

## Naj si naložim kolo na rame?

**Kolesa prihajajo vse bolj in bolj v veljavo in vsak dan je v našem mestu več kolesarjev. Kaj hočemo; bencin je drag, parkirnih prostorov je malo, za nameček pa je še prevažanje z mestnimi avtobusi vse prej kot poceni. Kdor more, se spravi na kolo, ker je voziti se s kolesom tudi prijetno, hkrati pa nevarno, kajti kolesarjem primanjkuje življenjskega prostora. Pa si drznite s kolesom skozi strogo središče mesta, če si upate! Naredili boste kup prekrškov in še v nevarnosti boste.**

V letih divje motorizacije so naši načrtovalci prometa imeli pred seboj predvsem avtomobiliste. Potrebovali so leta, da so avtomobilom naredili prosta pota in zdaj se z avtomobilom lahko pelješ, kamor hočeš, s kolesom pa samo v primeru, da tvegaš prekrške. Kolesarja so namreč urejevalci prometa potisnili na rob kot nebodigatreba in mu določili le nekaj kolesarskih steza, ki med seboj niso povezane in predstavljajo nekak torzo kolesarskega prometa. Na nekaterih delih ti ne preostane drugega, kot da si nadeneš kolo na ramena, če hočeš kršiti tistega velikega prometnega znaka, ki prepoveduje promet s kolesi, kakršen je na primer na Titovi cesti.

Zadnja napaka, ki so jo urejevalci (mestni komite za komunalno gospodarstvo, promet in zveze) cestnega prometa zagrešili, je Miklošičeva cesta. Na veliko presenečenje

kolesarjev so zožili njihovo stezo in jo usmerili samo v eno smer tako, da se s Trga OF lahko pelješ do Dalmatinove, če hočeš nadaljevati pot proti Peršernovemu trgu, pa tvegaš, da ti miličnik zaračuna 500 dinarjev kazni, ker kršiš enosmerni promet. Enako je z obratne strani in tako je nemogoče biti discipliniran na tej poti. Da ne omenimo Tromostovja, kjer na žalost ni prostora za kolesarje, medtem ko imajo pešci kar dva mostova.

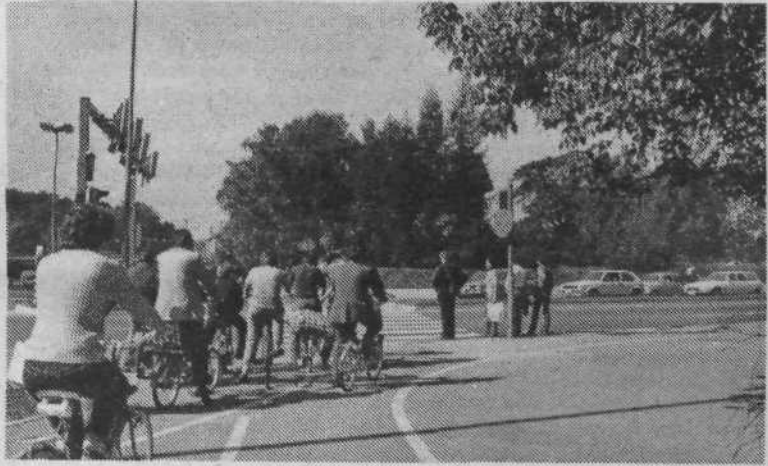
Središče je praktično zaprto za kolesarje, a to je stičišče vseh, tudi kolesarskih steza, zato bi urejevalci prometa morali misliti nanje. Cankarjeva, Čopova in Nazorjeva so na primer namenjene pešcem, kar je vse v redu in prav, vendar bi hkrati lahko naredili tudi kolesarsko stezo, saj je nerazumljivo, da tod ne moreš nikamor s kolesom. Ko bi morda načrtali stezo vsaj sko-

zi Wolfovo ali kako drugače, da bi bile kolesarske steze vsaj nekoliko povezane. Tako pa kolesarji vozijo tudi tam, kjer ne smejo, se pravi po pločnikih in ogrožajo pešce. Če se spustijo na cesto med avtomobile, so sami ogroženi, v vsakem primeru pa pri vožnji skozi središče mesta nenehoma kršijo prometne predpise. Nekdo je izračunal, da dnevno stori toliko prekrškov, da bi mu plača komaj zadostovala, da bi plačeval vse kazni, ki so za to predpisane.

