

sobotna priloga

Letošnji dan JLA proslavljamo v letu pomembnih jubilejev, v letu, v katerem so naši narodi in narodnosti z vrsto prereditev označili 30-letnico zmage nad fašizmom, proslavili 30 let uspešnega razvoja socialistične samoupravne Jugoslavije in tri desetletja mirnodobne rasti svojih oboroženih sil. Dan armade je potemtakem sklepno dejanje pomembnih proslav jubilejnega leta in prav zato je letos izjemno slovesen in vseljudeški. Vseljudska narava dneva JLA izvira predvsem iz dejstva, da je naša armada zrasla iz naših narodov in narodnosti ter ostala globoko ljudska, razredna in revolucionarna, s tisoč nitmi povezana s svojim ljudstvom, s svojo partijo in z delavskim razredom. Armada se je rodila in zrasla med narodnoosvobodilno vojno in revolucijo, pod vodstvom partije in tovariša Tita, ter se v povojnih letih razvila in trdnega poroka nadaljnjega socialističnega razvoja naše družbe, v silo, ki je opremljena, izurjena in pripravljena, da brani in ubrani vse pridobitve oboroženega dela naše revolucije in graditve samoupravnega socializma. Hkrati je v 30 letih povojnega razvoja še bolj poglobila svoje razredno in revolucionarno bistvo ter tako postala še pomembnejša opora naprednega gibanja naše samoupravne socialistične družbe in eden izredno pomembnih stebrov enotnosti naše države.

Ko proslavljamo dan JLA, dan naših oboroženih sil, je čas, da se spomnimo, kako smo julija 1941 stopili na našo pot bojev in pohodov. Bili smo goloroki, brez orožja in opreme, brez skladišč in zalog vojaškega materiala. Ničesar nismo imeli. Tisto, kar nam je bilo potrebno za boj proti sovražniku, smo mu morali v boju sami iztrgati. Bili smo brez vojaškega znanja in brez vojaške organizacije. Kljub vsemu temu pa smo v ognju osvobodilnega boja proti okupatorjem in vsem domačim izdajalcem (četnikom, ustašem, belogardistom, balistom in drugim) ustvarjali vse ugodnejše možnosti za boj ter iz bitke v bitko, na vsakem koraku, tolkli sovražnika, gradili novo vojaško organizacijo med dvema jurišema, krepili narodnoosvobodilno vojsko iz dneva v dan, da je bila po vsakem boju številnejša, močnejša, bolj pripravljena. Od julija do 22. decembra 1941, ko je tovariš Tito v Rudem ustanovil I. proletarsko brigado, je bila vsa Jugoslavija prekrita s partizanskimi odredi, v katerih se je bojevalo skoraj 100.000 partizanov; narodnoosvobodilno vojno pa smo zmagovalno končali z armado 800.000 borcev, razvrščenih v 52 divizij, z armado, v kateri so bile zastopane vse oblike in vrste oboroženih sil.

V zaključnih operacijah za osvoboditev Jugoslavije na širšem območju Stajerske in Koroške, kjer smo imeli 15. maja letos tudi veliko slavo, je JLA pristihla stratesko grupacija sovražnika, v kateri je bilo 250.000 Nemcev in 100.000 domačih izdajalcev, da je položila orožje, in tudi s tem dokazala, da smo z lastnimi močmi osvobodili svojo domovino in v okviru skupnega boja protihitlerjevske koalicije ter pomembno prispevali k zmagi nad fašizmom. Mi cenimo prispevek drugih narodov k tej zmagi, vendar hkrati odločno zavračamo kakršnokoli podcenjevanje našega boja, ne glede na to, s katere strani prihaja.

Naše medvojne izkušnje so za nas prava zakladnica borbenega bogastva in potrjujejo, da je mogoče z uspehom bojevati osvobodilno vojno in v njej zmagati, če je nosilec boja proti močnejšemu zavojevatelju delavski razred in vse ljudstvo pod vodstvom svoje avantgarde ZKJ. Kajti partija je v naši vojni jasno postavila njena končna cilja — nacionalno in socialno osvoboditev. To izkušnjo so kasneje potrdile tudi sodobne osvobodilne vojne, zlasti junaške zmage narodov Vietnam, Kambodže in Laosa.

Toda tudi ko se je vojna že končala, za armado ni bilo oddiha. Vrhovni komandant in partija sta ji zastavila tri nove revolucionarne naloge. In poprijela jih je disciplinirano, vojaško, komunistično, poštrenovalno. Najprej je bilo treba uničiti ostanke kontrarevolucionarnih tolp in preprečiti vse poskuse zunanje reakcije, ki je v državo pošiljala diverzante in druge odpadnike, da bi uničili in porušili pridobitve revolucije ter ovirali njen razvoj.

Hkrati s tem se je bilo treba učiti ter razvijati mirnodobno armado, šolati njen kader, usposabljeni nove rodove njenih pripadnikov, ki so postopoma zamenjavali neposredne udeležence vojne. To pomeni, da je bilo treba odpirati nove vojaške šole, pripraviti program za urejanje, vzdrževanje in materialno osnovo urjenja ter za vse to ustvarjati potrebne pogo-



foto Joco Znidaršič

trden temelj neodvisnosti

je. Prav tako pa je bilo treba naprej krepiti in utrjevati moralno-politično enotnost pripadnikov oboroženih sil v duhu stalisti in politike komunistične partije in tovariša Tita.

Tudi tretja naloga pripadnikov armade ni bila ne lažna ne preprosta; hkrati z ljudstvom je bilo treba nadaljevati boj za obnovno in zgraditev med vojno opustošene dežele, se vključiti v družbenopolitično življenje in vse tokove naše socialistične skupnosti.

Armada je vse te naloge uspešno rešila. Vsemu temu smo se posvečali, ko se mednarodna navzkrižja v celotnem povojnem obdobju terjala nenehno visoko stopnjo bojne pripravljenosti in enotnosti. Znano je namreč, da smo bili večkrat izpostavljeni pritiskom in grožnjam z različnih strani, in družba je zahtevala, naj armada, trdna in moralno-politično enotna, varuje vse pridobitve oborožene revolucije in mirnodobne socialistične graditve. In armada je rasla, iz dneva v dan se je krepila, bila je vse bolj pripravljena, vse bolj sodobna. Postala je resnično trden okop in porok naše neodvisnosti. Takšna armada, tako močno oborožena sila — kakor piše tudi v resoluciji X. kongresa ZKJ — so »... bistven pogoj uspešne obrambe pred agresijom«.

Koncept vseljudeške obrambne vojne, katerega začetki segajo že v leto 1937, ko je tovariš Tito prišel na

čelo naše partije, in katerega upravičenost in dragocnost dokazuje zmagovalno končana narodnoosvobodilna vojna, smo izpopolnjevali in ga izpopolnjujemo v celotnem povojnem razvoju naših oboroženih sil in družbe sploh. V treh desetletjih miroljubnega razvoja smo pod Titovim vodstvom zgradili lastno vojaško doktrino in strategijo oboroženega boja, ki je po naravi občedruba in občejugoslovska: občedruba zato, ker v pripravah na obrambo in v obrambi države sodeluje vse ljudstvo, katerega cilj je obvarovati svobodo in neodvisnost vseh naših narodov in narodnosti; občejugoslovska pa zato, ker bomo zmeraj enotno branili vsako ped samoupravne socialistične in neuvrščene Jugoslavije in gledali na ogrožanje kateregakoli njenega dela kot na ogrožanje celovitosti vse SFRJ.

Zaradi tega pri uresnitvenju programa urjenja in vzgoje, zlasti se med vajami, uresničujemo integrirano delovanje in najneposrednejše sodelovanje ter usklajevanje JLA, teritorialne obrambe in vseh drugih dejavnikov vseljudeške obrambe.

