

S povezovanjem iz zaostalosti

V lanskoletni novembrski številki *Dogovorov smo obširneje predstavili pobrateno občino Bijelo polje v Črni gori in pri tem omenili številne probleme, ki pestijo to sorazmerno slabo razvito področje. V zadnji številki njihovega glasila »Bijelopoljske novine« pa smo prebrali, kako uspešno in na kakšen način premagujejo težave. Gre predvsem za povezovanje bijelopoljskega gospodarstva z ekonomsko močnimi delovnimi organizacijami po vsej Jugoslaviji, med drugimi tudi z mnogimi slovenskimi. Članek, ki naj nam na svojstven način približa sicer precej oddaljeno pobrateno občino, povzemamo v celoti.*

Dosedanji stiki bijelopoljskih gospodarstvenikov z razvitimi organizacijami po vsej Jugoslaviji so dali pomembne rezultate.

Že več let se bijelopoljska občina odpira k razvitim področjem Jugoslavije prek združevanja dela in sredstev z ekonomsko močnimi organizacijami. Čeprav so rezultati take politike dobro znani in obojestransko koristni, se zdi, da je zanimanje gospodarstva razvitih področij države za vlaganja v nezadostno razvita znatno naraslo in da je v času stabilizacijske bitke in velikih investicijskih omejitev močnejše kot kdajkoli. Dosedanji neposredni stiki bijelopoljskih gospodarstvenikov z razvitimi organizacijami po vsej Jugoslaviji oziroma njihovo povezovanje na ekonomskih načelih so dali pomembne rezultate. Vendar se od sedanjih sporazumov in tistih, ki čakajo le še na soglasje republikanskih organov, da bi jih lahko nemoteno uresničili, pričakuje še več.

Tu je nekaj primerov. Na področju bijelopoljske občine so že organizacije združenega dela, ki poslujejo v okviru sestavljenih organizacij s sedežem izven občine. Te so: tovarna dvigal »3. januar«, ki posluje v okviru industrije »Radoje Dakić« v Titogradu,

nato »Transservis« v okviru SOZD »Raketa« Titovo Užice in SOZD »Crnagora-transport«, »Spiro Dacić« je član sozda gozdarsko-industrijskega kombinata »Crna Gora«, gradbena delovna organizacija »Radnik« pa sozda »Lovćeninvest«. Tu so še Tovarna obutve »Beograd«, blagovna hiša v sestavi sistema beograjskih blagovnih hiš in še nekatere manjše delovne organizacije. Vse to predstavlja okoli 60 odstotkov vseh gospodarskih zmogljivosti občine, ki prek združevanja z večjimi proizvajalci vidijo tudi svojo priložnost za hitrejši izhod iz kroga nerazvitih. Slaba investicijska aktivnost ter pomanjkanje sodobne tehnologije je vzrok, da se ta občina s 55 tisoč prebivalci nahaja na dnu razvojne lestvice v republiki.

No, oziroma se k najnovejšim stikom in sporazumom bijelopoljskih gospodarstvenikov z razvitimi organizacijami v Jugoslaviji.

Nekatere ideje o združevanju so nastale šele lani, druge pa so rezultat dolgoletnega sodelovanja. V tem trenutku so pomembni stiki in sporazumi med gradbeno delovno organizacijo »Radnik« in GIP »Gradis« iz Ljubljane o gradnji betonskih elementov v Zatonu. Oba kolektiva sta že

vrsto let v dobrih poslovnih odnosih, tako da je za najnovejši sporazum potrebno samo še soglasje pristojnih organov v republiki. Tu so še sporazumi med »Budimko« in »Radensko«, saj bi po oceni strokovnjakov iz »Radenske« z mineralno vodo in gaziranimi sokovi lahko napolnili prek 15 milijonov steklenic na leto. Vsekakor ni treba pozabiti, da je mineralna voda izjemne kvalitete in kemične sestave ter se po oceni tamkajšnjih strokovnjakov lahko kosa z najkvalitetnejšimi v državi. Pomembno je tudi sodelovanje med kmetijskim kombinatom »Bjelasnica« in ljubljansko »Emono« ter z ljubljanskimi mlekararnami in drugimi.

Upoštevalo bi usklajenost sporazumov in nujnost realizacije posameznih programov, menim, da je najpomembnejše usklajevanje okvirnih pogojev združevanja med republikami in potrebna soglasja v Črni gori, da bi lahko kar se da hitro pristopili k uresničitvi načrtovanih programov, pravi Abid Crnovršanin, predsednik izvršnega sveta skupščine občine.

Jasno je, da vsako zavlačevanje pri delu lahko prinese le nove težave, ki jih je na področju občine že tako dovolj. Menimo pa, da do tega ne bo prišlo in da bodo sredstva, namenjena za hitrejši razvoj nezadostno razvitih, skozi skupna vlaganja organizacij združenega dela iz razvitih in nerazvitih področij končno dala prave učinke, ki bodo zmanjšali prepad nerazvitosti med enimi in drugimi in odstranili sum v pravilnost njihovega usmerjanja.

