

Dogajanja v naši družbi kažejo na to, da smo na nekakšnem razpotju; odločiti se moramo za pot, ki bo nekoliko drugačna kot doslej, toda kljub temu pot, ki bo imela začetek pred več desetletji.

Nekateri dokazujejo, da smo daleč zaostali za razvojem v Evropi in v svetu, da je ta razkorak prevelik, drugi zopet trdijo, da smo odšli z razvojem glede na naše pogoje in možnosti predaleč, da je torej prav, da se nekoliko zaustavimo. Kaj je torej rešnica, ali eno ali drugo? Običajno je tako, da so rešitve nekje v sredini; še najbolj pa je verjetno to, kar zadnje čase dostikrat poudarjamo: več zaupanja in opiranja na lastne sile.

Kje je v vseh teh dvomih in iskanjih železnica. Vloga vseh prometnih vej, tako tudi železnice, smo zelo jasno zapisali v dokumentih našega dolgoročnega razvoja; toda pri tem ne gre za formalno sprejemanje nekaterih ciljev, temveč je ob tem potrebno spremeniti tudi nekatera dolgoletna mišljenja o tej prometni dejavnosti. Nekateri so še vedno prepričani, da se odnos do

železnice ureja na neki državni ali republiški ravni. Razlog za takšen pristop res lahko iščemo v zgodovinskih dejstvih, saj je bila železnica v Jugoslaviji dolgo obdobje pod neposrednim upravljanjem države, njeni problemi so bili poznani le ozkemu krogu ljudi. Toda danes kljub temu takšna razmišljanja niso več življenjska, saj tako ne dobimo pravih pobud za dobre rezultate. Mislim, da je prav v

trebuje na področju železniške dejavnosti, železničarji pa so tudi bolj seznanjeni s svojo vlogo pri medsebojnem sodelovanju, premoščeno je dolgotrajno nezaupanje. Mislim, da smo v tem času le spoznali, v kolikšni meri drug drugega potrebujemo.

Vse to je tudi zapisano v razvojnih dokumentih slovenskega gospodarstva, torej samoupravno povezovanje v tem primeru le ni samo fraza, tem-

cele države. Rezultat tega naj bi bila večja učinkovitost. To je za povprečnega opazovalca zadosten razlog, toda podrobnejši pogled v vsebino sedanjega stanja kaže na to, da so želje po spremembi celotne organizacije železnice, predvsem zaradi nedoslednih pristopov pri izpolnjevanju nalog. Rešitve samo zaradi formalnih sprememb bi morale biti pri nas že preteklost.

Naša občina je precej »železniška«,

mučni so bili razgovori in razprave o »železniških sporazumih«, toda največ zaradi neobveščenosti in nezaupanja.

Ugotavljam, da je danes drugače. Moščanski železničarji se enakovredno in odkrito pogovarjamo z drugimi samoupravljalci v občini. Dolgoročni program delovanja našega gospodarstva predvideva za železnico nekoliko drugačen položaj kot doslej. Verjamemo, da je to pot iz zastarelih kapacitet in stalne upetosti med zahtevami gospodarstva po prevozihih in naših možnostih. V letu 1983 je bil del amortizacije in sredstev za razvoj slovenskih železnic uporabljen za tekočo proizvodnjo. Storitvi bo treba velik korak, kajti za evropskimi železnicami zaostajamo že skoraj celo desetletje. Zaradi nujnosti povezave železniške mreže je to nedopustno.

Ko se pogovarjamo o naši bodočnosti, slišimo včasih kar nekoliko omahljivo predvidevanje, dvom o uspehu, toda prepričan sem, da ideje, hrabrost in vztrajnost borcev Zaloške ceste še niso pozabljeni.

Franc Kolman

Pred praznikom železničarjev

tem času, ko smo vsak dan manj obremenjeni s samo načelnimi izrekanji za neko opredelitev, pravi čas, da dorečemo tudi kratkoročne in dolgoročne smeri pri razvoju prometa in v tem sklopu seveda tudi železnice.

V zadnjih nekaj manj kot 10 letih se na tem področju stvari spodbudno spreminjajo; več uspehov je v Sloveniji. Združeno delo je presodilo, kaj po-

več celo potrditev pravilne poti. O tem poleg drugega govori tudi podatek, da smo slovenski in istrski železničarji fizični obseg dela, predviden za srednjeročni plan 1981—1985, izpolnili že konec leta 1983.

Prav zaradi tega so še bolj nelogična in nedorečena razmišljanja in predlogi o uvedbi nekega centraliziranega upravljanja železnice na področju

saj dela na tem območju prek 3000 železničarjev, kljub temu nekateri vidijo to dejavnost v MOSTAH samo kot nekaj kilometrov prog, ki vodijo skozi občino, torej naj bi se tudi ta vprašanja reševala nekje drugje.

