

Piše: Bogo Pogačnik

Planiranje poklica

Umetnost usmerjenega izobraževanja se pričinja že z izbiro primerne srednje šole, kar pa je precej težavno, saj se je med številnimi srednjimi šolami in specializiranimi šolami včasih kar težko spoznati. Posebno specializirane srednje šole imajo večkrat kake posebne pogoje, nekatere pa dijake tudi tako specializirajo, da se potem ne morejo odločiti skoraj za noben drug poklic, kot za tistega, ki mu ga je dala šola. Številni panoji in grafikoni prikazujejo zahteve gospodarstva po različnih profilih kadrov — od natakarjev do bolniških sester in mizarjev, ki jih ni dobiti, pismene in ustne informacije, pa govorijo o številnih prednostih teh poklicev, o dobrem osebnem dohodku, o dobrih...

Ko sem premišljeval, kaj bom, ko bom velik, sam nisem mogel upreti vsem tem ugodnostim in zato sem se odločil, da postanem bodisi natakar — gostinski tehnik ali pa avtomehaničar.

Ko se je doma pričela razprava o tem, kam se bom vpisal po končani osnovni šoli, sem začel: »Rad bi postal...« »Prav — prav, o tem kaj boš, se bomo že dogovorili,« me je prekinil oče, »o vsem tem je treba dobro premisliti. Mislim, da bi moral postati pravnik.«

»Zdravnik naj bo,« je rekla mati, »imel bo belo haljo in pomagal bo ljudem. Kot pravnik pa bi bil celo življenje zaprt med prašnimi akti.«

»Kaj pa, če bi postal oficir?« je predlagala stara mama, »imel bo krasno uniformo...«

»Ne, oficir pa že ne bo!« sta naenkrat zavpila oče in mati.

Začeli so razpravljati o prednostih tega in onega poklica, dokler niso zašli v malenkosti, sam pa nisem prišel do besede, da bi jim povedal moje želje; da bi rad postal natakar ali pa avtomehaničar.

Se sedaj ne vem, zakaj se ljudje tako radi pričajo okoli malečnosti, nikoli pa se ne dogovorijo o stvarih, o katerih bi se morali, še najbolj zoprno pa je, da nočejo poslušati v taki razpravi tudi tistega, na katerega se njihova odločitev nanaša.

Če se začne debata o kulturi, se najraje konča z razpravo o cenah. Če se oblikuje komisija, ki naj bi ugotovila upravičenost delitve osebnih dohodkov se njeno delo običajno konča z ugotovitvijo, da imajo v sosednjem podjetju večje plače, delo komisije za plan pa večkrat zvederj v razpravah o težavah ter sedanjih in možnih prihodnjih zakonskih določilih.

Dogodilo se je, da je neka komisija že do ponatankosti izdelala plan razvoja proizvodnje delovne organizacije, ki naj bi izdelovala nove visokotlačne črpalke ter ta plan uskladila z drugimi proizvajalci, dobavitelji in krajevno skupnostjo. Prav v zadnjem trenutku pa je nek član komisije ugotovil, da ni mogoče dobiti vijaka CB 85 M. Komisija je takoj reagirala in na pristojnih forumih zahtevala spremembo dosedanjih predpisov o uvozu, tako da bi lahko tudi ta vijak uvažali. Sledile so razprave o tem, ali bi lahko enak vijak proizvajali tudi v Jugoslaviji in posamezni proizvajalci so celo trdili, da že proizvajajo podobne vijake, ki jih imajo celo na zalogi. Vendar vse skupaj ni pripeljalo do rešitve. Delovna organizacija je spremenila svoj proizvodni program in začela izdelovati proizvode, ki sicer niso bili tako konkurenčni, vendar za njih niso potrebovali vijaka CB 85 M. Čez nekaj mesecev je sorodna delovna organizacija začela proizvajati nove visokotlačne črpalke, katerih proizvodnja je morala prva opustiti zaradi težav z vijakom. Zgolj slučaj je hotel, da se je v tej novi delovni organizaciji zaposlil tudi bivši član komisije za plan. Tisti, ki je nekoč opozoril na to, da proizvodnja črpalke ne more steči brez vijaka CB 85 M. V novo delovno organizacijo je prinesel tudi tehnično rešitev; omenjeni vijak je namreč nadomestil z običajnim vijakom domače proizvodnje.

Ker se naši domači v sodelovanju s širšo družino niso mogli sporazumeti o mojem bodočem poklicu, mojih želja pa niso upoštevali z utemeljitvijo, da še sam ne vem, kaj je življenje, sem začel obiskovati gimnazijo.

— »Po štirih letih bomo pa videli kaj bo z njim,« — so sklenili.

Vsa ta štiri leta sem bil edinole jaz krivec za vse nezadostne ocene iz matematike, fizike in jezikov, ki so mi že v osnovni šoli delali preglavice, nihče pa ni hotel več slišati za moje želje, da bi bil avtomehaničar.