Danes je JLA v pravem pomenu besede hrbtenica vseljudeške obrambe. Naše oborožene sile — JLA in teritorialna obramba so najpomembnejši dejavniki vojaške moči v sistemu vseljudeške obrambe. To je oborožen odred naših samoupravljalcev, oborožen boj pa je temeljna in odločilna oblika vseljudeškega odpora. Zaradi tega nenehno krepimo oborožene sile, nji-

hovo enotnost, medsebojno povezanost in integriranost, zakaj čim močnejše in čim bolj pripravljene so — kakor pogostoma poudarja tudi tovariš Tito — tem manjša je možnost agresije na našo državo. Se zmeraj se namreč najdejo taki, ki bi želeli razbiti našo enotnost, nas oslabiliti, taki, ki jih motita naša neuvrščena politika in naša samoupravna pot socialističnega razvoja. Zaradi tega so enotne in močne oborožene sile ne samo porok uspešne obrambe ob morebitni agresiji, temveč tudi močan dejavnik odvračanja agresije. Razumljivo je, da je naša obramba močna predvsem tedaj, če je naša samoupravna ureditve enotna in stabilna; zato z nadaljnjo krepitvijo in utrjevanjem naše samoupravne ureditve hkrati krepimo vseljudeško obrambo.

Spriču vsega tega moramo v JLA in v oboroženih silah sploh nenehno krepiti moralno zavest in trdnost. To je bila in je naša poveljavna naloga. Idejnopolitičnemu in partijskemu življenju, kakor tudi marksističnemu izobraževanju smo posvečali in posvečamo izredno pozornost. Težišče idejnopolitičnega dela v JLA je usmerjeno v preučevanje naše samoupravne socialistične ureditve, neuvrščene zunanje politike in idejnega bistva koncepta vseljudeške obrambe. Hkrati se armada nepretrgoma seznanja z vsemi aktualnimi mednarodnimi vprašanji. Tako se razvija zavest o vrednotah na-

še samoupravne ureditve, krepil se jugoslovskega socialističnega patriotizma, zagotavlja se motiviranost vseh pripadnikov JLA, da bodo poštrenovalno in odgovorno skrbeli za borbeno izpopolnjevanje svojih enot, da bodo razvijali zavestno disciplino in pravilne medsebojne odnose, krepili enotnost in pripravljenost ubraniti našo družbo pred kakršnokoli agresijo in pred sovražnikom katerekoli vrste. Z nenehnim opredeljevanjem za Titovo smer samoupravnega socializma smo v armadi dosegli moralno-politično trdnost ter okrepili bratstvo in enotnost, ob kateri so se razbili vsi poskusi nacionalističnih, informbirojevsko-dogmatskih, liberalističnih, tehnokratičnih in vseh drugih protisamoupravnih sil, ki so ga skušale majati. V armadi dosledno uresničujemo stališča X. kongresa ZKJ, ustave in sklepe 13. in 14. seje predsedstva CK ZKJ in izpolnjujemo naloge, ki jih je komunistom in pripadnikom armade dal njen vrhovni komandant tovariš Tito.

Našo armado in oborožene sile v celoti moderniziramo že v vsem našem povojnem razvoju. Jugoslovska ljudska armada je danes vrhunsko bojno pripravljena, opremljena s sodobno tehniko in orožjem, njena udarna moč se je nekajkrat povečala, prav tako gibljivost, še zlasti pa smo izpopolnili sisteme protiletalske, protidesantne in protikleptične obrambe. Hkrati in v skladu s tem smo posodobili proces urjenja ter bistveno, v okviru možnosti naše skupnosti, izboljšali življenjsko raven vseh pripadnikov JLA. Ko že govorimo o posodobitvi in modernizaciji armade, je treba dodati, da danes nad 80 odstotkov sredstev in opreme za naše oborožene sile izdelujemo doma, iz domačega materiala, z znanjem in spretnostjo naših delovnih ljudi. Naša armada je tako kot med

NOV trdno povezana s svojim ljudstvom, z vsemi našimi narodi in narodnostmi. Eden od dokazov te povezanosti so tisoči kilometrov cest, železnic, na stotine mostov, kilometrov vodovodov, na tisoče strokovnjakov, izurjenih za potrebe gospodarstva — in vse te niti povezujejo armado in ljudstvo, potrjujejo, da je ljudska in revolucionarna ter da zvesto služi socialistični samoupravni družbi.

Naša armada je takšna, kakršna je, in vse naše oborožene sile so idejno tako enotne, tako razredno usmerjene, oborožene z moderno tehniko in orožjem zato, ker je na njihovem čelu že vse od ustanovitve in v vseh treh desetletjih povojne graditve naš vrhovni komandant maršal Jugoslavije tovariš Tito. On je tvorec strategije in taktike oboroženih sil, ustvarjalec koncepta vseljudeške obrambe in nenehno bedi nad rastjo in krepitvijo JLA in oboroženih sil v celoti.

Pripadniki oboroženih sil lahko ob letošnjem jubileju svojemu vrhovnemu komandantu, svojji partiji, narodom in narodnostim Jugoslavije z vzdignjeno glavjo raportirajo o svojem delu v preteklem obdobju: uspešno smo izpolnili vse naloge in ukaze tovariša Tita, svoje partije in domovine; močnejši smo, kot smo bili kadarkoli prej, pripravljeni braniti in ubraniti pridobitve oborožene revolucije in socialistične graditve pred katerimikoli napadalcem; moralno-politično smo trdni in enotni in nič nas ne more presenetiti. Z drugimi besedami — dosledno in odgovorno uresničujemo 'svojo' ustavno funkcijo, ki nas zavezuje, da oborožene sile SFRJ v vsakem trenutku »varujejo neodvisnost, suverenost, ozemeljske celovitosti in s to ustavo določeno ureditev SFRJ«.

Milan Daljević, generalpodpolkovnik

• Sergej Kraigher	
Naših trideset let	
Marijan Tepina	
Neizmerljive perspektive	18
Bojan Jager	
25 let dela vojne medicinske akademije	
Marija Namorš	
Upokojenec po novem	19

• Milan Guček	
Markova smrt	
Boro Borovič	
»Straže — to smo mi vsi«	20
Viktor Blažič	
Prometni položaj v Ljubljani	
Milan Maver	
Pismo mojemu delegatu	21
Bojan Stih	
Deseta »Faustova« improvizacija Margueriti	
Bogdan Pogačnik	
Človek, sinonim za krutost?	22

• Mihajlo Apostolski	
Boj za ekspanzijo Bolgarije, za tem tiči vse zlo	23
Marijan Sedmak	
Poljska odkriva samo sebe	
Andrej Novak	
Santiago Carrillo	24
Dragiša Bošković	
Kakšne sorte orožje je hrana?	
Tit Doberšek	
Potres v žitnih kaščah	25

• Jože Božič	
Republika Gvineja Bissao si utira svojo prihodnost	26
Rainer Fabian	
Podgana, nežna gnusoba	
Anica Kos-Mikuš	
Naj zdravi nekdanji pacient?	29

• Tit Vidmar	
V mavrici in pod njo	30
Boris Kuhar	
Iz puščave na pogreb	
Alenka Puhar	
Pretrgane vezi	31

• Mufalo Listaniso	
Delavčeva vrnitev	
Džon San	
Kaj je Zou Gi svetoval svojemu vladarju	32

Prednost pešcem

Prihodnost se še ni začela

Premišljevanje o prometnem položaju v Ljubljani

Sleherna obravnava prometnih razmer v mestu se bo morala vedno bolj ukvarjati z najbolj naravnim tvorcem prometa v njem, s pešcem. Mesta bo zmeraj bolj stiskala v precep dilema: ali bo v prihodnosti — vsaj kar zadeva najpomembnejša mestna jedra — prednost pripadala pešcem ali pa so ta jedra brez prihodnosti. Drugače povedano, gre za to, da mesta vrnemo njihovim preovalcem ali pa jih bo načel uničujoči proces, ki se je ponekod po svetu že pričel, namreč beg iz mest, beg, katerega znamenja tudi pri nas že lahko vidimo ob koncu tehnega.

Ce s tega stališča — upamo si trditi: s stališča prihodnosti — presojamo prometne razmere na primer v Ljubljani, lahko že na prvi pogled ugotovimo, da se v našem glavnem mestu pa še kot drugod pri nas ta prihodnost še ni pričela.

