

INTERSPAR V NAŠI OBČINI

Nekdanja Javna skladišča, zdaj BTC, imajo dokaj dobrih lastnosti, za njihove potrebe je bila zgrajena celotna infrastruktura, ostalo pa je še dovolj prostora za avtomobile, to pa je danes prvi pogoj za postavitve velikega trgovskega centra. Tako ni čudno, da so se gospodarstveniki odločili prav za ta prostor ob Šmartinski cesti.

Nov Intersparov center stoji na 18.000 m² površine, njegova parkirišča pa lahko sprejmejo tudi 800 avtomobilov. V njem imajo svoje deleže



poslovni sistem Mercator. Blagovno-trgovinski center Ljubljana (BTC), na avstrijski strani pa Aspiag, avstrijska podružnica mednarodnega koncerna SPAR. Naložba je vredna nekaj manj kot 1.6 milijarde tolarjev oziroma 160 milijonov šilingov. Objekt je bil zgrajen v 13 mesecih, gradila pa so ga slovenska podjetja. Pri gradnji je sodelovalo povprečno 600 ljudi.

17. avgusta je veleblagovnica odprla vrata slovenskim kupcem in kdor je bil tam, je lahko videl, kako veliko je bilo zanimanje zanj. Že pred odprtjem se je tam drenjalo na tisoče ljudi, ki so hoteli videti trgovino in stvari, ki jih v njej prodajajo. Kot pravi direktor centra mag. Igor Mervič je vsak obiskovalec dobrodošel, center pa bo poskrbel za vse novosti, ki se bodo pojavljale na trgu. Povejmo še to, da so v centru odprli dvesto novih delovnih mest.

E. S.

Na sliki: Predstavniki vseh treh družabnikov, ki so zgradili Center Interspar (z leve) Miran Goslar (Mercator), Jože Mermal (BTC) in Hans Drexel predsednik Aspiaga

V ZGORNJEM KAŠLJU JE ZAGORELO

Proti večeru 2. avgusta je na gospodarskem poslopiju kmeta Mira Kobala nenadoma močno zagorelo. Na pomoč so pritekli sosedje in vaščani in reševali živino in kmetijske stroje. Kmalu so se pripeljali kašljski gasilci, potem pa še zaloški, sostrški, dolski, iški in močan oddelek poklicne brigade. Še več, kar veliko preveč pa je bilo »firbcev« iz okoliških krajev, ki so ovirali dostop. Požar je divjal na poslopiju s štiridesetimi tonami sena in nekaj tonami slame. Poslopije je sredi starega vaškega naselja, kjer so vse stavbe stisnjene druga k drugi in je obvarovati ognja sosednja poslopja nadvse zahtevna naloga. Gasilec je na srečo to uspelo. Pogorela sta gospodarsko poslopije in hlev. Škodo so ocenili na 12 milijonov. Izjemno požrtvovalnost so pokazali vaški kmetje, ki so s traktorji vso noč odvažali goreče seno.

Miro Kobal, gospodar, zdaj že gradi novo poslopje in računa, da bo z vsemi izboljšavami in večjo protipožarno zaščito, poslopje zgrajeno do konca oktobra. Zdaj ima 16 glav živine pri kmetih v Kašlju, Zadvoru, Zadobrovi in Sneberjah. Požar in nasiliral je 30 do 40 ton koruze, sena pa seveda nima. Takoj po požaru mu je prvi pripeljal nakladalko sena sosed Znoj, potem še Kogoj, Vrabec in Kastelic iz Sneber, za jesen pa so mu obljubili še Grad in nekateri drugi. Vse drugo bo seveda moral kupiti, če

bo hotel živino ohraniti. Pravi pa, da zdaj ve, kaj je požar, pa tudi kaj je dobrota ljudi, ki jo občuti kot obliž na pekoči rani. Kar ne najde besed, s katerimi bi se znal dovolj zahvaliti gasilec in vsem drugim. Zdaj ve tudi, kako slabo so protipožarno varovana gospodarska poslopja naših kmetij. Zato, pravi, bi morala vsaka kmetija imeti na dvorišču hidrant in vsaj 30 metrov gasilne cevi. Če bi to njemu omogočili zdaj, ko gradi novo poslopje, bi sam prispeval vse delo.

S. G.



Miro Kobal v že očiščenem hlevu, ki je le del pogorišča.

60 LET ODPRTJA LETALIŠČA V POLJU

Na območju sedanje industrijske cone so 20. avgusta leta 1933 z velikim letalskim mitingom odprli novo ljubljansko letališče. Z njim se je tudi Ljubljana vključila v mednarodni letalski promet, ki je bil tedaj v velikem razmahu. Druga jugoslovanska mesta so bila že nekaj let povezana z rednimi letalskimi prevozi podjetja Aeropot. Ljubljana pa za to ni imela primerne letališča.

