

ne samo z Jugoslavijo, temveč z vsakim narodom, ki to želi. Postavitev ministra, ki bi skrbel za etnične manjšine, bi gotovo ne bila neprimerna. Skratka, izvajati bi bilo treba vse ukrepe za zagotovitev popolne kulturne svobode Slovencev. Tistim, ki pravijo, da bi takšno ovekovečenje slovenske kulture na Koroškem dalo Jugoslaviji osnovo, da znova zahteva to ozemlje, je treba odgovoriti, da je edino s popolno zagotovitvijo kulturne svobode Slovincem mogoče odstraniti osnovo za iredentizem» (314—315).

Spričo intenzivnih prizadevanj, ki jih opazujemo zadnja leta na Koroškem za likvidacijo dvojezičnega šolstva in proti izvajanjem manjšinskih zaščitnih določil državne pogodbe, za njihovo ozkosrčno, nedobronamerno tolmačenje, spričo tega, da se vsak poskus za uveljavljanje narodnostnih pravic žigosa kot iredentizem in državno odpadništvo, so priporočila in zahteve ameriškega znanstvenika vsekakor zelo pomembne, še posebno zato, ker temeljijo na njegovem neposrednem študiju koroških razmer. Malo upov vzbujajoča in za avstrijsko stran naravnost porazna pa je njegova, na osebnih izkušnjah in spoznanjih sloneča sodba o verjetnosti takega dobronamernega in demokratičnega razvoja narodnostnega vprašanja na Koroškem, sodba, s katero zaključuje svoje delo: »Na nesrečo pa bo Avstrija nedvomno še naprej postopala v skladu z že sprejetim ravnanjem, n. pr. s 'politiko moči'. Položaj Slovencev se najbrže ne bo dosti popravil; utegne se celo spet poslabšati in biti v celoti odvisen edinole od moči Avstrije nasproti Jugoslaviji» (315).

Kdo bi si bolj kot koroški Slovenci in mi v Jugoslaviji želeli, da bi ameriški znanstvenik obveljal v tej napovedi kot krivi prerok? Mislimo, da tudi njemu to ne bi bilo neljubo.

Janko Pleterski

GLOSE IN KOMENTARJI

ŽELEZNIŠKO VPRAŠANJE V LJUBLJANI

Železniško vprašanje je v Ljubljani staro več kakor pol stoletja. Pred prvo svetovno vojno že so razmišljali, kako bi odpravili oviro, ki jo povzroča železnica proti Savi razvijajočemu se mestu. Arhitekt profesor Maks Fabiani, znani slovenski urbanist, je že leta 1898 predlagal dvig ali preložitve proge.

Med obema vojnama, ko se je Ljubljana bohotno in divje raztegovala proti severu, so se vedno pogosteje pojavljali predlogi za rešitev železniškega vprašanja. Strokovnjaki in amaterji so izdelali nešteto variant obvozne proge s premaknjeno glavno železniško postajo proti severu ali pa s čelno postajo, ki bi pripeljala le potniški promet bliže k središču mesta. Le redko se je naloga reševala s stališča mestnih potreb, če pa se je, so bili urbanistični koncepti pogostoma nerealni, za pogoje razvoja Ljubljane prezahtevni in preširoko zasnovani.

Okoli leta 1935 se je prvič pojavil predlog za poglobitev železniške proge na sedanji trasi, ki so ga v nekaj letih železniški in cestni strokovnjaki v sodelovanju z urbanisti tehnično obdelali, tako da so ga še pred vojno soglasno sprejele upravne in strokovne ustanove in pa strokovna društva kot

program za rešitev železniškega vprašanja v Ljubljani. Le zastopniki takratne Direkcije državnih železnic so se tej odločitvi upirali, češ da projekta za poglobitev še niso preučili.

Po vojni najdemo skoraj v vseh urbanističnih konceptih Ljubljane železnico poglobljeno, resen nasprotnik take rešitve je bila samo Uprava železnic, ki je stavljala različne pogoje in pomisleke v upanju, da bo uspela s svojim programom obnove postajnega poslopja in tirnih naprav v nepoglobljeni izvedbi.

Razprave niso prinesle odločitve, čeprav so predvsem urbanisti poudarjali, da je poglobitev železniške proge za Ljubljano najboljša rešitev. Železniško vprašanje je postalo, mogoče le na videz, ovira za izvršitev regulacijskega načrta Ljubljane.