Prvo, kar vsak pešec — in to smo pri svojih najbolj običajnih opravih slej ko prej vsi — občutili na svoji koži, je dejstvo, da v Ljubljani pod milim nebom skoraj ni prostora, kjer bi človek hodil kolikor toliko brez skrbi, ne da bi moral biti vsak trenutek na preži pred avtomobilom ali motoristom. Na prste eno roko lahko naštejemo poti, po katerih lahko gremo tudi malce zamisljeni ali se lahko tudi pogovarjamo s svojim spremljevalcem. Pa še ti redki prostori so tako pičlo odmerjeni, da zamisljenost ali pogovor s spremljevalcem lahko traja kvečjemu nekaj minut in že spet smo sredi hrupa, smrada — in sredi nevarnosti.

Ljubljana v svojem osrčju nima več ne prijaznih trgov in sprehajališč, pa tudi ne premore tako imenovanega »cityja«. Ozirom se nekoliko po njenem središču. Na prostoru, kjer so nekdaj vsakega tri velike trgovine, modna hiša Metalika in Prehrana, torej tam, kjer bi človek pričakoval vrvež nakupovalcev, tam se morajo ženske, otovorjene z vrečami, pa še s kakšnim otrokom, prebijati skozi avtomobilsko gnečo, kakaj ta prostor, ki bi moral biti zanj, je parkirišče. To je situacija, za katero bi se morali zelo zanimati tudi trgovci iz omenjenih hiš, vendar sedanje stanje ne kaže na nič takega.

Plečnikovca nabrežja ob Ljubljani se senčnimi lipami, vrbami žalujkami in vzpenjaljkami, med katerimi je prijazen celo umetni kamen in ki so ena izmed najlepših posebnosti našega mesta, so bila očitno zasnovana kot sprehajališča. Danes so ti prostori spremenjeni v odlagalnišče osebnih vozil med katerimi ne morete napraviti niti koraka.

Toda v Ljubljani, kakor tudi v drugih naših mestih, ne gre samo za »zakonito« dopuščeno zaseganje površin, ki so prvotno namenjene edino za prostemu gibanju človeka, namreč hoji. Ne le da v najožjem središču mesta nimamo več prijaznih trgov in sprehajališč, temveč tudi nimamo pločnikov, po katerih bi lahko nemoteno hodili. Avtomobili v našem mestu čedalje bolj zasegajo tudi tiste pičle zadnje prostore, ki jih mestna oblast še pušča pešcem. A kar je od vsega najbolj porazno, zasegajo jih skoraj neovirano, se pravi nezakonito, torej nekako s tihim privoljenjem mestnih oblasti.

V Nazorjevi ulici, ki je po prometnem znaku sodeč prepovedana za promet vseh vozil v obe smeri, se vsak dan tre avtomobilov in prav tako čedalje bolj postaja tudi Copova ulica. Blago se v naše trgovine dostavlja kačarkoli in to seveda po pločnikih. Pešci se morajo dostavnim avtomobilom ogibati na cestnici, ko der drvijo avtomobili.

Upravičeno se torej lahko vprašamo, ali se naše prometne oblasti sploh zavedajo te težave, da prometni znaki, če jih očitno nihče ne spoštuje, izgublja moč veljave, in to ne le tisti, ki prepovedujejo parkiranje, temveč prometni znaki nasploh. Raziskava o tem, koliko se naši vozniki držijo prometnih znakov in koliko ne, bi to domnevno hitro potrdila. Koliko pa je teža tega dejstva, bi lahko pokazala raziskava, ki bi se posvetila posledicam zmanjšane veljave naših prometnih znakov. A to posledice so dokaj otippljive in boleče: to je zmanjšana prometna varnost, to so mrtvi in ranjeni.

Zaseganje pločnikov je pri nas zavzelo tak obseg, da lahko govorimo o pravem ekscesu. Naj navedemo en sam kriček primer. Ob otroškem vrtcu pri Ruskem carju je veliko asfaltirano parkirišče, ki pa ni nikdar ni na pol zasedeno. Pač pa stojijo avtomobili na ozkem pločniku ob vrtcu in sicer natančno na poti, po kateri matere vozijo otroke v vrtec.

Tako stanje kaže, da so imeli tisti, ki so narekovali prometni režim, našega mesta, dokaj meglene in celo zgrešene predstave o tistem, čemur pravimo kvaliteta življenja, in da so te predstave prešle na nemajhno število prebivalcev naših mest. Gre torej za vprašanje, kaj je in kaj naj bi bilo v resnici tisto, kar daje življenju v mestu in mestu nasploh njegovo resnično vrednost. Ze samo brez premislek nam pove, da gre pri tem za koncentracijo moči in sredstev, vendar je bolj ali manj samo po sebi umavno, da koncentracija sama še ne pomeni kakse posebne vrednosti. Koncentracija postane vrednost šele takrat, ko ustvari pogoje za določeno kvaliteto, ki je nikakor ni mogoče doseči na kak drug način. Koncentracija v mestu torej ni sama sebi namen, temveč je njej namene namenjena, marveč ustvarjanju izjemno dragocenega središčnega prostora, torej prostora največje možne bližine, v kliču, v katerem potekajo najvažnejše, osrednje in skupne zadeve območja, kateremu služi mesto kot gravitacijsko središče, kot jedro neke celote. Glavno mesto pa mora se posebej nuditi najvišjo možno mero medčloveškega stika, po katerem se odvijajo procesi komuniciranja, od seznanjanja, pretoka informacij, znanja, vplivanja, do pretoka dobrin. Mesto je torej prostor najbolj intenzivne krececije in kot tako mora s svojimi sredstvi, predvsem pa s organizacijo svojega prostora in njegovih naprav nuditi kar najbolj ugodne pogoje za čimbolj gladko in nemoteno izpolnjevanje tega procesa. Mesto pa je med drugim tudi prebivališče; mesto je torej nekak širši skupni dom njegovih prebivalcev.

Opisano poslanstvo mesta je očitno moteno in ovirano, če se skozi njegovo univerzitetno četrt in njegova čisto stanovnjska naselja speljan tranzitni tovorni promet ali če se njegovo najožje središče, kjer so najvažnejše državne in kulturne ustanove, duši v gneči avtomobilskega prometa. Naše glavno mesto, kot se katero drugo, žal, nima prometne avtonomije. Kajti cest v Ljubljani in celo cest v njenem najožjem središču ne

načrtujejo ljubljanski urbanisti, temveč jih načrtujejo sicerstariji, to je operativna cestnega sklada. Od tod so prišli tudi načrti za desetletni program gradnje cest v Ljubljani.

Obvoznice, ki bi jih trenutno Ljubljana najbolj potrebovala in katerih gradnja bi morala biti v dolgoročnem načrtu izgradnje mestnih cest prioritarna naloga, so »cestarji« postavili na zadnje mesto. Zakaj so to storili, vedo samo oni. Čemu bi izgubljali donosni monopol nad mestnimi cestami, zlasti če mesto samo zbira denar za je, in čemu bi v časih, ko tako naglo zmanjkuje denarja za velike ceste, zapravljali sredstva za drage obvoznice, dokler se tranzitni promet lahko speluje po mestnih ulicah?

Gre torej za vprašanje: kje je mestna samouprava? Ljubljana je vsekakor nekaj več kot cestna pentlja, ki naj se v naraščajočim prometu samo širi in bohoti in ki naj se ji pred samozadostno in agresivno rastjo v nedogled umika vse, kar ji je prostorsko ali kako drugače na poti.

Mesto kot družbeni in prostorski organizem posebne vrste bi moralo živeti kot avtonomno telo z avtonomno prometno ureditvijo. Prometno omrežje mesta bi moralo biti samo s priključki povezano z daljinskimi cestnim omrežjem, ki je bistveno drugačne narave z bistveno drugačnim prometnim režimom kot je tisti znotraj mesta.

Ljubljanske prometne zagate v glavnem izvirajo iz prevlade nemestnega, to je daljinskega prometnega režima v mestu, in dokler bo tako stanje trajalo, pač ne moremo pričakovati drugega, kot da se bo zagata samo večala.

