



Pri ureditvi ljubljanskega prometnega vozlišča je bil podvoz na Titovi cesti eden najzahtevnejših objektov. Foto: R. Pleterski

LJUBLJANSKO PROMETNO VOZLIŠČE

Pred 15 leti

Pred petnajstimi leti je na ljubljansko železniško postajo pripeljal prvi električni vlak. S tem je bila simbolično zaključena tudi prva faza izgradnje ljubljanskega prometnega vozlišča.

Ko so 30. marca 1962. leta v Ljubljani zaprli Titovo, Celovško, Prešernovo cesto in Trg OF ter preusmerili cestni promet po obvoznicah, ko so začeli brniti kompresorji, buldožerji in drugi gradbeni stroji, si je le malokdo lahko predstavljalo, da bo že čez dobrega pol leta promet stekel po novih progah in cestah v podvozih.

Kljub zahtevni in težki gradnji vozlišča, delati je bilo treba pod neprekinjenim železniškim prometom, postaja Ljubljana je sprejemala in odpravljala dnevno preko 300 vlakov, sta bila predana prometni Trg OF in Prešernova cesta 20. septembra, že 25. septembra sta peljala prva vlaka čez novi podvoz proti Jesenicam in Kamniku, 5. oktobra je bila predana rednemu prometu proga skozi Tivoli preko podvoza proti Sežani, deset dni kasneje Celovška cesta in 8. novembra tudi Titova cesta.

Da je bilo mogoče začeti z gradnjo podvozov, preureditvijo ljubljanske postaje, rekonstrukcijo železniške proge skozi Tivoli in z dograditvijo cest v območju podvozov, je bilo treba prej povečati tirne kapacitete na tovarni postaji v Zalogu, zgraditi krajevni tovarni kolodvor v Mostah in lokomotivsko postajo v Mostah. Po dograditvi teh objektov pa so bili ustvarjeni pogoji za začetek del na območju postaje Ljubljana, Ljubljana-Siška in tivolskem loku.

Pred samim pričetkom del na podvozih na Titovi cesti in Celovški cesti ter pri rekonstrukciji cest v območju podvozov je bilo potrebno porušiti več hiš, skladišč in delavnic.

Ob neprekinjenem železniškem prometu je bilo treba demontirati tiri in kretnice ter položiti nove. Zgrajen je bil podhod za potnike na ljubljanski postaji, ki je bil vezan s štirimi stopnišči na perone in pokriti peron.

V času izgradnje prve faze ljubljanskega prometnega vozlišča je bil šef Prometne sekcije Ljubljana tovariš Vladimir Bole, sedaj direktor sektorja za promet pri TIG Ljubljana. Takole se spominja teh dogodkov:

»Pred začetkom rekonstrukcijskih del so bile razmere na potniški postaji Ljubljana dokaj težke. Pri mnogo močnejšem potniškem prometu je bilo na voljo 6 sorazmerno kratkih tirov za uvoze in izvoze potniških vlakov. Zlasti ob konicah si je na tisoče potnikov utiralo pot kar preko vlakovnih garnitur, saj ni bilo ne peronov ne podhodov.

Rekonstrukcijska dela so vse te težave še močno povečala. Nova tovarna postaja Moste je sicer

omogočila, da smo za odhajajoče potniške vlake proti Zidanemu mostu in na Dolenjsko lahko uporabili tiste tiri, ki so danes namenjeni avtovlakom, vendar pa teh tirov ni bilo mogoče rabiti za uvoze prihajajočih vlakov. Zato je še vedno pretežni del prometa ostajal na omenjenih šestih tirih. Za vse, ki smo se takrat neposredno ukvarjali s prometom, je bilo delo zares izjemno težko.

Ali je bilo potrebno tehnološki proces dela na postaji spreminjati?