Seveda pa je k temu treba dodati tudi nedisciplino kolesarjev, ki včasih izsiljujejo svoje poti in hočejo imeti enake pravice kot avtomobilisti. To pa ne gre. Po drugi strani pa so tudi kolesarske steze tako nerodno speljane – na primer na Gosposvetski cesti – da so kolesarji potisnjeni v neroden položaj, pešci pa v nevarnost, saj so začrtane tik ob postajališču mestnega avtobusa in tako lahko potnik stopi z avtobusa neposredno pod kolo. Gorje, če gre tedaj za kolo z motorjem! Le-ti pa sploh sodijo v posebno kategorijo in morda jih sploh ne bi smeli spustiti na kolesarske steze.

Skratka, kolesarji so potisnjeni v kot, vse več jih je, a vse manj imajo prostora. Kazalo bi, tudi na postaji prometne milice menijo, da bi komite za komunalno gospodarstvo, promet in zveze vzel pod luč te steze in jih uredil tako, da nam ne bi bilo treba nositi kolesa na ramenih, če bi hoteli skozi središče mesta na drugi konec.

Pri vsem tem gre tudi za varnost kolesarjev, saj je bilo letos do konca septembra v Ljubljani že šest mrtvih kolesarjev, lani pa dvanajst. To so hude žrtve, ki naraščajo iz leta v leto, kakor narašča promet s kolesi. Če bi bile steze bolj urejene in med seboj povezane, bi bilo žrtev manj. A. A.

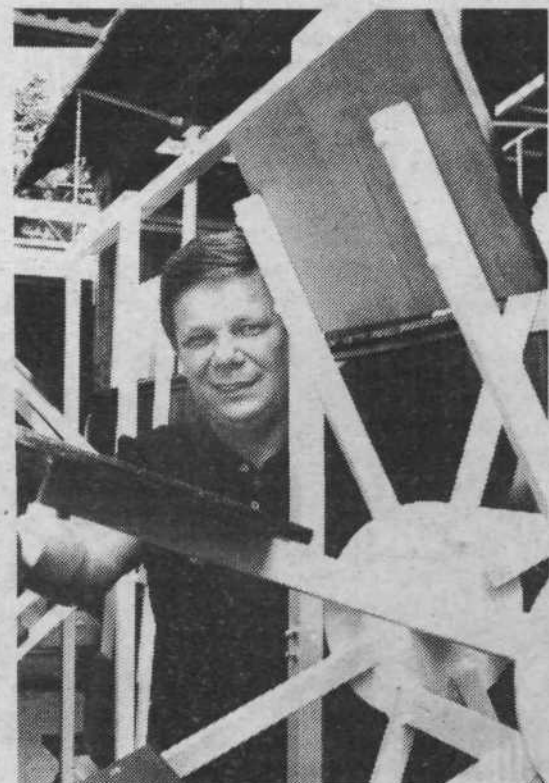


Avtomobilski promet v našem mestu se je zredčil, kolesarjev pa je čedalje več. Kljub temu pa jih prometni režim v Ljubljani še vedno obravnava kot nekakšno nujno zlo.

NENAVADNO DARILLO LJUBALJANICI

## Barka z bifejem za 45 ljudi

Tako kot vsaka reka je tudi Ljubljanica okras naši prestolnici, vendar jo vse premalo upoštevamo. V starih, zlasti avstroogriških časih se je tod odvijal živahen promet, zdaj pa je



Peter Mrak ob svoji napravi za plovbo po Ljubljani

reka neizkoriščena. Peter Mrak je še kot otrok sanjal o veliki barki, ki bi prevažala ljudi po reki.

