionalni trgovski center, vrsta gostinskih obratov (postajna restavracija, kavarne, bifeji, kioski, snack-bari, itd.), hotelska cona z različnimi kategorijami prenočišč, republiške uprave, trgovska zastopstva, konsignacijska skladišča, razstavne dvorane kot del mestnega jedra ob magistrali — Titovi cesti in kot nadaljevanje Gospodarskega razstavišča, itd.

Obstoječe prometne žile in proste zazidalne površine, ki so pri današnjem stanju za mesto še brez vrednosti, ležijo v centru mesta v položaju, kakršnega bi nam zavidalo sleherno evropsko mesto. Kako jih bomo v bodočnosti lahko izkoristili pa je odvisno predvsem od ustrezne rešitve križanj železnice s cestami, katerih zategadelj ne smemo presojati izolirano, ampak vedno le v zvezi z možnostmi ali nemožnostmi, ki jih odpirajo.

Tu pa se pričenjajo kazati tiste razlike med obema rešitvama, ki doslej še niso bile upoštevane v primerjalnih računih.

Zgraditev podvozov se železnice mnogo ne dotakne. Zahteva le delno prestavitev proge proti severu in precejšnja rušenja stavb na obeh straneh proge. Z rekonstrukcijo železniške postaje se železniške površine ob Titovi cesti severno in južno od proge nekoliko skrčijo, uporabne za mesto pa so le površine na južni strani železnice (na severni strani jih prereže hitra cesta, ki teče ob progii) in še precejšen del teh zasede avtobusna postaja. Za regionalni trgovski center in ostali program bi prostora v bližini postaje ne ostalo. Sestop z avtocest bi bil v prostoru med gorenjsko progo in Titovo cesto s priključkom nanjo, kar bi križišče Titove ceste s Prešernovo, ki je že danes kritično, še bolj obremenilo. Parkirne prostore bi lahko uredili med Prešernovo cesto in železnico in v trikotniku med gorenjsko in notranjsko progo; dostopni bi bili z mestnih cest.

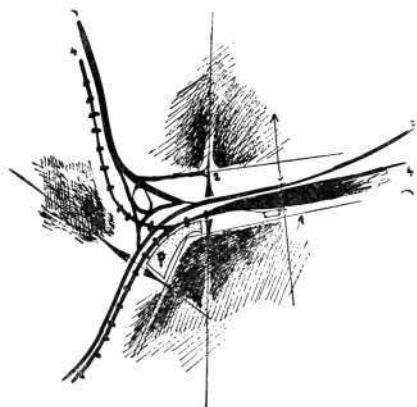
Poglobitev železnice, gledana s širših vidikov, odpira Ljubljani večje možnosti:

— sestop z avtocest ne v njihovem razcepu — kot pri podvozih —, ampak za železniško postajo, v osi Resljeve ceste. Tako se teža prometa, ki bi vpadal v mesto, ne bi osredotočila na že obremenjena križišča Titove ceste, ampak bi se vzporedno z njo po Resljevi cesti razdelila proti severu in jugu, velik del vozil pa bi še pred vstopom na mestne ceste sprejel sistem parkirnih silosov, ki bi se postopoma uredili v Župančičevi jami ob Vilharjevi cesti; v njih bi bilo prostora za 2000—3000 vozil z ustrežajočimi servisi.

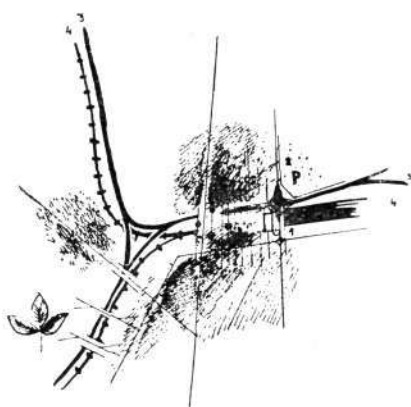
— uredilo bi se lahko skupno postajno poslopje za vlake, avtobuse in avtobuse letalskih družb, tako da bi bila vsa prometna sredstva — skupaj z mestnim javnim prometom in taksiji — združena v eni točki, ne da bi bilo avtobusom pri tem treba zapeljati na mestne ceste!

— s tako koncentracijo prometa in s poglobitvijo železnice in avtoceste v območju postaje bi pred postajnim poslopjem pridobili ves prostor do Titove

ceste za potrebe mesta. Na tej površini, ki bi jo lahko še povečali z delnim prekritjem železnice in ki je tako velika (70.000 m²) kot bodoči trgovski center ožje Ljubljane med Titovo in Miklošičevo cesto od Frančiškanov do sodnije, bi lahko zvrstili ves program, ki sodi v bližino prometnega vozla. Še več: s tem bi lahko ves prostor Gospodarskega razstavišča, ki je danes od mesta še odrezan, torej od Linhartove pa do Masarykove ceste, združili v enoten kompleks, kamor motorno vozilo ne bi imelo dostopa. Takšna ureditev ne bi samo bistveno povečala življenjskega prostora v centru mesta, ampak bi dala polno vrednost tudi tistim površinam na severni strani železniške postaje, ki bi se ob predvidenem, tehnično problematičnem podaljšanju Resljeve ceste v primeru podvozoj le delno dvignile iz dosedanje odročnosti. Ob Robbovi ulici bi se v bližino Gospodarskega razstavišča ugodno namestili televizijski



