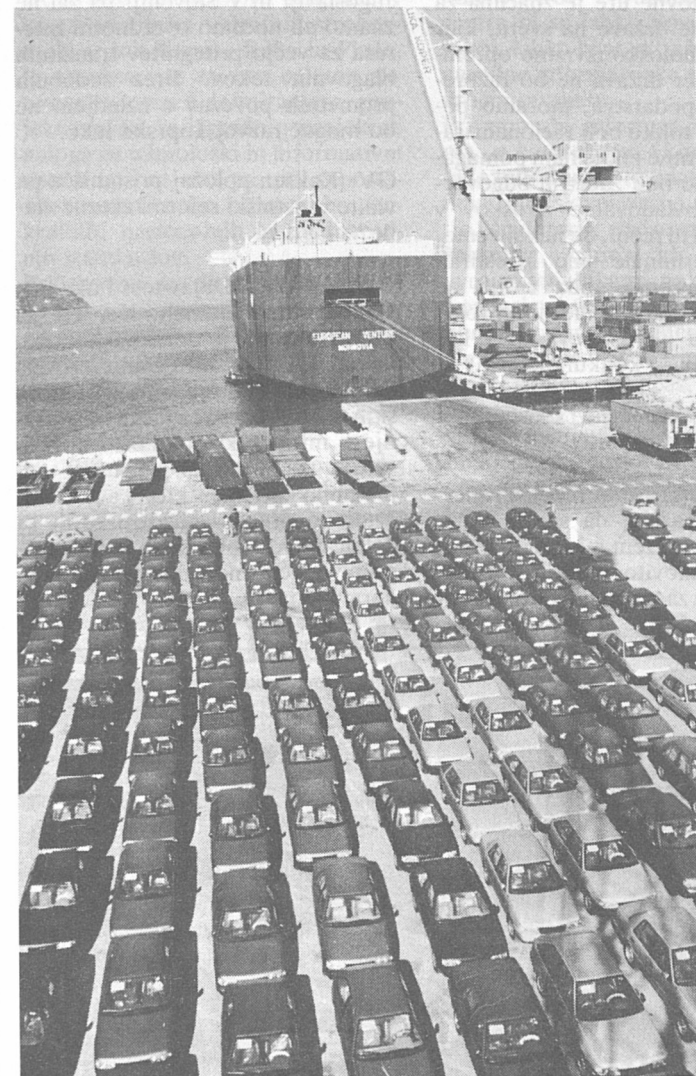




# luški glasnik

Koper, avgust 1990, leto XX., št. 8



## Luka Koper - luka avtomobilov

Zahvaljujoč dobrim poslovnim potezom našega vodstva in komercialnega sektorja, je Luka Koper postala tudi luka za avtomobile. Od aprila do konca avgusta letos je v Luko Koper prispelo kar 4.052 japonskih (Daihatsu) in južnokorejskih (Hyundai) avtomobilov za jugoslovansko tržišče, ki jih uvažata Jeklotehna iz Maribora in Slovenijales iz Ljubljane. Čez Luko Koper potujejo tudi Cimosova sanitetna vozila, od januarja do julija jih je bilo 630.

Čez našo luko potujejo tudi različna vozila v tranzitu. Največ je bilo češkoslovaških Škod (od januarja do avgusta 450) za Malto. Slišali smo, da so poslovni partnerji zadovoljni s servisom, ki ga opravljajo v sektorju Kontejnerski terminal. Več o tem bomo pisali v naslednji številki Luškega glasnika.



# Luka brez prometnega zaledja?

Objavljamo intervju glavnega direktorja Luke Koper Rudija Dujca, s katerim se je pogovarjal novinar Gospodarskega vestnika Jože Volfand. Glede na aktualnost tega pogovora, ki je zanimiv tako za širšo javnost kot tudi za slehernega zaposlenega v Luki, ga v celoti objavljamo.

terminali specializirali za nekatere vrste kosovnega blaga, za tovore v integralnem transportu in za masovne tovore.

GV: Ali je kombinacija univerzalnosti in specializiranosti privabila tuje in domače vlagatelje? Razvojne načrte Luke ste realizirali s sovlaganji.

RUDI DUJC: Vlaganje nam zagotavlja tudi določen obseg in količino tovorov, ne samo uresničitev razvojnih ambicij. Poglejte na primer terminal za glinico. To je bila naložba norveškega partnerja v sodelovanju s TGA Kidričevo, in sicer v višini preko 8 milijonov dolarjev. Partner letno zagotavlja minimalni promet 100 tisoč ton. Ali pa terminal za jedilno in palmovo olje. Naložba beograjskega Centroprometa omogoča sprejem in pretovor madžarskega sončničnega olja v izvozu ter palmovega olja z Daljnega vzhoda za srednjeevropski trg. Mostno dvigalo za terminal razsutih tovorov pa dobavlja VOEST-ALPINE iz Linza na osnovi garantiranih količin prometa v treh letih, kar bo olajšalo odplačilo dvigala. S takimi vlaganji se čedalje bolj spreminjamo v evropsko luško firmo.

GV: V Evropo ne boste mogli brez drugačne podjetniške organiziranosti, saj sami ugotavljate, da poslovni sistem ni dovolj racionalno organiziran in da imate še precej notranjih rezerv. Kaj je s profitnimi enotami?

RUDI DUJC: Dobro se zavedamo, da brez racionalizacije poslovanja ne moremo biti konkurenčni. Tudi za naše podjetje je značilna preglo mazna režija (v skupnih službah in vzdrževanju), ki stroškovno preveč obremenjuje poslovanje. Pogosto nam zmanjka proizvodnih delavcev, tako da iščemo delovno silo zunaj podjetja. Nedvomno je pred Luko Koper obdobje, ko se bomo morali ozreti navznoter. V ospredju bosta priprava in organizacija dela ter strokovno usposabljanje delavcev za najbolj zahtevne proizvodne sisteme. Zdaj ne zadostuje več če smo boljši v primerjavi z jugoslovanskimi pristanišči. Kakor hitro se primerjamo s severnoevropskimi pristanišči, smo že slabši. Izpiliti moramo notranjo organizacijo dela, skrajšati zastoje in čakalne dobe, doseči večjo učinkovitost in produktivnost.

