

DELAVSKA ENOTNOST

DELAVSKA ENOTNOST

12. 6. 1976 - ŠT. 23 - L. XXXV. - CENA 3 DIN

GLAVNI UREDNIK:
VOJKO ČERNELC

ODGOVORNI UREDNIK:
BOJAN SAMARIN

Čas za obračun

Prejšnji ponedeljek je sekretariat za organizacijo javne razprave o osnutku zakona o združenem delu pri RS ZSS pregledal dosedanj potek razprave po občinah, temeljnih organizacijah združenega dela in na drugih ravneh družbene in samoupravne organiziranosti. Kljub ugodnim ocenam dosedanjega poteka javne razprave, pa sekretariat opozarja na nekatere pomanjkljivosti. Še posebej so člani sekretariata opozorili na mnenje, da z „dolgi“ organizacijskopoličnimi pripravami kratimo možnost delavcem v temeljnih organizacijah, da presojajo o posameznih določilih osnutka zakona o združenem delu.

Stališče sekretariata je odločno: „Kjer ni ocene o dosedanji samoupravni organiziranosti, kjer ni tako urejenih odnosov, kot jih narekujejo določila nove ustave in kjer delavci niso sprejeli in potrdili te ocene, je potrebno nemudoma to nadomestiti in seznaniti z oceno vse delavce. Še posebej sekretariat opozarja na primere, ko posamezniki želijo prilagoditi sedanje samoupravne akte določilom osnutka zakona in s

tem pokrpati dosedanje pomanjkljivosti v zakonodaji in praksi. Upreti se je treba vsem poskusom tistih, ki so v besedah za novi zakon, za uresničevanje ustave, vendar v praksi negirajo vse nove odnose in se še vedno vedejo po starem.“

Na seji sekretariata so opozorili, da pomeni javna razprava o osnutku zakona o združenem delu izziv tistim silam, ki se še vedno niso sprijaznile z uresničevanjem duha in črke nove ustave. Prav sedaj je priložnost, da z njimi obračunamo, kajti javna razprava – tako so poudarili na seji sekretariata – ni le seznanjanje z določili osnutka zakona o združenem delu, temveč je resnična priložnost za spreminjanje samoupravnih razmer.

Ne bo odveč, če posebej poudarimo misel, ki je bila izražena na seji sekretariata, da gre za zelo pomembno in celovito družbeno akcijo, v kateri moramo resnično omogočiti vsakemu delavcu, da bo odločal o pogojih in rezultatih svojega dela. To pa pomeni, da bo tudi odločal o svoji organiziranosti.

M. H.



Več kot tisoč udeležencev letošnjega vlaka Bratstva in enotnosti iz 30 občin SR Srbije so nekdanji izgnanci in današnji prijatelji prisrčno sprejeli, prav tako pa tudi prebivalci krajev, kjer se je vlak ustavljal. Godbe, pevski zbori, folklorni nastopi, taborniki, slavnostni govori in predvsem povesod veliko cvetja za prijatelje, ki so pred petintridesetimi leti nesebično sprejeli

naše izgnance. Sprejemi so bili nadvse veličastni v Krškem, pa v Mariboru, Celju, Kranju, Jesenicah in drugje.

Po treh dneh so se gostje poslovili in ob zadnjem stisku rok in objemu se je marsikomu utrnula solza. Vsi pa so si rekli: „Prihodnje leto spet na svidenje!“ Na sliki: slovo na železniški postaji v Kranju. Foto: Andrej Agnič

SEJA PREDSEDSTVA RS ZSS

Visoke šole »odprte« do združenega dela

Ustavna preobrazba visokega šolstva je tudi skrb delavcev v materialni proizvodnji – Sprejet program ukrepov za vračanje zdomcev

V statutih in samoupravnih sporazumih visokošolskih TOZD niso dovolj jasno opredeljene naloge visokega šolstva. Enaka ugotovitev velja za delovno področje in dejavnost posameznih visokošolskih ustanov ter za njihovo organiziranost.

Način oblikovanja in sprejemanja študijskega programa, kot je sedaj opisan v statutih, ne zagotavlja uresničevanja posebnega družbenega interesa tudi pri nastajanju in oblikovanju študijskega programa. Statuti tudi ne posvečajo zadostne skrbi nadaljnemu razvoju in uveljavljanju izrednega študija kot enakovredne sestavine vzgojnoizobraževalnega procesa, zelo pomembno pa razvijajo povezavo z združenim delom pri oblikovanju in izvajanju študija ob delu.

Zapisi smo le nekaj bistvenih ugotovitev iz analize o vsebini statutih in samoupravnih sporazumov visokošolskih TOZD, ki jo je že pred časom pripravila posebna komisija Skupščine SR Slovenije, zdaj pa je ta analiza prišla na dnevni red seje predsedstva RS ZSS. Člani predsedstva so se z vsebino omenjene analize sicer strinjali, so pa skušali prodreti globlje in

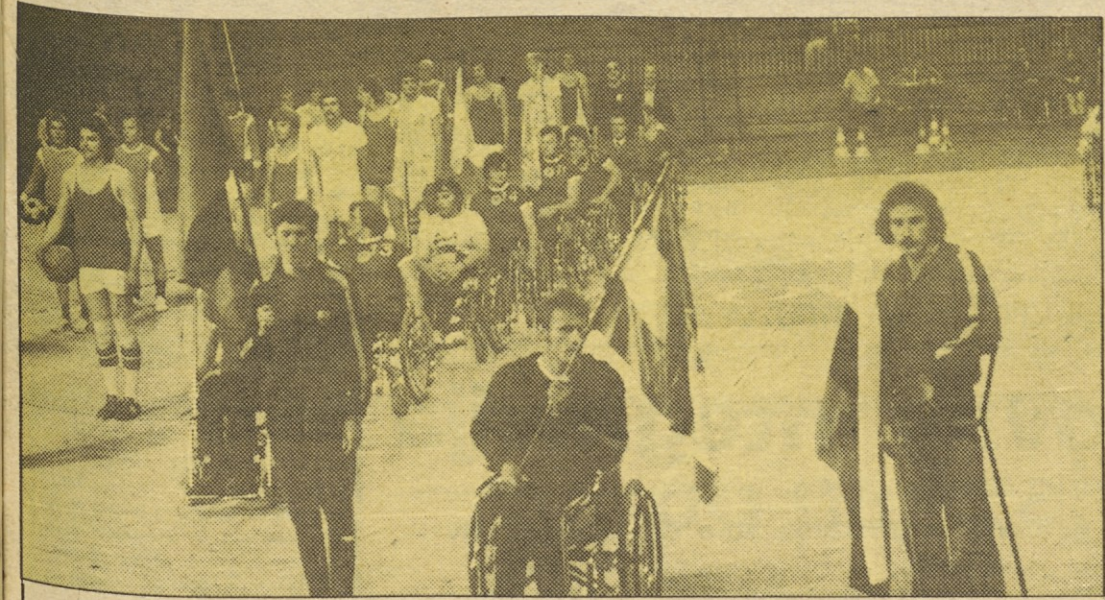
ugotoviti, zakaj pravzaprav stanje, kakršno ugotavljamo. Pri tem je pomembna ugotovitev, da je večina statutih in tudi samoupravnih sporazumov visokošolskih TOZD nastala, preden je bil znan osnutek zakona o združenem delu, ki ustvarja pogoje za dejansko svobodno menjavo dela. Javna razprava o „mali ustavi“ bi vsekakor morala odgovoriti na vsa pereča vprašanja s tega področja in tako pomeniti osnovo, da bi dovoljevala ustrezno vsebinsko in ne le formalno prilagoditev statutih in samoupravnih sporazumov sedanji stopnji razvitosti družbenoekonomskih in samoupravnih odnosov. To med drugim pomeni, da ustavna preobrazba ni le stvar visokošolskih kolektivov, ampak vsaj v enaki meri morajo nanjo – tudi v visokem šolstvu – vplivati tudi delavci iz materialne proizvodnje na podoben način, kot so zdaj, denimo, povedali svoje mnenje o preobrazbi srednjega

šolstva v usmerjeno izobraževanje ter o financiranju takega izobraževanja.