Treba se bo sporazumeti o dopustnih mejah tako imenovanega podjetniškega interesa. Kako je mogoče, da o vrsti sredstev za množični osebni (mestni) promet lahko odloči eno podjetje, v našem primeru Viator? In če smo realisti, vprašajmo se, koliko ljudi je pravzaprav odločilo o tem, kako naj se stotisíce ljudi vozi na delo in po opravih; ali s hrupnimi, potratnimi avtomobili ali s kakim drugim primernejšim sredstvom?

O takih in podobnih stvareh bi se morali odločati s stališča interesov mesta kot celote. Sele s tega stališča se je mogoče vprašati, kaj naj bo v Ljubljani npr. ljubljanski grad. Brž ko mi bomo priznali veljavo prve mestne znamenitosti, ki daje celotni podobi ljubljanskega mesta značilen použarek, se bomo kmalu sporazumeli, da ne more o njegovi podobi in namenu odločiti samo kako hoteljsko-gostinsko-potovalno podjetje. Kakor hitro pa bi Gradu podelili poslanstvo najprivlačnejše točke mesta, kraja, kjer na mirnem sprehodu uživata se lep razgled, tedaj se vedva na grajski hrib ne bi puščali avtomobilov.

Po teh načelih bi morali ovrednotiti vsak predel mesta.

Ce zgolj podjetniški interes odloči o izrabi mestnega prostora, pač ne moremo pričakovati drugega kot golo eksploatacijo, ki praviloma, če se mu ne postavlja nobenih meja, prehaja v zlorabo.

Vprašajmo se torej, kaj bi Ljubljana kot prebivališče, kot kraj srečanja, ustvarjanja in snovanja najbolj potrebovala, da bi se promet v njej odvijal tako, kot bi njenemu značaju in poslanstvu najbolj ustrezalo?

Tako bi potrebovala obvoznico za tranzitni promet. Ker pa nimamo sredstev za takošnjo gradnjo velike obvoznice, ki bi imela značaj avto ceste, bi se morali nemudoma lotiti

ureditve časasne, to je zasilne obvoznice. To pa se da urediti s sorazmerni majhnimi sredstvi. Ni res, da se z gorenjske smeri proti notranjski smeri pride samo po Prešernovi cesti. Tači prikazi prometnih tokov v ljubljanskem območju so, mlo rečeno, tendenciozni, kajti Ljubljano se da lepo obiti, recimo po sedanji makadamski cesti Sentvid-Dobrova-Brezovica, so pa še druge bližje poti. Če bi jih za silo uredili, dokler ne bi imeli prave obvoznice, ne bi bilo potrebno širiti Prešernove ali Levstikove ceste.

Pri tem ne bo odveč omeniti, da so vsa druga večja jugoslovska mesta: Zagreb, Beograd, Sarajevo, Skopje, Reka, Niš že speljala tranzitni promet zunaj središč. Toda v primeri s temi gre skozi Ljubljano okrog 90 odstotkov vsega turističnega prometa, namenjenega v Jugoslavijo in še dlje, pa tudi večji del tovornega tranzitnega prometa s tujino. Vsekakor ni nezanimivo, da nekaj podobnega kot Ljubljani vsiljuje tudi Mariboru in naši obali, slednji v obliki tako imenovane oranžne variante obalne ceste.

Iz mestnega središča bi bilo treba izločiti avtomobilski promet, strogo odmeriti in tudi nadzirati ure dostave blaga ter urediti parkirišča ob vpadnicah v mesto. Najbolj potratno obliko prevoza v središču mesta (ena oseba v enem avtomobilu) bi morala nadomestiti sredstva za množični prevoz. Vendar pa bi moral biti ta prevoz bistveno boljši in učinkovitejši, kot je sedanji, s hrupnimi in smrdljivimi avtomobili, ki so poleg tega tudi najdražji, saj je njihova življenjska doba prekratka za ta namen.

Ljubljana s svojimi 300.000 prebivalci bi zaslužila dolgoročnejšo ureditev množičnega osebnega prometa. Odprava tihih vozil je bila napaka, zaradi katere nas bo še dolgo bolela glava. Avtomobil kvečjemu lahko izjemoma služijo kot pomožna sredstva, ki dopolnjujejo mestno prometno hrbenico, pa še v tem primeru nikakor ne smejo biti vozila na pogon z dieselskimi motorji. V hrbenico mestnega prometa pa bi smeli ustvarjati le vozila na električni pogon.

Dolgoročno ureditev mestnega prometa in prvostnega prometa bi moral načrtovati skupaj z železnico. Lahko se vprašamo, kam so gledali tisti, ki so s tako hitro odpravili vrhniško železnico in osebni prevoz po kamniški in kočevski progih. Koliko manj bi bil oviran promet na cesti Ljubljana-Vrhnika ali Ljubljana-Kočevje, če bi po teh progah danes tako kot tramvajji nenehoma vozili potniški vlaki! Kako bolj udobno bi se lahko ljudje vozili na delo, kot se vozijo danes v tesnih natičenih avtomobilih!

In končno je treba tudi rešiti vprašanje tako imenovane prometne glave, ki naj bi bila osrednje sotočje daljinskega (železniskega, cestnega) in mestnega prometa. S tem v zvezi bi morali brez prestižnih predsodkov, s kakršnimi nas (bremen) petnajst let stara zgodba o podvozih, ki so dejansko »muzakoni« daljinski promet v najožjem središču mesta, znova pretehtati, katera rešitev bi v resnici najbolj ustrezala. Nič nas ne bi smelo motiti, če bi se izkazalo, da je ta rešitev prav tista, ki smo jo pred petnajstimi leti tako rekoč sezgalj na grnadi, namreč poglobitev železnice. Brez smotrne, razumne, dolgoročne rešitve tega vprašanja si je težko predstavljati občutno izboljšanje prometnih in sploh življenjskih razmer v Ljubljani.

Viktor Blažič



PISMO MOJEMU DELEGATU

Menda je bil avto nekoč pre-stižna zadeva. Menda so ljudje tek-movali, kdo bo imel bolj imenit-nska ga vozilo. A zgornji sosed, ki se radi spozna na koleznih, »Samo se rotli skoraj na kolesih«. »Samo sakač nikar!« Avto je starost za mesto vožnje, v bistvu drvarnica, na štirih kolesih, v katero npre-sano piva z vseh strani, nadomest ni deli so dragi, strokovnjakov za popravilo je malo, ko plocevarja za-rajavi, lahko vse skupaj odpetješ na odpad...

Ceprav mi je bilo za spackom nekočko žal, sem poslušal dober nasvet in sel narocit katro. Malo vec stane, to je res, a kaj se hoče, je pa drugače dober avto. Spotoma sem srečal sorodnika in brž ko sem mu povedal, po kakšnih opravkih grem, je založil ves svoj so-rodstven vpliv, da bi me odvrnil od nameravane nesreče. Dal mi je celo naslov človeka, ki je v katrici dobil krovnčen sinusitis, ker je ob vsakem dežu deževalo tudi nanj. V tuji tuji bencina je pri no-rih katracah mnogo večja kot pri starejših modelih. Ce se človek že odloči, da bo parabil toliko denarja, je rekel, potem je denarja še najbolj vredna stoenka.

Iskreno hvaležen sem se napo-til po stoenko in ravno premišlje-vač, kakšna barva bi se najbolj po-dala naši bitni cesti, ko srečam starega enanca, neresnega in zanes-ljivega človeka. Zaupam mu svojo odločitev, on pa skoraj v jok: v petih minutah mi je naštel vse gro-zilive izkušnje, ki so njegovoga tova-riša skoraj pripeljele do živnega zloma. Ce se kaj, je rekel, potem bi on kupil samo volkswagen.

Ampek naša življenjska raven nam omogoča, da izbiramo med velikimi in majhnimi avtomobili, med domačimi in poldomačimi in uvoženimi, bolj dragimi in še bolj dragimi. Kako se naj kupec odlo-či?