GV: Med redkimi direktorji ste, ki s prstom najprej kažete na slabosti znotraj firme, čeprav ste razmeroma uspešni, ne pa na ekonomsko politiko in državo.

RUDI DUJC: Najprej tole: kvaliteta storitev ni odvisna samo od Luke Koper, saj so v transportni verigi tudi drugi (železnica, ladjar, špediter). Ekonomska politika in

država pa naj naredita tisto, kar morata. Ključni problem so prevelike obremenitve. Če je povprečna bruto plača delavca na uro 6,50 USD dolarja, to pomeni, da moramo vsako uro našega delavca prodati za povprečno 16,50 USD. Samo v tem primeru smo rentabilni. Toda ta cena delovne ure je značilna za najrazvitejše države na svetu, kjer so tudi tehnološko izvrstno opremljeni. Dokler država ne bo razbremenila gospodarstva, moramo poslovanje še toliko bolj racionalizirati. Prav profitne enote nam pomagajo, da bomo bolj zaostriili odgovornost za obvladovanje stroškov v proizvodnji in režiji. Še nekaj vemo. V nove terminale smo investirali sodobno opremo, toda z njo ne delamo tako, kot bi morali. Stroški vzdrževanja so previsoki, kar zmanjšuje našo konkurenčnost.

GV: Zlasti v primerjavi s sosednjimi italijanskimi pristanišči?

RUDI DUJC: Ne bi rekel. Primerjava bi pokazala, da smo solidni, celo boljši. Pri tem mislim na kvaliteto in učinkovitost luških storitev. Bistveno pa zaostajamo, če pogleda-

mo, kakšen je razvoj celotne prometne infrastrukture. Tržaško pristanišče je na primer povezano z moderno avtocesto, ki pripelje v središče luke, direktno na kontejnerski terminal. Z gradnjo drugega tira Pontebanske železnice nas bodo prehiteli še na tem področju. V Jugoslaviji in v Sloveniji pa žal ne znamo ali nočemo ovrednotiti interesa za večjo pritegnitev tranzitnih blagovnih tokov. Brez sodobnih prometnih povezav z zaledjem ne bo mogoč razvoj kopske luke.

GV: Kakšen položaj pristanišča pa vidite v lastniški reformi zvezne vlade?

RUDI DUJC: Dejavnost Luke ima širši družbeni pomen. Ker gre za infrastrukturo, je upravičeno pričakovati, da bo država zainteresirana za delnice. Tako je v večini evropskih držav, vsaj kar zadeva upravljanje z infrastrukturo. Poslovno iniciativo pa bi morali prepustiti tudi mešanim ali delniškim podjetjem. Tudi ko gre za infrastrukturo, bi delničarstvo lahko spodbudilo drugačno odgovornost do poslovanja in upravljanja.



Tokrat so odbojniki zdržali. Kaj bi se zgodilo, če ne bi?

## Dvigalo bi morali zavarovati

V torek, 10. julija letos, je pihala močna burja. Pod večer se je še okrepila in sunki so dosegali hitrost do 40 m/s.

Kaj se lahko zgodi ob tako močnem vetru na dvigalu, nezavarovanem proti premiku, je razvidno iz fotografije. Na novi obali (10. vez) je bilo obalno dvigalo št. 2 nezasedeno. Sila vetra je to dvigalo premikala po žerjavni progi sem ter tja, dokler se dvigalo ni zaustavilo na odbojnikih. Verjetno smo imeli tokrat srečo, da so odbojniki zdržali, čeprav je en odbojnik delno izruvan iz temelja. V nasprotnem primeru bi lahko prišlo do ogromne škode. V opomin vsem žerjavovodjem v Luki in tudi vzdrževalcem dvigal citiramo 179. člen Pravilnika o splošnih ukrepih in normativih za varstvo pri delu z dvigali:

»Na premičnem dvigalu, ki stoji na prostem, mora žerjavovodja s posebnimi zavornimi napravami (zavornimi coklami, sidri, avtomatičnimi in ročnimi tirnimi kleščami idr.) zavarovati dvigalo pred neželenimi premiki pod učinkom vetra.«

F. Z.

# Informativni sistem – razvojni temelj vsake luke

Na zadnjem sestanku Skupnosti morskih luk so ustanovili medluško delovno skupino za razvoj informacijskega sistema v jugoslovanskih lukah.

Dejavnost te delovne skupine, v kateri so doslej vključeni strokovnjaki iz luk Koper, Reka in Ploče, je obsežna, saj zajema celotno aktivnost v zvezi z definiranjem, projektiranjem in izgradnjo projektne naloge za tehnološki in informativni sistem luk, zajema pa tudi vzpostavitve, verifikacijo in uporabo, enkratnih, nacionalnih in mednarodnih standardov.

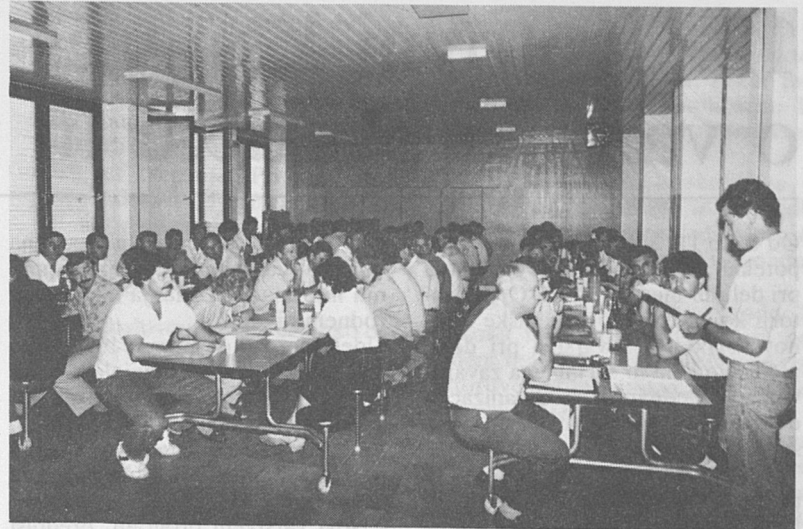
Pričakovati je, da se bodo delu te strokovne delovne skupine pridružili tudi predstavniki drugih jugoslovanskih luk, da bodo torej tudi druge luke prispevale svoj delež pri financiranju te pomembne in celovite naloge.

