

Utrinek iz vsakdanjosti

Avtobus številka 2. Ura je pol treh. Zunaj neusmiljeno dežuje. Prenatrpana potujoča zelena karavana, podobna ribji konzervi, se počasi pomika skozi semaforizirana križišča in prometna zmešnjava počasi veča nestrpnost potnikov in ubija duha vedrine prepotenega voznika. Dež divje razbija in trka na streho, okna so zaprta; omamljeni potniki željno hlastamo za zrakom in se pomikamo proti vratom. Nekateri izmed sopotnikov brezbržno slonijo ob oknih in opazujejo mimoidoče, ki se besno ozirajo v zeleno pošast, ki jih obliva v blatnim tušem. Sem ter tja se nam celo zazdi, da je vozniku škropljenje pešcev sila pri

srcu, saj se v odgovor na njih psovke večkrat gromko zasmije in še pritisne na plin.

Utrujena se naslanjam na izmučeno množico, ki hiti iz službe, da bi čimprej zavihala rokave pri domačih opravkih in za trenutek nevede zaprem oči. Iz razmišljanja me predrami krik sopotnice, ki ji je neprevidni voznik z vrati priprl roko.

Na naslednji postaji na Mestnem trgu vstopi gruča razposajenih mladeničev in nekaj premočenih potnikov; med njimi je tudi starejši možakar, ki se zariplega obraza, zasopel ozira po prostem sedežu v upanju, da bo kdo opazil njegovo zamav-

čeno nogo in mu, ob pogledu na oguljeni leseni bergli, razumevajoče odstopil prostor. Seveda, množica nima časa za sočutje in možakar se sopihajoč nasloni na mojo sosedo, ki ga naglo odrine in ga ošine z jeznim pogledom, pri tem pa nekaj zamrmra o podpornem društvu in besno pobere svoj cekar ter izstopi na prvi postaji.

Razočarana nad brezčutnimi, nerazumevajočimi in otopelimi sopotniki, se vljudno obrnem proti zajetni mlajši sopotnici, ki na sedežu, namenjenem invalidom, vneto žuli svoj sendvič.

»Tovarišica, oprostite, tole je prostor za invalide!«

Debelo me pogleda, požre zalogaj in malomarno odvrne:

»Kdor prej pride, prej me-lje! Sicer pa, po osmih urah divjanja za tekočim trakom v Tobačni sem tudi jaz invalid...«

Možakar s poškodovano nogo se je medtem, kljub gneči, uspel prebiti do izhoda in izstopil na Zaloški, ne da bi prišel do sedeža, za katerim se je oziral več kot upravičeno. Tudi zajetna potnica iz spornega sedeža je kmalu zatem izstopila na eni izmed naslednjih postaj. Ob slovesu mi je, morda celo nehote, z vso silo stopila na prste in sarkastično izjavila:

»Zdaj se pa le usedite na moj sedež, če menite, da vam pripada...«



P. S.:
Tovarišica je imela pod pazduho Dogovore; v upanju, da bo prebrala tudi pričujoči članek in se nad njim malce zamislila, sem prišla za pero...

dr. NADKA MAZI

DELO SVETA ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU

Na cesti bolj varno

Prav nič hvaležna, še manj pa varna ni vloga pešcev in kolesarjev v Ljubljani, kjer se je promet desetletja razvijal dokaj nenačrtno. Glavne prometnice so usmerili naravnost skozi središče mesta, ki je obenem tudi nakupovalni center in zato prepoln pešcev. Prav zavoljo velikega števila avtomobilistov, pešcev, kolesarjev itd. na majhnem prostoru je nevarnost nesreče vedno prisotna.

Za zagotovitev večje varnosti na cestah in ulicah je zato v občini Center vloga sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu še posebej pomembna. Iz poročila o njihovem delu v lanskem letu pa je moč razbrati tudi glavna tirišča njihovega prizadevanja.

Na prvo mesto so postavili večjo skrb za varnost pešcev. Ti so lahko lahi hodili po mestu nekoliko varneje kot poprej, vendar so v »svetu« nasteli še precej pomanjkljivosti, zaradi katerih je ogrožena varnost: tako so nekateri prehodi za pešce še vedno slabo osvetljeni, križišča so brez potrebnih podhodov, marsikje pa so tudi preslabo vidne talne oznake na prehodih. Na pomanjkljivosti je svet za preventivo opozoril mestni komite za promet. V prihodnje bo treba navezati tudi tesnejše stike z občinsko komunalno skupnostjo, da tudi ta v svojem programu predvidi ukrepe za izboljšanje prometne signalizacije in s tem tudi var-

nosti na tem področju.

Za varnost otrok v prometu je potrebno poskrbeti predvsem v začetku in ob koncu šolskega leta. Učenci prvih razredov osnovnih šol so tako lani dobili rumene rutice, da bi jih vozniki lažje opazili. S postajami milice in s krajevnimi skupnostmi pa je bilo ob začetku šole dogovorjeno, da zavarujejo najpomembnejša križišča in omogočijo učenecem varno prečkanje. Akcija je imela tudi vzgojni pomen, saj so »varnostniki« učence podučili, kako je treba varno prečkati cesto in križišče.

Akcija je bila uspešna, saj v začetku šolskega leta ni bilo nobene hujše nesreče, kjer bi bili udeleženci otroci. Na osnovni šoli Ledina je lani v prometnem kabinetu redno potekal prometni pouk za vse osnovnošolce iz občine. Poleg tega so v osnovnih šolah organizirali prometne krožke, na nekaterih šolah pa imajo pionirje - prometnike.