V takem primeru se obrnemo na strokovnjake. Strokovnjakov je to-liko, kolikor vrst avtomobilov izde-lujejo. Moj strokovnjak je bil stro-kovnjak za oplo. Odločno mi je pri-kazal vse prednosti: »Sobarna iz-delava, barva, ki drži, krom, ki ne-rjavi, stroj, ki dela, vse brezhibno, nobenih zamankov!«

Ceprav sem amater sem si dr-znil omeniti pomanjkljivosti, da takšen avto stane preveč. O vseh drugih odlikah, kot tisto o kromu, ki ne rjavi, o stroju, ki dela itd., se kakopak strinjam, vendar je ta edina pomanjkljivost tolikošna, da zasenci vse prednosti.

»Potem,« je strokovnjak že imel pri roki rešitev, »gres na avtomob-ilski sejem, odšteješ pet, šest mi-lijonov — in ce imaš vsaj malo sreče — dobiš za ta denar avto, ki bo preživel vse tvoje potomce.«

»Kaj pa, ce nimaš sreče?« sem se plaho ozantnal.

Prepričljivo me je zavrnil, da zdri star uvožen avto neprimerno dalj časa kot nov iz domačih tov-arn. »300.000 kilometrov do ge-nerala in potem vsaj še toliko — si že kdaj videl kaj podobnega za hičko?«

Priznal sem iskreno, da se nisem stihal, kljub temu pa sem se obrnil na drugega strokovnjaka. Posređi so bili tehtniči zadržki, ki so pre-prečevali, da bi odšel tistih pet, šest milijonov...

Moj drugi strokovnjak je bil zelo izkušnen, kar zadeva domače avtomobile. Kakor hitro mi je bil na-sejmu kak avto všeč, je zamahnil z roko: »Preveč zbitkan. Kar vo-haš, kako so se trudili, da bi ga po-lepsali.« Napolsed me je v obema rokama potegnili k podrtiji, ki je komaj še stala na kolesih: »To je tvoj avto!«

»Ampek ta je star kot zemlja,« sem se uprl.

»Saj prav zato. Tu so še vsi deli originalni. Razumeš. Vse uvoženo! Vse, originalno — od zunaj!«

Nezaupljivo sem pritisnil prst na zarjavelo pločevino: »Saj je ves gnil. Ce s prstom samo pritis-nem...«

Moj strokovnjak je bil očitno res strokovnjak, ker me je takoj pritisniti s prstom? Ne pritisniti, pa bo prav. Najpomembnejše je, da ta letnik še nima domačih delov, zato je vse, kot mora biti.

Priznam, ravnal sem nehalčno: odločil sem se, da kupim raje nov avto. Pička. Ce je dober za vse druge, bo tudi zame. Komaj sem svo-jo odločitev zaupal prijateljem, so z vseh strani planili name: »Samo tega nikar!« so vpili. V enem sa-mem popoldnevu sem zvedel toliko strašnih o tem avtomobilu, toliko shrilivih zgodb o vpitnih zam-knostih, da sem takoj naslednji dan ob sedmih zjutraj še ves tre-petajotč telefoniral v prodajni od-delek in preklicnal naročilo.

Pri spodnjem sosedu so mi sve-tovali: »Ce že kaj, potem samo spačkala Spaček leti skoraj brez

bencina, pelješ se kot na žitnici, ce se zaletis, ni avto ni grsi. Po-teg maval, kdo bo imel bolj imenit-nska ga vozilo. A zgornji sosed, ki se radi spozna na koleznih, »Samo se rotli skoraj na kolesih«. »Samo sakač nikar!« Avto je starost za mesto vožnje, v bistvu drvarnica, na štirih kolesih, v katero npre-sano piva z vseh strani, nadomest ni deli so dragi, strokovnjakov za popravilo je malo, ko plocevarja za-rajavi, lahko vse skupaj odpetješ na odpad...

Ceprav mi je bilo za spackom nekočko žal, sem poslušal dober nasvet in sel narocit katro. Malo vec stane, to je res, a kaj se hoče, je pa drugače dober avto. Spotoma sem srečal sorodnika in brž ko sem mu povedal, po kakšnih opravkih grem, je založil ves svoj so-rodstven vpliv, da bi me odvrnil od nameravane nesreče. Dal mi je celo naslov človeka, ki je v katrici dobil krovnčen sinusitis, ker je ob vsakem dežu deževalo tudi nanj. V tuji tuji bencina je pri no-rih katracah mnogo večja kot pri starejših modelih. Ce se človek že odloči, da bo parabil toliko denarja, je rekel, potem je denarja še najbolj vredna stoenka.

Iskreno hvaležen sem se napo-til po stoenko in ravno premišlje-vač, kakšna barva bi se najbolj po-dala naši bitni cesti, ko srečam starega enanca, neresnega in zanes-ljivega človeka. Zaupam mu svojo odločitev, on pa skoraj v jok: v petih minutah mi je naštel vse gro-zilive izkušnje, ki so njegovoga tova-riša skoraj pripeljele do živnega zloma. Ce se kaj, je rekel, potem bi on kupil samo volkswagen.

Ampek naša življenjska raven nam omogoča, da izbiramo med velikimi in majhnimi avtomobili, med domačimi in poldomačimi in uvoženimi, bolj dragimi in še bolj dragimi. Kako se naj kupec odlo-či?

V takem primeru se obrnemo na strokovnjake. Strokovnjakov je to-liko, kolikor vrst avtomobilov izde-lujejo. Moj strokovnjak je bil stro-kovnjak za oplo. Odločno mi je pri-kazal vse prednosti: »Sobarna iz-delava, barva, ki drži, krom, ki ne-rjavi, stroj, ki dela, vse brezhibno, nobenih zamankov!«

Ceprav sem amater sem si dr-znil omeniti pomanjkljivosti, da takšen avto stane preveč. O vseh drugih odlikah, kot tisto o kromu, ki ne rjavi, o stroju, ki dela itd., se kakopak strinjam, vendar je ta edina pomanjkljivost tolikošna, da zasenci vse prednosti.

»Potem,« je strokovnjak že imel pri roki rešitev, »gres na avtomob-ilski sejem, odšteješ pet, šest mi-lijonov — in ce imaš vsaj malo sreče — dobiš za ta denar avto, ki bo preživel vse tvoje potomce.«

»Kaj pa, ce nimaš sreče?« sem se plaho ozantnal.

Prepričljivo me je zavrnil, da zdri star uvožen avto neprimerno dalj časa kot nov iz domačih tov-arn. »300.000 kilometrov do ge-nerala in potem vsaj še toliko — si že kdaj videl kaj podobnega za hičko?«

Priznal sem iskreno, da se nisem stihal, kljub temu pa sem se obrnil na drugega strokovnjaka. Posređi so bili tehtniči zadržki, ki so pre-prečevali, da bi odšel tistih pet, šest milijonov...

Moj drugi strokovnjak je bil zelo izkušnen, kar zadeva domače avtomobile. Kakor hitro mi je bil na-sejmu kak avto všeč, je zamahnil z roko: »Preveč zbitkan. Kar vo-haš, kako so se trudili, da bi ga po-lepsali.« Napolsed me je v obema rokama potegnili k podrtiji, ki je komaj še stala na kolesih: »To je tvoj avto!«

»Ampek ta je star kot zemlja,« sem se uprl.

»Saj prav zato. Tu so še vsi deli originalni. Razumeš. Vse uvoženo! Vse, originalno — od zunaj!«

Nezaupljivo sem pritisnil prst na zarjavelo pločevino: »Saj je ves gnil. Ce s prstom samo pritis-nem...«

Moj strokovnjak je bil očitno res strokovnjak, ker me je takoj pritisniti s prstom? Ne pritisniti, pa bo prav. Najpomembnejše je, da ta letnik še nima domačih delov, zato je vse, kot mora biti.

Priznam, ravnal sem nehalčno: odločil sem se, da kupim raje nov avto. Pička. Ce je dober za vse druge, bo tudi zame. Komaj sem svo-jo odločitev zaupal prijateljem, so z vseh strani planili name: »Samo tega nikar!« so vpili. V enem sa-mem popoldnevu sem zvedel toliko strašnih o tem avtomobilu, toliko shrilivih zgodb o vpitnih zam-knostih, da sem takoj naslednji dan ob sedmih zjutraj še ves tre-petajotč telefoniral v prodajni od-delek in preklicnal naročilo.