V okviru združenja za promet pri jugoslovanski gospodarski zbornici, v okviru katerega je tudi Skupnost

morskih luk, deluje tudi delovna skupina (luke predstavlja Ivan Miloš iz reške luke), ki ima za nalogo postaviti temelje za razvoj informacijskega sistema blagovno-transportnih centrov v Jugoslaviji. Preko centra bi se lahko povezovali med seboj, lahko bi se vključevali v mednarodne informacijske sisteme s področja prometa.

Pri uporabi informacijskega sistema, v katerega so vključene poleg luke tudi druge organizacije in ustanove v poslovni verigi, torej agencije, špediterji, nadzorne ustanove, železnice, carina idr., sta med evropskimi lukami največ naredili francoska luka Marseille in zahodnonemška luka Bremen.

Naj za konec poudarimo le še to, da bo kmalu prišel čas, ko luke kot pomemben člen v mednarodni trgovinski menjavi in transportu, ne bodo mogle poslovati brez takšnih skupnih informacijskih računalnikov.



Iz skupščine sindikata pristaniških delavcev

## Skupščina sindikata pristaniških delavcev Luke Koper

Prejšnji mesec je bila v prostorih kontejnerskega terminala skupščina sindikata pristaniških delavcev, na kateri so člani sprejeli stavkovna pravila sindikata pristaniških delavcev in operativni program dela za obdobje junij 1990 – julij 1991. Na skupščini so za predsednika izvolili Ivana Marsiča. Na posnetku: Iz skupščine sindikata pristaniških delavcev

# Računalniki v luki Bremen

V želji, da bi naše bralce približe spoznali z uporabo računalnikov v sodobnih svetovnih lukah, bomo predstavili računalniški sistem v luki Bremen.

Tovornjak, naložen s strojnimi deli, ki jih morajo natovoriti na ladjo, čaka v luki. Kupec je pravkar po telefonu naročil to blago preko špediterskega podjetja Stute v Bremen.

Na temelju tedenskega rasporeda odhodov ladij in telefonskega pojasnila, da je še nekaj prostih privezov, so sekretarki firme Stute sporočili, da iz priveza 74 odpluje ladja v željeno smer, vendar mora izpluti čez pol ure. Ko je na hitro izpolnila vse dokumente, je zaskrbljeno iskala kurirja, da jih odnese. Ni ga našla, zato je že obupala, da bo ves posel propadel, ko je na srečo našla

sodelavca, ki se je ponudil, da odide s svojim avtomobilom do priveza 74 in preda dokumente. S tem je bila zadnja ovira za natovarjanje ladje odstranjena.

Takšne razburljive situacije, ko lahko cel posel propade zaradi hitenja in slučajev, se danes v Bremenu ne morejo več zgoditi, saj kurirji niso več potrebni. Te posle sedaj v Bremenu vodijo preko Compass-a. Kaj se skriva za tem imenom, na katerega sta obe bremenski luki Bremen in Bremerhafen tako ponosni. Compass ne spominja samo na prepotrebni ladijski instrument, to je tudi beseda, sestavljena iz začetnih črk, ki v nemškem jeziku sporočajo razlago celega sistema: računalniško podprta metoda za planiranje in vodenje delovnega procesa v morskih lukah.

Bremen je na tem področju opravil pionirsko delo. Več kot 100 podjetij iz petih branž, ki so za luko pomembne (špediterska in pretovorna podjetja, ladijski agenti, podjetja za natovarjanje in nadzor tovora), se je leta 1973 povezalo z računalniškim informacijskim sistemom. Začelo se je z memoriranjem informacij o vseh delovnih postopkih v luki, vnosili so jih v sistem za obdelavo podatkov. Računalniškemu centru so se priključila še druga podjetja in ustanove, ki delujejo v okviru luke, kot so luška kapetanija, carina idr. Ideja o računalniško podprtem sistemu v luki je bila še pred desetimi leti daleč, daleč zadaj za tedanjim načinom dela in ustaljenim transportom blaga. Tamkajšnje zve-

zno ministrstvo za znanstvene raziskave in tehnologijo je prispevalo 10 milijonov nemških mark za projekt posodobitve dela v luki, v celoti pa je projekt veljal enkrat več.

Medtem se je bremenski projekt povsem osamosvojil. Leto 1973, torej prvo leto brez tujih subvencij, so zaključili brez izgube. Še danes je Bremen, vsaj tako trdijo njegovi prebivalci, korak pred drugimi. V nobeni drugi morski luki ne obstaja sistem, ki bi se lahko po svoji obsežnosti in hitrosti dela mogel primerjati z njihovim. Nikjer se modra zastava, ki opozarja, da lahko ladja izpluje, ne dvigne tako hitro kot v Bremenu.

Za uvajanje skupnega računalniškega centra so bile v veliki meri pomembne tudi dotedanje izkušnje. Predvsem pa spoznanje, da najhitrejša pretovorna in transportna tehnika slabo deluje, če ni pravočasna in vzporednega obveščanja o tem, kje se v danem trenutku nahaja blago. Dogajalo se je, da je pretovorjeno blago prišlo na cilj pred obvestilom o njegovem prihodu. Sicer pa je hitrost prenosa informacij le ena od prednosti tega sistema. Poleg informacij med podjetji in upravnimi organi, lahko Compass olajša delo tudi pri izpolnjevanju nalog znotraj podjetij.

Že akumulirani podatki, torej že vneseni v računalnik, se lahko vedno znova prikličejo, tako da lahko številne formularje, kot so tovarni listi, carinske deklaracije,

nadaljevanje na 4. strani



## Pretovorjeno tri milijone ton tovora

V prvih sedmih mesecih so v Luki pretovorili 3 milijone 139.000 ton različnega blaga, kar je za 299.000 ton več od planiranega prometa za to obdobje. V preteklem mesecu so pretovorili 269.916 ton tovora, kar je za 65.000 ton manj od načrtovanega obsega prometa v tem mesecu.



