

OD TOVORNIŠTVA DO AVTOCESTE

Prejšnji mesec je v naši občini tekla živahna razprava o načrtih za gradnjo avtoceste Malence-Šentjakob in severne obvoznice Tomačevo-Zadobrova. O obravnavi smo že pisali, kmalu pa bomo lahko tudi o odgovorih na pripombe občanov in neposredno prizadetih. Prihodnji mesec (decembra) bodo namreč obravnavali in odločali o projektu tudi v vseh treh zborih občinske skupščine. Danes pa v duhu tega velikega projekta sledimo naslovu in pokukajmo v našo »prometno« zgodovino. To zamisel so vzpodbudili učenci OŠ Polje, ki so v minulih dveh šolskih letih pod vodstvom mentorja Jožeta Kozamernika pisali domoznansko raziskovalno nalogo o prometu skozi Polje v preteklih stoletjih.

Nadvse zanimiva naloga. Človek bi sicer takole na hitro ocenil, da ni bilo ozemlje današnje občine nikoli prometno zanimivo in da živimo v nekakšnem prometnem mrtvem žepu. Tako mislimo zato, ker nas ne zadeva nobeden od krakov ljubljanske cestne zvezde. Ne Dolenjska, ne Tržaška, ne Celovška in ne Dunajska, le Zaloška, ta pa je slepi krak, ki se že v Zalogu konča.

Učenci so prebrali številne zapise, obiskovali knjižnice in zavode ter našli vrsto starih zemljevidov, ki govorijo o grandji Zaloške ceste do tedanjega rečnega pristanišča in tudi o gradnji južne železnice. Nalogo pa so začeli s predhodnico sedanje cerkve v Polju, ki je v spisih prvič omenjena že leta 1325. Ker je bila cerkva postavljena na samotnem kraju, na rahli vzpetinici sredi polj, pašnikov in gozdov, so učenci ugotovili, da je ob njej zraslo nekaj hiš veliko pozneje, zaradi križišča poti od Ljubljane proti Zalogu in od broda čez Savo pri Šentjakobu. »Morda se je tu zgodilo kaj takega, da je bilo postavljeno znamenje, križ in pozneje cerkev. To je po stoletjih težko ugotovljati,« so zapisali o tej srednjeveški uganki in se v nadaljevanju posvetili predvsem gradnji dobrih 9 kilometrov dolge Zaloške »komercialne ceste« leta 1780, ko se je rečni promet po Savi do Zaloga že močno uveljavil, in seveda gradnji železnice, ki je bila leta 1849 speljana skozi naše kraje.

Avtorji pišejo o prizadevanjih tedanje deželne oblasti, da bi bila Zaloška cesta dobro vozna in da bi promet po

njej tekel čim bolj neovirano, da bi od njega tudi čim več izžili. Najbolj trgovsko zanimivim prometnim cestam so tedaj rekli komercialne ceste (danes avtoceste) in so bile deležne posebnega zanimanja in kriterijev oblasti. Zanje so najbolj skrbeli in z njimi tudi največ služili. Tudi naša Zaloška cesta se je iz navadne tovarne in vozne vijugave poti po starih obrežnih terasah Ljubljane le počasi spreminjala, ravnala in širila v Sallocher Komercial Strasse, kot so jo tedaj uradno imenovali. V raziskovalni nalogi učencev o tem beremo: »Leta 1747 je vlogo vrhovnega direktorja cest prevzel deželni upravnik Leopold grof Lamberg. Bil je natančen in prizadeven. Popravljati pa je dal le glavne t.i. komercialne ceste. Takrat ni bilo poklicnih strokovnjakov za ceste, dela na njih so največkrat opravljali ženske in otroci. Denar so v glavnem zbirali kot mostni denarič, kar ni bilo dovolj. Na zahtevo Lamberga je moralo mesto od leta 1767 dalje sodelovati pri cestnih delih tudi brez denarja od mostnin. Leta 1773 so se vozniki in trgovci pritoževali, da je cesta v nemogočem stanju in v slabem vremenu neuporabna. Zaradi izogibanja lužam in globokim kolesnicam je bila ponekod široka od 23 metrov, ob Ljubljani pa je bila poplavljen. Leta 1781 so z glavarstva ljubljanskega zaprosili patra Gabrijela Gruberja, da bi on pomagal pri popravilu, a je mož samo zmajal z glavo, ko je slišal za borih 500 goldinarjev. Bi bilo potrebno najmanj 6460. Leta 1782 si je cesto ogledal deželni inženir Lieber in