Pri spodnjem sosedu so mi sve-tovali: »Ce že kaj, potem samo spačkala Spaček leti skoraj brez



Miklošičeva cesta (foto Janez Zrnec)

Iz Osrednje Azije na Daljni vzhod

V mavrici in pod njo

Pjongjang: kultura, umetnost in vse, kar (ne) spada zraven

Ponovimo: Pjongjang, mesto parkov in palač, mesto reda in ljudi, ki ne zapravljajo časa neorganizirano; mesto ob reki Dedongan, nad katero se pno spomeniki, mesto, ki je bilo zvrnato z zemljo in ki je v dvajsetih letih zrasto v povsem novi podobi; mesto, kjer v nekaj mesecih pozidajo cele nove četrti, kjer v pozni jeseni cveto rože in kjer vidiš na cesti samo najnujnejše. Pjongjang, glavno mesto Demokratične ljudske republike Koreje, po definiciji ustane iz leta 1972 neodvisne socialistične države, ki predstavlja interese celotnega korejskega naroda, tudi tistih njegovih dveh tretjin, ki živita na jugu.

Zadnji dan oktobra je sijalo pravo poletno sonce. Vreme je bilo toplo kot narčeno za slavnostni množični nastop na osrednjem stadionu. Po dobrih gimnastičnih nastopih s simboličnimi živimi liki poznamo tudi pri nas, vidimo jih na primer vsako leto za dan mladosti. Toda to, kar smo videli v Pjongjangu, je bilo mnogo več, tako po vloženih sredstvih in trudu nastopajočih kot po smislu in namenu celotne predstave. Na širšem prizorišču, ki je bilo prekrito z nekakšno umetno travo, se je zvrstila cela vojska pisanih in neverjetno izurjenih trum. Čeprav je bil stadion poln, sem prepričan, da jih je bilo več kot gledalcev.

Po sporedu, ki so nam ga dali v roke, sta bila uvod in finale predstave posvečena velikemu vodji, predsedniku Kim Il Sungu, vmes pa se je zvrstilo osem dejanj, ki so ponazarjala posamezne vidike in idejne mejnike korejskega revolucionarnega gibanja. Do potankosti zrežirano in brezhibno nastudirano vrvenje telovadcev je bilo samo nekakšna osnovna gibljiva risba, na katero so se nalagale mavricne barve kostumov, trakov in praporov. medtem ko so v višino kipele orjaški umetni cvetovi, leteli konji in drugi rekviziti velikih razsežnosti. Vrstilo so se prizori prave množične akrobatike. Za nenehno glasbo, v kateri so se zanosili spevi menjajali s strunnimi koračnicami in poskočnimi melodijami, so skrbeli pevski zbori in vojaške godbe. Vse to pa se je dogajalo na ozadiju, kjer se je odigravala, lahko bi rekli, predstava zase. Cela vzdržna stran stadiona, nasproti glavne tribune, je tvorila velikansko mazačno podobo, ki se je neprestano spreminjala. Tam je namreč, skrita za velikimi pobarvanimi listi, sedela množica rokohitcev in teliste na nevidno povelje, toda popolnoma istočasno in brez napake, menjavala oziroma obračala. Iz tisočih pol barvaste lepence so kot v valovanju naklonjenega vetra nastajali kosalni lepaki z emblemi in gesli, ilustrirani grafikoni in vse v istih stadijskih dimenzijah — točni poštećki platen iz revolucionarnega življenja predsednika Kim Il Sunga, ki smo jih poprej videli v raznih reprezentančnih dvoranah v mestu. Predstava je trajala dve uri. Na koncu smo bili od sonca, barvitega vrveža in visoko intoniranih trobil kar malo otoneni.

Obiskali smo Mangjende, domači kralj predsednika Kim Il Sunga, ki leži nedaleč od glavnega mesta. Okrog rojstne hiše, skromne, s slamo krite kmečke kočice, se danes razprostira park. V njem stoji muzej, v katerem smo videli tudi pričevanja o revolucionarni privrženosti in dejavnosti cele predsednikove družine, brata, staršev, strica in starih staršev. Materi pripada danes častno ime Mati Koreje. Celotni predsednikov praded je bil že pravi ljudski junak. Pravijo, da je bil na čelu kmetov, ki so se pogajali nad ameriško križarko »General Sherman«, ko je že v prejšnjem stoletju s slabimi nameni priplula navzgor po reki Dedongan — in jo tudi potopili.

Nato so nas peljali v bližnje vojaško šolo, kadetnico. Sprejeli so nam otroci v uniformah, ki so nam v pozdrav podarili živodreže pionirske ručice. Zdeli so se nam zelo mladi, pač zato, ker so korejski otroci po naravi drobnejše postave. Zvedeli smo, da prihajajo v kadetnico dečki dvanajstih ali trinajstih let, potem ko končajo prve razrede splošne šole. Zavod je namenjen vojnim sirotam. Prvi so prihajali vanj otroci borec, ki so padli v bojih proti Japoncem, potem otroci padlih vojakov v vojni 1950 do 1953, zdaj prihajajo sinovi borec, ki dajejo življenje v revolucionarnem boju v južni Koreji. Sola traja sedem let. Poleg vojaških veščin obsega seveda tudi predmetne splošne izobrazbe. Od tujih jezikov se gojenci učijo angleščine in ruščine. Po končani kadetnici morajo najprej odslužiti redni vojaški rok, nato pa nadaljujejo študij na vojaški akademiji ali pa grejo na partijsko delo. Povedali so nam, da je predsednik Kim Il Sung v tej šoli dodjel tristo in šestkrat osebno vodil pouk.

V učilnicah smo videli raznovrstne in sodobne učne pripomočke, prirodoslovne in tehnične kabinete itd. Občudovali smo male ostrostrlece, ki so vselej zadevali v črno, opazovali smo

jih, kako so na simulatorjih vozili kamione in kako so se junaki držali pod kupolo težkega tanka. Na velikem reliefnem zemljevidu cele korejske zemlje nam je starejši gojenec z dolgo palico kazal posamezne pomembne točke. Med drugim je pripomnil: »Seul leži 25 kilometrov pod demarkacijsko črto in je v dometu naših topov. Ob slovesu so nas solarji pospremili in pozdravili s pravo vojaško prisrčnostjo, ki ne trpi nobene mlačnosti.

Skrb za vojaško pripravljenost je v korejskem položaju in s korejskimi izkušnjami več kot razumljiva. Zelja, zagotoviti si varnost z lastnimi silami, je ena izmed osnovnih sestavin politike »džucek«, o kateri je že bil govor. Seveda pa tako usmeritev zahteva tudi nemajhne žrtve, mnogokaj »manj važnega« je treba podrediti glavnim ciljem. Vojaška ali obrambna moč države, ki se ne kaže samo v topovih, ampak zlasti tudi v psihološki mobilizaciji najširših množic, je v zadnjem obdobju dobila izredno pomembno politično dopolnilo z vključitvijo LDR Koreje v gibanje nevrščenihi. »Nevrščenihi je odločilni faktor v mednarodnem razvoju.« »Neodvisnost narodov in partij je imperativ sodobnega človeštva.« Take in podobne izjave je bilo moč slišati v Pjongjangu z najbolj avtoritativnih mest. V poročilih o pogovorih delegacije ZKJ s predstavniki korejske delavske partije in s predsednikom Kim Il Sungom je bila predvsem poudarjena visoka stopnja soglasja glede nadaljnjega razvijanja politike nevrščenihi in odpiranja v odnosih do vsega progresivnih in miroljubnih sil v svetu. K oblikovanju korejske zunanje politike in k pospešanju mednarodnih zvez prispeva nekaj tudi dejstvo, da živi kake tri milijone korejskih rojakov za kitajsko mejo in da jih je več kot pol milijona na Japonskem.