»Seveda, prometni režim na postaji se je tako naglo menjal, da sploh ni bilo mogoče sproti pripravljati ustreznih navodil za delo. Celó v nekaj urah se je stanje popolnoma in večkrat spremenilo. Spominjam se neke nedelje, ko smo za uvoze in izvoze vlakov na potniški postaji imeli dopoldne proste le tri tiri, tirne povezave pa so se v tem času nekajkrat menjale. Čeprav sta v tem času poleg drugih vlakov pripeljala v Ljubljano tudi dva agencijska vlaka, ni bilo posebnih zastojev.

Nikakor niso bili izjemni dnevi, ko so morali delavci v prometu ob nastopu dela najprej temeljito pregledati in se spoznati z novimi tirnimi povezavami, saj so se od tedaj, ko se je končalo njihovo delo v posameznem turnusu, bistveno spremenile.

Se spominjate tudi kakšnega posebnega dogodka?

»No, tudi presenečenj ni manjkalo. Med njimi naj navedem primer, ko je buldožer pri kopanju podhoda za potnike nenadoma pretrgal kabel varnostnih naprav in so bile nenadoma vse kretnice in signali območja stolpa II na sredini brez vsakih medsebojnih povezav in brez vsakega zavarovanja. Seveda smo morali zelo naglo ukrepati, da smo v takšnih razmerah brez večjih zastojev lahko zavarovali promet.

Železničarji so bili ob teh rekonstrukcijskih delih in v istočasnem nepretrganem železniškem prometu v stalni napetosti.

»Vse skupaj je bilo podobno nekakšni splošni mobilizaciji in izjemnemu stanju,« se spominja tovariš Bole, »v katerem delovni čas sploh ni mogel biti omejen. Izjemne razmere so zahtevale najtesnejše medsebojno sodelovanje in lahko rečem, da je bil takrat kolektiv ljubljanske železniške postaje enkrat. Vsak je bil vedno pripravljen storiti prav vse za dobro, sinhronizirano in predvsem varno delo. In ko sem že pri varnosti moram povedati, da v tistem času sploh ni poraslo število izrednih dogodkov, nismo pa tudi zabeležili niti enega samega dogodka, ki bi bil lahko v kakršnikoli vzročni zvezi z izvajanjem del na postaji. Mislim, da je vsak, ki je bil takrat kakorkoli udeležen v izvajanju prometa, na to lahko še posebej ponosen.«

Magda Breznikar

TRIDESET LET USPEŠNEGA DELA AVTO-MOTO DRUŠTVA LJUBLJANA, KI IMA VEČ KOT DESET TISOČ ČLANOV, KAR JE NAJVEČ V JUGOSLAVIJI

Širjenje tehnične kulture

Pred tridesetimi leti je bilo v Ljubljani ustanovljeno Avto-moto društvo Ljubljana, z namenom širjenja tehnične kulture ter usposabljanja občanov za voznike motornih vozil. O številnih dejavnostih društva (pred tremi leti se je preimenovalo v Avto-moto turing klub), namenu in pomenu le-tega v današnji motorizirani družbi, smo se v klubskih prostorih, ki so že nekaj let v naši občini, pogovarjali s sekretarjem kluba Jožetom Klunom, vodjem avto šole Mirom Globočnikom in predsednikom športne komisije Branetom Polajnarjem.

»Trideset let uspešnega dela na tako pomembnem področju kot je vzgoja voznikov motornih vozil in širjenje tehnične kulture nasploh je jubilej, na katerega smo vsi ponosni in je sad prizadevanj mnogih posameznikov v teh letih,« je začel pogovor sekretar AMTK. »Potrebe naše motorizirane družbe so zlasti zadnje desetletje prerasle osnovni namen, s katerim je bilo društvo ustanovljeno, čeprav je le-ta še vedno ena od osnov naše dejavnosti. Kot tri temeljne dejavnosti dela društva bi lahko navedel:

– člansko turistično dejavnost, preko katere omogočamo našim članom razne ugodnosti ter organizirano povezujemo prometne udeležence;

– športna dejavnost, ki se v okviru speedway prireditve odvija v športnem parku Ilirija;

– ter seveda avto-šola, ki pripravlja kandidate za voznike motornih vozil (predvsem B-kateg.), ter preko svojih strokovnjakov organizira vzgojno prometne akcije.