# 12. svetovni kongres o varstvu pri delu in medicini dela

Od 6. do 11. 5. 1990 je v Hamburgu potekal svetovni kongres o varstvu pri delu in medicini dela. Organizatorji kongresa so bile nemške ustanove s področja varstva pri delu, medicine dela in socialnega zavarovanja, Mednarodna organizacija dela ter Mednarodna organizacija socialnega varstva.

Tehnično in finančno podporo pa so prispevali nemško ministrstvo za delo, Komisija evropske skupnosti ter uprava mesta Hamburg.

Namen kongresa je bil posredovati najnovejše dosežke in informacije s področja varstva pri delu in medi-

cine dela. Istočasno je bila podana možnost za izmenjavo profesionalnih informacij in znanja na mednarodnem nivoju.

Udeležencev kongresa je bilo preko 3000, delo pa se je odvijalo v Kongresnem centru, v prostorih, ki sprejmejo od 500 do 1500 ljudi.

Program kongresa je bil razdeljen na tematske celote, ki so obsegale devet področij:

- Novi varstveni program, predpisi in normativi ter njihovo usklajevanje na mednarodnem področju
- Zdravstveno varstvo zaposlenih
- Odgovornost vodilnih delavcev za

varstvo pri delu, informiranje, poučevanje in motivacija za varno delo

- Varnost v transportu in prometu

- Baze podatkov in informacijski sistemi

- Prenos tehnologij v dežele v razvoju

- Varno delo z avtomatskimi sistemi, povezava med tehnologijo, organizacijo in zaposlenimi ob normalnih delovnih pogojih, zaščita strojev

- Zaščita pred nevarnostmi škodljivih snovi

- Oblike pomoči pri razvoju podjetij in institucij, ki se ukvarjajo z varstvom pri delu

Vsaki dan se je odvijalo tudi tekmovanje video filmov na temo varstva pri delu in zdravstvenega varstva kot dopolnilni program. Tekmovanja se je udeležila tudi skupina slovenskih papirniških delavcev, ki so pripravili video film na temo Varstvo pri delu v papirnicah. Žal film ni prišel v ožji izbor za nagrade.

Istočasno so potekali še drugi sestanki in srečanja, kjer so zainteresirani razglabljali o specifičnih temah ali temah, ki niso bile uradne na kongresu, predvsem v okviru različnih združenj in sindikatov.

V posebnih prostorih je bila organizirana stalna predstavitev dela posameznih podjetij, ustanov in organizacij, ki se ukvarjajo z varstvom pri delu, medicino dela, ekologijo in sorodnimi dejavnostmi. Vsi so bili bogato založeni s propagandnim in informacijskim gradivom ter voljo, da svoje znanje in izkušnje predstavijo v svetovnem prostoru, kar jim je uspelo v vsestransko zadovoljstvo. Nekateri, ki so to počeli s pomočjo računalniške opreme in baz podatkov, so še posebno izstopali.

Organizirane so bile strokovne ekskurzije v različna podjetja v Hamburgu in okolici, med katerimi so bile še zlasti zanimive tiste v luko

Hamburg, jeklarne, ladjedelnico, letališče ter tovarno varnostne opreme Drager.

Sam kongres se je pričel z analizo dela v preteklem obdobju z ugotovitvijo, da se varstvo pri delu in socialno varstvo povsod v glavnem izboljšuje in da zajema vedno več delovnih ljudi po svetu, da predstavlja vlek vpliv na nacionalne ekonomske učinke in da predstavlja kakovost dela, ki se v končni fazi odraža predvsem v povečani produktivnosti.

Po drugi strani se povečujejo nevarnosti, ki jih predstavljajo nove tehnologije in vedno nove in nove snovi ter kemikalije s še neodkritimi nevarnostmi in učinki, ki lahko resno ogrozijo zdravje ljudi in okolico.

Poudarjen je namen, predvsem pa potreba, da se določi skupne in enotne standarde ter ukrepe za preprečevanje nevarnosti in škodljivosti zlasti z željo, da bi jih vsi enako dobro poznali in razumeli in jih uporabili za izdelavo osnov in programov, ki bodo učinkovito preprečevali tveganja in nevarnosti ob delu.

Preočena je bila slaba zaščita delavcev pred nevarnostmi in poškodbami v manjših podjetjih, kmetijskih organizacijah ter predvsem v deželah v razvoju. Podan je bil tudi podatek, da vsako leto, zaradi poškodb pri delu umre 200.000 ljudi. Drugih poškodb pri delu pa je 120 milijonov letno, kar skupaj predstavlja izjemno velik ekonomski in družbeni strošek, pri čemer je bila omenjena katastrofa, ki se je dogodila v Bhopalu v Indiji.

Smeri nadaljnega razvoja in pospeševanja varstva pri delu, delovnega okolja, kakor tudi socialnega in zdravstvenega varstva v svetu so bile nakazane v vsebini, ki je zajemala:

- Ureditev nacionalne zakonodaje

## Računalniki v luki Bremen

nadaljevanje s 3. strani

računi idr. lahko hitreje obdelajo, saj je vsekakor potrebno pripisati le spremenljive podatke. Ni več potrebno ponovno pisati naslova, opisa pošiljke, opomb na formularjih. S tem si prihranijo čas in preprečujejo napake, ki se lahko prikrajdejo pri izpolnjevanju dokumentov. Prvi programi Compassa so bili preizkušeni leta 1976. Konec leta 1981 je bilo programiranje zaključeno. Pri tem se je izkazalo, da je način, ko so najprej razvili parcialne delovne postopke, jih nato temeljito preizkusili v praksi in šele potem razvijali druge postopke, izrazito ugoden in dober.