Prav Japonska predstavlja v nekem smislu novost tudi za korejske poglede na obdajajočo jo stvarnost. Ukleščena med ZDA, Sovjetsko zvezo in Kitajsko, LDR Koreja z umljivo pozornostjo spremlja zgodbo silne japonske ekspanzije in v tej zvezi z zanimanjem razbira morebitne premike v daljnovzhodnem ravnotežju. Vse, kar smo dejali, pa seveda ostaja v senci osrednjega problema, nezaceljene rane, ki zija čez sredo korejskega nacionalnega telesa. (Ne kaže pozabljati, da spadajo Korejci po svojem številu in tudi po starosti svoje kulturne zgodovine v red takih narodov, kot so Italijani ali Francozi). Nič ni bolj naravno, kot da so po nacionalni in ljudski zmagi v Vietnamu znova vzplamtela tudi korejska čustva in da je pogajala nova vera v združitve. Tako pa so se tudi pojavile govornice in špekulacije o agresivnih namelih Pjongjanga, in Združene države so pohitele z brutalnim zagotovitvom, da Seula pač nikoli ne bodo zapustile.

V teh razmerah, ki jih moramo objektivno ocenjevati kot žarišče mednarodne napetosti in nevarnosti, so izredno dragocena pojasnila in zagotovila, ki jih je delegacija ZKJ dobila iz prve roke. Kim Il Sungov program petih točk ni samo uradni dokument. Temveč je zdaj tudi edina razpoložljiva platforma za mirno združitve dveh Korej, ki mora biti pri srcu slehernemu dobro mislečemu človeku. Kot znano, meri program petih točk na postopno uvedbo konfederacije, potem na skupno nastopanje v mednarodnem življenju in končno na sprejem ene Koreje v Organizacijo združenih narodov. V čem in kolikšna je realnost te zamisli? Vsekakor se opira na pozitivne spremembe v širšem azijskem okolišču, na razvoj dogodkov v Vietnamu, Kambodži in Laosu in na duha popuščanja, ki je zajel, po korejski sodbi, še nekatere države v območju zahodnega Pacifika. Obenem pa velja, da niso mogoča nikakršna pogajanja med Pjongjansom in sedanjim seuleskim režimom, ki je do kraja kompromitiran z izkorupiranjem v ameriški službi. V Pjongjangu računajo, da bo pritisk demokratičnih zahtev v sami južni državi nujno pripeljal do sprememb in do nove, naprednejše vladavine v Seulu, s katero bo v perspektivi nekaj let moč zaceti resne pogovore. Edino tak, miroljuben in hkrati realističen pogled na stvari lahko tudi v resnici dobi iskreno in široko mednarodno podporo.

V park, kjer smo se razgledovali, so prikoralaki vojaški. Ustavili so se, posedli in začeli risati. V teku je trojna revolucija: ideološka, tehnična in kulturna. Za predstavo o tehnični revoluciji naj v tem okviru zadošča poatek, da so v LDR Koreji, nekoč tako zaostali deželi, do danes izšolali milijon inženirjev in tehnikov. Kulturna revolucija pa je, vsaj za naše pojme, bolj kompleksen pojav. Očitno je, da je dostop do določenih kulturnih dobrin zagotovljen vsakomur, še več: vsakdo se je tako rekoč dolžan kulturo vzgajati. To ne velja samo za vojaške, ki vztrajno rišejo. V severni Koreji imajo 11-letno obvezno šolo in vsak šolar, za primer, se uči kak glasbeni instrument. Seveda pa tako dosledno zastavljena »kulturna akcija« ni sama sebi namen. Kultura vrača s tem, da z močjo svojih (glasbenih, gledaliških, likovnih, literarnih...) medijev kar najbolj premočrno navaja mišljenje in čutenje sodelujočih, zlasti mladine, k nedvoumno določenim ide-

ološkim in političnim ciljem in tudi k državljanski disciplini. Množično fizično izurjenost, ki smo jo videli na stadionu, smo kar nekoliko laže razumeli, ko smo si lahko ogledali prijeme in dosežke kulturne vzgoje v osrednjem pionirskem domu. Tu smo med drugim tudi videli, kako se najmanjši otroci nauče neizbrisnega smešljaja, ki jim krasi usta ob vseh javnih priložnostih. Povedali so nam, da je bil dom pionirjev v Pjongjangu sprva zasnovan skromneje, nato pa mu je predsednik Kim Il Sung osebno določil mero: 50.000 kvadratnih metrov uporabljenih prostorov. Tako je v hiši zdaj 500 velikih sob, ki jih obišče po deset do dvanajst tisoč otrok na dan. Ko smo hodili po teh sobah, smo videli skupine, ki so risale sadrne odličke grških antičnih plastik, in skupine, ki so kolektivno vesle velikanske prte, videli smo harmonikarski zbor, baletno šolo in gručo drobnih akrobatk, ki ne vem, če so nam segle do pasu. Kazno je bilo, da ne pri likovnih obrazcih ne pri muzikalni tehniki ne pri drugih umnih predmetih ne izbirajo po tem, od kod kak element prihaja, denimo iz Evrope ali pa iz njihove lastne tradicije, temveč zgolj po tem, koliko stvar obta za trdo vadbo in privzgojo zaželenih navad. Za konec in vrhunec obiska je jugoslovanskim gostom priredili slavnosten nastop v lastni dvorani s 1300 sedeži. Sodeloval je kompleten simfonični orkester, otroci pa so tudi peli in peslali in v bleščecem dekoru uprizorili obširno alegorijo s partijsko in revolucionarno vsebino. No, po predstavi, za odrom, so bili tudi ti sijajni obrazki videti nekoliko upadli in utrujeni.

V vseh ustanovah, kamor smo prišli, nas je najprej čakala sprejemnica, zdaj malo večja, zdaj malo manjša, toda vedno enako urejena po strogem in nespremenljivem pravilu. Samo barve preprog in prevlek iz blaga so bile v vsaki ustanovi druge, najbrž pa prav tako skrbno določene. Ob stenah so stali vedno enaki udobni naslanjači po dva in po trije skupaj, pred njimi mizica in sredi nje podstavek, na katerem so bila zložena tri prekrasna rdeča jabolka z debelo zeleno hrusko na vrhu. Zraven je vselej na istem mestu ležala odprta škatlica cigaret. Po imenitni starodavni kulturni navadi so nam najprej prinesli vroče vlažne prtiče, s katerimi smo si otrli obraz, tilnik in roke, nato pa so nam postregli z dišečim slezovim čajem.

Kulturni dinar smo v Pjongjangu merili v domu kulture in v osrednjem gledališču; tu in tam je dvorana za 3.000 gledalcev. Nazadnje pa smo vstopili v dom armade, ki je bil pravkar dograjen. Pravzaprav, so nam povzročili, vsi prostori, med njimi nekaj dvoran in dvoranic, še niso usposobljeni, vsekakor pa nas je doletela čast, da smo bili prvi tuji obiskovalci. Ostrmeli smo že v predverju, nad razsežnostmi in nad bogato opremo. Videli smo sliko, ki je pokrivala več deset metrov dolgo steno. Potem smo videli preproge, ki so merile gotovo več kot tisoč kvadratnih metrov. Po celotnem potovanju skozi nadstropja in veže smo dospeli v sprejemnico, ki je bila neprimerno večja kot vse dotlej, sicer pa povsem enako urejena. Samo barve so bile nemara posebno izbrane in presunljivo sveže. Po vročih vlažnih prtičih in čaju je gostitelj, namestnik načelnika politične uprave korejske vojske, razložil, kaj smo prišli gledat in kakšna mora biti umetnost.

Povabljeni smo bili na predstavo revolucionarne opere »Zvesta hči partije«, ki je sicer doživela že petsto ponovitev, ki pa je bila ta večer prvičkrat na sporedu na novem odru v domu armade. »Opera jasno govori, kakšni naj bodo člani partije in kako se je treba boriti proti sovražniku.« Za ime komponista in drugih avtorjev nismo zvedeli. Vendarle ni povsem anonimna. »Opera je bila izdelana pod neposrednim vodstvom CK partije.« Bila ji je podeljena visoka ljudska nagrada. »Prava umetnost je možna samo pod vodstvom partije.« V zgodovini korejske umetnosti je to po nastanku druge revolucionarne opere, prvo je napisal sam predsednik Kim Il Sung. »Glasba je sredstvo revolucionarne vzgoje,« je pojasnil gostitelj, nato smo krenili na predstavo.

