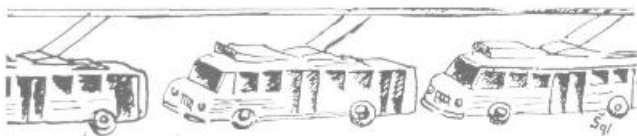


KAJ NAM V TEH DNEH POVZROČA PRECEJ JEZE IN SKRBI



OH, TA NAŠ LJUBLJANA TRANSPORT

V lepih poletnih in sončnih dneh hodi precej občanov peš. Se več se jih vozi z lastnimi vozili (kolesi, motocikli in osebnimi avtomobili). Jeseni, ko nastopijo hladni, deževni dnevi, pa gredo ta zasebna vozila v zimsko spanje. Pritisk na vozila mestnega lokalnega prometa se – potroji.

Začne se obdobje pretiranega navala na trolejbusne in avtobusne postaje. Začne se obdobje „živčne vojne“, katere značilnosti so (zlasti ob prometnih konicah, ko odhajajo ljudje na delo in ko se vračajo domov): gneča na avtobusnih in trolejbusnih postajah, prerivanje in prerekanje pri vstopanju, med samo vožnjo in ob izstopanju.

Na zborih volivcev, na raznih drugih sestankih in v samem tisku se stopnjuje kritika nad nemogočimi razmerami v mestnem javnem prometu.

KAJ STORITI?

Vodilni uslužbenci ekonomske enote mestnega lokalnega prometa, kakor tudi vodilni uslužbenci in samoupravni organi celotnega podjetja Ljubljana-transport si razbijajo glave, kako odpraviti preobremenitev v mestnem javnem prometu, kako zadovoljiti občane, ki uporabljajo njihova vozila.

Ugotovili so, da brez temeljitega znanstvenega proučevanja in analitičnega študija teh problemov ne more biti ustrezne rešitve. Zaradi tega so podjetje Ljubljana transport, ljubljanski urbanistični zavod in ljubljanski mestni svet skupno financirali obsežno analitično študijo, ki naj ugotovi:

- kako se bo v prihodnje razvijal lokalni mestni promet,
- kaj in kako bi kazalo spremeniti oziroma dopolniti lokalni mestni promet, da bi bil ta hitrejši in učinkovitejši.

OBČANI, SODELUJTE!

Prav tisti, ki uporabljamo trolejbusne in avtobuse lokalnega mestnega prometa, pač najboljše čutimo slabosti in vidimo, kaj in kako bi bilo potrebno to in ono spremeniti, da bi se ta promet izboljšal.

Dajte nam svoje predloge, da jih objavimo v našem listu ter s tem prispevamo k ureditvi tega problema!

DOSEDANJI RAZVOJ LJUBLJANSKEGA JAVNEGA PROMETA V PRETEKLIH 70 LETIH

Pred nekako sedemdesetimi leti, ko je imela Ljubljana skupno s svojimi predmestji le 40.000 prebivalcev, so se začele porajati prve želje po električni cestni železnici. Na pobudo ljubljanskih mestnih očetov, ki jim je načeloval župan Ivan Hribar, je bil 29. novembra 1897 izdelan in potrjen idejni projekt za 11 prog v skupni dolžini 13.865 m. Tozadevni protokol sta med drugimi podpisala tudi župan občine Spodnja Šiška Franc Kaušek in župan občine Zgornja Šiška Adolf Galle.

Slavnostna otvoritev ljubljanske električne železnice je bila 6. septembra 1901. Ljubljana je takrat dobila 14 motornih voz in 4 prikolic. Vsa ta vozila, ki so do takrat vozila po Dunaju in Gradcu, so bila stara in popolnoma odprta. Le voznika je ščitila pred padavinami skromna strešica.

BORBA ZA NADALJNO MODERNIZACIJO

Kmalu so nastale potrebe po nadaljnji spopolnitvi in modernizaciji ljubljanskega lokalnega prometa, toda podjetje Siemens, ki je bilo pretežno lastnik ljubljanske Splošne maloželezniške družbe, je bilo zainteresirano le za čim večje izkoriščanje vloženih

sredstev, ne pa tudi za nadaljnjo modernizacijo.

Šele po 26 letih (1927) je ljubljanska mestna občina odkupila 2 tretjini delnic te družbe in postala tako njen odločujoči lastnik.