Compass je dialogni sistem. Naročnik lahko dobi na ekranu potrebne informacije od različnih podjetij, luške kapitanije idr. Tako bi v primeru, ki smo ga opisali na začetku tega sestavka, uslužbenka Stute s pritiskom na gumb dobila seznam odhodov na ekranu. Računalnik lahko namreč tako posreduje 11 informacij: ime ladje, klicno šifro ladje, ime ladijske družbe in agenta, luko, v katero pluje, predviden čas prihoda in odhoda (ta podatek se stalno dopolnjuje), odgovarjajoči privez in kraj raztovarjanja, skrajni rok za prevzem blaga, številko formularja tovarnega lista, ki se mora uporabiti in številko kopije tovarnega lista, ki jo je potrebno predati ladijskemu agentu. Potrebni dokumenti se tudi odtiskajo na napravi, ki je priključena k ekranu. Nobe-nemu kurirju ni več potrebno hiteti do mesta razkladanja, saj so vsa ta mesta v bremenskih lukah povezana preko ekrana s centralnim sistemom.

Firma Stute je eno od podjetij, ki je bilo prisotno v izgradnji računalniškega centra že od samega začetka. Danes so vsi zaposleni v tem podjetju prepričani, da je nov elektronski način dela dober in bolj

učinkovit. V to so se prepričali tudi tisti nejeverneži, ki so nov način dela sprejeli z velikim dvomom. Menili so namreč, da bo hitrost dela ostala enaka prejšnjemu ročnemu načinu dela, ki je poleg tega humanejše. Pozneje so se prepričali v uporabnost in natančnost računalniškega sistema dela. Nenazadnje so jih te naprave osvobodile tudi velikega dela, tako da se lahko poslej bolj posvetijo strankam.

Danes je mnogim, tudi izven meja obeh bremenskih luk poznano, da bremenski sistem obdelave podatkov deluje hitro in učinkovito. Tako npr. podjetje Krupstah, združene jeklarne in tovarne visoko kakovostnega jekla na Dunaju, išče preko Compassa informacije v zvezi s špediterskimi opravili. Eno od podjetij, ki sodelujejo v bremenskem računalniškem centru (v katerem je mesto Bremen udeleženo s 50 odstotki), je uporabilo izkušnje Compassa za razvoj nove opreme Davis, ki služi za opravljanje poslov z industrijskimi postrojenji v morskem transportu na temelju elektronske obdelave podatkov. Tako omogoča logistiko pri projektnih poslih velikih razmer in nadzoruje izpolnjevanje nalog npr. pri transportu celotne tovarne ali energetske centrale.

Glavno podjetje, posredniki, špediterska podjetja, podjetja, ki opravljajo pretovor idr. so povezana s centralnim računalnikom in komunicirajo preko ekrana ter naprave za tiskanje vesti.

Vsekakor pogojuje uspeh na tržišču, kjer vlada ostra konkurenca, poleg cene in kakovostnih storitev, tudi natančno planiranje sporočil in dober nadzor nad transportnimi postopki. Vsem, ki se ukvarjajo s tovrstnimi posli, nudi Bremen s svojim odličnim sistemom avtomatske obdelave podatkov vse možnosti za uspeh v tekmah z drugimi podjetji.

• Pripravil za objavo Zoran Vlajič



in največja možna zaščita vseh delavcev s tako imenovanimi tripartitnimi pogodbami med delavci, delodajalci in vlado, ki morajo obvezovati delodajalce k vsestranski skrbi in odgovornosti za urejenost in varnost delovnih mest in pogojev dela ter hkrati jasno določati obveznosti in odgovornosti strokovnih, vzdrževalnih in drugih služb glede zagotavljanja varnega dela.

- Nujnost povezovanja in timskega dela pri razreševanju mnogostranske problematike varstva delavcev na delovnih mestih in zavarovanje ter urejanje delovnega okolja, predvsem s pravnimi načrtovanjem in planiranjem ter organizacijo dela.

- Potrebo po ustanovah, ki bodo bile sposobne zagotavljati potrebne informacije in znanja za napredek in razvoj varstva pri delu tako na tehničnem področju kakor tudi na upravno-pravnem. Pri tem morajo imeti enake možnosti pridobivanja znanja in informacij tako delodajalci kot delavci. Tu morajo imeti pomembno vlogo zlasti ustrezne inšpekcijske službe pri prenosu informacij v obliki opozoril ali svetovanja.

- Zasledovanje in spremljanje vseh tistih pogojev dela in vplivov, ki bi utegnili vplivati na človekovo zdravje, predvsem pa povzročati poklicna obolenja, kot so razna obolenja dihalnih organov, izguba sluha, kožna obolenja, rakasta obolenja zaradi vpliva strupov in drugih kemikalij, mišična, kostna in žilna obolenja, kakor tudi tista, ki jih povzročajo neprestane stresne situacije oz. druga psihična obolenja. Pri teh zasledovanjih je dan poudarek na uporabo sodobnih pripomočkov, predvsem računalniške opreme, ki zagotavlja pravočasno in učinkovito analizo ter možnost ukrepanja.

- Temeljito preučevanje preventivnega varstva in zaščite ljudi pred nevarnostmi katastrofalnih posledic, kot so bile tiste v Sevesu v Italiji in ki se lahko dogodijo v obliki obsežnih zastripov, velikih požarov ali eksplozij, kot posledica neupoštevanja varstvenih zahtev pri načrtovanju varnostne infrastrukture v delovnih prostorih in proizvodnih ter drugih objektih. Na podlagi teh spoznanj se vedno več držav odloča, da v svojih novih predpisih definirajo zahteve po boljši in obvezni vgraditvi učinkovitih nadzornih sistemov v nevarna območja ali objekte, predvsem tiste v kemični proizvodnji.

- Nujna poenotenja in uskladitev zakonodaje in klasifikacij na področju nevarnih snovi, predvsem pri transportu, kjer lahko tovar preide več držav, ki pa imajo različne informacije o nevarnostih in različne predpisane ukrepe za isti nevaren tovar, kar vsekakor ne more biti v prid zagotavljanju varnega dela. To so smernice, ki morajo predstavljati osnovo pri nadaljnjem delu in povezovanju ljudi za doseganje boljših delovnih pogojev, boljšega

varstva pri delu in zdravstvenega varstva.

Med najzanimivejšimi temami so bile odgovornost vodilnih delavcev za varstvo pri delu, informiranje, poučevanje in motivacija za varno delo (The prevention of occupational risks as a management responsibility), ki jih je predstavil predstavnik švicarskega inštituta za nezgodno zavarovanje iz Lucerna (Swiss National Accident Insurance Institut).

