



85 let mestnega potniškega prometa

SOZD INTEGRAL praznuje svojo 85-letnico obstoja v času, ko bo letos 7.000 zaposlenih ustvarilo skoraj 30 milijard dinarjev prihodka, kjer v TOZD Viator imajo največ tovornjakov in največ potnikov v avtobusih mestnega prometa. Deset delovnih organizacij, ki sestavljajo Integral, ima v lastnih vozniških parkih nekaj več kot 2400 avtobusov, kamionov in prikolic, vlačilcev, posebnih vozil, taksijev in rent-a-car vozil. Največ potnikov v Integralu prepeljejo z avtobusi mestnega in obmestnega potniškega prometa. Tako so samo lansko leto z 260 avtobusi v mestnem prometu skupno prevozili nekaj več kot 14 milijonov kilometrov z okoli 152 milijoni potnikov. Letos bo ta številka še večja — dva milijona kilometrov in 8 milijonov potnikov več kot lani.

Preteklost

Le devet mesecev je minilo od takrat, ko so na slovesni seji občinskega sveta v Ljubljani najavili rojstvo mestnega prometa do trenutka, ko so Električno cestno železnico (ECŽ) svečano odprli 6. septembra 1901. leta. Takrat je vozilo 14 tramvajev na dveh progah, ki sta skupno imele le 5 kilometrov dolžine. Takrat je bilo pri ECŽ zaposlenih 53 ljudi.

Ljubljana je bila ob koncu 19. stoletja majhno mesto s 36.000 prebivalci. V njej je bil sedež kranjske deželne vlade v okviru avstro-ogrske monarhije, sedež škofije ter uradno-formalno nepriznano središče sloven-

skega političnega in kulturnega življenja. Zaradi svojega geografskega položaja so v naše mesto prodirale različne svetovne novosti. Med temi je častno mesto zavzel promet. Že leta 1849 je železnica povezovala Ljubljano z Dunajem.

K zgraditvi cestne železnice pa je veliko pripomogla zgraditev mestne elektrarne, saj je 1. januarja 1898 zagorela prva električna luč. Vsekakor pa je k izrednemu razvoju mesta pripomogel čas po potresu 1895. leta, ki ga je zajel splošen val obnavljanja in graditve. To je bil tudi čas, ko je imela Ljubljana slovenskega župana Ivana Hribarja, ki je bil izredno napreden in dejaven mož. Z njim je Ljubljana doživela pravi preporod.

Kljub navdušenjem zaradi velike mestne pridobitve s cestno železnico je bilo čutili v ta-

Postavitev muzejskega eksponata pred upravno stavbo Mestnega potniškega prometa — obnovljenega tramvaja iz leta 1905 kaže tudi čas, ko je bila vključ dvojezičnosti za časa župana Ivana Hribarja prva slovenščina. Tramvaj in celotni sistem je izdelala in vodila firma Siemens. Številka 5 je vozila od mestnega trga (Rathanplatz) do vojaške bolnišnice (Garnisonsspital).

kratnem časopisju odpor, ker so zelo vestno objavljali vse nesreče, ki jih je ta povzročila, z ugotovitvijo, da meščanom preti velika nevarnost — smrt pod kolesi tramvaja.

Po 57 letih smo tramvaj spet slovesno pokopali, hkrati pa praznovali otvoritev nove avtobusne krožne proge.

Pred kratkim je Avtomontaža po ljubljanskih glavnih ulicah priredila demonstracijsko vožnjo »Dvojnega zglobnega avtobusa SGG« nemške firme M.A.N., s katero sodeluje že od leta 1966. Tako smo videli najdaljši avtobus, ki je kdaj vozil pri nas, saj meri kar 23 metrov. To vozilo lahko sprejme tudi 240 potnikov naenkrat in bi lahko reševalo v našem mestu problematične prometne kočnice, ko je potnikov ob priletu in zaključku dela največ, pa tudi ob velikih prireditvah.

Avtomontaža bi lahko začela izdelovati takšen mestni avtobus šele čez dve leti. Z njim bi bilo manj hrupa in manj onesnaževanja zraka, stroški vzdrževanja pa bi bili tudi manjši. Seveda je vse odvisno od naročil in možnosti nakupa.