ugotovil, da se cesta širi na račun njiv, ker vozniki blatna in jamasta mesta obvozijo. Izdelal je načrt za obnovo ceste in na njegovi podlagi je direktor cestnih gradenj leta 1789 odredil, da bo Zaloška komercialna cesta široka 4,75 metra in da morajo biti polja od nje oddaljena vsaj 5,70 metra. Načrt je obsegal tudi vse drugo, npr. debelino kamnite plasti, širino jarkov na obeh straneh, dvignjenost in drugo.

● Zaloško cesto, dolgo 9329 metrov, je inž. Lieber razdelil na devet delovnih odsekov takole:

Odsek	dolžina	višina nasutja
Skozi šempetersko predmestje	855m	32cm
Od šemp. predm. do vasi Udmal	665m	64cm
Od Udmata do sukarnar	950m	16-95cm
Od sukarnar do Zg. Most	475m	16-64cm
Od Zg. do Sp. Most	418m	do 95cm
Od Sp. Most do žival. vrta na Studencu	1672m	32-64cm in razširjena za 1,26m
Od živ. vrta do Polja	1064m	16-47cm
Od Polja do zidanega znamenja križa	1501m	16-32cm
Od znamenja do Zaloga	1425m	16-32cm

Ker Magistrat ni imel dovolj denarja, je bilo vsem soseskam ob cesti predlagano, da bi s cestno tlako za pol predvidene vsote opravile delo pod vodstvom strokovnjaka. Zato bi bili oproščeni vsake cestnine na tej cesti. Bistri okoličani so hitro ugotovili, da bi z veliko dela le malo pridobili, pa ni bilo do leta 1783 nič. Tedaj je pater Gruber začel prenavljati ubogo cesto, a le v okviru možnosti tistih 500 goldinarjev. Na koncu koncev je morala svoje primakniti tudi deželna direkcija. Zanimivo je, da pa za gradnjo ceste na grajski grič ni bilo težav z denarjem, kajti na njem je bila smodnišnica.

Učenci so v nalogi zbrali še vrsto zanimivih podatkov iz tega obdobja. Eden od njih je tudi ukaz o prepovedi zavariranja voz na klanecih z verigo in navodilo o zavarovanju z železno coklo. Najprej je to veljalo le za komercialne ceste, leta 1795 pa tudi za vse druge. Ob tem in še drugih ukazih ter patentih o obremenitvi voz in podobnem, ki so jih sprejemali konec 18. stoletja, pa tudi odnos in gradnja komercialne ceste nam govorita o tem, lahko ugotovimo, da je bil promet z vozovi še zelo nova in nedodelana oblika prevoza, ki je celo na ravninskem ob-



V prvem osnutku je bila trasa južne železnice pomaknjena proti Vevčam in Slapam in bi na Studencu pri tedanjem živalskem vrtu prečkala Zaloško komercialno cesto. Zanimivo, da jo bo prav na tem mestu zdaj prečkala avtocesta Malence-Šentjakob. Osnutek je bil narejen leta 1843. (Iz raziskovalne naloge učencev OŠ Polje).