DOGOVORI — glasilo občinske konference SZDL Ljubljana Center, Trdinova 4, P. P. 191 — Telefon: 312-634 in 315-784. — Izhaja štirinajstrednevno. — Naklada: 16.000 izvodov.

IZDAJATELJSKI SVET:

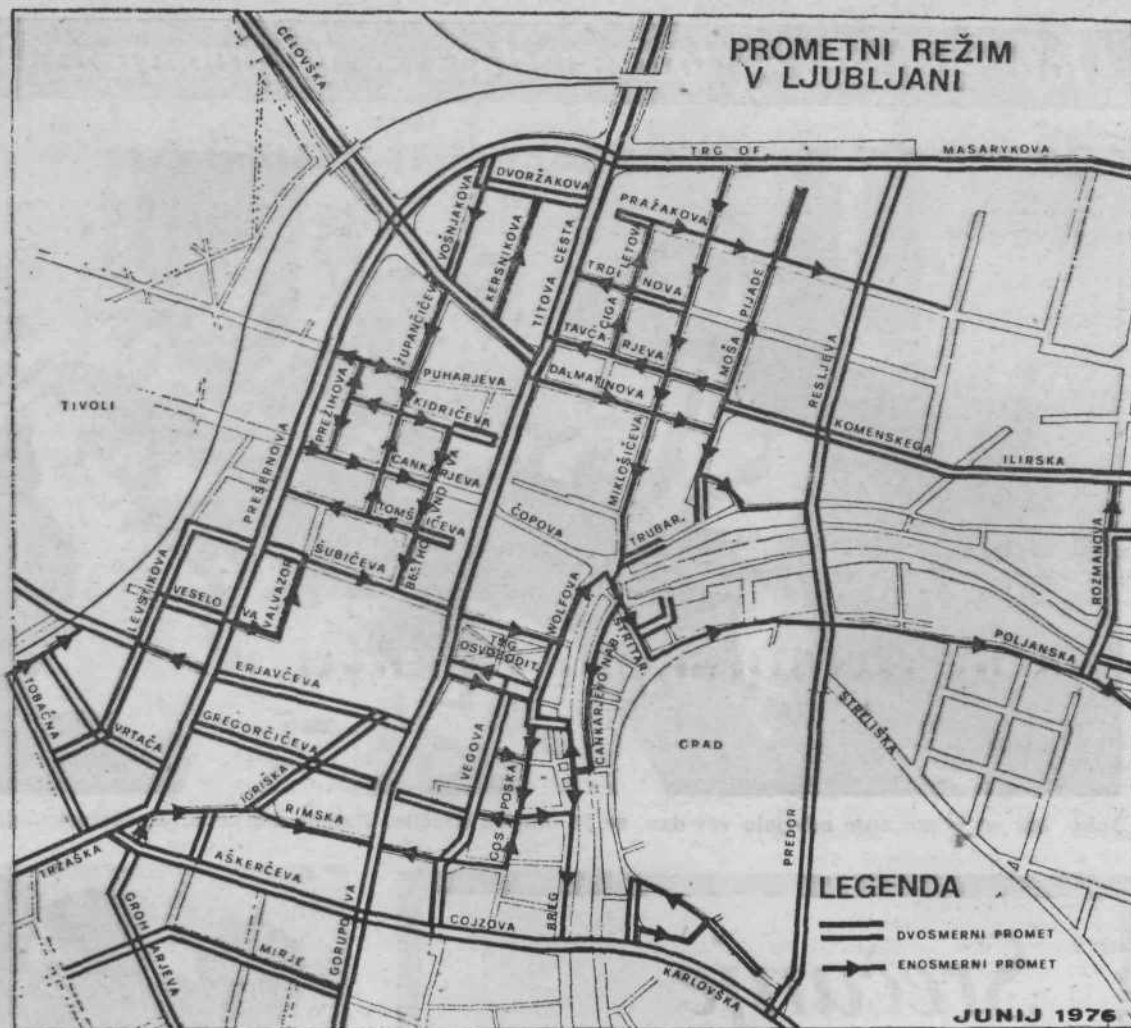
Vojko Novak (predsednik), Blaž Mateković, Viktor Damjan, Marjan Mayer, Franci Strle, Breda Pavlič, Lojze Cepuš, Karel Destovnik, Tatjana Pust, Artur Boroje, Mišo Javornik, Vladimir Jerman in Ivan Hafner.

UREJA UREDNIŠKI ODBOR:

Zvone Kržišnik — glavni urednik, Mišo Javornik — odgovorni urednik, Slavko Drlje, Dragica Bošnjak, Artur Boroje, Matija Čož, Bogdan Pogačnik, Milan Ture, Bogdan Fajon in Darinka Legat.

Rokopisov in fotografij ne vračamo.

Tiska ČGP »Delo« TOZD Grafika, Likozarjeva 1



Nov prometni režim v Ljubljani

Razbremenitev Centra

Z novim prometnim režimom, ki je stopil v veljavo 16. 6. 1976 ob 6. uri zjutraj, so največ pridobili pešci, časi pa se bodo izboljšali tudi kolesarjem, kolikor jih je še ostalo, nekatere pa bo prav gotovo zamikalo, da bodo zopet očistili prahu svojega »jeklenega konjička«. Glede na dosedanje stanje bo za pešce namenjeno ca. 70% več prometnih površin, ki bodo v bodoče namenjene samo njim, kar se bo doseglo s polno ali delno omejitvijo prometa.