Znašli smo se v avditoriju, v katerem je prostora za več kot 6.000 ljudi. Po zasnovi spominja na dvorano v kongresni palači v Kremlju, vendar jo v vsakem pogledu prekaša. Svet zase je gledališki oder, za katerega ne vem, če bi mu kje našli par. Če sem le prav slišal, se njegove mere glasijo: 80 metrov širine, 50 metrov globine in 50 metrov višine. Opremljen je z vsemi tehničnimi napravami, ki si jih je moč izmisliti. Med drugim s projektorji, ki mečejo filmske slike v štirih globinskih horizontih hkrati. Ko smo na koncu lahko pogledali za kulise, smo videli cele čete strokovnjakov, ki so uravnavali potek predstave. Opera zgodba je preprosta in ganljiva. Junakinja je Jon Ok, bolničarka v korejski vojni, ki se izkaže s čudovitimi junštvi in žrtvami, preden jo sprejmejo v partijo. Potem se njen križev pot samo še stopnjuje. Ranjenemu tovarišu da kri in drugemu celo svojo kost. V finalu reši ranjenca iz goreče bombardirane hiše, pri tem

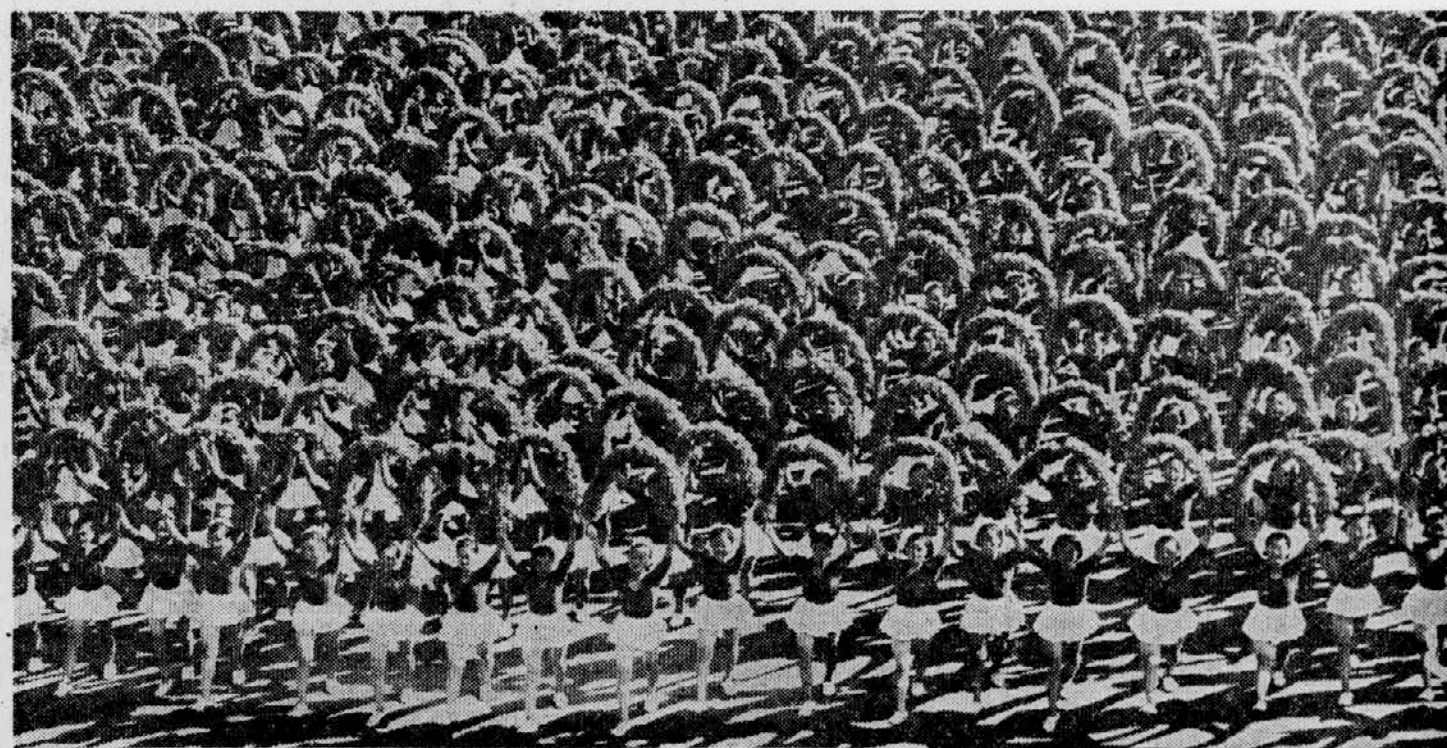


Protagonisti revolucionarne opere Kadeti, sinovi padlih borec



Odmev iz Evrope: harmonike v pionirskem domu

Poezija umetnih rož na stadionu (vse foto Joco Znidaršič)



pa jo zadene rafal iz ameriškega letala. Umirajoča plača poslednjo partijsko članarino, odda partijsko izkaznico in izdihne z besedo »vodja« na ustih. Glasba nam je večkrat zvenela začudeno znano. V nji smo prepoznali koračne, operetne melodije, estradne napave itd. Sicer pa to tako ni opera, glasbena drama v evropskem smislu, temveč nepretrgana veriga pesmi za glas, za dva glasova ali več, za zbor, za dodatne zборе. Večkrat se oglašijo »stutiki«. Glasovi, seveda okrepjeni z zvočniki, so bili zelo zanesljivi, zveneli in očitno dobro šolani. Na vsaki strani odra je poseben zaslon, na levem se je prikazovalo besedilo pesmi v domačem jeziku in pisavi, na desnem pa v angleščini. Tako smo lahko sledili vsebini. Prvo dejanje je trajalo dve uri brez odmora, drugo je bilo nekoliko krajše. Na odru so se ves čas dogajale

osupljive reči. Vrhunec je bil vsekakor privid zmage, ki ga doživlja uboga Jon Ok: nenadoma smo zagledali pred seboj celotno panoramo Pjongjanga, z reko Dedongan in v vzpetim bregom s spomeniki na vrhu, v ospredju pa je izbruhnili pravi delirij pesalk v vilijskih oblačilih. Sicer pa smo bili priča sbrahovitim bitkam, padajočim slapovom in utrinjajočim se zvezdam. Brez en glas, za dva glasova ali več, za zbor, za dodatne zборе. Večkrat se oglašijo »stutiki«. Glasovi, seveda okrepjeni z zvočniki, so bili zelo zanesljivi, zveneli in očitno dobro šolani. Na vsaki strani odra je poseben zaslon, na levem se je prikazovalo besedilo pesmi v domačem jeziku in pisavi, na desnem pa v angleščini. Tako smo lahko sledili vsebini. Prvo dejanje je trajalo dve uri brez odmora, drugo je bilo nekoliko krajše. Na odru so se ves čas dogajale

bolizma. Hollywooda, grand-guignola in himnične vznesenosti.

Tisti trenutek, in ko mi je duha presinilo se vse drugo, kar smo videli v Pjongjangu, bi bil lahko brez pomisleka vzkliznil: največja predstava na svetu!

Toda naše poti še ni bilo konec. Treba je bilo pospraviti kovčke in kreniti naprej. Slovo na letališču je bilo na las podobno sprejemu, samo da se je odigralo v luči zgodnjega jutra. Ko smo se dvignili, so se pred nami odgrinjale zavese oblakov, in čim dlje je ostala za nami korejska zemlja, tem jasneje se nam je prikazovala podoba njenih ljudi, se pravi njihovih resničnih bojev, stisk in hotenj, ki se odlikujejo po vsem človeškem.

Tit Vidmar