»V naše društvo,« je nadaljeval tovariš Klun, »je včlanjenih že blizu 11.000 članov ter smo tako AMD z največ člani v Jugoslaviji. Morda, bo zanimalo bralce, med katerimi so mnogi že člani, nekateri pa morda še bodo, ker pokrivamo razen Ljubljane in okolice zlasti občino Center, nekaj novosti. Včlanjevanje za prihodnje leto se je pričelo že novembra letos. Čeprav je izbira AMD svobodna, je priporočljivo, da se občani včlanjajo v avto-moto društva, kjer imajo stalno bivališče, ker bodo prihodnje leto uvedene članske izkaznice s trajno veljavo. Člani bodo v letu 1978 razvrščeni v štiri kategorije. Članarina za avtomobiliste pa je 160 din. Ob vplačilu bo za člane B kategorije-avtomobiliste na razpolago naslednji članski material: članska izkaznica, ETI (ATP) knjižica s kuponi za popuste, avtokarta Jugoslavije in Motorevija vsak mesec. V primerjavi s prejšnjimi leti bo za člane več ugodnosti. Tako npr.: štiri brezplačne usluge SPI, dve vleki pokvarjenega vozila in štiri teste pri AMZS, kupona za pravico do pravnega nasveta, pravica nabave garantnega pisma za inozemstvo, popust pri rednem tehničnem pregledu ter tudi, kot doslej, popusti pri turistično gostinskih uslugah. Torej kar precej prijetnih novosti za vse naše dosedanje in nove člane.

Na sejah našega upravnega odbora pa je že večkrat tekla beseda tudi o primernejši delegatski organiziranosti, saj dosedanja oblika letne skupščine, ki je za skoraj 11.000 članov v bistvu neizvedljiva, ne omogoča tesnejših kontaktov z našimi člani, kar je naša želja. Želeli bi namreč zagotoviti tako obliko dela, ki bo bolj kot doslej omogočala vsakemu

Delo avto šole od leta 1960 do 1966 v številkah

1. Število tečajev cestno prometnih predpisov	871
2. Število tečajnikov, ki so opravili tečaj	30.450
3. Opravilo vozniški izpit za voznika B kategorije	31.140
4. Opravljenih moto ur	1.245.600
5. Prevoženih kilometrov	21.200.000
6. Število tečajev iz predvojaške vzgoje	14
7. Število tečajev za prvo pomoč v prometu	351
8. Opravilo tečaj prve pomoči v prometu	9828

Nedvomno bo mnoge naše bralce zanimalo nekaj napotil o tem, kako pridobiti izpit za voznika B – kategorije:

- najprej je potrebno opraviti zdravniški pregled ter pridobiti potrdilo o sposobnostih opravljanja voznškega izpita (pregledi so na inštitutu za medicino dela – cena 110 din);
- izpit iz prve pomoči (organizirani so tudi tridnevni tečaji – cena 150 din);
- teoretični izpit (AMD organizira tečaje in opravljanje društvenega izpita, ki omogoča pričetek vožnje z inštruktorjem – cena 400 din, čakalna doba pri AMD Ljubljana je en mesec);
- vožnja, cena ene ure s klubskim vozilom 115 din, čakalna doba 1–3 mesece;
- opravljanje izpita pri izpitni komisiji.

našemu članu dajanje pobud za nadaljnje delo društva oziroma kluba.

SPEEDWAY – ŠPORT ENTUZIASTOV

Pogovoru se je priključil tudi tovariš Polajnar, ki vodi športno komisijo.