Vsekakor samo vzpostavitev novih kolesarskih stez ne bo vrnilo na ljubljanske ulice kolesarjev. Potrebno bo urediti tudi prostore za kolesa (stojala) zlasti pred nakupovalnimi centri, ter veliko več naporov posvetiti usposabljanju prometnih udeležencev za varnejšo vožnjo.

Zmanjšanje parkirnih prostorov za ca. 1200 parkirnih mest ter nov prometni režim bodo prislili v resno razmišljanje predvsem tiste, ki včasih že kar iz navade ne morejo tudi za najkrajše relacije in kljub dobrim ostalim prometnim zvezam pustiti svojega avtomobila doma. To pa je tudi eden od namenov nove uredit-

ve prometa v Ljubljani, saj je bilo dosedanje stanje zlasti ob prometnih koncah nevarno. Parkiranje je odslej možno tam, kjer je posebej to dovoljeno. Kljub zmanjšanju površin za parkiranje bo v ožjem središču Ljubljane še vedno:

— 500 takih parkirnih mest, kjer se lahko brezplačno parkira neomejen čas

— na 360 parkirnih prostorih bodo lahko vozniki pustili svoje prevozno sredstvo z uporabo lastne parkirne ure brezplačno do dveh ur

— ter na 460 parkirnih prostorih bodo nameščene parkirne ure

Brez upoštevanja garažnih prostorov (dve garažni hiši s

700 parkirnimi mesti) bo na cestnih prometnih površinah 2500 prostorov za parkiranje.

V času, ko bodo izšli Dogovori, bo za nami že prva faza uvajanja prometnega režima, ki se je zaključila z 21. 6. 1976 ter bomo že na lastni koži občutili nekatere novosti in striktno izvajanje le-teh. Pretekle dni je vsekakor bil marsikateri voznik deležen določenih opozoril glede ravnanja v novi ureditvi v prometu od inšpektorjev v civilu, dočim se predvideva, da bodo v najkrajšem času prevzeli to nalogo komunalni stražarji. Kljub temu, da je Viator v teh prvih dneh z vključitvijo rezervnih avtobusov pripomogel reševati začetne težave in preusmerjanje občanov na mestni javni promet, bo vsekakor treba v bodoče poiskati še druge rešitve, da bo osebnih avtomobilov v ožjem središču v bodoče čim manj.

A. B.

Poskrbimo za varnost otrok

Bliža se čas počitnic. To je na eni strani dolgo pričakovani čas, ko se otroci sproščajo v veselju, zabavi, čas rekreacije, sprostitve, športa, taborišča, kolonije, potovanja in morda še kaj. Mesec pred in mesec za njimi je obnem najbolj nevaren čas v letu za prometno varnost otrok.

V razdobju od leta 1970 do vključno leta 1975 je bilo največ prometnih nezgod, pri katerih so bili udeleženci otroci in mladoletniki v mesecu avgustu, in sicer kar 961. Na drugem mestu po številu prometnih nezgod je junij z 918, na tretjem mestu je julij z 892 in na četrtem mestu september z 860 nezgodami.

Še en podatek je zanimiv za naše ljubljanske razmere. V prvih 5 mesecih lani se je na območju Ljubljane zgodilo 78 prometnih nesreč otrok, od tega ena smrtna, v letošnjih prvih petih mesecih pa 53, brez smrtnih slučajev.

Letošnje zmanjšanje ponesrečenih otrok v prometnih nezgodah je vsekakor ugodno. To pomeni, da s sistematičnimi ukrepi, kot je izvajanje programa redne prometne vzgoje, že tradicionalno tekmovanje

»Kaj veš o prometu«, predvaja nje vrste prometno vzgojnih filmov in drugačna dejavnost, ki je obogatila prizadevanja za večjo varnost otrok v prometu, prispeva k izboljšanju prometne varnosti otrok.

In prav sedaj smo v času, ko je treba za prometno varnost otrok storiti največ. To nalogo morajo prevzeti odrasli, v prvi vrsti starši. Otrokom morajo spregovoriti o močno povečanem cestnem prometu, predvsem avtomobilskem, spregovoriti je treba kaj pomeni popolna sproščenost otrok med počitnicami, ki se izraža tudi med prometom, povedati je treba, da ceste in promet in s tem tudi varnost ali nevarnost ne pozna počitnic; da so tudi ostali dopustniki na cestah včasih prav tako raztreseni kot otroci ali pa od vožnje do onemoglosti utrujeni in izčrpani v poletni vročini, zaradi česar postanejo drug do drugega in na okolico manj pazljivi. Naštete slabosti v poletnem prometu so vzrok povečanega števila nesreč in žrtev otrok.

Komisija za vzgojo in preventivo v prometu pri SML