LJUBLJANSKA ELEKTRIČNA CESTNA ŽELEZNICA

Do leta 1930 je imela Ljubljanska Splošna maloželezniška družba svoj sedež na Dunaju. Takrat pa se je preimenovala v Električno cestno železnico in prestavila svoj sedež v Ljubljano.

Čeprav je bila mestna blagajna precej izčrpana zaradi nakupa delnic Splošne maloželezniške družbe, se je vendarle začelo obdobje počas-

nega, toda vztrajnega razvoja ljubljanskega mestnega prometa. Poglejmo nekaj najpomembnejših podatkov!

TRAMVAJSKE PROGE SE ŠIRIJO NA VSE STRANI

Že leta 1931 je bila tramvajska proga podaljšana do Sentvida in Viča. Tri leta zatem je tramvaj vozil že do ljubljanske splošne bolnišnice. Leta 1938 je bila zgrajena tramvajska proga do Zala in do Rakovnika, dve leti pozneje pa tudi do Most.

Tako so bili z lokalnim mestnim prometom povezani vsi najbolj naseljeni predeli mesta Ljubljane. Do Ježice je vozil avtobus in sicer od leta 1929 do 1932, pozneje pa je bila uvedena zasebna avtobusna zveza do Črnuč, ki je bila ukinjena z okupacijo Ljubljane.

POČASNA MODERNIZACIJA TRAMVAJSKIH VOZIL

Ceprav se je do leta 1930 ljubljanski lokalni promet že 13 krat povečal, je ljubljanska mestna občina šele po 29 letih (1930) nabavila 10 novih tramvajev. Dve leti pozneje je kupila še 5 novih tramvajev. Leta 1935 je bilo nabavljenih 10 starih motornih vozil in 3 prikolic. Leta 1939 je po ljubljanskih ulicah začelo voziti 7 novih motornih vozil. Leta 1942 so bila dokupljena 3 stara in 2 novi motorni vozila.

POVOJNI NAGLI RAZVOJ LOKALNEGA PROMETA

Po osvoboditvi je bila vsa domovina, zlasti pa Ljubljana s svojim širšim zaledjem, pred težkimi problemi obnove, elektrifikacije in industrializacije ter razvijanja in utrjevanja novega socialističnega družbenega sistema.

Leta 1947 je bilo odkupljenih še 10 novih tramvajev prikolic. Tako je tega leta vozila po ulicah in cestah Ljubljane in njenega neposrednega zaledja skupno 24 starih in 24 novih motornih vozil ter 5 starih in 10 novih prikolic. Vendar to ni zadoščalo vedno večjemu navalu in pritisku na ljubljanski lokalni promet. Potrebne so bile radikalne rešitve.

REKONSTRUKCIJA MESTNEGA PROMETA

Ker sa bile ljubljanske ulice preozke za dvojne proge tramvajev in za tavrsto modernizacijo lokalnega cestnega prometa, je 13. maja 1953 mestni ljudski odbor Ljubljane osvojil predlog komisije za rekonstrukcijo mestnega prometa. Nastopila je obdobje postopnega uvajanja trolejbusnega in avtobusnega prometa in postopnega ukinjanja dotadnjega tramvajskega prometa. Obnovljene so bile delavnice in garaže in napeljana trolejbusna omrežja. Nabavljenih je bilo 20 trolejbusov in 15 avtobusov.

Leta 1958 se je Frane Milčinski - Ježek (v podobi starega avstroogrškega cesarja in kralja Franca Jožefa I.) v zadnji tramvajski vožnji po Ljubljani poslovil od starih časov primitivne električne cestne železnice. Ljubljano in njeno zaledje so popolnoma osvojili moderni, gibčnejši in hitrejši ter udobnejši trolejbusi in avtobusi.

NADALJNI POSPEŠENI RAZVOJ LOKALNEGA PROMETA

Vedno hitrejši gospodarski razvoj in napredek je bistveno vplival na naraščanje prebivalstva v Ljubljani. V njenih predmestjih so bila zgrajena nova naselja. Polja so se hitro spreminjala v tovarne, stanovanjske soseske itd. Pritisk na lokalni mestni promet stalno narašča. Zlasti močan je v hladnejših in deževnejših dveh tretjinah leta, ko je vožnja s kolesi, motocikli in zasebnimi avtomobili zelo omejena.