D. JOCOVIĆ

»Pojoči« avtobusi na ljubljanskih ulicah

Res je, da na vseh ravneh primanjkuje denarja, da je tudi ostanek dohodka pri mestnem potniškem prometu na ničli, vendar nam v Integralu obetajo novost, ki naj bi poleg zanimivosti omogočila tudi kulturnejši prevoz po mestu. Pravkar se strokovnjaki Elrada in Avtomontaže ukvarjajo z namestitvijo radijskih sprejemnikov v mestnih avtobusih. Za zdaj to preizkušajo na vzorčnem zelencu.

Tako bo Ljubljana prva v Jugoslaviji dobila avtobus z radijskim sprejemnikom, kateremu se bodo kasneje pridružile tudi kasete, ki bodo napovedovale postaje in obveščale potnike, kam je treba prestopiti, če želijo v drug konec mesta. V Stockholmu in Münchnu to opravljajo vozniki po mikrofону.

Pri Integralu so nam povedali, da jim zdaj vse teče po načrtih. Denar bodo vzeli iz sklada za razširjeno reprodukcijo in postopoma opremili avtobuse. Letošnje leto naj bi pripravili okrog 25 mestnih vozil, v katerih bomo že lahko prisluhnili programu radia Glas Ljubljane. Le kaset letos še ne bo, ker je to dokaj zahtevna tehnična naloga. Vse skupaj tudi pomeni ni, saj stane oprema za en sam avtobus kar pet starih milijonov.

»Na ta način bomo našim potnikom omogočili kulturnejši prevoz, razen tega pa bomo prispevali k boljši obveščeni obččanov. Naj dodam, da bo radio Glas Ljubljana prevzel tudi obvestila, ki bodo zadevala sam promet v Ljubljani. Pojasneval bo zamude, zastoje, denimo na železniških prehodih, obvestila o okvarah in s tem razbremenil naše voznike, ki so na žalost pogosto tarča nevolje potnikov,« je povedal Stane Savič, direktor tozda mestni promet pri Integralu.

Ko bodo potniki pravilno obveščeni, da avtobus številka šest ni zamudil zaradi tega, ker bi voznik predolgo stal ob kavici, marveč zaradi zastoja v središču mesta, bodo manj godrnjali. Prav tako bodo takojci zvedeli za kako večjo prometno nesrečo v mestu, ki je povzročila zmedo med zelenci. Skratka, dobro obveščen potnik bo tudi boljši potnik...

»S kasetami o napovedih postaj bomo rešili tudi zadrego naših voznikov, ki morajo potnikom razlagati, kje so in kam naj prestopijo, da bodo prišli na cilj. Pri tem često ne znajo niti slovensko in so zategadelj še večkrat tarča nezadovoljnih potnikov. Kasete pa bodo nudile informacije v pravilni slovenščini,« so še razložili na Integralu, kjer se resno navdušujejo nad novostjo.

Od kod zamisel? Pravijo, da je prišla s strani Glasa Ljubljane in mestnega sveta. Dr. Marjan Rožič je hudo zagret zanjo in nam je dejal: »To bo spremenilo ambient v mestnih avtobusih in prispevalo k boljši obveščeni potnikov.«

Naši občani torej odslej ne bodo več izgubljali časa s praznim bolščanjem skozi okna, marveč se bodo med vožnjo tudi česa naučili, predvsem pa kaj zvedeli ali se morda celo razvedrili. Dobili bomo kulturnejši prevoz. Želimo pa, da obenem z zvočniki dobimo čimprej tudi bolj gosto mrežo avtobusov, zlasti ob konicah. To skrb naj bi posej prevzelo ljubljansko združeno delo, ki je še najbolj zainteresirano, da pridejo delavci pravočasno na delo. O tem so sklepali na nedavnem zboru združenega dela, zboru občin mestne skupščine ter skupščine zveze komunalnih skupnosti. A to je že druga tema.

Albina Adamič

ZANIMIVOSTI IZ OBRTNIŠKIH DELAVNIC V STARI LJUBLJANI

Brez muje se čevljev ne obuje, kaj šele popravi!

V dneh okoli novega leta je bilo v čevljarski delavnici na Bregu 4 toliko dela, da mojster Jože Kragelj (polnih 21 let že čevljari tukaj) niti glave ni mogel dvigniti. Pretesne plesne čevljevce je bilo treba razširiti, da bi »Pepelka« lahko v njih preplesala najdaljšo noč v letu. Poledeneli pločniki pa niso polnili le čakalnice urgentnega bloka v Kliničnem centru, temveč tudi police v čevljarski delavnici. Resnici na ljubo je treba reči, da je marsikateri zlomljeni nogi ali roki botrovala prav neprimerna obutev. Tudi zlomljeno peto na škornju pa je treba čim prej popraviti.