Dolžnost sindikatov je, med drugim opozarjati na slabosti in predlagati ustrežnejše oziroma boljše rešitve. Prav zato je predsedstvo še posebej zadalžilo sindikat delavcev znanosti in visokega šolstva, da nadaljuje s prizadevanji za dosledno ustavno preobrazbo visokošolskih TOZD. Pri tem morajo pomagati delegati vseh drugih republiških odborov, vključeni v organe upravljanja na fakultetah, visokih in višjih šolah. Skupna naloga in dolžnost naj bo boj za čim večjo odprtost izobraževalnega sistema za vse dogovorjene potrebe združenega dela.

V nadaljevanju pa je predsedstvo potrdilo še program ukrepov za vračanje naših delavcev iz tujine. Podrobneje o tem poročamo na 2. strani v sestavku „Na potezi“.

M. G.



V dvorani Tivoli je bila v torek slovesna akademija z revijskim prikazom razvoja kulture in telesno-kulturne dejavnosti invalidov. To je bil zaključek praznovanja letošnjega mednarodnega dneva invalidov.

V imenu pokrovitelja letošnjega praznovanja republiškega sveta Zveze sindikatov Slovenije je predstavnik invalidskih organizacij in goste pozdravila generalna sekretarka RS ZSS Ivanka Vrhovčak. V svojem nagovoru je med drugim dejala:

„Naslov letošnjega dneva invalidov – Delo invalidom, je predvsem poziv vsem, ki morejo in morajo tudi uresničiti njegov human in ustvarjalni pomen. To so predvsem organizacije združenega dela, ki morajo s stalnim izpopolnjevanjem tehnologije, organizacije in kadrovske politike pripraviti razmere, da bodo invalidi lahko uspešno združili svoje delo z delom drugih delavcev v vseh temeljnih samoupravnih okoljih. Za najtežje invalide pa je potrebno z dodatno družbeno pomočjo po-

skrbeti, da se bodo za ustvarjalno delo usposobili in tudi vanj vključili.“

Poudarila je tudi, da moramo še posebej poskrbeti za to, da bomo v proces osvobajanja človeka, ki ga zagotavljajo naši humani samoupravni odnosi, vključevali tudi invalide.

Ob koncu pa je Ivanka Vrhovčak dejala: „Še vedno vse prepočasno pronicava v našo družbo zavest, da je problem invalidnosti potrebno reševati veliko prej, tedaj, ko smo še zdravi in polni ustvarjalne moči. To je odgovornost organizacij združenega dela za varno delo, dalje zdravstvenega varstva in drugih ukrepov, ki preprečujejo nastajanje invalidnosti. Pri tem moramo svojo nalogo dosledno opraviti tudi sindikati in uresničiti svoje kongresne sklepe. Veliko bolj vztrajno in odločno moramo zahtevati take delovne razmere na vsakem delovnem mestu, da bo delavec delal varno, da bo vse manj vzrokov za usihanje življenjske in delovne moči, za invalidnost.“

Bodo otroške bolezni pustile posledice?



STRAN 5



Dolge noči Grobeljškove Neže in njenih petih majhnih otrok

STRAN 8, 9

PRISPEVAJMO ZA BOLJŠE CESTE, ZA VEČJO VARNOST NA NAŠIH CESTAH, ZA HITREJŠI RAZVOJ VSAKEGA

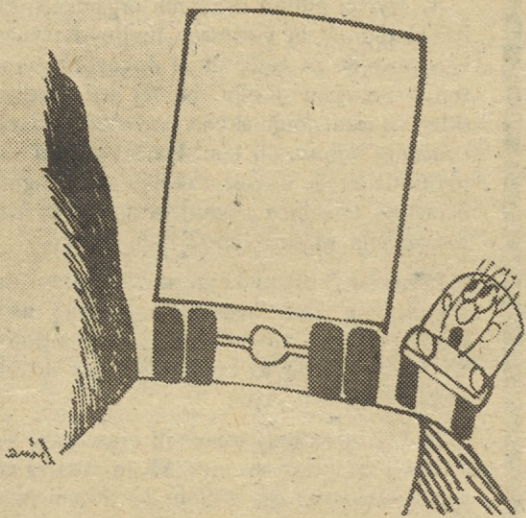
Po večmesečni izredno živahni javni razpravi o tem, kako bo treba zasnuti prihodnji petletni razvoj cestnega omrežja v Sloveniji, je že povsem jasno, da smo cestam priznali tudi gospodarski pomen. Zato je toliko lažje razumeti, da so se tudi razpravljalci izrekli za širšo inačico programa cestnih del, ki sicer ne bo v celoti uredila perečega stanja na naših cestah, vseeno pa bo zagotovila vsaj dela na glavnih in pomembnejših prometnicah ter postorila še marsikaj na prvi pogled bolj obrobnege.

Vsekakor gre tudi za to, da je bila v osnovnih potezah slovenska prometna politika opredeljena z resolucijo o regionalnem policentričnem razvoju SR Slovenije. Pri tem pa je prometna politika prilagojena tako stanju kot težnjam razvoja Slovenije in sosednjih regij tudi glede na urbanizacijo, industrializacijo, demografijo in podobno. Upoštevati pa kaže tudi prometno vlogo Slovenije v širšem evropskem prostoru. Osnovni pogoj, ki ga postavlja regionalni prostorski razvoj v planiranju prometa, je medsebojna povezava urbaniziranih območij Slovenije z razvojnimi središči in hkrati povezava osnovnega prometnega omrežja SRS z mednarodnim. Zato je na eni strani potrebna koncentracija prometa v prometnih koridorjih, vendar pa zahteva policentrična zasnova urbanizacije podoben policentričen tudi v zasnovi prometnega omrežja, ki mora tako omogočiti enakovreden razvoj tudi tistih območij, ki ležijo zunaj naravno in mednarodno pogojenih prometnih koridorjev. Pravčasno in učinkovito ukrepanje na mreži magistralnih cest pa je nujno tudi zato, ker sosednje države pospešeno modernizirajo in dograjujejo osnovne evropske prometne smeri.

Ob tem je zanimivo navesti podatek, da je v zadnjih 20 letih motorni promet tudi v Sloveniji dosegel sorazmerno velik obseg. Tako v naši republici odpade eno motorno vozilo na 5,9 prebivalca, medtem ko v Avstriji na 4,2, v ZR Nemčiji na 3,5, v SFRJ pa pride eno vozilo na 15,4 prebivalca.

Mednarodne prometne smeri, ki se z izgradnjo novih mednarodnih cest približujejo našim mejam, zahtevajo, da tudi sami poskušamo kar najhitreje izpopolniti domače magistralno cestno omrežje. Seveda pa moramo ob tem upoštevati dokaj šibke finančne vire, ki marsikdaj krepko premečejo domače zamisli ali pa jih vsaj oklestijo. Tako smo tudi prvotne dovolj zajetno zamišljene posege na cestnem področju morali zožiti. Med te ukrepe lahko prištejemo predvsem to, da smo gradnjo sodobnega slovenskega cestnega križa časovno precej razpotegnili ter hkrati uvedli postopno ureditev nekaterih cestnih odsekov.