Spominjam se časa prvih delegatskih razprav o železnici v občinski skupščini; bila so mnenja, da to ne sodi sem, ker to ureja država. Precej

10. APRIL 1984
7. ŠTEVILKA
BREZPLAČNO
XXV. LETNIK

NAŠA SKUPNOST

glasilo SZDL Ljubljana moste-polje

15. april — Dan železničarjev

Osrednja slovesnost dneva železničarjev bo v petek, 13. aprila ob 13. uri pred spomenikom na Zaloški cesti v Ljubljani, kjer bo slavnostni govornik Marjan Orožen, predsednik slovenskih sindikatov. Istega dne bodo ob 15. uri v festivalni dvorani v Ljubljani slovesno podelili delovna priznanja — zlate značke za 30-letno neprekinjeno delo na železnici 341 delavcem Železniškega gospodarstva Ljubljana.



Predsednik Niko Lukež si je skupaj z Antonom Rousom, predsednikom KPO SOZD INTEGRAL, in direktorjem TOZD SERVO NOVOTNYEM ogledal izvoz in prihod vozil v jutranji konici.

● Predsednik Niko Lukež obiskal DO SAP

23. marca 1984 je obiskal Integralovo delovno organizacijo medkrajevnega potniškega prometa SAP Ljubljana predsednik skupščine občine Ljubljana Moste-Polje Niko LUKEŽ.

S predstavniki SOZD INTEGRAL in DO SAP pa si je ogledal delovni proces na lokaciji na Središču in se seznanil z gospodarskimi načrti TOZD TURBUS in TOZD Servo. Ti so tesno povezani z razširitvijo in obnovo delavniških prostorov in manipulativnim prostorom za avtobusni promet. Pogovor je nakazoval možnosti lokacijske ureditve na zemljišču ob Savski cesti, ki bo zanimiva še predvsem v času, ko bomo začeli gradnjo nove avtobusne postaje.

Predstavniki TOZD TURBUS so predsedniku Lukežu osvetlili sedanje stanje v slovenskem prometnem cestnem križu, s katerim temeljna organizacija ni zadovoljna, saj je prihodek na kilometer bistveno slabši od prihodka, ki ga ustvarja regijski promet.

Velike težave povzročata tudi pomanjkanje rezervnih delov, kar je posebej pereče za tisti del voznega parka, ki v okviru dolgoročnih pogodb opravlja storitve v tujem prometu.

V. M.

● PROGRAMSKO VOLILNA SEJA OBČINSKE KONFERENCE ZKS

Gospodarjenje v ospredju

Kot smo že poročali, je bila 24. marca v kulturnem domu Španski borci seja občinske konference ZKS občine Ljubljana Moste-Polje, na kateri so delegati iz osnovnih organizacij ZK ocenili delo občinske organizacije v preteklem letu, sprejeli programske usmeritve za letošnje leto in za naslednji dve leti izvolili vodstvo občinske organizacije. Na seji, ki so se je delegati udeležili v izjemno velikem številu, so bili kot gostje navzoči tudi Marjan Rožič in Majda Gaspari, člana CK ZKJ, predsednik MK ZKS Ljubljana Jože Smole, narodni heroji, španski borci in predvojni komunisti.

Predsednik naše občinske konference ZKS Pavel Vindišar je v uvodnem govoru ocenil zdajšnje družbene, gospodarske in politične razmere ter prizadevanja in naloge občinske organizacije za njihovo ureditev. Dejal je: »Naša seja sovпада s še bolj zaostrenimi zahtevami po ureditvi stabilizacijskega programa, s sprejemanjem novih, še zahtevnejših ukrepov in pogojev gospodarjenja. Ti ukrepi terjajo od nas komunistov še bolj dore-

čeno politično oceno nastalih razmer in naše vpetosti vanje.« V nadaljevanju je Pavel Vindišar opisal težave naših delovnih organizacij, ki izhajajo tudi iz neuresničevanja usmeritev CK ZKJ oziroma iz ravnanj, ki so nasprotna programu stabilizacije. »To doživljajo moščanske organizacije zelo boleče, predvsem zato, ker se čutijo sposobne za dobro in konkurenčno gospodarjenje. Komunisti v Totri zato ne znajo razložiti kolektivu, zakaj morajo izdelke prodajati po ceni,

ki je nižja od cene samih surovin; tudi ne znajo odgovoriti na vprašanje, zakaj imajo druge delovne organizacije z enako proizvodnjo dovoljene cene, ki ne prinašajo izgube; tudi še danes ne vedo, kakšna je njihova socialna varnost. Pa niso slab kolektiv.« Ko je Pavel Vindišar govoril o gospodarjenju v občini, je med drugim tudi povedal: »Niso izjemni kolektivi, v katerih že dolgo razumejo stabilizacijo kot niz vsakodnevnih majhnih rezultatov, ki pa peljejo k večjemu in skupnemu. Vendar se v njih začneja zastavljati tole vprašanje: kako dolgo še lahko v restriktivnih in nediferenciranih pogojih gospodarjenja, ki ne ločujejo med dobrim in slabim delom, samo z notranjimi silami spodbujamo proizvodnjo in izvoz. Notranja energija tozdov, ki se