Ugotavlja, da ima lahko podjetje veljavo ter ekonomski in družbeni uspeh le takrat, ko vodi dobro poslovno politiko, v kateri je zajeta tudi skrb za varno delo oziroma preventivo na tem področju. Manj poškodb namreč pomeni manjši direktni strošek, ki vpliva na vrednost oziroma ceno končnega izdelka, pri čemer velja, da so spremljajoči indirektni stroški dva do štiri krat večji.

Zato preventivni ukrepi za varno delo ne smejo in ne morejo biti le stvar varnostnih inženirjev in služb za varstvo pri delu, ampak morajo biti vključeni v vse oblike dela podjetja, predvsem pa v planiranje, odločanje in organizacijo delovnega procesa. Danes je že dokazano, da je organizacija dela enako pomemben faktor za varno delo in preprečevanje poškodb, kot to velja za tehnično varstvo in zaščito strojev, objektov ter postrojenj.

Sodobni načini vodenja podjetja zahtevajo rafinirano in natančno presojo notranjih interesov in rangiranja posameznih področij po pomembnosti. Vedno večjo veljavo pri tem dobivajo področja, kot so preučevanje delovnega okolja, varstvo pri delu in varstvo okolja. Veliko pomembnih podjetij je spoznalo, da je varstvo pri delu za podjetje enako pomembno, kot je pomemben razvoj, dobiček, inovativnost in predvsem likvidnost. Za podjetja postajajo rezultati, ki kažejo na zmanjšanje poškodb pri delu enaki učinku, ki ga ima dobro finančno stanje za ime podjetja. Visoka raven varstva pri delu postaja sinonim za uspešno delo in s tem za uspešnost podjetja, kar je pomembno za doseganje glavnega cilja, ki je zagotoviti si obstoj in predvsem prihodnost. Ugotovitev, da poslovodni delavci nimajo vedno ustreznega znanja in velikokrat tudi ne informacij o stanju na področju varstva pri delu v podjetju, je bila povezana z dejstvom, da v sistemu šolanja poslovodnih kadrov nikjer na svetu ni dovolj vključeno poučevanje o tej temi, zlasti pa jo ne prikazujejo kot ekonomsko kategorijo, kar v končni fazi brez dvoma je.

Pomembna je tudi motiviranost poslovodnih kadrov za razvoj in preventivno delo pri preprečevanju poškodb in nesreč. Pri tem je bil podan pomen, ki ga lahko imajo strokovnjaki in službe, ki se ukvarjajo z varstvom pri delu v podjetjih, saj lahko s primernim in objektivnim ter argumentiranim obveščanjem

in prikazom dogodkov, poškodb in nepravilnosti, zlasti pa s svetovnjem, močno vplivajo na motiviranost vodilnih delavcev in pri njih zbudijo interes za reševanje tovrstnih problemov in oceno nevarnosti ter tveganja. Pri tem jih je potrebno tudi obveščati in opozarjati na odgovornost, ki jo imajo pri zagotavljanju varnega dela in delovnih razmer.

Da bi poslovodni delavci lahko ocenjevali tveganja, predvsem pa njihovo stopnjo, ter da bi bili sposobni zagotavljati varno delo, morajo:

- poznati osnovne predpise, normative in standarde dela, ki ga organizirajo, vodijo ali nadzorujejo,

- vključevati zahteve varstva pri delu v planiranje, uporabo, nabavo in razvoj tehnologije, tehnične opreme in materiala,

- zagotoviti oziroma poskrbeti, da so vsa interna pravila za varno delo usklajena z zakonskimi določili,

- znati oceniti, spoznati in opaziti nevarno situacijo in predvideti ter izvesti varstvene ukrepe,

- znati uporabiti nekatere psihološke prijeme z namenom, da sodelavce motivirajo za varno delo,

- dobro poznati odgovornost za uvajanje preventivnih varstvenih ukrepov in kakšna je njihova odgovornost ob tveganjih oziroma poškodbah zaposlenih.

Poslovodni delavci morajo biti zainteresirani za uvajanje svojega znanja o varnem delu v poslovanje in

delo podjetja. Vedeti morajo, da je varstvo pri delu pomemben faktor pri uspešnosti podjetja, kakor tudi ob izvajanju kateregakoli dela. To motivacijo lahko dobijo predvsem če:

- če poznajo vzroke in okoliščine, ki so privedli do nesreč in poškodb, kakor tudi njihove posledice, ter, če lahko ocenijo le - te tudi v ekonomskem smislu,

- so prepričani, oziroma če vedo, da visoka raven varstva pri delu pomeni boljše kakovost proizvoda ali storitve in s tem tudi manjše stroške proizvodnje,

- vedo, da ukrepanje in preprečevanje nevarnosti na delovnih mestih pomeni izboljšanje medsebojnih odnosov v podjetju in, da s tem pripomorejo tudi k zunanjemu videzu podjetja.

Ob poslušanju te teme na kongresu dobi povprečen Jugoslovan občutek, da bo pot v Evropo zelo zahtevna tudi v tej smeri. Naše izkušnje so sicer zelo bogate in ne gre jih podcenjevati, vendar je očitno, da nam sistem do sedaj ni dajal dovolj možnosti, da bi se prebili dlje. S tem ni mišljeno, da bi vso krivdo prevrgli na sistem, vendar je večini že jasno, da je bil ekonomski vidik varstva pri delu, kakor tudi enačenja s kvaliteto dela, verjetno preveč zanemarjen.

Managerji, poslovneži, kakor tudi drugi vodstveni delavci bodo v tržnih pogojih le morali presojeti vrednost zdravja in dela človeka drugače, predvsem višje. Svojo vlogo pri tem pa bo v bodoče, verjetno bolje, zaigral sidnikar, pa tudi zavarovalne ustanove ne bodo več mačehe varstvu pri delu.