V dveletnih pripravah na izdelavo srednjeročnega programa vzdrževanja, rekonstrukcij, modernizacij in graditev magistralnih in regionalnih cest v SRS za obdobje 1976 do 1980 je bil izoblikovan minimalni program potreb po cestnih delih. Po sedanjih ocenah bi zanj potrebovali okoli 10,8 milijarde dinarjev. Še vedno pa lahko zapišemo, da tudi na teh 10,8 milijarde dinarjev ne moremo upati, da bi uredili več kot 70 odstotkov tega, kar bi morali pravzaprav nujno napraviti na naših cestah.

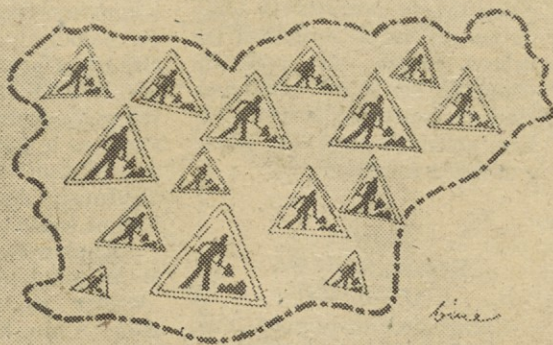


Že spočetka so morali snovalci bodočih cestnih del upoštevati tudi takšne bistvene postavke družbeno-gospodarskih koristi naložb v nove ali posodobljene ceste:

- prihranki pri obratovalnih stroških vozil (neposredne koristi)
- prihranki pri vzdrževanju rekonstruiranih cest in če gradimo novo cesto — tudi prihranki pri vzdrževanju obstoječih vzporednih cest
- zmanjšanje števila nesreč
- časovni prihranki za potnike in blago
- večja varnost in udobnost pri vožnji
- pospešeni gospodarski razvoj
- ostale pomembne koristi, ki jih težko določimo z denarnimi merili, vendar so pogosto odločilnega pomena za gradnjo določenega cestnega objekta; lahko govorimo o koristih kulturnega, političnega, strateškega značaja in podobno.

Že ob načrtovanju dolgoročnega programa razvoja cest so natančnejša preučevanja pokazala, da skupne koristi presežejo višino naložb pred iztekom planskega obdobja.

Kakšne ceste pa imamo sedaj? Za osnovo ocene obstoječega stanja je bila v marcu 1974 opravljena inventarizacija cestnega omrežja v Sloveniji, iz katere lahko povzamemo podatek, da imamo v Sloveniji 1051,55 kilometrov magistralnih cest ter 3721,80 kilometrov regionalnih cest, tem pa že lahko prištejemo še 92 kilometrov avtoceste med Vrhniko in Razdrtim (41 km) in polovične avtoceste Hoče—Arja vas (ob dokončani gradnji bo dolga 51 km).

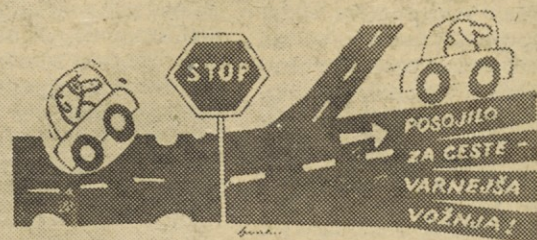


Bolj nas mora skrbeti, da republiško cestno mrežo, predvsem pa njen regionalni del, sestavljajo ceste, ki po prometnem standardu, gradbeni vrednosti in namembnosti ne ustrezajo zahtevam sodobnega prometa. Preozka, slaba, neustrezno utrjena in neravna vozišča, neusklajeni in neustrezni horizontalni in vertikalni poteki cest niso kos zahtevam sodobnega prometa, pri čemer propustnost večjega števila cest ne zadostuje za sedanjim, kaj šele predvidenim prometnim obremenitvam.

Kaj nam obljublja plan cestnih del v naslednjih petih letih?

Če bo šlo vse po sreči (predvsem denarno), naj bi v petih letih modernizirali 728 kilometrov makadamskih cest, ojačili 601 km moderniziranih cest, rekonstruirali 216 km cest. Na novo bi morali zgraditi 117 km cest, od tega bo zgrajenih 36 km novih avtomobilskih cest. Postaviti bo treba tudi 32 cestnih mostov. Vse to pa napoveduje, da bo potrebno najprej dokončati modernizacije in rekonstrukcije cest, začete že v preteklem srednjeročnem obdobju.

Srednjeročni program cestnih del ustreza še zlasti zato, ker je tudi dejansko zagotovljen enakomerni razvoj cestne mreže v SR Sloveniji. Podatki iz programa po regijah kažejo, da bo leta 1980 dolžina moderniziranih cest v SR Sloveniji 83,6%, medtem ko je v letu 1975 68,4%, od tega bodo razvita področja imela v letu 1980 83,6% cest asfaltiranih, v letu 1975 pa so imela 72,3%. Manj razvita področja bodo imela v letu 1980 asfaltiranih 83,4%, medtem ko je ta podatek za leto 1975 58%.



Regija	% 1980	% 1975	manj razviti	% 1980	% 1975
Maribor	84,5	69,8	—	85,8	65
Novo mesto	83,4	60	—	79,1	47,4
Nova Gorica	84,8	74,2	—	100	17
Ljubljana	81,1	65,1	—	—	—
Kranjska	81,9	70,3	—	—	—
Koprska	90,8	84,4	—	100	69,8
Celjska	80,4	62	—	76,3	49,6

Tako ponazorjene številke pa med drugim zagotavljajo, da bo po letu 1980, kar je še posebej pomembno, v vsaki slovenski občini moderniziranih vsaj polovica njenih regionalnih cest. Manj razvitim občinam in manj razvitim območjem pa bodo za hitrejšo modernizacijo njihovih cest namenili kar 29 odstotkov vseh finančnih sredstev, predvidenih za modernizacijo in rekonstrukcijo regionalnih cest celotnega območja Slovenije. Seveda pa bo zgrajenih tudi več podpornih zidov, obcestnih počivališč, zavarovanih bo več železniških prehodov, odpravljenih pa bo tudi več črnih točk na naših cestah. S temi ukrepi in boljšim vzdrževanjem magistralnih in regionalnih cest bo povečana prometna varnost uporabnikov cest.

POSOSILO ZA SLOVENSKE CESTE

Zakaj javno posojilo za slovenske ceste? Zahtevni cestni programi terjajo tudi precej denarja. Načrtovalcem cestnega razvoja, kar smo navsezadnje vsi, ki se nas kakorkoli tičejo ceste, je priskočila na pomoč temeljita javna razprava ob srednjeročnem programu cestnih del v Sloveniji med 1976. in 1980. letom. Pokazala je, da lahko pričakujemo solidarnost delovnih ljudi in občanov še ob novi vseslovenski akciji, razpisu javnega posojila za ceste v naši republici. Vsem je omogočeno, da med 1. majem in 31. letošnjim oktobrom vpišejo posojilo, s katerim naj bi zbrali 900 milijonov dinarjev, ali devet odstotkov potrebne vsote, ki jo narekuje zahteven položaj našega cestnega gospodarstva.

Snovalci javnega posojila za ceste se že vseskozi zavečajo, da bo potrebno mnogo dobre volje in dela, da se bo lahko tako zastavljena akcija uspešno iztekla. Pri tem se nedvoumno opirajo tudi na načelo, da akcije v sklepni fazi pričenejo voditi z geslom »najmanj polovico osebnega dohodka v največ 24 obrokih za boljše ceste, za večjo varnost na naših cestah, za hitrejši razvoj vsakega kraja, za skladnejši razvoj SR Slovenije in njeno boljše povezanost v širše prometne tokove!«

Kmetje, obrtniki, osebe svobodnih poklicev in upokojeanci pa naj bi akcijo podprli glede na svoje možnosti.