Kmalu po obravnavi urbanističnega načrta pred strokovnim forumom v veliki dvorani Magistrata, ki ni prinesla njegove potrditve, je Mestni ljudski odbor ljubljanski, z namenom da bi pospešil razčiščenje nerešenih vprašanj, imenoval »Komisijo za rešitev železniškega vozlišča v Ljubljani«. Ta komisija je po dveletnem delu in temeljiti presoji vseh predlogov, ki so se kdaj pojavili v javnosti, predložila tri variante, in sicer varianto A 54 poglobljeno, A 54 dvignjeno in B 54 poglobljeno, imenovano tudi klasično, ker se je skladala s predvojnimi predlogom.

Toda tudi razprava o teh treh variantah ni prinesla odločitve. Odnosi železnice do mestnega prometa niso bili dovolj osvetljeni, primerjave prednosti ali slabih strani posameznih variant in podvariant so bile preveč enostranske, preveč podrejene železniškimi zahtevam.

Ustanovila se je še »Komisija za cestno mrežo Ljubljane«, ki je dobila nalogo, da poleg utrditve cestne mreže uskladi tudi trase mestnih cest z železniškimi variantami. Delo te komisije ni prineslo zaželenih rezultatov, ker v svojih stališčih ni bila enotna in ker ni uspela priti do obsežnih, podrobno dokumentiranih detajlnih projektov, po katerih bi bilo mogoče presoati prednosti te ali one variante.

Medtem se je Komisija za rešitev železniškega vozlišča v Ljubljani odločila predlagati Mestnemu svetu v odobritev varianto A 54, in sicer ne s poglobljeno ali dvignjeno traso, temveč s traso v današnjem nivoju. Njena prednost pred vsemi variantami s poglobitvijo naj bi bila v tem, da jo je mogoče izvajati v etapah, ki ustrezajo programu obnove železniških naprav in objektov, kakor si ga je postavila Uprava železnic. Nekoč v bodočnosti pa naj bi se po tej varianti napravil tudi predor skozi Rožnik in obvoz za Rožnikom proti tržaški oziroma gorenjski strani. Po mnenju Komisije za rešitev železniškega vozlišča naj bi bila to najprimernejša in najrealnejša rešitev železniškega vprašanja v gospodarskih pogojih, ki jih lahko pričakujemo v naslednjem desetletju.

Če si hočemo ustvariti sliko, kako daleč je danes reševanje železniškega vprašanja, si moramo ogledati bistvene značilnosti variant, ki so znane pod oznakama A in B, ali natančneje :

A variante v poglobitveni izvedbi,

A variante v dvignjeni izvedbi,

B variante poglobljene,

A variante v današnjem nivoju oziroma dvignjene za približno 1 m, s cestnimi podvozi.

Vse štiri variante (četrti varianta je poslednji predlog Komisije za rešitev železniškega vozlišča) ohranjajo postajno poslopje na istem prostoru in progno na isti trasi od Zaloga do Titove ceste. Varianta A, poglobljena in dvignjena, speljeta progno od Titove ceste dalje naravnost proti Šišenskem hribu, nato skozi predor, kjer se na zahodni strani Šišenskega hriba progno razcepi proti tržaški in proti gorenjski strani. Na Viču oziroma med Dravljami in Šentvidom dosežeta oba razcepljena kraka spet današnjo progno. Odsek progne mimo Tivolija in skozi Šiško je pri obeh A variantah odstranjen.

B varianta teče po vsej dolžini ob današnji trasi, le da je poglobljena nekako od Most do Viča in skozi Šiško.

Pri vseh treh variantah, pri poglobljeni A, pri dvignjeni A in pri poglobljeni B varianti, je predvidena še južna in severna obvozna progno in direktna povezava gorenjske progne s tržaško za Šišenskim hribom.

Varianta A v nivoju, ki je predlagana za izvedbo, takih obvoznih prog kakor tudi povezave gorenjske progne s tržaško za Šišenskim hribom ne predvideva, temveč pušča le možnost, da se severna obvozna progno zgradi kasneje.

Ljubljanski železniški vozni je nesporno urbanistično vprašanje, vprašanje mestnega razvoja, zato ga moramo reševati v skladu s potrebami in zahtevami prebivalcev, ki v mestu živijo, človeka, ki hodi na delo, ki prihaja v mesto in odhaja iz njega. To je vprašanje, ki ga je treba gledati v zvezi s celoto, v zvezi z razvojem vsega mestnega organizma in njegove okolice. Osnovna naloga je, jasno opredeliti vlogo in pomen prometa v tem živem organizmu glede na njegovo tehnično stran in zahteve obratovanja.

