



ŠTIRI VPRAŠANJA NAJBOLJŠEMU JUGOSLOVANSKEMU STRUGARJU

Je 12 tisoč dovolj?

Poznamo ga z Iške vasi. Če imajo nastop pevci, če se zberejo mladi igralci, če je v kraju akcija, vedno je med njimi 29-letni Alojz Janežič. Dosedaj smo ga srečevali v domačem kraju, tokrat pa smo mu pristopili v njegovem drugem domu, v SOZD ZPS delovna organizacija Titovi zavodi Litostroj TOZD obdelava.

Kakšna je bila vaša delovna pot do te zajetne stružnice? »V litostrojski izobraževalni center sta me zvabila prijatelja z vasi. To je odlična strokovna šola, v kateri si teorija in praksa neprekinjeno podajata roke. Po treh odličnih letih šolanja sem prispel za manjšo stružnico in potem napredoval. Spominjam se, da sem prvič dobil v kuverti 45 starih tisočakov. Sedaj sem že deseto leto na tej velikanki, na kateri stružim posamezne velike dele žerjavov, turbin, črpalk. Okrog 12 tisoč dinarjev zaslužim. Za to vsoto moram zelo dobro delati, tako, da se mi včasih zdi, da že kar preveč. Novi pravilnik pušča slabše delavce za tisoč do pet tisoč dinarjev za menoj. Tako delovno naprežanje me je pripeljalo tudi do spoznanja, da bo potrebno v šolo. Spomladaj bom s

pomočjo štipendije Litostroja postal delovodja. Tudi zdravje me je prisililo v to odločitev.«

14. delovno tekmovanje kovinarjev Jugoslavije je torej zmagoslavno slovo od stružnice?

»Za tekmovanje sem se težko odločil. To sem čutil kot veliko odgovornost do podjetja. Na izbirnem tekmovanju sem bil drugi, na slovenskem in jugoslovanskem pa prvi. Ko sem se zavedel naloge po izbirnem tekmovanju šišenskih strugarjev, sem še temeljiteje preštudiral vso teorijo. Z dobrimi odgovori mi je lahko prinesla pomembnih 300 točk. Kar malo neroden sem bil, ko sem moral prijemati za ročice šolske univerzalne stružnice. Saj veste, kako se počuti voznik, ko sede iz avtobusa v fička. Tako je bilo meni. Pa sem se zbral in dosegel naziv najboljšega strugarja Jugoslavije. Vsi so bili veseli mojega uspeha.«

Kolegi iz Litostroja so nas opozorili na vašo izjemno voditeljsko suverenost?

»Reš sem bil predsednik skupščine vseh tekmovalcev »Kovinar 80«. Samostojnost in odločnost pri nastopanju sem dobil v pevskem zboru in dramski skupini. Trenutno sem predsednik litostrojskega pevskega zbora, pa tudi v nekaterih samoupravnih organih sem.

Šolanje verjetno oži vaše delo v Iški vasi?

»Trenutno res hodim le na pevske vaje in nastope. Med igralce bom spet prišel po končani šoli. Ne zanemarjam pa dolžnosti v organih nove krajevske skupnosti. Še predvsem zato ne, ker moramo kar najhitreje zgraditi nove prostore za krajevne potrebe. Pri tem bomo prav gotovo sodelovali vsi krajani.

Ob pogovoru o mojem delu v Litostroju in Iški vasi, pa želim, da bi se z usmerjenim izobraževanjem ponovno dvignila vrednost proizvodnega dela.« STANE JESENOVEC

ODGOVOR NA KOMENTIRANO POROČILO

»Grobi molk« prebivalcev Selnika

Glede na članek Grobi molk Selnika, objavljen v Naši komuni dne 23. 9. 1980, se stalni prebivalci zaselka Selnik počutimo prizadete, zaradi enostranske in tendenciozno napisanega članka in nepreverjenega dejanskega stanja.

Čudimo se poročevalcu Stanetu Jesenovecu, zakaj ni iskal pojasnil še pri ostalih štirih družinah, saj v članku opisuje odnose v vasi vseh družin. Poudarimo naj, da smo vsi vaščani zaselka Selnik v primernih odnosih med seboj, le družina Stevanovič, ki občasno prihaja v vas, ne komunicira z nikomer, razen preko sodišča (vsi smo tožene stranke). Čudi nas tudi mirno in zbrano pogovarjanje z našim novinarjem, saj takega mi vaščani ne poznamo. Ne preseneča pa nas to, da je bil Mihelič Justin razburjen, ker smo tudi vsi ostali vaščani razburjeni, če nanese pogovor na to temo.