Ravno zato je tudi poziv za vpis posojila naslovljen na vse delovne ljudi in občane, vse organizacije združenega dela, delovne skupnosti in druge samoupravne organizacije, skratka, na vse, ki ceste uporabljamo in nad njimi večkrat tudi zmajujemo z glavami.

Ne gre le za to, ali bomo s skupnimi močmi posodili 900 milijonov dinarjev, kar naj ne bi bilo le zbiranje manjkajočega de-

KRAJA, ZA SKLADNEJŠI RAZVOJ SR SLOVENIJE IN NJENO BOLJŠO POVEZANOST V ŠIRŠE PROMETNE TOKOVE!

narja, temveč tudi spodbuda pri želji po pospešitvi dograditve in izboljšanja republiške cestne mreže. Ponovno kaže omeniti, da smo se po nekoliko zamujenih letih tudi v Sloveniji pričeli zavedati pomena cestnega gospodarstva in prednostnega pomena, ki ga lahko dobre ali vsaj boljše ceste zagotovijo celotnemu gospodarstvu in ne nazadnje vsem skupaj za varnejšo vožnjo. Opazili smo tudi, da preslabo razvito cestno omrežje že zavira marsikatero dejavnost. Na glavnih slovenskih cestah naj bi zagotovili hitrejšo in varnejšo prevoznost, pozabili pa ne bomo tudi na manj razvita območja, kjer naj bi modernizacija in rekonstrukcija njihovih cest pospešila tudi njihov gospodarski in splošni družbeni razvoj.

Marsikdo se ta hip sprašuje, kaj bo pravzaprav natančneje pomenil njegov delež, ki ga bo prispeval v celotni znesek navedenega slovenskega javnega posojila za ceste. Tako, denimo, ali bo teh devet odstotkov, kolikor pomeni 900 milijonov dinarjev v celotnem finančnem programu z 10.8 milijarde dinarjev v petih letih sploh kaj koristilo. Nihče seveda ne bi rad, da se na petih letih posojilo kakorkoli porazgubi. Na vsa takšna vprašanja lahko Republiška skupnost za ceste kot nosilec posojila odgovori takole:

Ni mogoče natančno odrediti, za kateri odsek katere ceste naj bi porabili posojilo. Vsi pa lahko najdemo »svoje« ceste v srednjeročnem planu, razdeljene po etapnosti del kot tudi pomenu. Toda nekaj je znano: posojilo kot dodatni finančni vir bo pomagalo premostiti denarni primanjkljaj na takšnih cestnih delih, ko je nujno najprej dokončati tisto, kar je še ostalo planskega dolga, obenem pa končati tudi avto cesto Hoče—Arja vas in začeti gradnjo odseka avtomobilske ceste med Ljubljano in Vrhniko. Posojilo se bo oplemenitilo tudi z začeto gradnjo cest po družbenih dogovorih v Ljubljani, Mariboru, Celju in še kje, pa s tem, da se ga bomo spomnili tudi pri gradnji mejnega prehoda v Vrtojbi ali pri nadaljevalnih delih na obalni cesti, da ponovno ne omenjamo pospešenega razvoja cestnega omrežja na področju manj razvitih občin in mejnih območij.

Razpisovalec posojila, Republiška skupnost za ceste, upravičeno pričakuje, da bo zavest vsakega občana, delovnega človeka izpolnjena v taki meri, da pričakuje večji odziv, kar je bilo v javni razpravi že razglašeno. Zato predlaga, da bi presežek nad predvideno vsoto za vsako področje občine uporabili prav tako za ceste in to sporazumno z občino na njenem področju kot dodatna sredstva.

PREDVIDENI IZVEDBENI UKREPI

NA NAŠIH CESTAH

Programi del predvidevajo na posameznih regijah naslednja večja dela:

Na Gorenjskem bodo modernizirali cesto na Vršič, povezavo med Jesenicami in Gorjami, nadalje cesto na Pokljuko, prav tako delno povezavo med Trzičem in Begunjami, cesto od Rudnega prek Dražgoš proti Kropi, od Železnikov v Selški do

lini do Petrovega brda, nadalje Vodice—Brnik ter iz Trebije prek Sovodenj na Kladje, iz Žirov proti Logatcu. Na Tolminskem cesti na Vršič, odsek Žaga—Učaja, tudi Breginj bo povezan z asfaltom, kakor tudi cesta v Baški grapi, nato odsek ceste Kladje—Cerkno ter Predmeja—Col. Na Primorskem pa od Vrem do Ribnice, iz Knežaka do Ilirske Bistrice, nadalje cesta prek Brkinov od Prema do Obrovega ter od Zabič proti Novokračinam.

Na ljubljanskem območju so predvidene naslednje večje modernizacije:

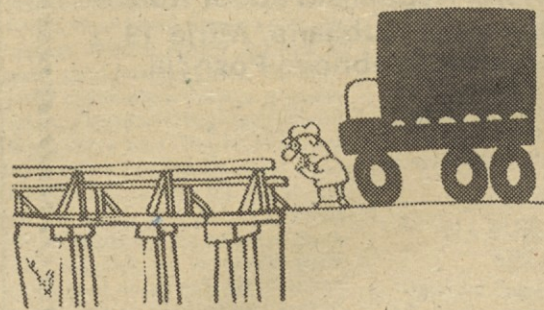
Polhov Gradec—Ljubljana, Podpeč—Ig—Pijava gorica, Rašica—Videm—Račna—Mlačevo, nadaljevanje in končanje ceste Kamnik—Vransko, pričetek del od Stahovice proti Gornjemu gradu, nadalje od Ivančne gorice proti Višnji gori, kakor tudi iz Litije do Velike reke. Tudi Cerknica bo povezana s Sodrzičico z asfaltnim voziščem. Na novomeški regiji pa bo modernizirana povezava med Kočevjem in Žužemberkom, predvideva se pričetek del na cesti od Kočevja proti Črnomlju, nadaljevanje in končanje tako imenovana Partizanska magistrala Črnomelj—Soteska, nato odsek Trebnje—Čatež, nadalje cesta ob Kolpi iz Vinice prek Adlešičev do Podzemlja. Predvidena je modernizacija iz Mokronoga do Sevnice, kakor tudi v smeri proti Zburam in Šmarjeti, nato iz Podbočja do Krške vasi, iz Senovega do Podsrede ter od Bizelskega do Klanjca. Na Kozjanskem se lahko ozremo na nadaljevanje modernizacije med Sevnico in Planino ter iz Šentjurja proti Planini. Precejšen poudarek velja Obsotelski magistrali, ki nosi ime po XIV. diviziji, nadalje odsek Kumrovec—Podsreda. Mo-



dernizirana bo povezava čez Kozjansko v smeri Šmarjeta—Jurklošter, nato iz Šentjurja proti Lesičnemu ter odsek Virštajn—Golobinjek.

Na celjskem območju je predvidena modernizacija odsekov Dobrna—Črnova, Polzela—Velenje, naslednje leto bodo končana dela v Logarski dolini, moderniziran bo odsek iz Rogatca proti Majšperku, iz Gornjega grada proti Črničcu, nadalje odsek Stranice—Vitanje in iz Konjic do Žič ter dalje proti Poljčanam. Tudi mariborsko območje bo imelo več moderniziranih cest. Iz Raven bo potrebno prek Kotelj doseči povezavo s Slovenj Gradcem, dalje Radlje—Ribnica na Pohorju ter iz Doliča proti Vitanju. Tudi cesta iz Trat proti Lenartu bo modernizirana oziroma bodo dela nadaljevana na cesti Lenart—Senarska—Ptuj. Tudi odsek od Ptuja proti Žihlavi je v programu, nadalje Vinska cesta med Ormožem in Stročno vasjo, iz Križevc do Žihlave ter Senarske proti Vidmu. Asfaltirana cesta bo stekla med Beltinci in Dobrovnikom, Lendavo in Dobrovnikom ter dalje proti Murški Soboti, iz Lendave do Pinc ter iz Razkrižja prek Črenšovec do Turnišča.