Če presojamo stvari po načelih sodobnega urbanizma in vrednotimo enakovredno vse elemente, ki tvorijo organizem mesta in njegove okolice po njihovi funkciji, značaju in razvojni perspektivi, moramo ugotoviti, da smo dosegli jasnost vsaj v osnovnih in bistvenih pogledih:

Da je današnja progno položena po najkrajši in radialno proti središču mesta usmerjeni poti skozi ljubljansko področje, zato bi vsako podaljšanje progne z obvozi samo povečalo stroške prevozov in podaljšalo pot potniškega prometa, predvsem za potnike z ljubljanskega področja, to je za potnike, ki so vsakodnevno navezani na Ljubljano.

Da zaradi propustnosti ni treba graditi obvoznih prog, ker bo zmogljivost po današnjih trasah speljane progne po rekonstrukciji, elektrifikaciji, modernizaciji tirnih in signalnih naprav mnogokrat večja, kakor jo je v bodočnosti sploh mogoče pričakovati. Osební vlaki, posebno lokalni, bodo lahko vozili v kratkih presledkih.

Da je lega postajnega poslopja za železnico samo, kakor za mesto najboljše, ker pripelje potnika v središče mesta. Tej legi se je mestni organizem skozi sto let razvoja mesta prilagajal in bi vsaka preložitve postaje proti periferiji prometne razmere v mestu poslabšala in razdaljo povečala za pretežni del prebivalstva.

Komisija za rešitev železniškega vozlišča in s tem tudi Uprava železnic sta se odločili za varianto A v današnjem oziroma za okoli en meter dvignjenem nivoju zaradi višine, potrebne za cestne podvoze.

V svojem poročilu trdi komisija, da sprejema podaljšanje progne, ki jo zahteva zaključna faza te variante proti gospodarskim principom eksploatacije železnic, ki težijo iz urbanističnih razlogov za kar najkrajšimi zvezami.

Ta faza variante osvobodi mesto proge na črti, ki teče radialno proti središču mesta in vzporedno z glavnimi vpadnimi cestami, tam pa, kjer proga seče ceste, med Tivolijem in Mostami, pušča progo v današnjem nivoju. Na opuščenem odseku proge proti Viču in skozi Šiško bi se v bodočnosti zgradila cesta za hitri promet. Tako bi odstranjeno železniško oviro nadomestili z novo, mogoče še hujšo in nevarnejšo oviro. Taka cesta bi bila smiselna samo, če bi bila speljana brez križanj z lokalnimi cestami, se pravi, če bi bila dvignjena ali poglobljena. Če pa, recimo, poglobimo cesto, ali ne bi mogla teči ob njej tudi železnica, ki ima po značaju prometa podobne zahteve, oziroma ali bi ne bilo mogoče zgraditi ob poglobljeni železniški progi nekoč, ko bi to zahteval naraščajoči cestni promet, predvsem tranzitni in vpadni, še cesto v razširjenem, parkovno obdelanem ukopu?

Ta na videz nelogična odločitev komisije postane razumljiva samo, če pomislimo, da Uprava železnic ne namerava izvršiti zaključne etape variante A, temveč si želi ohraniti pod okriljem variante A proste roke za svobodno izvajanje svojega programa po etapah, ki se ne ozirajo na potrebe mesta in življenja v njem, temveč samo na trenutni položaj obratovanja samega.

Uprava železnic se je namenila v prvih etapah odpraviti križišča cest z železnico v nivoju z gradnjo cestnih podvozov in preureditev glavne potniške postaje. Zelo površen račun pokaže, da bo gradnja vseh potrebnih podvozov ali vsaj treh glavnih (na Titovi, Celovski in Resljevi cesti), ki bodo zelo komplicirana tehnična dela ob istočasnem obratovanju in dviganju proge za približno en meter, zelo draga stvar. Pri podrobnejši obravnavi se prav lahko pokaže na videz enostavna rešitev s podvozi tehnično in finančno v povsem drugačni luči, kakor pa si jo danes predstavljamo, ne glede na to, da bo vsaka rešitev s podvozi za cestni promet pomenila poslabšanje današnjega stanja zaradi majhne razdalje med cestami, tekočimi vzporedno s progo.

V zaključnem poročilu Komisije za rešitev železniškega vozlišča z dne 10. marca 1955 (Poročilo komisije, stran 5, poglavje 6) lahko izvemo, da so zaradi primitivnosti, majhne zmogljivosti in zastarele tehnične opreme ranžirne operacije drage in dolgotrajne. Opravljajo se na treh mestih. Na postajah v Ljubljani, v Šiški in v Zalogu. Zadrževanje tovornih voz nad 13 ur nasproti 6 uram na modernih ranžirnih postajah pomeni 12 % znižanja obtoka voz na območju ZTP Ljubljana. Finančni efekt pridobljenih 7 ur transportnega dela bi znesel eno milijardo, če bi gospodarstvo to povečano ponudbo tudi izkoristilo.