močju le počasi izpodirivala staro tovarništvo s konji, za katere niso bile potrebne široke utrjene ceste. V knjigi Ferda Gestrina Slovenske dežele in zgodnji kapitalizem beremo, da je bilo v 16. stoletju prevladujoča oblika prometa tovarništvo, čeprav se je na posameznih odsekih uporabljal tudi vodni promet. Za tega so tedaj na Slovenskem uporabljali le Ljubljano, v trgovini s hrvaškimi deželami deloma tudi Savo in do Ptuja in Maribora Dravo. Tudi Valvasor je zapisal, da je bilo tovarjenje s konji poglavita oblika kopenskega pretoka blaga do 18. stoletja. Ta podatek velja tudi za osrednji trgovski poti na večje razdalje, za obravnavo in ljubljansko pot, ki sta stari toliko kot trgovanje. Prav je, da se nekoliko pomudimo tudi ob stari kraško-ljubljanski poti, ki so ji rekli ljubljanska cesta. Tekla je od Trsta in drugih obmorskih mest skozi Ljubljano, Kamnik, Celje in Ptuj naprej na Ogrsko. Druga pot je šla iz Tržaškega zaliva po Kanalski dolini vse do Dravograda in Ptuja, od tam pa naprej v Panonsko nižino. Obe sta bili, kot tedaj vse poti, usmerjeni v Benetke, ki so bile zibelka zgodnjega trgovskega kapitalizma. Obe poti je povezovalo mesto Ptuj, ki je bilo najmočnejše trgovsko središče med vzhodom in zahodom. Ob »ljubljanški« cesti se je najmočnejše razvil Kamnik, ki je bil v vsem srednjeveškem obdobju na Slovenskem zelo pomembno prometno križišče in na Kranjskem po gospodarski moči takoj za Ljubljano. Najprej so se v trgovanje vključevali samostani, škofije in kapitli. Ti so imeli ponavadi tudi pravico svobodne poti, brez plačila mitnin in mostnin. Šele v drugi

polovici 13. stoletja so v kupčevanje s svojimi presežki in izdelki domače obrti posegli tudi podložniki. Prav zaradi naštetega lahko sklepamo, da sta bila znamenje in pozneje cerkev v Polju postavljena ob živahni tovarni trgovski poti med Dolenjsko s Stiškim samostanom (ustanovljen 1136) in Kamnikom ter prek njega Koroško in Ogrsko. Znane so tudi tesne trgovske vezi Kamnika z Reko in Piranom, verjetno mimo Ljubljane, čez Šentjakob, Zadvor, Turjak, Raščico...

Leta 1530 se je »ljubljanška cesta« preusmerila. Obšla je Kamnik in Tuhijsko dolino ter se iz Ljubljane po Črniem grabnu usmerila proti Trojanam in naprej. Z razvojem rečne plovbe se je trgovska pot preusmerila na Zalog, Zidani most, Ptuj. Z južno železnico je ostala trasa nespremenjena. Z avtocestno povezavo Lendava-Koper bo »ljubljanška cesta« pri Šentjakobu zavila v našo občino in nas tudi v najsodobnejši obliki povežala s svetom. Nekoč otovorjeni konji, danes železniški in cestni kontejnerji, smer pretoka blaga jugozahod-severovzhod in obratno ga ostaja.

SLAVKO GERLICA

Posebno skrb je IS posvečal industrijski coni na letališču (MP 4/1) in sicer njeni namenski izbiri za proizvodne, skladiščne in transportne dejavnosti. V omenjeni coni je obravnaval in potrdil tudi skladnost dokumentacij za realizacijo zazidalnih zasnov z zazidalnim načrtom za investitorje Intereuropa, Carinarnica in BTC, ki nameravajo v območju graditi upravne prostore in skladišča blaga ter urediti pripadajočo prometne površine.

IZ POROČILA IS

emona farma ihan



Farma Ihan nudi potrošnikom pramo mesnate prašiče po 185 sit za kg žive teže. To je enako kot svinjska polovica po 238 sit za kilogram.

Tel.: 713-852, 715-305

KAJ PRINAŠAJO SATELITI?