Rekonstruiranih bo 216 km cest. Med drugim naj omenimo, da prištevamo sem tudi tista dela, ki jih bomo v naslednjih letih opravili v Mariboru, Celju in Ljubljani po družbenih dogovorih med Republiško skupnostjo za ceste in posameznimi občinami. Ostale večje rekonstrukcije bodo izvršene na odsekih Poljana—Črna, iz Velenja proti Arji vasi, med Zagorjem in Trbovljami z novima mostovima v Zagorju in Trbovljah, rekonstrukcija mostu v Radečah. Na Gorenjskem je posebnega pomena



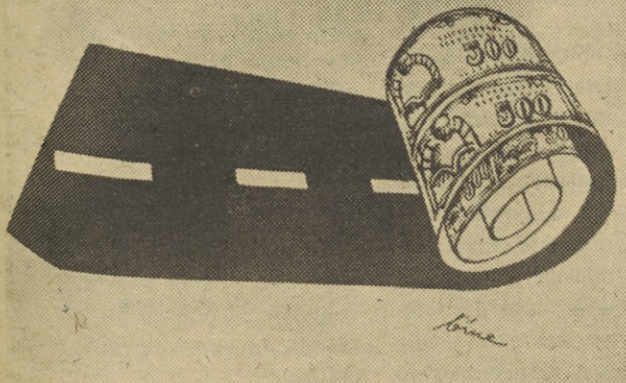
rekonstrukcija ceste od Jeprce proti Škofji Loki ter dalje proti Gorenji vasi, nadalje odsek Bled—Bohinj, dokončanje obvoznice v Podkorenu in dalje proti Ratečam ter iz Jesenic do Hrušice. Na Primorskem bodo večja dela od Sežane proti Dutovljani za boljše povezavo z novogoriškim območjem, dalje Ankaransko križišče—Valdoltra—Lazaret, Koper—Šmarje, ki naj bi razbremenila dosedanjo obalno cesto, kot tudi nadaljevanje del na obalni cesti. Na Dolenjskem pa Straža—Novo mesto z dokončanjem del na mostu v Novem mestu z obvozom, Krško—Drnovo ter novim mostom v Krškem. Tudi cesta iz Postojne proti Reki bo doživela več pomembnih sprememb od prevlek do rekonstrukcij, dalje sta predvidena nova mostova v Tacnu in Šentjakobu. Tudi v Radmirju ter v Borlu in Krški vasi so predvideni novi mostovi. Ojačali bodo cesto med Ptujem in Ormožem, uredili več mejnih prehodov z dostopi kot so: Radlje, Šentilj, Kuzma, Vrtojba.

Tu smo navedli samo večja dela iz srednjeročnega programa do leta 1980. Za vsa ta dela pa je nujen prispevek vsakega izmed nas, tako da bomo lahko uredili še več manjših odsekov skozi naseljene kraje širom po Sloveniji. Vse to bo imelo za posledico udobnejšo in predvsem varnejšo vožnjo po naših cestah.

Večkrat presojamo cestne zmožnosti nekega območja ali celo države po tem, koliko ima avtomobilskih cest. Kot že rečeno, naj bi v naslednjih petih letih zgradili 36 km novih avtomobilskih cest našega bodočega slovenskega cestnega križa. Vendar je potrebno omeniti, da bo odsek Hoče—Celje odprt za promet konec julija letos, odsek Celje—Arja vas z obvozom okoli Žalca pa drugo leto. To bo sicer le polovična avtomobilska cesta, dvopasovnica, vendar bo njenih 51 km izredno mnogo pomenilo za izboljšanje prometnih razmer na tem območju Slovenije. Ta del avto ceste se bo tako kljub zamudi dobro vklopil v delno dograjeno Sloveniko, ki bo sčasoma tekla od Šentilja prek Maribora, Celja, Ljubljane, Postojne, Razdrtega, Senožeč in nato v dveh krakih proti morju oziroma Novi Gorici. Vsekakor je težko reči, kdaj bo Slovenika končana, saj je bilo doslej zgrajenih 32 km med Vrhniko in Postojno in 9 km med Postojno in Razdrtim. Na kasnejši čas pa je prestavljeno nadaljevanje med Razdrtim in Senožečami, medtem ko bomo letos pričeli graditi 11,15 km avto ceste od Dolgega mostu pri Ljubljani do Vrhnike. Ilirika, naša druga, 183 km dolga avtomobilska cesta od bodočega Karavanškega predora prek Kranja, Ljubljane, Bregane do meje s SR Hrvatsko, ki naj bi kasneje spadala v okvir 1185 km dolge avtomobilske ceste Bratstva in enotnosti od Karavank do Gevgelije tudi postaja realna. Srednjeročni program do leta 1980 predvideva pričetek gradnje predora Karavanke, tudi odsek od Ljubljane do Kranja je naveden v materialih, kakor tudi tretji pasovi za počasni promet med Ljubljano in Novim mestom. Zapadni in južni obvoz Ljubljane se bo vsekakor uspešno vključil v to avtocestno povezavo.

Programi so sprejeti na osnovi široke javne razprave in v skladu s samoupravnim dogovarjanjem, zato naj ponovimo apel:

Prispevajmo za boljše ceste, za večjo varnost na naših cestah, za hitrejši razvoj vsakega kraja, za skladnejši razvoj SR Slovenije in njeno boljše povezanost v širše prometne tokove!



Na Tolminskem že začeli z obnovo

Komisije strokovnjakov, ki so ocenjevali škodo, nastalo po potresu, so že končale svoje delo. Tisti občani, katerih hiše so bile manj prizadete, so že začeli z obnovo, drugi še čakajo. Najhujše je že zdavnaj mimo, saj 570 prikolic na potresnem območju zagotavlja kolikor toliko varno streho najbolj prizadetim. Kljub temu pa večino tistih, katerih hiše je komisija označila z rdečo barvo, kar pomeni rušenje, skrbi, kje bodo dočakali zimo.

Sicer pa so se ljudje na najbolj prizadetem področju že skoraj navadili na nov ritem življenja. Manjši potresni sunki jih ne vznemirjajo več. Zaposluje jih delo v podjetjih in na polju. Zvečer pa namesto v razmajano hišo odhajajo počivat v prikolic.

„Ceprav nas je hudo prizadelo, razen v prvih urah ni bilo posebne panike,“ je zatrdil Anton Školc, vodja izmene v obratu TIG v Breginju. „Pomoč je prišla hitro. Dobili smo šotore in potem prikolic, tudi zasilne kuhinje so nam postavili. Ceprav smo odmaknjeni od sveta, smo dobili občutek, da so nam ljudje blizu. Prijeten je ta občutek. In vnaprej? ... Ljudje teh krajev smo trmasti in navezani na svojo zemljo. Popravili bomo svoje domove, s pomočjo, ki nenehno prihaja, bo šlo hitreje in laže.“

Tako pravijo v Breginju, tako mislijo v Podbeli in številnih drugih vaseh. Marjan Sturm, vodja splošnega sektorja tovarne igel v Kobaridu, pa nam je povedal, da je pri njih že po petih dneh proizvodnja

stekla normalno, predvsem po za-
slugi delavcev, ki so kljub temu, da
so doma imeli na pol porušene hiše,
žrtvovali večino dneva, da bi čim-
prej usposobili tovarno. In kaj so v
tovarni storili za svoje delavce?
Razveljavili so sklep o dodeljevanju
stanovanjskih kreditov, odpovedali
so se proslavi 25-letnice podjetja.
Skupaj z vročenimi sredstvi v banki
so tako zbrali 150 starih milijonov,
ki jih bo posebna komisija razdelila
v obliki dolgoročnega kredita naj-
bolj prizadetim in socialno najbolj
ogroženim delavcem.