Carmelo Lenzi



## Osnovnošolci spoznavajo luko

Tudi letos je našo Luko obiskalo veliko osnovnošolcev. Zgodilo se je celo, da je v enem samem dnevu prišlo v Luko pet avtobusov. Vsem, ki so želeli Luko obiskati in jo boljše spoznati, smo to tudi omogočili. Samo v maju in juniju si je Luko ogledalo 2.205 obiskovalcev (oz. 52 avtobusov), od tega največ osnovnošolcev. Zato bi želeli tokrat izreči priznanje našim luškim vodičem, ki si poleg svojega rednega dela vzamejo čas, da najmlajšim predstavijo naše okno v svet.

Z. V.



# Ločila sta se Maks in Rapier

Po 35 letih skupnega druženja sta se ločila Maks Emeršič in »njegov« Rapier. Prijateljstvo je trajalo do zadnjega dne, vse dokler ni odšel Maks v pokoj. Enaka usoda je doletela Rapiera, saj se za njegov volan ne bo nihče več usedel, razen morda kdo iz radovednosti ali zabave.

Ko smo stroj še videvali na območju luke in srečevali Maksa, ki je z njim čistil dno Rižane, si nismo mogli kaj, da ne bi to srečanje zabeležili, saj sta si oba to zaslužila.

»V Luki sem se zaposlil leta 1961. Pred tem sem delal na vodni skupnosti kot žerjavist plovnih objektov. Za menoj je v Luko prišel Rapier, ki nam je služil kot dvigalo. Tako se je začelo moje prijateljstvo s tem strojem, od katerega pa sem se moral vendarle ločiti, ker sem se upokojil.« nam je povedal Maks Emeršič.

S strojem sta precej tudi potovala?

»S tem strojem sem delal po skoraj celi Jugoslaviji. Na Lošinju, v Baru, Kostolcu... V Beogradu smo leta 1958 gradili donavsko obalo in stadion Crvene zvezde. Spominjam se, da smo delali ponoči in podnevi...« Nam lahko zaupate kaj več o tem čudovitem stroju?

»Z njim ni lahko delati, saj precej ropota in zato mi je kar razrahljal živce. Zaradi tega lahko delaš na njem največ štiri ure. Če se pokvari, ga ni težko popraviti. Na uro porabi kar tri litre nafte, pri povprečni uporabi pa porabi mesečno okoli pet kilogramov masti za podmazanje. Izdelali so ga v Veliki Britaniji.«

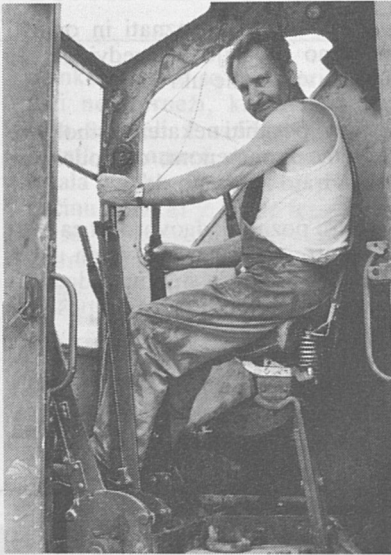
Tako se je začela zgodba o Rapieru, ki ga tudi čaka zaslužni počitek. In medtem, ko gledamo velike in sodobne stroje, ki se gibljejo v luki, ne moremo mimo Rapiera. Ostal je edini stroj te vrste in zato po našem mnenju ne bi smel končati na odpadu za staro železo, temveč bi ga morali ohraniti in postaviti na ogled kot pričjo luške preteklosti, da bi se lahko vsak spominjal nekdanjih časov, ki niso bili lahki.

»Z njim smo začeli graditi Luko Koper in to je bil prvi stroj dvigalo,

ki je delal pri izgradnji prve luške obale. Zato bi ga morali nekako zaščititi in ga ohraniti za prihodnje generacije, da bodo z njim lažje razumele preteklost,« pravi Maks. Upamo, da bo kdo od odgovornih prebral te vrstice in dal svoje mnenje o usodi Rapiera.

Maks nas je povabil na svojo slovesnost ob odhodu v pokoj. Tako smo se po mesecu dni zopet srečali, a tokrat ne na njegovem delovnem mestu, pač pa v delavnici, kjer je skupaj s sodelavci proslavljal svoj ohdod v zaslužni pokoj.

»Kaj morem, prišel je dan, ko moram zapustiti Luko in svojega ljubljene Rapiera. Kadarkoli pa si ga bom zaželel videti, bom prišel v Luko. V pokoj odhajam zadovoljen, tu sem preživel veliko let in to v časih, ki niso bili lahki. Ob tej priložnosti bi želel pozdraviti vse



Maks Emeršič

svoje sodelavce in tudi druge, vsem tudi želim veliko sreče, zdravja in delovnih uspehov v naši Luki.«

Končajmo to kratko zgodbo o Maksu Emeršiču. Predstavili smo ga našim bralcem in ostane nam le še, da mu zaželimo srečno in mirno pot v upokojeniški stan.

Z. V.



Maks Emeršič se je poslovil od svojih sodelavcev

## Prejeli smo

Oglašava se iz Zdravilišča Radenci. Želiva se najlepše zahvaliti kadrovski in socialni službi Luke Koper, ki sta nam omogočili zdravljenje v zdravilišču zaradi najine težke bolezni. Ob tej priložnosti pozdravlja vse sodelavce v Luki in jim želiva zdravja ter veliko uspehov pri delu.