Pričakovali bi zato, da se bo Uprava železnic lotila v prvi vrsti teh del, ki so gotovo najbolj pereča: Premikanje vlakov in ranžiranje na sami postaji, in sicer prav na kritičnih mestih, ob Titovi cesti in preko nje. Neznosne razmere na postaji bi se močno izboljšale z odpravo ranžiranja in ureditvijo ranžirne postaje na vzhodu Ljubljane. Čas zaprtih zapornic pri prehodu na Titovi cesti bi se gotovo zmanjšal za polovico ali mogoče še več. Avtomobilski promet je v Ljubljani danes majhen in nekaj let, upamo, se pri prehodih ne bo položaj poslabšal. Premestitev kurilnic, deponij premoga, delavnic, kopice barak za najrazličnejše namene, bi prav tako mnogo prispevala k izboljšanju razmer na ljubljanski postaji. Današnjih, že 110 let starih kurilnic, železnica vendar ne bo mogla uporabljati tudi za elektrificirano vleko.

Ob študiju variant za rešitev železniškega vprašanja v Ljubljani se človek ne more znebiti vtisa, da je poglobitvena varianta po današnji trasi,

to je B varianta prikazana tendenčno v neugodni luči in vezana na različne pogoje, ki ne prepričajo. Trditev na primer, da poglobitve ni mogoče opraviti v sprejemljivih etapah, da mora biti najprej zgrajena južna obvozna proga, da je poglobitev proge zahtevana predvsem iz estetskih in lepotnih vidikov, so slabi argumenti. Etapni način gradnje pri poglobitveni izvedbi je celo preprostejši kakor pri kateri koli varianti v današnjem nivoju s podvozi, ker je cestni promet bolj gibčen. Če pri nepoglobljeni A varianti ni potrebna obvozna proga iz prometnih potreb, tudi iz strateških pogledov ne, tedaj je nerazumljivo, zakaj mora biti zgrajena južna obvozna proga pri B varianti. Iz strateških pogledov se premostitve Ljubljane in Malega grabna ob porušitvi teže obnovijo, kakor pa cestni prehodi preko poglobljenih tirov. Konstrukcija premostitve z železnico je vsekakor neprimerno težja, dražja in občutljivejša, kakor pa premostitev s cesto. Cestni promet je mogoče začasno preusmeriti po drugi poti, železniškega pa ne. Estetski pogledi pač niso pri železniškem vprašanju bistveni, estetsko je mogoče urediti prav tako podvoz, pač pa je bistvena razlika v prometnem pogledu (padec cestišča pri podvozh, preglednost križišča), v pravilnem in dobro tekočem cestnem prometu. Na- pačno bi bilo domnevati, da v Ljubljani avtomobilski promet ne bo bi- stveno naraščal. Podobnim domnevam se je udajalo marsikatero mesto, tako veliko, kakor je Ljubljana, ali pa še manjše v zahodni Evropi, danes pa stoji pred problemi, kako bi rešilo prometno zmešnjavo. Za ugotavljanje bodočega cestnega prometa ni zanesljivih norm niti ustaljene zakonitosti.

Vsaka rešitev železniškega vprašanja v Ljubljani je draga, velikih razlik med stroški posameznih variant ni. Tako pri varianti A nepoglobljeni kot pri varianti B morajo biti izvršena ista dela za rekonstrukcijo tirnih in ostalih železniških naprav, to je stvar železnice. Razlika je v nivoju. Na eni strani podvozi s kompliciranimi cestnimi križišči, na drugi pa ukop z lahkimi cest- nimi premostitvami. Razlike so velike le v kvaliteti rešitve, v prednostih ali slabih straneh. V tem pa načrti s podvozi daleč zaostajajo. S poglobitvijo bi železnica prišla tja, kamor spada, kjer lahko razvije svoj režim, ne da bi motila življenje mesta.

Cenejša je le rešitev, kjer se nič ne napravi, kjer ostane vse pri starem.

Božidar Gvardijančič

ZAPISKI

POGLED NA PRAŠKI »NOVÝ ŽIVOT«

Češki revialni tisk je ohranil tudi v socialistični družbi vplivno vlogo pri oblikovanju in širjenju teoretičnih in praktičnih postavk estetske in moralne kulture. Njegov pomen se je v novih razvojnih pogojih še povečal. Literarne revije niso več samo čistilna sita književne produkcije, glasila posameznih struj ali organi osebnih mnenj raznih književnikov in kritikov, marveč so dobile zelo odgovorne naloge, ki so združene z vodilnimi silnicami družbenega razvoja. Zato je revolucija tudi tu odpravila prejšnje anarhično bohotenje