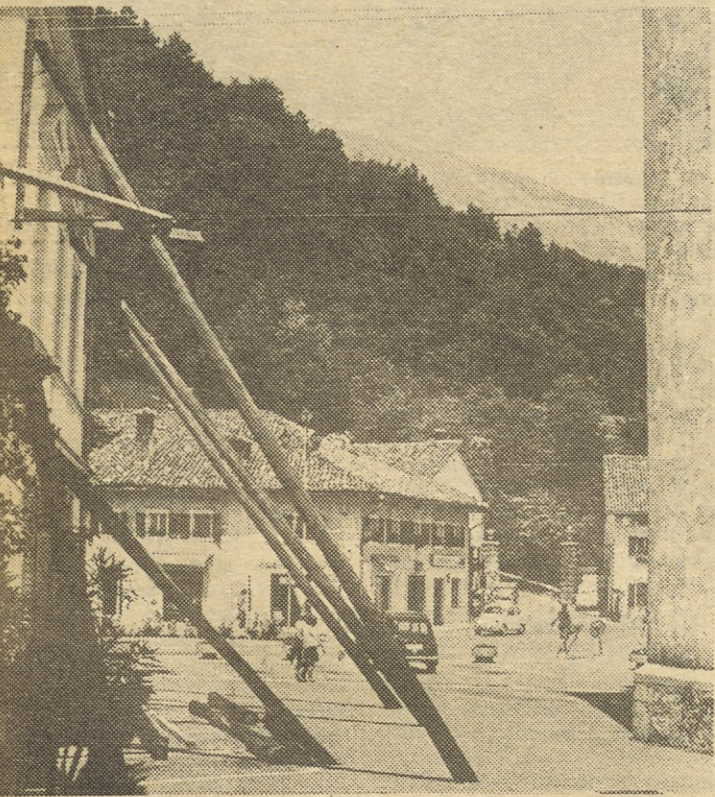
Dušan Jug, sekretar občinskega
sindikalnega sveta v Tolminu, pa je
povedal, da je sindikat od prvega
dne sodeloval s štabom civilne za-
ščite pri odpravljanju posledic po-
tresa in razdeljevanju pomoči ter na-
črtovanju obnove. Pred dnevi so
družbenopolitične organizacije spre-
jele predlog kriterijev za razdeljevanje
finančne pomoči za obnovo, ki
bo določal merila, komu, koliko in
kako bodo razdelili sredstva, ki
se stekajo na žiro račun. Dogovorili
so se tudi, da bo poraba teh sredstev
javna in bodo z njo seznanjeni tako
občani kot tisti, ki so sredstva pri-
spevali.



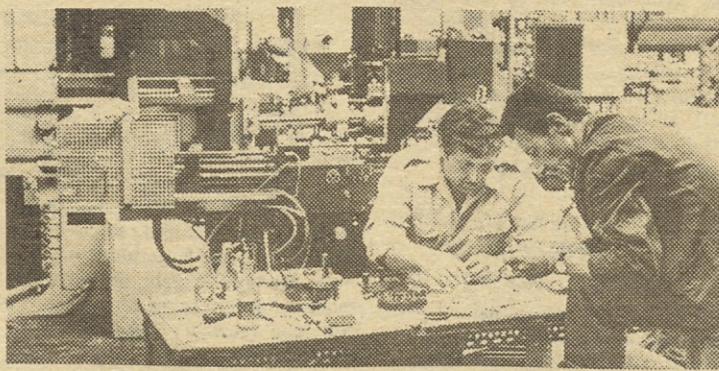
Tako rekoč vse hiše v Breginju
so neuporabne in služijo prebival-
cem le še za to, da si v njih
skuhajo. Ob robovih vasi pa so
nastala nova naselja prikolic.
Koliko časa bodo tu ostale, pa
je odvisno tudi od komisije Za-
voda za spomeniško varstvo.



Od leve proti desni: Valerija Volarič: „Stanovali smo v združnem domu v Idrskem in če bo šlo vse po sreči, bomo spet v stanovanju čez dva meseca.“ Jože Kokole, poštar v Kobaridu: „Prve dni je bilo težko, sedaj pa že vem, v kateri prikolici kdo prebiva.“ Marjan Sturm TIK: „Predvideno razširitev proizvodnih prostorov je potrebna za nekaj časa zavrl, vendar upamo, da ne za dolgo.“



Tudi poslopje, kjer je bila v Kobaridu včasih pošta, ni več uporabno.



Novi obrat TIK v Breginju je bil solidno zgrajen in je ob potresu utrpel le manjšo škodo. Proizvodnja normalno teče. Med 36 zaposlenimi sta tudi Anton Školc in Dante Škur (na sliki). Tako sta pripovedovala: „Večina hiš v Breginju je označena z rdečo barvo, kar pomeni rušenje. Pravijo, da bomo lahko dobili po 15 starih milijonov kredita.“



Tudi v Podbeli večina prebivalcev živi v prikolicah. Tudi Marija Marcola: „Prikolice so kar udobne, vendar je hiša le hiša.“ Foto: A. Agnič

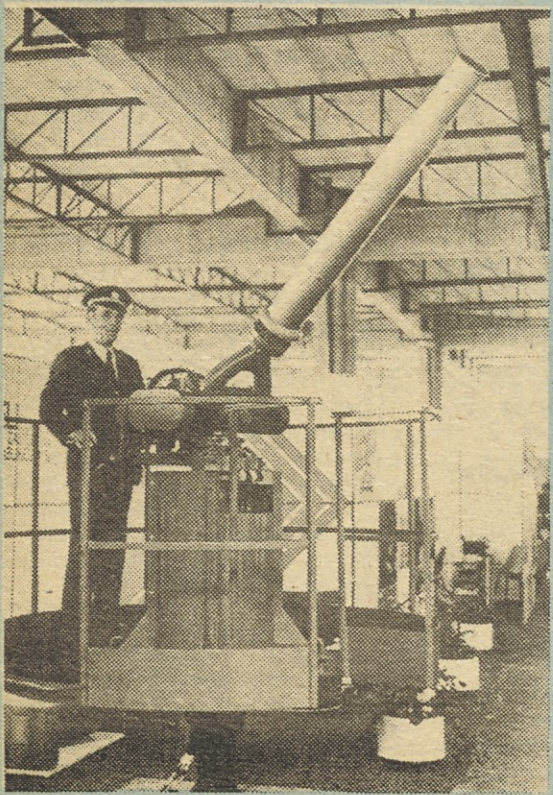


Vse o zaščiti

Sejem opreme in sredstev civilne zaščite, ki je bil minuli teden v Kranju, je že dobil vsejugoslovanski in tudi mednarodni pomen, predvsem pa iz leta v leto dobiva svojo fiziognomijo. Vsako leto nas sejem preseneti s čim novim. Letos, denimo, so prikazali značilne primere v gradnji zaklonišč v večjih mestih Jugoslavije, zdravstveno in sanitetno službo ob velikih nesrečah. Zadnji potres na naši zahodni meji je prav gotovo spodbudil proizvajalce, da so pokazali številne odlike zasilnih objektov – tako stanovanjskih kot tistih, ki so splošnega pomena. Na sejmu je bilo mogoče videti številna sredstva, ki služijo kot zaščita človeku pri delu in ob nesrečah. Od preprostih rokavic, gasilnih aparatov, do zapletenih naprav za ugotavljanje atomskega sevanja.