»Letos smo končno z mnogo truda,« ni mogel kaj, da ne bi podelil aktivnosti komisije, »uredili nekaj nujno potrebnih stvari v športnem parku Ilirija v Zgornji Siški. Uredili bomo končno prepotrebno zaščitno ograjo, ki nam bo omogočila prirejanje mednarodnih tekmovalnih gledalcem pa varnejši športni užitek. V letu 1963, ko smo morali zaradi pomanjkanja finančnih sredstev opustiti cestno hitrostne dirke, smo prešli na ravno tako atraktivne speedway prireditve. V začetku seveda z zelo skromnimi sredstvi, vendar z veliko volje in entuziazma. Pred tremi leti smo bili organizatorji svetovnega conskega pr-

venstva ob udeležbi predstavnikov iz sedmih držav. Telesno-kulturna skupnost nam je finančno pomagala, da smo končno nabavili tudi dirkalni stroj (Java), kar nam bo še bolj pripomoglo pri popularizaciji tega atraktivnega športa.«

KAKO DO VOZNIŠKEGA IZPITA

Obiskali smo seveda tudi avto šolo, ki opravlja pomembno nalogo v okviru društva in je edina »pridobitniška« dejavnost v okviru le tega, kjer smo se pogovarjali z Mirom Globočnikom, vodjem šole.

»Naš vozni park obsega 40 »fičkov« ter dve stoenki, v katerih petindvajset redno zaposlenih in štirideset honorarnih inštruktorjev pripravlja kandidate za voznike osebnih vozil. S tako kapaciteto letno usposobimo cca.1800 občanov za voznike B-kategorije. V

procentih izraženo, napravi izpit pri nas 59% kandidatov pri prvem poskusu. Uspeh pri teoriji pa je tudi zelo dober – 89%.« Tako nam je v nekaj besedah tovariš Globočnik predstavil avto šolo AMD Ljubljana.

Na vprašanje, kaj meni o pripombah občanov, da je cena ure vožnje (115) precej zasoljena, nam je dal naslednje pojasnilo: »Cena na prvi pogled res ni majhna. Vendar nam jo narekujejo predvsem: hitra obraba vozil, dragi rezervni deli, ki jih je potrebno pogosto menjati, in če k temu prištejemo enourno delo inštruktorja, ki tudi ni lahko, je cena dokaj realna.

Celotni stroški kandidata do pridobitve voznškega izpita so morda ob upoštevanju vseh faktorjev porasta življenjskih stroškov ter povečanju OD celo nekoliko manjši kot pred leti. Ob tem pa je naš cilj jasen. S svojim delom v okviru društva želimo, da se sredstva vračajo v društvene dejavnosti. Menim, da so v nasprotju s temeljno zasnovano AMZS želje nekaterih po odcepitvi avto šol od društev in približevanje pridobitnim organizacijam.

Pripravljanje kandidatov za voznike motornih vozil pa tudi ni edina dejavnost naše šole. Veliko pozornosti posvečamo tudi vzgojnemu delu in s tem preventivnemu varovanju prometnih udeležencev. Preko svojih strokovnjakov organiziramo krajše prometne seminarje ter tečaje za prometne udeležence vseh kategorij in si tako prizadevamo zmanjševati prometni krvni davek, kateremu so vzrok predvsem subjektivni dejavniki. Ob koncu našega zapisa, v katerem smo želeli ob pomembnem jubileju vsaj bežno predstaviti pomembno vlogo našega avto-moto društva in njegove številne dejavnosti pa je treba dati priznanje vsem tistim, ki pristočno delajo v raznih komisijah in drugih organih društva, kot tudi tovarišu Molanu – predsedniku društva. O sodelovanju z AMD Rudolf Stiglic z Reke, s katerim so se pobratili lansko leto, načrtih in težavah avto-šole in drugih dejavnosti društva ter statusu voznika-inštruktorja pa kaj več ob drugi priložnosti.«

Artur Boroje



Podvoz na Celovški cesti med gradnjo. Foto: R. Pleterski