Kaj sodobne poklicne želje je imel trinajstletni Jože, doma iz Blance pri Brestanici – veselilo ga je delo avtomehhanika; že v tistih prvih povojnih letih ga je nenehno spremljala misel, da bo popravil avtomobile. Leta 1950 je prišel k stricu v Ljubljano, da bi se tu izučil tega, za tisti čas redkega poklica. Pa so ga po zdravniškem pregledu zavrnil. V rodno Blanco se je vrnil trdno odločen, da se bo izučil katerekoli obrti, samo da bo nekaj postal. Hodil je spraševati od delavnice do delavnice in vseeno mu je bilo, kakšen bo njegov bodoči poklic.

Dober mojster – dober vajenec

Čevljar Krevelj v Brestanici je bil zelo dober mojster, pri katerem se je mladi vajenec Jože Kragelj veliko naučil. Tiste čase je bilo treba delati veliko več kot danes. Poleti so delali od šestih zjutraj do desetih zvečer, pozimi pa kar do polnoči.

Mojster pripoveduje o tem s hudo mušnim pogledom, ki ga tu in tam dvigne od pošvedranega čevlja, ki se ga skoraj ne spleča popravljati – a kaj, ko ve, da si ženica ne more kupiti novih. (Mimogrede: v nekaterih butikih s čevlji je treba za resda zelo lepe

škornje odšteti kar od 4.500 pa do 6.000 dinarjev!).

V čevljarski delavnici mojstra Krevlja je ostal šest let, potem pa za vse pomočnike ni bilo več dovolj dela. Odločiti se je bilo treba in oditi s trebuhom za kruhom. Vzel je kovček in se leta 1956 odpravil v Ljubljano.

Vijugasta pot do lastne obrtne delavnice

Tedaj je bilo v Ljubljani dovolj dela za pridne roke in kmalu je takratni čevljarski pomočnik Jože Kragelj prijel za dreto v delavnici na Cojzovi 1, kjer so delali sicer gluhonemi. Seveda je kmalu hotel oditi na boljše – pot ga je pripeljala v delavnico državnega obrtnega mojstra Franca Vogrincna na Tavčarjevi, v kateri je ostal leto dni.

Eno leto si je pridobival spretnost pri popravljanju čevljev v čevljarni Center, pa še eno na Zaloški 10. Tako se mu je »napletlo« približno pet let potrebnega pomočniškega staža za opravljanje mojstrskega izpita. Ko je bil ta za njim, je postala želja, da bi odprl lastno čevljarsko delavnico, uresničljiva.



Mojster Jože Kragelj v svoji delavnici

Ogledoval se je po primernih prostorih v Stari Ljubljani in začel najprej v »kompaniji« s stanovskim tovarišem na Trubarjevi cesti, potem je poskusil spet na Dolenjski cesti. Tam seveda ni videl prave prihodnosti in čisto naključno se mu je ponudila – prava priložnost.

Ob Ljubljani, na Bregu 4

Lastnik čevljarske delavnice na Bregu 4 je opustil obrt in mojster

Jože Kragelj ni dolgo premišljeval – odkupil je inventar in se takoj lotil dela. Sprva je še precej izdeloval nove čevlje, saj je imel še pomočnike, sedaj pa med mladimi za ta poklic ni skoraj nobenega zanimanja. Poleg tega pa je, kakor sam pravi, njegova delavnica že »skoraj proti koncu Ljubljane«. Prav kakor v srednjem veku, ko je bilo tu predmestje. Zato žadnja leta opušča izdelovanje novih čevljev. Medtem ko se pogovarjava, enakomerno zabija žeblje v visoke škornje iz črnega usnja – nove, seveda. Saj dela sam in lahko prevzame le tu in tam kakšen par čevljev, sicer pa se je posvetil predvsem popravilu čevljev.

Več sto parov čevljev popravi vsak mesec, najbolj pa ga jezi, ker je vsako leto teže dobiti ves material, ki ga pri delu potrebuje.

Kaj naj si še želim?

Znajde se pač, kakor ve in zna in neredko mora tudi čez mejo, da kupi vse, kar potrebuje. Prostega časa mu torej ostane bore malo, precej pa se zamudi tudi z »vodenjem knjig« – papirnato vojno bi lahko vsaj malo zmanjšali za tiste, ki delajo sami in nimajo večje obrtne delavnice.

Za hip preneha zabijati žeblje in se zamisli: »Že enaindvajset let sem tu, na Bregu. Ljudje me poznajo in radi pridejo k meni. Dela imam dovolj, delati znam in svoje delo imam rad. Kaj naj si še želim?!«

M. Z.