O seji naše občinske konference ZKS so poročali tudi drugi časopisi v državi, tako na primer Borba, katere ljubljanski dopisnik je v članku »Zaščititi uspešne izvoznike« zapisal, da občina, ki je bila že pred vojno znana kot »rdeče predmestje Ljubljane« tudi danes še ni izgubila te svoje značilnosti. Med več kot 30.000 zaposlenimi je namreč tudi okoli 20 odstotkov delavcev iz drugih republik, ki se tu počutijo kot doma. »To je v razpravi poudarilo več govrnikov, pa tudi predsednik OK ZKS Pavel Vindišar, ki je ob glasnem odobravanju navzočih dejal, da se delovni kolektivi naše občine ne delijo po socialni pripadnosti, temveč po tem, kdo bolje in kdo slabše dela.« je zapisano v Borbi.

ustvarja s črpanjem lastnega znanja, inovacij in tehnoloških (Nadaljevanje na 3. strani)

● MOSTOVA V LAZAH IN KAŠLJU

Ni denarja, ni volje

Kot vemo, sta narasli Sava in Ljubljana v drugi polovici decembra lani poškodovani mostova v Dolskem in Zgornjem Kašlju. Dogovorjeno je bilo, da bo popravilo mostu prek Save, prevzelo Cestno podjetje Ljubljana, prek Ljubljane pa Komunalno podjetje, tozd Komunalne gradnje. Vendar po najnovejših podatkih ne kaže, da bosta mostova kaj kmalu usposobljena za promet.

Cestno podjetje Ljubljana je sicer že opravilo pregled poškodovanega mostu v Lazah in ugotovilo, da bi bilo za njegovo popravilo potrebno okoli 70 milijonov dinarjev. O tem so že obvestili svet KS Dolsko, obenem pa zaprosili republiško skupnost za ceste, da popravilo tega mostu vključi v svoj letošnji delovni načrt, saj tega v predlogu rekonstrukcij in modernizacij za leto 1984, ki so ga konec marca obravnavali na seji skupnosti, ni bilo zaslediti. Pri Cestnem podjetju namreč menijo, da bi na vsak način morali že letos zagotoviti denar vsaj za sanacijski načrt in za načrt, kako porušiti poškodovani del mostu.

Komunalno podjetje Ljubljana, tozd Komunalne gradnje, ki je lastnik mostu prek Ljubljane na Mazovčevi cesti v Zgornjem Kašlju, pa se do sedaj kljub dogovorom in obveznostim, ki izhajajo iz zakona za poškodovani most ni niti zmenilo. Še zdaj namreč ni naredilo niti predloga za njegovo popravilo. Zato bo naša občinska komunalna skupnost naročila načrt in poiskala primernega izvajalca, saj je treba most v najkrajšem času vsaj zasilno popraviti, razmišljati pa je treba tudi o tem, da se ga usposobi za tovorni promet.

DARJA JUVAN

Lep dan, sončen, prav tak kot naročen. Zagorica. Proslavitev 230. obletnice rojstva znamenitega Slovenca Jurija Vege. KUD Iskra-Vega je s svojim mešanim zborom Jurij Vega, recitatorji in povezovalci pripravil proslavo. V program so se vključili s pozdravno besedo učenci OŠ Križevska vas, predsednica društva matematikov fizikov in astronomov SRS, slavnostni govornik pa je bil dr. Tomaž Pisanski. Prireditve so obiskali matematiki, tekmovalci iz cele Slovenije, bralci lista Presek, domačini in vabljeni gostje. Program je pripravil Andrej Rupnik, Ciril Welkoverh pa je pripeljal množico matematikov.

Bil je praznik, družinski praznik z dobro besedo, cvetjema in lepo pesmijo.

Delavci tovarne Vega so pponosni, da zmorejo kljub natrpanemu delavniku redno hoditi in na pevske vaje in nastope. Tovarna ima le 420 delavcev, v zboru jih poje 40. Deset odstotkov. Vceliko. Delavski zbor v pravem pomenu te besede — z žuljavo roko in pesmijo v srcu in na ustih.

Stisk roke in zahvala mame: na Vegovi domačiji, pa lep dar, domača jajca, žganje in vejica rožmarina, takega, ki diši za spomin.

ANDRÉJ RUPNIK

Počastitev 230. obletnice rojstva Jurija Vege v Zagorici