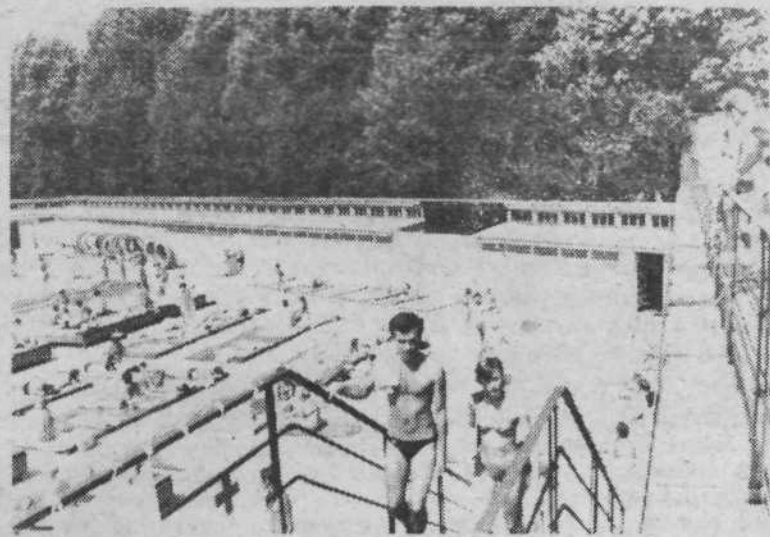
»Hodil sem napajat konje in opazoval nerodne čolne, ki so prevažali razno blago, med vojno pa tudi orožje čez Ljubljanico, pri čemer se je marsikaj dragocenega zvrnilo v vodo in tedaj sem si rekel: ko bom velik, bom zgradil varno barko,« je povedal ključavničarski obrtnik z Viča, ki je obrt prepustil sinu, sam pa se je lotil tesaanja nenavadne barke kar na svojem dvorišču.

Po letu in pol dela, pri čemer sta mu pomagala sin, žena in nekaj prijateljev, je nastala Barjanka, dolga 11, široka pa 3,3 metra. Podobna je splavu, vendar jo žene motor volkswagna. Na njej je prostora za 45 ljudi. Zraven je bife s »ciganskim roštiljem«, na katerem bodo pekli ribe, saj je konstruktor vgradil posebno košaro, v kateri so lahko shranjene žive ribe.

Peter Mrak je za barko porabil čez sto starih milijonov, še več pa je v njej dela in ljubezni. Zdaj jo poklanja Ljubljani, vendar še ni znano, kdo jo bo prevzel. Ob otvoritvi pred nekaj dnevi je na njej stregel lastnik Konjskega repa.

Barko Barjanko so z dvigalom najprej dvignili z Mrakovega dvorišča in jo potem prav tako tudi splavili v Ljubljanico, kar je navdušeni konstruktor tudi sam plačal. Ni kaj, barka je pridobitev za Ljubljano in našo priljubljeno reko in želeli je, da bi služila namenu, za katerega je mišljena. Vozila naj bi od zapornic navzdol in nazaj v veselje vseh nas Ljubljancev in turistov.

A. ADAMIČ



Pogled na lipov drevored med kopališčem in železniško progo; trikot z drevoredom do Celovške naj bi bil priključen kopališču Ilirija.

EDINO KOPALIŠČE V CENTRU

## Tudi Ilirija je lahko zelena

V začetku septembra so se zaprila vrata kopališča Ilirija. Edino kopališče v občini Center je že od leta 1928 skoraj nespremenjeno. Samo skakalni stolp so podrl in zasuli globino pod njim. Ljubljančanom nudi prijetno rekreacijo, zadnja leta celo z ogrevano vodo in tudi do 29 stopinj Celzija. Predvsem je pohvalno, da ima samo Ilirija tople prhe, ki se jih kopalci mnogo bolj poslužujejo kot na drugih ljubljanskih kopališčih, kjer imajo samo mrzle prhe.

Na Ilirijo prihajajo kopalci, ki so vse od ustanovitve njeni zvesti obiskovalci. Pogosto se zgodi, da se na Iliriji srečujejo znanci, ki sicer na cesti ne srečajo leta in leta. Med drugim je za Ilirijo tudi značilno, da kopalci hitro navežejo med seboj stike, čeprav se do tedaj niso poznali.