Sl. 2: Zgraditev podvozoj reši Ljubljano samo gneče ob zapornicah, ta se bo čez 10 let preselila na prenatrpana križišča Titove in Celovške ceste s Prešernovo. Železnica s hitro cesto ob njej bo za Ljubljano težja ovira, kot je danes, in bo zahtevala zgraditev vrste novih podvozoj in podhodov



Sl. 3: Poglobitev omogoča Ljubljani, da si na mestu sedanjega kolodvora uredi eno izmed najbolj razvijenih prometnih vozlišč v Evropi: v eni točki centra mesta na minimalnih površinah križanje vseh vrst prometnih sredstev z možnostjo izredne urbanistične ureditve novega trgoškega in poslovnega središča ob postaji pa še povezavo centra s severnim delom mesta v 300 metrov širokem pasu ob Titovi cesti

1 = ŽELEZNIŠKA POSTAJA; 2 = PRIKLJUČEK HITRE CESTE; 3 = AVTOCESTA;
4 = ŽELEZNICA

studiji, desno od njih pa bi v prostoru med Linhartovo cesto, Savskim naseljem in bodočimi parkirnimi silosi lahko uredili centralni športni park Ljubljane z igrišči za lahkootletске in nogometne tekme in z letnim kopališčem. Parkirni prostori v silosih bi bili tako trojno izkoriščeni: za potrebe regionalnega trgoškega in poslovnega centra, za prireditve na Gospodarskem razstavišču in za množični obisk športnega parka, zlasti zunanjih gostov ob večjih prireditvah.

— poglobitev ne zahteva preložitve železnice v Tivoli in ga zato precej manj prizadene kot rešitev s podvozi. Razen tega se lahko spremeni v park

področje cestnega in železniškega razcepa med Titovo in Celovško cesto, ki je pri varianti s podvozi torej urbanistične primerjave ne zdrži brez večjega poraza, zlasti če vzamemo v račun stroške za enakovredno ureditev križanj in odcepov avtocest, ki so pri tej varianti večji, dajejo pa manjše možnosti za dobro ureditev prometa. Obe rešitvi bi seveda morali izpolnjevati isti osnovni pogoj — tekoč prehod ene smeri avtoceste v drugo, tako da avtoceste v mestu svojega značaja ne bi izgubile.

Ob tem je težko razumeti neomajno voljo odločujočih organov, da se v Ljubljani zgradijo podvozi, še teže pa njihovo zadržanje ob tem problemu tako do javnosti kot do strokovnih krogov. Človek dobi vtis, da je bila rešitev izbrana še pred pričetkom študija in da so bila vsa prizadevanja odločujočih usmerjena poslednjih sedem let samo v to, da se od nje ne odstopi. Le tako si namreč lahko razlagamo vrsto pritiskov na strokovnjake, namernih netočnosti in napačnih ocen v poročilih, ki so šla pred mestne in ljudske poslance, zamolčevanja pripomb državljanov na sestankih volivcev, odklanjanje resolucij strokovnih društev, predvsem pa namerno skrčevanje problema ljubljanskega prometnega vozlišča na dva cestna objekta in v zvezi s tem odklanjanje kakršnihkoli člankov v dnevnem časopisju, ki bi utegnili izbrani rešitvi škodovati. Samo tako je mogoče razumeti nenavadno nagel pričetek del, še preden so bili načrti razgrnjeni in javnosti dana možnost, da dá svoje pripombe, kar ji zagotavlja zakon, in preden so bili načrti odobreni, pri čemer ni investitor niti pomislil, da je po zakonu dolžan, preden prične z delom, na pripombe javnosti dati zadovoljujoč odgovor.

Vse dogajanje je za dobo, ko govorimo o pospešeni demokratizaciji našega življenja, o razširitvi družbenega upravljanja in o odgovornosti skupnosti za uspehe in neuspehe našega razvoja, dokaj anahronistično. Sprašujemo se, kdo bo odgovoren za škodo, ki jo bo Ljubljana v nadaljnjem razvoju trpela zaradi nepremišljene odločitve?