Zlasti po končani prvi svetovni vojni se je v Sloveniji silno razmahnilo zanimanje za letalstvo. Malodane v vsaki vasi so imeli travnik, ki so mu rekli letališče, in aeroklub, v katerem so izdelovali modele in se učili letenja. Izdelovali so tudi prava jadralna in celo motorna letala. Takrat je veljalo, da če si hotel leteti, si si moral kar sam izdelati letalo. Tudi Ljubljana je imela številne aeroklube, ki je imel zelo znano vežbališče za letenje z jadralnimi letali pri Novi vasi na Blokah. Letališče za motorna letala pa je Ljubljana imela v Šiški, blizu sedanjega Litostroja. Ker pa je bilo to letališče v trikotniku železniških prog, se ni moglo razvijati in tudi ne vključiti v civilni promet, ki je bil v trideset-

tih letih že močno privlačen in razvit. Progo med Beogradom in Zagrebom so na primer odprli že 1928. leta. Do leta 1930 so letala družbe Aeropot že letela iz Beograda čez Zagreb in Gradec na Dunaj, pa čez Skopje v Solun. Odprli so tudi progi iz Beograda v Sarajevo in Podgorico ter iz Zagreba na Sušak. Slovence je zavaljalo tega že grabila panika, kljub hudi gospodarski krizi so hoteli v korak z drugimi. Že leta 1928 so se mestne in državne oblasti odločile za novo letališče, ki naj bi Ljubljano približalo drugim mestom. Ugotovili so, da je zanj najprimernejši prostor na vojaškem vežbališču v Polju. Še isto leto so vojaški strokovnjaki odmerili zemljišče in ker se niso mogli pogoditi za Taškarev boršt, ki bi ga morali posekati, so letališče pomaknili še 150 metrov proti Polju in južni železnici. Vendar je finančni minister v Beogradu šele marca 1933. leta, po več intervencijah iz Ljubljane, odobril 960.000 dinarjev za gradnjo. Tudi pri odkupu zemljišč ni bilo lahko. Odkupiti je bilo treba nekako 4.500 kvadratnih metrov za obdelovanje neprimernih zemljišč, ki so jih lastniki uporabljali le za pašo.

Kljub temu je cena zemljišč skokovito poskočila.

V občini Polje so razpisali razlastitev zemljišč, lastniki pa so se lahko pritožili. Da bi preprečili zastoj v gradnji, ki bi nastal zaradi dolgega razlastitvenega postopka, ki so ga slutili, je komisija mestne občine, banske uprave in občine Polje 5. aprila imela še en pogovor z lastniki zemljišč o odškodnini.

Dosegli so delni sporazum in zemljišča odkupili po 7 do 8 din za kvadratni meter. Maja so zemljišče zakoličili in začeli graditi objekte. Dela je vodilo poveljstvo vojnega letalstva. Postavili so hangarja za aeroklub in vojni letalstvo s skupno površino 600 kvadratnih metrov. Predvidena je bila tudi gradnja dovozne, 900 metrov dolge ceste, od Šmartinske, plačala pa naj bi jo banska uprava. Do odprtja letališča 20. avgusta 1933 cesta ni bila zgrajena, pa tudi vrsta drugih objektov ne; med njimi glavno letališko poslopje za civilni promet s čakalnico in restavracijo, čeprav je redni letalski promet med Ljubljano in Zagrebom začel teči že dan po odprtju. Mestna oblast je imela v prihodnjih letih še veliko dela in stroškov z dokončno ureditvijo letališča.

Kljub temu je bila Ljubljana na novo letališče ponosna. Zbližala se je z drugimi evropskimi mesti, kot pred slabimi sto leti z južno železnico. Isto leto je Ljubljana dobila tudi svoj značilni imenitni nebotičnik. Zgradila ga je gradbena družba, ki jo je vodil gradbeni strokovnjak Ivan Bricelj, doma iz naše Spodnje Hrušice.

Najbolj veseli pa so bili novega letališča aeroklubovci, ki so tedaj šteli 437 članov z odličnimi strokovnjaki in graditelji letal kot so bili Bloudek, Kuhel in drugi. V novo letališče so bili letalci in navdušenci naravnost zaljubljeni, trdili so, da je to najlepše letališče v državi. Žal je trimotorno potniško letalo falen, ki je 1. septembra 1933 odprlo letalsko progo Ljubljana-Sušak, 12. septembra strmoglavilo v zidno ograjo bolnišnice za duševne bolezni na Studencu. Na eni strani veselje in navdušenje hlastanje po napredku, po drugi strani pa tudi izgube in tragedije.