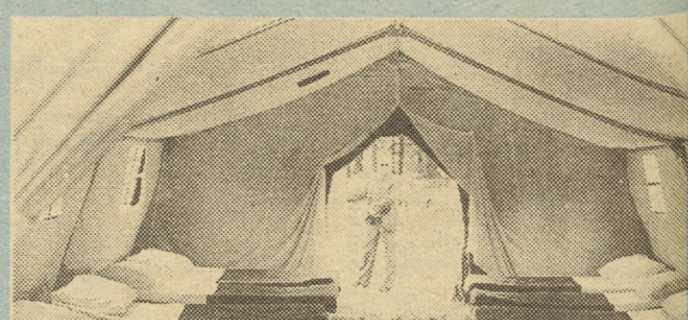
Kljub temu ... sejem bi bil morda lahko bolj pregledno urejen, ali bolje organiziran po namenu posameznih pripomočkov. Tako bi lahko, na primer, na enem prostoru razstavili naprave za gašenje požarov, na drugem sredstva za zaščito pri delu itd. Sedaj razstavlja vsako podjetje zase. Sejem tudi ne bi smel imeti le komercialnega značaja, kar najbolj pregledno naj bi pokazal tisto, kar služi varstvu človeka v nesreči in pri vsakdanjem delu.

Res je tudi, da na sejmu nismo videli vsega, kar imamo in kar tudi doma izdelujemo, služi pa namenu, ki ga sejem predstavlja. Kljub vsemu pa je sejem in še posebej spremljajoči seminarji o vprašanih zdravstvene zaščite v vojni ter o planiranju ter gradnji zaklonišč dal svoj prispevek hitrejšemu razvoju civilne zaščite pri nas.



Lojze Krč, dežurni gasilec na Gorenjskem sejmu, je član gasilskega društva v Prinskovem že 30 let. „Takega vodnega toka naše društvo sicer nima, vendar nismo tako slabo opremljeni. V Savi, kjer delam, pa imamo še veliko modernejši gasilski avto, kot je tisti zunaj.“

Sejem so si ogledali tudi dijaki zadnjega letnika kovinarskega oddelka poklicne šole Kranj, in to kot strokovno ekskurzijo namesto učne ure predmeta obramba in zaščita.



Republiški odbor RK Slovenije je na sejmu razstavil del zasilne bolnišnice



Sejem si je ogledal tudi predsednik skupščine SRS dr. Marjan Breclj.

Mojstri betonskih konstrukcij

Industrijsko grajena stanovanja in tovarniške hale

Petindvajset let je tega, kar so se primorski zidarji iz nekdanjega podjetja „Zidgrad“ iz Volčje drage združili z zidarji iz „Soče“. Nastalo je Splošno gradbeno podjetje „Gorica“, ki sodi danes med najbolj uspešna slovenska podjetja. Ni gradnje, ni načrta, pa naj bo še tako smel, da mu ne bi bili kos zidarji, ki jim stoje ob strani projektanti, tisti za računalnikom betonerci, žerjavisti, vozniki prekučnikov, številni mojstri v centralnih obratih in v tovarni armiranobetonskih konstrukcij. Po vsej Sloveniji, pa tudi širši domovini stoje zgradbe, ki so jih zgradili delavci Splošnega gradbenega podjetja Gorica. To so običinsko poslopje, poslopje banke, bolnišnice, vzgojnovarstvene ustanove, serija visokih stanovanjskih zgradb, individualne vrstne hiše, hoteli, šole . . .

ZAČELI SO Z OBNOVO PRIMORSKE

Naloga novoustanovljenega podjetja je bila v tistem, lahko bi rekli že daljnem letu 1951, da se loti obnove Primorske in predvsem gradnje novega središča Primorske — Nove Gorice. Bili so časi, ko je bilo treba graditi hitro in se predvsem zanašati na moč svojih rok in na zelo enostavne delovne pripomočke. Fantje, ki so bili v glavnem s Primorske, začeli pa so prihajati tudi z drugih krajev domovine, so se znašli, kakor so vedeli in znali. Dvigalo, ki bi poneslo tovor le nekaj metrov visoko, je bila dolga časa le želja; je pa bila tako zelo močna, da so tako dvigalo skonstruirali kar v podjetju. Skorajda ni možno popisati radosti, ki je prevzela fante iz Splošnega gradbenega podjetja, ko so dobili oziroma kupili prva dvigala. Pa prve modernejše avtomobile, ki niso imeli več koles brez zračnic, in ki jih ni pogajala več veriga . . . Toda kdor začne iz nič, vendar z veliko volje, ima možnosti, da ga ne zamaje vsak vetrič. In tako je Splošno gradbeno podjetje Gorica obstalo tudi v tistih časih, ki so bili za slovenske gradbince zelo težki.

Planskih cen nenadoma ni bilo več, materiali so se podražili čez noč tudi za sedemkrat, iz obnovitvene miselnosti, kjer je bil prvi cilj obnova domovine, je bilo hitro treba preiti na povsem ekonomsko gradnjo. V tem času je na Primorskem zmanjkalo dela. Po temeljitem premisleku so se delavci iz Splošnega gradbenega podjetja Gorica podali na — Jesenice. Mojstri ravnih zidov in imenitnih izkušenj so pokazali, kaj znajo. Stanovanjske hiše so gradili hitro in solidno pa tudi lepo. Od blizu in daleč so hodili gledat, kako znajo zidarji iz Gorice ravnati s kamnom in mu vdahniti dušo.

In zidali so še in še.

LITI BETON IN TUNELSKI OPAŽI

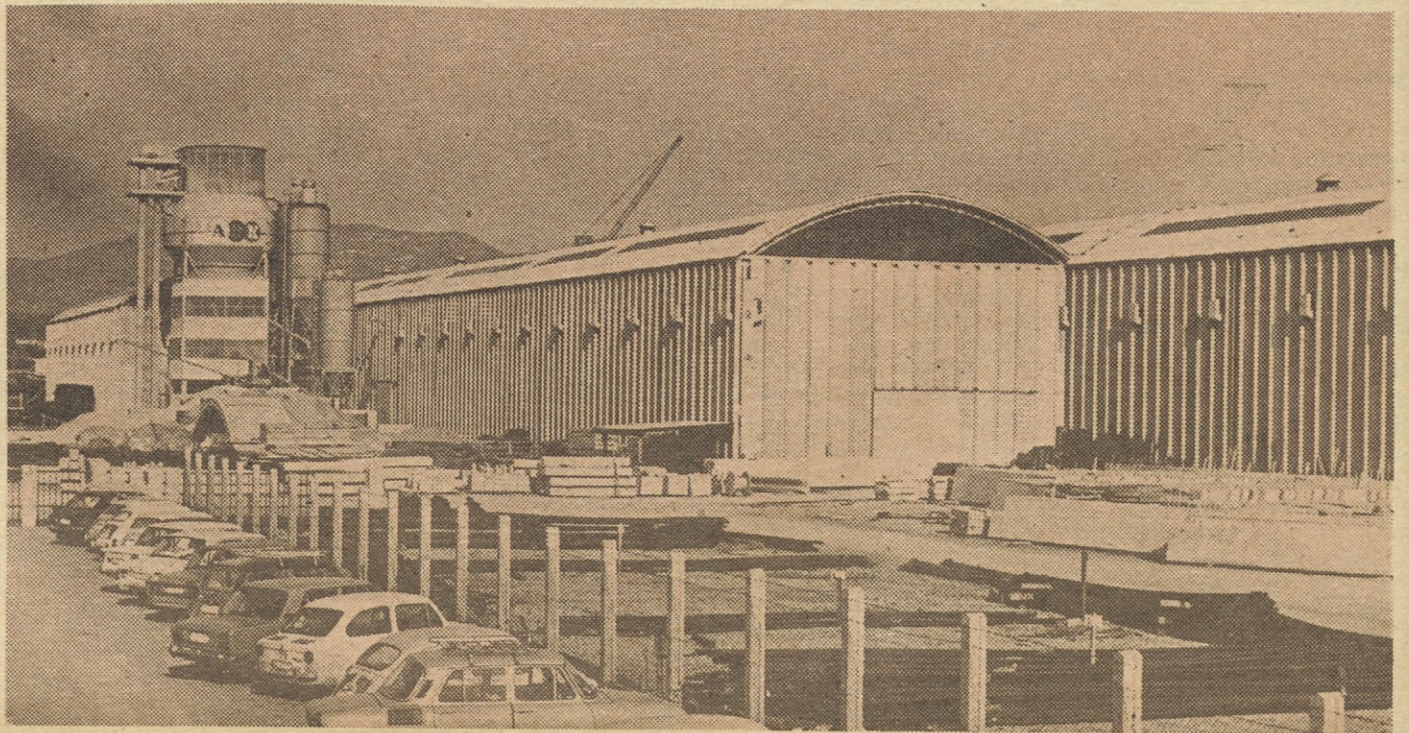
V času gradbene krize so delavci gradbenega podjetja prijeli za vsako delo. Nič jim ni bilo težko, naj je šlo za zahtevno gradnjo vinske kleti v Brdih, za hotelsko naselje pri Crikvenici, za stanovanjsko naselje na Semedeli pri Kopru . . .