Mnoge, zlasti starejše moti brezobzirno in zanje nevarno skakanje v vodo z roba bazena. Edini kopalni mojster tem brezobzirnim ni kos. Zato bi morali prihodnje leto opozoriti vse kopalce, je to prepovedano.

Kopališče že 55 let ni doživelo posebnih sprememb. Potrebovali pa bi vsaj nekaj zelenih površin.

Nujno bi bilo, da bi h kopališču priključili prostor do železniške proge in deloma pred samim kopališčem. S tem bi kopališče pridobilo potrebne zelene površine in, kar je enako pomembno, prepričali bi divje in nezavarovano prehajanje pešcev prek železniških tirov. Morda bi kazalo celo razmisliti, kako bi vključili v ilirjansko kopališče telovadišče Partizana, ki poleti sameva.

JERNEJ ŠUSTERŠIČ

ZAKAJ TAKO?

## Pomaranče zdaj gnijejo, pozimi pa jih najbrž ne bo

Že nekaj časa se po naših trgovinah dobesedno valjajo kupi pomaranč, kajti zdaj so le redki tisti, ki jih kupujejo. In zakaj neki bi jih kupovali, če je letina dobra in je vsepovsod dovolj svežega domačega in za nameček še kvalitetnega sadja, ki stane tudi polovico manj od pomaranč. Te namreč veljajo 86 dinarjev in so največkrat samo za okras v trgovinah.

Ni jih malo, ki se sprašujejo, kdo jih je uvozil v tem času, ko je vendar jasno, da nam deviz primanjkuje na vseh koncih in krajih in bi jih lahko mnogo koristneje uporabili. Kje je vest naših trgovcev, da si v času obilice drugega sadja privoščijo takšno razkošje, da ne rečemo razmetavanje. Res je, da so pomaranče dragoceni vitamini, a teh ne potrebujemo zdaj, marveč jih bomo pozimi, ko drugega sadja

ne bo več, ko bo ponudba mnogo siromašnejša od zdajšnje. Zna pa se zgoditi, da pomaranč tedaj sploh ne bo...

Zakaj so pomaranče zdaj na trgu? Odgovorni so trdili, da jih niso uvozila slovenska podjetja, marveč srbska, da bi popestrila ponudbo in turistom pokazala, kako bogat (beri neumen) je naš trg. Se torej gremo Potemkinove vasi? Vse kaže, da je temu tako, kajti pozimi, ko ne bo turistov, tudi pomaranč po vsej verjetnosti ne bo. Če pa bodo, bodo le v majhnih količinah in to za praznike, tako je bilo rečeno pri Sadju-zelenjavi in Slovenijskemu sadju. Gotovo je samo za limone.

Kaj ne bi bilo pametneje, da bi pomaranče, ki zdaj služijo očem, rajši uvozili takrat, ko bi nam tudi najbolj koristile?

ALBINA ADAMIČ

## Spet bomo šli Pod skalco

Letos spomladi se je Gostinsko podjetje Daj-dam po petih letih odločilo, da bo obnovilo gostilno Pod skalco za Križankami. Okrog deset milijonov dinarjev bodo odšteli za njen vabljiv videz in novo opremo.

Pod skalco bo postala gostilna, ki naj bi zaslovela po enkratni izbiri slovenskih vin vseh pokrajin in pijač, ki jih znajo pridobiti iz te žlahtne tekočine izdelovalci alkoholnih pijač.

Posebnostim prostora in ponudbe pijač bo prilagojena tudi hrana. Obiskovalci bodo lahko izbirali med šunko s stegna, mesnimi solatami, siri in zelenimi solatami pri ponudbi hladnih jedi ter jedili iz mesa z žara.

To je že druga naložba, ki jo je letos opravilo gostinsko podjetje Daj-dam, saj so nedavno za okrog 4,5 milijona dinarjev temeljito uredili tudi okolico in del notranjosti gostilne Livada ob Ljubljani. Tja pa je mogoče med drugim prispeti tudi s čolnom, ki vozi med Makalonco in Livado.

Kot je dejal direktor GP Daj-dam Tomaž Preželj, so večino sredstev za opisani obnovi prihranili v podjetju, del pa so jih črpali tudi iz sredstev amortizacije pri GHT.

S. J.

DOGOVORI /