Med drugo svetovno vojno je letališče doživelo nekaj posodobitev, ker sta ga najprej italijanska, pozneje pa tudi nemška okupacijska vojska uporabljali v vojaške namene. Tudi po končani vojni je bila na tem letališču močna vojaška šolska eskadrilja, katere šturmoviki, jaki in druga letala so dan na dan povzročali tak hrup, da so se na hišah v Polju in Studencu tresle šipe. Včasih so imeli vaje tudi ponoči. Leta 1954 so se vojaška letala preselila v Pulj in Brežice, v Polju so ostala le civilna in trenajna letala. Med drugo svetovno vojno je letalstvo silno napredovalo, po vojni pa so bile po letalskem prometu velike potrebe. Slovenija je v petdesetih letih razpolagala le z letališčem v Lescah in letališčem v Polju. Obe letališči sta bili travnati, a sta vendarle omogočali pristajanje letal DC-3 in manjših. Razvoj pa je bil v letalstvu skokovit in tudi letališče v Polju je postalo neprimerno in za razvoj brezperspektivno. Zanimiv je podatek, da so strokovnjaki že leta 1948 iskali primernejšo lokacijo za novo letališče. Našli so jo na Brniku, izdelali projekte in leta 1952 je predsedstvo vlade imenovalo komisijo za graditev letališča. Še isto leto so začeli razlastitvene postopke in krčenje gozda. Do leta 1961 je zaradi pomanjkanja sredstev gradnja komaj kaj napredovala. Tedaj pa je mestni svet Ljubljane ustanovil samostojno aerodromsko podjetje »Ljubljana-Brnik v izgradnji«.

Formalni ustanovitelj tega podjetja je bila naša občina, ker je bilo letališče Polje na našem območju. K ustanovitvi so pristopile tudi preostale ljubljanske občine in občina Kranj. Sklep o tem je naš občinski odbor sprejel decembra 1961. To novo letališko podjetje je bilo registrirano februarja 1963. Med njegovimi prvimi opravili je bila tudi obnova letališča v Polju, ki je komaj zmoglo tedanji promet.

V letu 1962 je npr. do 7. oktobra pristalo kar 781 letal in sicer 197 letal DC-3, 18 vojnih, 59 letal IS SR Slovenije, 6 tujih in 428 letal Letalske zveze Jugoslavije.

Leto pozneje, 24. decembra 1963, je na Brniku pristalo prvo potniško letalo, bil je sodobni DC-6B, že naslednje pa Caravelle. S tem je bilo novo ljubljansko letališče na Brniku uradno odprto, čeprav je bila končana le I. faza gradnje.

Letos torej zaznamujemo 60-letnico odprtja letališča v Polju in 30-letnico odprtja letališča na Brniku.

SLAVKO GERLICA

Cena 1 Din

Otvoritev letališča Ljubljana

Veliki letalski miting

v nedeljo, dne 20. avgusta 1933 ob 15. uri.

Sporod:

1. Dolet potniških letal iz tu- in inozemstva ter pozdrav gostov.
2. Blagoslovitev letališča.
3. Slavnostni govor župana mesta Ljubljane dr. Dinka Puca.
4. Otvoritev letališča po hanu Dravske banovine dr. Dragu Marušiču.
5. Pozdravni let domačega letala »Lojze« in najhitrejšega vojnega letala »Hawker«.
6. Brzinska handicap tekma sportnih letal.
7. Letenje vojnih dvosedov v skupini.
8. Metanje in pobiranje poročil.
9. Spuščanje s padobranci.
10. Zračna borba med dvosedom in enosedom.
11. Zračne akrobacije vojnih letal.
12. Akrobacije artista domačina Janeza Mrvarja med kolesi letala ter preskok iz letala na avtomobil.
13. Zračno bombardiranje.
14. Tekma balončkov.
15. Poleti publike z letali nad Ljubljano.

Letak, ki je vabil na odprtje ljubljanskega letališča. Kasneje je bilo moč brati, da so se gledalci najbolj prestrašili, ko so odskočili padalci in se je eno od padal odprlo komaj tristo metrov nad zemljo. Oddahnili so se šele, ko so videli, da je pod kupolo, namesto padalca, vreča peska.

Naša skupnost bo spet izšla 26. oktobra. Prispevke in oglase sprejemamo do 15. oktobra

Informacije o tem lahko dobite na 101-244 int. 276