Počasi so spoznavali, da klasična gradnja ni več najhitrejši in najboljši način gradnje. Izkušnje, ki so si jih pridobili Primorci, ki so pred drugo svetovno vojno zidali po vsej Evropi, njihova iznajdljivost in odprte oči, so jih vnovič popeljale v svet. Proučevali so najbolj uspešne sisteme gradnje na tujem in spoznali, da je bodočnost gradbeništva v hitri in enostavni gradnji, v gradnji, ki jo je treba dobro pripraviti in zelo hitro izvesti. Tako pa se da graditi le z litim betonom ali tako, da pri gradnji uporabljaj že vnaprej izdelane elemente. Po temeljitih študijah so se v Splošnem gradbenem podjetju Gorica odločili za liti beton in francoski sistem tunnelskih opažev. To, kar so videli v tujini, so doma izpopolnili in začeli graditi po enotnem sodobnem sistemu, ki ima pred klasičnim prednosti

predvsem v tem, da je hiter, cenejši in da omogoča sprotno vgrajevanje inštalacij. Po novem sistemu litega betona in tunnelskih opažev, za ta sistem so se odločili leta 1968, so gradili stolpice pa stolpnice in tudi individualne hiše. Iz gradbenega delavca z najširšim profilom so se začeli sčasoma oblikovati novi strokovnjaki. Nastala je skupina delavcev, ki so pravi mojstri pri montaži in demontaži najbolj zahtevno oblikovanih in sestavljenih opažev, pa skupina betonercer, ki skupaj z drugimi z največjo natančnostjo in popolno zanesljivostjo uresničuje najbolj zahtevne načrte projektantov. Težko bi bilo sešteti vsa stanovanja, ki so jih zgradili delavci iz Splošnega gradbenega podjetja Gorica. Podatek ne bi bil točen niti en teden, saj njihov sodoben način gradnje omogoča, da dan za dnem nizajo etažo na etažo. Industrijski način gradnje omogoča, da stolpnice rastejo hitreje kot kdaj doslej. Pri tem so iz

TOVARNIŠKE HALE PO TEKOČEM TRAKU

Leta 1968, ko so se v Splošnem gradbenem podjetju Gorica odločili za tehnologijo litega betona in tunnelskih opažev, so se odločili tudi za industrijski način gradnje tovarniških hal. Delavnice, v katerih so dotlej izdelovali betonske robnike in betonska okna ter cevi, so modernizirali in izdelali tri sisteme industrijskih montažnih hal: ločne, dvokapne in ravne. Vsem trem sistemom je skupno to, da elemente za sisteme izdelajo v tovarni armirano-betonskih konstrukcij v Šempetru pri Novi Gorici. S posebnimi avtomobili jih prepeljejo na gradbišče in s pomočjo dvigal sestavljajo v tovarniške dvorane. Ta način gradnje, ki dovoljuje težo posameznih elementov več kot tri deset ton in dopušča vzpenjanje deset in več metrov visoko, je izredno racionalen in hiter. Po montažnem sistemu je Splošno gradbeno podjetje Gorica pokrilo že več kot osemsto tisoč



Tovarna armiranobetonskih elementov ABK v Šempetru pri Gorici

leta v leto boljše, pa naj gre za izvedbo ali funkcionalnost. Po tem sistemu prav sedaj gradijo na Ledinah v Novi Gorici veliko stanovanjsko naselje s tisočji stanovanj.

MOČAN ŠTAB STROKOVNJAKOV

Vsega tega seveda ne bi zmogli, če ne bi gradnje pripravljali na najsodobnejše načine. Od časov, ko je podjetje nastalo in je imelo enega inženirja in sedemnajst tehnikov, se je marsikaj spremenilo. Danes pri načrtovanju stanovanjskih hiš, tovarniških hal in zgradb, ki so namenjene javnim službam, poš, bolnišnic, vzgojnovarstvenih ustanov, trgovskih centrov, šol, hotelov, in drugih objektov sodeluje 23 inženirjev, 74 tehnikov, 46 ekonomistov, 6 strokovnjakov dela na računalniku, 38 v lastnem projektivnem biroju, zida 383 zidarjev, za beton skrbi 59 specialistov, 60 je strokovnjakov za postavljanje in razstavljanje najbolj zahtevnih jeklenih opažev, 71 je tesarjev, 42 želožokrivcev, 31 mož vestno vodi dvigala, da ne naštevamo vseh drugih delavcev, ki vsak na svojem delovnem mestu natančno ve, kaj je njegova naloga kot člana kolektiva, ki danes šteje že skoraj 1700 članov.

kvadratnih metrov. Po teh treh osnovnih sistemih so zgrajene tovarniške hale, ki imajo površino več kot deset tisoč kvadratnih metrov. In naročila prihajajo kar naprej, saj je čas denar in hitrejšega sistema za gradnjo tovarniških objektov skoraj ni. Velika prednost, ki jo nudi ta sistem pred drugimi sistemi, je predvsem v vzdrževanju, saj beton ne potrebuje posebne nege.

Kljub temu, da so tovarniške hale, ki jih gradi po montažnih sistemih — ločnem, dvokapnem in ravnem — goriško gradbeno podjetje, načrtovane po enotnih načelih, so med seboj izredno raznolike. V njih vsteklenujejo pivo, s tekočih trakov prihajajo avtomobili, v njih sestavljajo posamezne dele za avtomobile, nastajajo iverke, nastaja pohištvo . . . In k vsaki tovarniški hali je možno po istem sistemu dozidati tudi potrebne prostore za administracijo. Montažne tovarniške dvorane goriškega podjetja stoje domala po vsej Jugoslaviji. Snujejo pa že četrti sistem, ki bo še enostavnejši in cenejši od dosedanjih treh, čeprav bodo uporabljali dosedanje elemente iz prednapetega betona.

E. P.



Stanovanjsko naselje v Semedeli nad Koprom



Stanovanjsko naselje na Ledinah v Novi Gorici