Po resničnih podatkih v zaselku Selnik živi 12 ljudi in ne 10 kot navaja vaš novinar. Glede navajanja o poravnalnem svetu poudarjamo, da je bil uspešen, saj so si udeleženci segli v roke in pili »likof«, vendar pa se družina Stevanovič ni držala dogovora poravnalnega sveta in je vložila tožbo na sodišče.

Družina Stevanovič ima stalno bivališče v Ljubljani kjer tudi živi, v zaselek Selnik pa prihaja občasno, kjer so podedovali del domačije. Večji del obdelovalnega zemljišča so si ogra-

dili z več kot en meter visoko bodečo žico in si po svoji presoji postavili meje. Pri ugovoru sosedu na pravilnost meje pa mu je Stevanovič Rado grozil z železnim drogom in tako uveljavlja svojo voljo.

V članku je napisano, da je ogrožen s strani vaščanov in da išče zaščito na UJV. Naj pomenimo, da smo mi ogroženi, saj nam grozi celo s strelnim orožjem.

Novinar navaja, da Stevanoviča vsake toliko časa »čaka ta ali oni krajan, ali pa kar dva, trije skupaj«, vendar pa menimo, da naj novinar navede imensko kdo ali kateri vaščan je čakal Rada »s tem ali onim predmetom«. Resnica je pa taka, da on in žena iščeta posamezne vaščane na samem, jih grobo žalita in izzivata.

Cesta v zaselek Selnik pa je dostopna za popravilo vsem, ki zahajajo v ta zaselek ves čas in jo vaščani popravljamo kadar ima kdo čas, skupne akcije pa so redke in se vsak sam, brez pismenega povabila akcije udeleži.

Menimo, da smo s temi navedbami razjasnili »GROBI MOLK SELNIČANOV«, v kolikor pa ste v dvomih glede naših navedb na predlagamo skupni sestanek vseh prizadetih, ki ga organizirajte na Krajevni skupnosti.

VAŠČANI ZASELKA
SELNIK

NAŠA SKUPNA VARNOST V CESTNEM PROMETU

Kaj ukreniti pri prometni nesreči?

Če smo zapleteni v kakšno kritično situacijo iz katere mora nastati prometna nesreča, se lahko vprašamo, kaj bi tedaj storili? Ali je sploh mogoče še kaj ukreniti? Vsekakor je mogoče, če imamo dovolj prisebnosti in voziške izkušnosti.

Pri prometni nesreči je frontalno trčenje najhujše. To je taka nezgoda, kjer dve vozili, ki hitita v nasprotni smeri, trčita s celo sprednjo površino. Hitrostni sili dveh v nasprotno smer hitečih avtomobilov se pri trčenju seštejeta. Prva dolžnost voznika, ki se zave, da bo v naslednjem trenutku trčil ob kak predmet ali nasproti hiteče vozilo, je ta, da prepreči frontalno trčenje. Za to je potrebno izredno obvladanje vozila, kajti v taki situaciji bi morali poskusiti postaviti vozilo vsaj nekaj stopinj počez.

Energičen pritisk na zavoro in istočasno močan odklon z volanom, napravijo mnogi vozniki pomotoma. Pri frontalnem trčenju bi mogli to narediti nalašč, ker s tem dosežemo dve stvari. Prvič, hitrost vozila se znatno zmanjša, ker kolesa ne hitijo v normalno smer, temveč počez in drugič, vozilo ne trešči z vsem pročeljem, temveč morda le z robom in še tedaj ne pravokotno, temveč poševno na smer premikanja.

Neverjetno se sliši, vendar statistike dokazujejo, da je za naše telo boljše, če pri nesreči ne izletijo iz kovinske kletke.

Petkrat večja nevarnost je, da se smrtno poškodujemo, če pri prometni nesreči zletimo iz vozila na prosto. Če ostanemo v vozilu, so poškodbe, ki nastanejo, različne. Najhujše nastane v glavi. Skoraj dve tretini smrtnih primerov so zakrivile poškodbe na glavi. Na drugem mestu so poškodbe na udih, to je na nogah in rokah. Volan zakrivi največ poškodb na prsnem košu. To so najtežje poškodbe soferja. Torej, drugo pravilo v slučaju prometne nesreče je, da preprečimo, da bi naše telo treščilo z veliko silo v ohišje vozila.