Če je bilo namreč odločitev, da se zgradijo podvozi, leta 1954 in morda celo leta 1957 še mogoče zagovarjati z določenim konceptom, da je potrebno železnico izločiti iz mesta (z namenom, da se jo kasneje spelje skozi Rožnik), je danes, ko so študije pokazale, da ta koncept ni v skladu z razvojem mesta, z njim ne moremo več braniti. In če so tudi odgovorni mnenja, da je poglobitev železnice boljša rešitev za Ljubljano kot podvozi, kakor so večkrat zagotovili, je težko razumeti, da so se odločili za podvoze med drugim tudi z utemeljitvijo, da je to le začasna rešitev, ker danes nimamo denarja za kaj več, da pa bomo na drugačne rešitve mislili tedaj, ko bo to zahtevala izpolnitev cestne mreže in bo denar na razpolago. Razlike med eno in drugo rešitvijo so po ocenah strokovnjakov samo v prvi fazi gradnje; tu zahteva poglobitev približno 1,5 milijarde več investicij, medtem ko je v končnem znesku verjetno celo cenejša od podvozov; če priračunamo stroške za zgraditev cest v eni ali v drugi varianti, pa je njena gospodarnost še očitnejša. Ker vemo, da nam bo današnja cestna mreža pretesna že najkasneje čez 10 let, in ker odločujoči organi razmišljajo, da bi del avtocest pričeli graditi že danes vzporedno z rekonstrukcijo železnice, bi nam torej »začasna« rešitev vozilišča lahko služila kvečjemu 10 do 15 let. Postavlja se vprašanje, če rešitev, ki zahteva investicije v višini 5.300 milijonov dinarjev, res lahko obravnavamo kot začasno in če bi jo bilo po tako kratki dobi gospodarno preurejati, ne glede

seveda na realne tehnične možnosti, katere pa strokovnjaki po vrsti zanikajo. Začasnosti tudi ne kažejo sedanja dela, saj nikjer ne najdemo kakega provizorija, ampak same stalne objekte s primernimi dimenzijami in cenami.

Kje so vzroki za tako enostransko in malo opravičljivo akcijo? Ali je to res samo slovenska ozkost ali je vzrok v bojazni, da bi se omajal prestiž posameznikov, ki so se prezgodaj odločili, če bi danes spremenili prvotne sklepe? Upamo, da je pravi vzrok morda le samo v premajhni poučenosti o teži problema in posledic, ki bi jih prenaplajeno ravnanje lahko povzročilo razvoju mesta. In samo te so tudi povod tako obširnemu pisanju: namesto da bi Ljubljana dobila eno izmed najboljše urejenih prometnih vozlišč v Evropi — v eni točki centra mesta na minimalnih površinah križanje vseh vrst prometnih sredstev z možnostjo izredne urbanistične ureditve novega poslovnega centra (za kar podirajo na zahodu komplekse stavb milijonskih vrednosti), — bo to priliko z zgraditvijo podvozov zgubila enkrat za vselej. Ceste in naraščajoči promet na njih pa bodo ob takem začetku v nekaj letih povzročili Ljubljani več glavobola, kot so ji ga kdajkoli železnice.

Mnogo je že zamujenega, toda ne še vse. Prepričani smo, da imajo odločujoči organi med drugim tudi namen in željo, razpoložljiva sredstva uporabljati čimbolj smotno. Da bi preprečili dvome, ki se v zvezi s tem pojavljajo ob delih za ureditev vozlišča, se v imenu slovenske kulturne javnosti še enkrat zavzemam za to, naj se ustavijo vsa dela, ki prejudicirajo določeno rešitev, celoten problem pa naj se še enkrat kompleksno prouči. Še je čas — ko bi se našla dobra volja — da se Ljubljana uredi v sodobno križišče evropskih prometnih smeri, ustrezno svojemu položaju in vlogi v ožjem in širšem gospodarskem prostoru.

Janez Lajovic

SREČANJA

POEZIJA KARLA KROLOWA

Svet končno vendarle spoznava, da sta Vzhodna in Zahodna Nemčija realnost, pred katero je nespametno zapirati oči. To spoznanje pa je že zdavnaj obveljalo v literaturi. V Vzhodni Nemčiji je kodificiran Becherjev tip poezije ali splošneje programatični socialistični realizem, medtem ko ima današnja zahodnonemška književnost precej pisan razpon. To je opaziti že v samem pesništvu. Narava in zgodovina, pastoralna in elegija, bukolična in metafizična poezija so njena diametralna nasprotja. Pesnikom vaških ribnikov stoje nasproti pesniki modernega cityja. Značilen je beg iz časa v odmaknjeno idiliko, kar je posledica naravnega odpora do utesnjujočih tendenc zgodovinskega dogajanja in do napadov, ki kulturo zanikujejo in ji jemljejo njeno človeško poslanstvo, skratka do pojavov, ki neposredno ogrožajo človeškega duha.

Na splošno lahko trdimo, da sodobni zahodnonemški pesnik ne želi in tudi ni več nagnjen k temu, da bi se čutil za svet neposredno odgovornega ali da bi si lastil službo namestnika človeštva, kar je tako značilno za Rilkeja. Sodobni zahodnonemški pesnik je ekskluziven. Jezik mu je instrument, s katerim tenkočutno izraža posebna miselna ali duševna izkustva. Revolucionarnega patosa mnogih avtorjev ekspresionistične dobe danes ni. V zgovornem splošnem uspehu