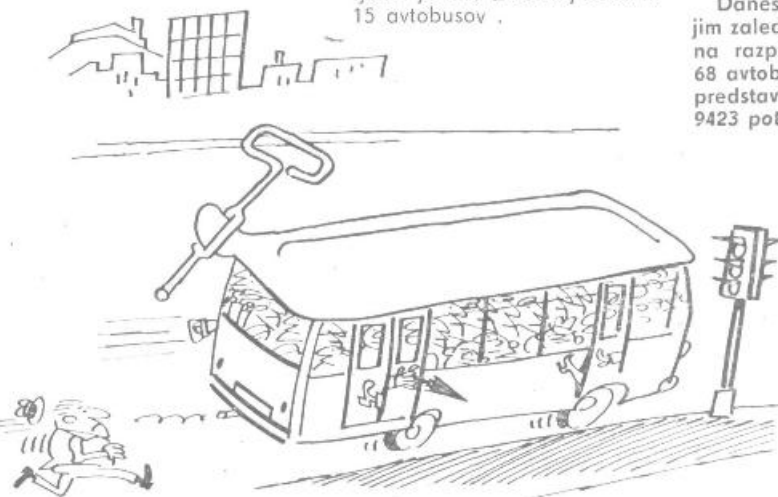
LJUBLJANA TRANSPORT

Ljubljanski lokalni mestni promet je prerastel v novo podjetje Ljubljana transport. To je sedaj največji prometni kombinat v naši državi, ki zajema vse vrste cestnega prometa in tovrstnih uslug. Razen tega se bavi še s pospeševanjem turizma in gostinstva.

LJUBLJANSKI LOKALNI PROMET DANES

Danes ima Ljubljana s svojim zaledjem za lokalni promet na razpolago 38 trolejbusov, 68 avtobusov in 9 prikolic, kar predstavlja prostor za skupno 9423 potnikov. Ta vozila vozijo na 11 lokalnih progah, ki so v eni smeri dolge skoraj 100 km (točno 93,1 km).

Ljubljana dobi kmalu še 12 novih trolejbusov in 15 motornih vozil ter bo tako v vseh vozilih prostora za skupno 25 tisoč potnikov.



Odprimo vrata znanju in sposobnosti!

IZOBRAŽEVANJE V PODJETJU EMBA

Podjetje za praženje, mletje, embalaranje in sortiranje raznih proizvodov „Emba“ se zaveda, da bo lahko še večje uspehe doseglo samo z izobraženimi in razgledanimi delavci. Zaradi tega posveča ustrezno skrb nadaljnjemu strokovnemu izpopolnjevanju svojih članov.

Podjetje „Emba“ štipendira dva visokošolca na fakulteti. Druge zaposlene delavce pa pošilja v večerne šole. Za vse v celoti krije stroške šolanja. Podjetje „Emba“ je med prvimi v naši občini skupno z delavsko univerzo organiziralo tečaj zdravstveno tehnične varnosti. Delavci so opravili

že prvi del strokovnih izpitov. Drugi del tega tečaja je bil sporazumno z delavsko univerzo preložen na začetek prihodnjega leta. Izpiti bodo končani v februarju prihodnjega leta.

J. K.

ŠE O DELAVSKI UNIVERZI

Iz razgovora in gradiva, ki smo ga objavili v prejšnji številki našega lista v sestavku „Odprimo vrata znanju in sposobnosti“, smo spričo pomanjkanja prostora navedli le nekatere ugotovitve. Te pa ne prikazujejo celotne dejavnosti in problematike naše delavske univerze.

Delavska univerza je v „Embi“ prekinila s tečajem zato, ker podjetju ta čas proizvodni proces ne dovoljuje, da bi že letos končali s tečajem o tehnični varnosti. Dogovorjeno pa je, da se tečaj februarja prihodnjega leta nadaljuje.

Za primer „Avtomontaže“ pa dajemo tole pojasnilo: Delavska univerza se je sicer dogovarjala za organizacijo tečaja za zdravstveno tehnično varnost in pripravila tudi gradivo, vendar se je kasneje podjetje vezalo na dopisno delavsko univerzo. Zato navedba o nerazumevanju za izobraževanje ne zadene podjetje „Emba“ in „Avtomontaža“.

Ivan VIRNIK