Pionirska tekmovanja »Kaj

veš o prometu« so že utečena vsakoletna oblika vzgoje učencev o prometu. Na občinskem prvenstvu je zmagala ekipa učencev z O.Š. Prežihov Voranc, drugi so bili pionirji s Prul, tretji pa z O.Š. Ledina. Med posamezniki je bil najboljši Gorazd Borštner (O.Š.P. Voranc). Poleg tega so se osnovnošolci pomerili tudi v vrsti prometnih kvizov itd.

V svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu pa so mislili tudi na odrasle. Za delovne organizacije, ki imajo večje število tovornjakov in drugih vozil, so pripravili lani dva posveta: »Brezhibno vozilo - pogoj za varno vožnjo« in »Alkohol v prometu«. To obliko sodelovanja bodo nadaljevali tudi letos. Ko bo namreč sprejet novi zakon o varnosti v cestnem prometu, bo svet organiziral predavanja za voznike, kjer jih bodo seznanili z novimi zakonskimi predpisi.

Svet za preventivo in vzgojo je imel pri svojem delu lani tudi nekaj težav, predvsem zavoljo tega, ker so nekateri delovne organizacije svoje delegate na seje sveta pošiljale dokaj neredno. Letos bodo skušali to pomanjkljivost odpraviti, tako da bo lahko svet »bolj normalno in tudi učinkoviteje deloval.

M. K.



Veliko je takih, ki jim lastna varnost na cesti ni dosti mar

OB DNEVU ŽELEZNIČARJEV

Prvi veliki štrajk

Odkar je zvezna vlada dvajsetega januarja 1950 proglasila 15. april za dan železničarjev, vsako leto na ljubljanski Zaloški cesti obudimo spomin na padle proletarce, pa na generalno stavko, ki je izbruhnila tega dne leta 1920.

Minilo bo že enainšestdeset let, odkar so se jugoslovanski delavci, med katerimi so bili takrat železničarji najbolj številni, odločili, da mora biti njihovim bednim razmeram konec, ko jih je obšlo trdno prepričanje, da so tudi oni vredni človeškega dostojanstva, da so del velikega in krvavečega delavskega razreda v razmerah tedanje buržoazne Jugoslavije.

Po končani prvi svetovni vojni se je delavski razred in z njim tudi železničarji znašel v nemogočih življenjskih razmerah. Delavci so spoznali, da brez organizacije, ki bi ščitila njihove osnovne življenjske razmere, ne bo šlo. Zato so železničarji že konec leta 1918 ustanovili Splošno železničarsko organizacijo za Jugoslavijo. Domenili so se in od oblasti zahtevali osemurni delavnik, ureditev mezd ter določitev draginskih doklad. Za tiste čase so dosegli še kar lep sporazum pod naslovom »Protokol sporazuma«, ki pa ga je skušala vlada na vse načine izigrati in nikoli ni bil v popolnosti uresničen.

Nezadovoljstvo je naraščalo, še posebej zato, ker niso redno dobivali mezd. Tudi pogajanja med Zvezo železničarjev in transportnih delavcev ter zastopniki železniškega ministrstva so se večkrat vrtela v prazno, zlasti še potem, ko je v železniškem ministrstvu zasedel mesto reakcionar dr. Anton Korošec.

Z njim so bila praktično vsaka pametna pogajanja nemogoča. Draginja je bila vsak dan hujša, železničarjem pa so vrh vsega še znižali mezde. Nabralo se je še dosti drugih podobnih reči, tako da je 15. aprila 1920 zakipelo. Izbruhnila je železničarska stavka

po vsej državi, takoj so se ji pridružili še rudarji in kovinarji. Reakcije oblasti so bile takšne, da je kasneje izbruhnila še tridnevna generalna simpatizerska stavka vsega jugoslovanskega delavstva. Oblasti so se oprijele stare zvijače; da bi zlomile štrajk, so proglasile mobilizacijo železničarjev in začele zapirati železničarske zaupnike. Temu primerno so je odzvalo tudi delavstvo in začelo prirejati številne manifestacije ter zborovanja.

Tako so se tudi v Ljubljani, 24. aprila 1920, zbrali delavci v Mostah in na Zaloški cesti. Hoteli so odkorakati v središče mesta, kjer naj bi pokazali svojo solidarnost z železničarji. Oblasti so hotele zborovanje na vsak način preprečiti in minister Korošec je ukazal s policijo in žandarmerijo blokirati vse dohode v mesto. Tako sta se prav na Zaloški cesti, v neposredni bližini tedanjega Leonišča, srečala do zob oboroženi sovražnik in goloroki delavci. Počile so puške in pod krogli je izkrvavelo trinajst žrtev, petinsedemdeset ljudi pa je bilo ranjenih.

Strelji na nedolžne delavce na Zaloški cesti so bili uvod v še večji teror in pogrome nad delavci. Zapori so postajali prenatrpani, vlada je odpustila okrog tri tisoč železničarjev, jih po mili volji premeščala, mobilizirala, pošiljala na robijo... Toda iskra upora se je razplamtela in ničesar več ni bilo, kar bi jo lahko ugasnilo. Železničarji so po tem krvavem boju postali enotnejši kot kdajkoli poprej. V spomin na te dogodke vsako leto praznujemo meseca aprila dan, ko so možje v plavih uniformah dokazali, da so zares možje.

TADEJ BRATOK



Razstavnij salon na Novem trgu

Ilirskobistriški Lesonit si je nedavno tega nasproti vodnjaka na Novem trgu omislil majhno, a prikupno razstavno prodajalno. Postavil so jo po predlogu arhitekta Milhe Burgerja, v njej pa razstavljajo in tudi prodajajo unikatne kose pohištva in notranje opreme. Estetsko oblikovana kombinacija razstave in prodajalne je po daljšem času ena od popestritev tovrstne ponudbe v Ljubljani in je vredna poenemanja.

TADEJ BRATOK