Zavedati se moramo, da pri trčenju hitrost vozila skoraj hipno pade na nič, naše telo pa se v prostoru zaradi vztrajnosti sile še premika s

hitrostjo, ki jo je prej imelo naše vozilo. Prav zato bi morali iz avtomobila odpraviti vse ostre predmete in trde robove. Vsa notranjost sodobnega avtomobila bi morala biti prevlečena z mehko oblogo. Toda, naša vozila so pač taka, kakršna dobimo iz tovarne. Zato usmerimo naše ravnanje tako, da bodo posledice trčenja čim manjše.

Prej smo rekli, da je pri prometni nesreči najbolj prizadeta glava. Zato je važno, da se pri nesreči varujemo pred poškodbami glave. To najuspešneje napravimo, če pred obraz prek križamo roke. Morda si pri tej nesreči polomimo roke, toda zavarujemo si glavo. Druga stvar ne katero moramo takoj pomisliti je, da preprečimo, da bi s preveliko silo prileteli v ogrodje avtomobila. To dosežemo tako, da se močno upremo na noge, da ne odletimo in da zmanjšamo razdaljo med našim telesom in predmetom, v katerega bomo neizbežno trčili. Sofer ima največji fizični stisk z volanom, saj se ga takorekoč drži z vsemi štirimi.

Največja nevarnost za soferja je vzvod volana, ki mu pri trčenju utedne predreti prsni koš. Zato naj se sofer skuša v primeru trčenja vedno nagniti nekoliko proti sredini vozila, da se izogne vsaj osi volana. Pri mnogih nezgodah ste opazili, da so potniki, ki so sedeli na zadnjih sedežih, ostali skoraj nepoškodovani, ker so se znašli nevede med prednjimi in zadnjimi sedeži. Zato je dobro, da se potnik, ki sedi na zadnjem sedežu, zaveda, da je pri nesreči najboljše, če se sključi počez za hrbtni del sprednjega sedeža. S tem spravi svoje telo v relativno ugodno lego, v zavetje trpežnega sprednjega naslonjača. Poglavito je pač, da naše telo ne prileti z veliko silo ob ostre predmete.

Torej, samoobramba ima veliko vlogo pri prometni nesreči. Zato imejmo prisebnost, da rešimo tisto, kar se rešiti da. Vendar pa je najboljše, če napremo vse sile, da do prometne nesreče sploh ne pride.

VELJA KOCIČ

Pešci niso šprinterji

Naš bralec Hinko Wilfan nas je opozoril na kratkotrajno zeleno luč, ki omogoča pešcem prehod prek Dolenjske ceste s Ceste za gradom na Prule.

Postali smo nekoliko pred semafori na dveh naših najpomembnejših cestah: Dolenjski in Tržaški. Rezultati so bili porazni – za pešce. Semafor za pešce pri hiši Dolenjska 82 gori zeleno 12 sekund. Prehod je skorajda mogoč. Že pri križišču pri Karlovškem mostu, ki ga omenja tudi naš bralec, pa se zaplete. Tu sveti zelena luč le 5 sekund, kar

ob običajni hoji (5 km na uro) ne zadošča niti za prihod do polovice ceste. Na križišču Aškerčeve in Titove je zelena luč znova 12 sekund.

Najhujša primera pa sta pri semaforu ob Šentjakobskem mostu in pri prehodu prek Tržaške pri kinu Vič. Tu se človek kar nehoti spomni na risanko o Pink Pantherju (neštokrat predvajano na naši TV), ki ne more prek ceste. Pri teh dveh križiščih zelena luč za pešce gori le bore 4 (štiri) sekunde. Še predno se občan dobro zave, da sme prečkati cesto, zelena lučka že ugasne. Neverjetno »darežljivje« pa so na Tržaški pri Iliriji, kjer imajo pešci na voljo kar 14 sekund za prečkanje te prometnice.

Za rešitev tega problema obstajata le dve možnosti. Prva, nesprejemljiva, je, da pešci postanejo dobri tekači na kratke proge ali pa kršijo prometne predpise. Druga, sprejemljiva, pa je, da odgovorni tovariši nekoliko pregledajo delovanje semaforov in jih prilagodijo razumljivim intervalom.

IVO BREČIČ