Človek vedno pričakuje, da bo za ceno, ki jo plača, dobil nekaj, kar je vsaj toliko tudi vredno. Ljudje često mislijo, da so s tem, ko so si kupili televizijski sprejemnik, plačali že prav vse in zdaj lahko mirno ležejo v naslanjač in gledajo, kar jim pač pripravljajo različne televizijske hiše. To razmišljanje je moč, vsaj pri nas, aplicirati tudi na področje računalništva. Prihraniti nekaj tisoč mark, si kupiš PC-ja, potem pa k prvemu prijatelju, kjer si mirne vesti na svoj disk prekopiš urejevalnik besedil, pa bazo podatkov in še marsikaj. In ko v bližnji trgovini s programsko opremo vidimo ceno programa, ki smo ga dobesedno ukrali, se le nasmehnemo ter si rečemo: »Le kdo je tako neumen, da bo to kupil?!«

In če se vrnemo k televiziji: naročnina na slovensko nacionalno televizijo nas stane okoli 1200 tolarjev na mesec, naročnina na satelitske programe pa, konkretno za sistem, ki pokriva Štepanjsko naselje, 2 (dve) nemški marki, če odštejemo stroške, ki smo jih morali plačati ob postavitvi sistema. Že slaba štiri leta lahko v Štepanjskem naselju in v večini drugih naselij spremljamo več kot 25 programov. Satelitski programi, ki so se pridružili zemeljskim so tako močno popestrili naše male zasloni in prepričan sem, da lahko zdaj prav vsak najde kaj, kar je vredno ogleda. Smo lahko zadovoljni? Ne, dejstvo je, da moramo biti še bolj zadovoljni, kajti s tistima dvema markama ne plačujemo televizijskih hiš, temveč le stroške obratovanja razdelilne postaje. Drugod po svetu so se poleg postaj, ki si svoj proračun zagotavljajo z objavo

propagandnih sporočil, začele pojavljati take, ki svoj signal zakodirajo ter s tem omogočijo ogled programa le tistim, ki zanj plačajo. Nam je prihranjeno tudi to. Cel sklop programov, ki jih producira BSkyB (British Sky Broadcasting) je uradno dostopen samo gledalcem Velike Britanije. Ker pa sateliti svoj elektronski dežnik razvijajo čez ves planet in ker ni prav nič težko telefonirati prijatelju v London in ga prositi, naj kupi dekodirno kartico in jo po pošti pošlje v Slovenijo, si rečemo: »Zakaj pa ne« ter programe praktično zatonj gleda cel sistem. In to dobre programe. Star rek lepo pravi, da se podarjenemu konju ne gleda v zobe. G. Viljem Klemenc, eden izmed tistih, ki skrbijo za kabelski sistem v Štepanjskem naselju, se s tem ne strinja prav povsem. »Se je že zgodilo,« pravi, »da me je poklicala kaka gospa ter odločno odklonila plačilo dveh mark, češ da satelitskih pro-

gramov sploh ne gleda. Po besedi ali dveh se je izkazalo, da programe gleda njen sin...« In to menda ni osamljen primer.

Stvar torej gledamo tako poceni, kolikor je sploh mogoče. Smo s tem izkoristili že vse? Ne? Kabelski razdelilni sistem je idealna stvar za postavitev amaterske lokalne televizije. V Štepanjskem naselju si lahko na tem programu ogledamo nekaj reklamnih sporočil in seznam izbire programov na sistemu in potem spet vse znova. V redu. Ampak z zelo majhnimi sredstvi (za začetek bi bilo treba kupiti le kamero in malo boljshi video reorder) in veliko dobre volje, bi se dalo na tem sistemu postaviti pravo televizijo v malem. V delo lahko potem vključiš novinarski krožek bližnje osnovne šole, vso stvar pa naj v roke vzame kopica nadobudnih študentov. Štepanjsko naselje se že ponaša z naslovom edinega urbanega naselja, ki ima gasilsko društvo. Zakaj ne bi imel še svoje televizije? Menda bomo na našem sistemu kmalu lahko gledali Megličev program, ki je prav tako interni kabelski program in pokriva že kar doberšen del Ljubljane. Spet lahko rečemo: v redu. Ampak kdaj je dobro biti popolni »lokal patrioti«...

I. S.