Upokojenca: Valerijo Kovačič, Smedela 88/a, Koper  
Bruno Gašparini, Cesta na Markovec, Koper

## Luka Koper

*Že daleč so časi ko smo  
s konjami kamne vozili,  
da smo škocijanskem zalivu,  
morje zajezili.*

*Teški so bili časi,  
ali nikoli nismo omahnili,  
stisnili smo pest,  
in zadihali smo spet.*

*Z velikim veseljem smo  
temelje Luke postavili,  
prvih sto metrov,  
obale izgradili.*

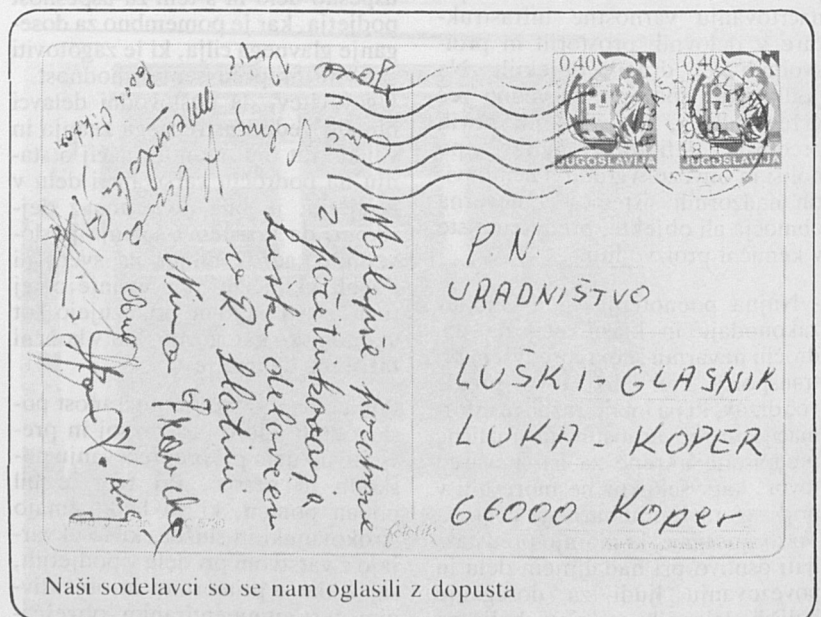
*Ni bila bogata, malo je imela ljudi,  
v veliko moderno,  
Luko je zrasla,  
in že trinideset let slavi,  
zasluga sposobnih ljudi.*

*In temu majhnemu koščku,  
slovenske obale,  
okno v svet odprli.*

MIROSLAV TOMŠIČ



Rapier na delovnem mestu v Luki



Naši sodelavci so se nam oglasili z dopusta

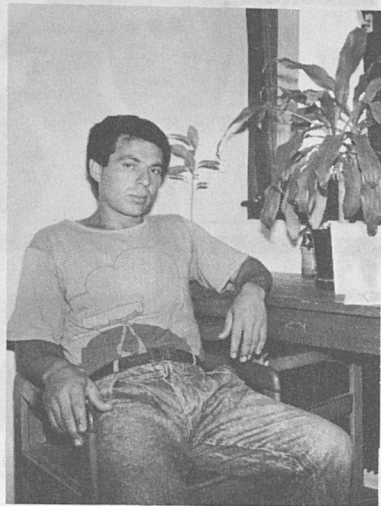
# Otroci so moj navdih

Med zaposlenimi v našem podjetju imamo tudi takšne, ki radi pišejo pesmi. Med njimi je Branko Mitrić, zaposlen v sektorju generalni tovari. Pred kratkim je Branko izdal svojo zbirko pesmi z naslovom »Proljeće u srcu« (Pomlad v srcu). Izdajo knjige je omogočila koprška zveza kulturnih organizacij. Kako je sploh prišlo do tega, da so Brankove pesmi natisnili v knjigi, nam bo razložil avtor sam.

»Ob neki priložnosti sem svojemu sodelavcu, sicer predsedniku KUD »Bratstvo« iz Koprha Halibu Šečiću zaupal, da pišem pesmi. Povabil in včlanil me je v svoje društvo in kmalu smo začeli razmišljati o tem, da bi izdali knjigo mojih pesmi. Pričeli so se pogovori s tajnikom koprške ZKO Darinko Koce o možnostih za izdajo knjige. To se je tudi uresničilo in knjiga je natisnjena v nakladi 200 izvodov, namenjena pa je najmlajšim, katerim sem pesmi v knjigi tudi poklonil.«

Slišali smo, da si bil gost učencev na osnovni šoli Dušana Bordona v Koprju?

»Bilo je to nepozabno srečanje z učenci petega razreda. Prišel sem k uri srbohrvaškega jezika, se usedel za kateder, se spoznal z učenci in potem začel brati svoje pesmi. Poslušali so me zelo pozorno in tega



Branko Mitrić

srečanja ne bom nikoli pozabil. Ko sem končal z branjem, smo se dolgo pogovarjali o mojem pisanju. Pozneje sem vsakemu učencu podaril svojo knjigo.«

Pesmi si začel pisati že v rani mladosti?

»Vedno sem se razlikoval od svojih vrstnikov. Medtem, ko so se oni igrali, sem jaz pisal pesmi, ki sem jim jih pozneje prebral. Začel sem pisati že v rani mladosti in do sedaj spesnil okoli 3.000 pesmi. Nekatere med njimi bodo ugledale luč sveta, če bodo natisnjene v mojih novih knjigah, ki pa jih bom gotovo še izdajal.« Prijatelji so izdali tudi kaseto. Za kaj gre?

»Prijatelji, to sva jaz in Nedeljko Milanović, ki tudi dela v Luki. Izdala sva kaseto z naslovom »Selo moje, volim tvoje ime«, na kateri pojeva bosanske narodne pesmi. Spremljal nas je ansambel Perice Stjepanovića. Mislim, da imajo ljudje radi pesmi, ki jih pojeva z Nedeljkom, saj kupujejo kaseto.« Eno pesem na kaseti si posvetil tudi hčerki Tajani?

»Svojo hčerko ljubim najbolj na svetu. Njej sem posvetil pesem, ki je posneta na kaseti in pesmi objavljene v knjigi. Moja prva knjiga pesmi nosi na ovitku njen portret.« Tvoje pesmi so nekateri strokovnjaki pozitivno ocenili?

»Če naj povem iskreno, mislim, da so najboljši kritiki mojih pesmi otroci. Ko prebiram svoje pesmi otrokom, jim v očeh vidim, če so jim všeč ali ne. Ko prihajam domov v Bosno, se otroci, saj vedo, da pišem pesmi, zberejo okoli mene, prebiram jim jih in tako skupaj preživimo po nekaj lepih uric.«

Predstavili smo zgodbo Branka Matrića, ki je prišel iz Bosanskega Broda pred štirimi leti in se zaposlil v Luki Koper. Stanuje v Domu luških delavcev, kjer občasno ustvarja svoja dela. Pesmi in glasba so po njegovih besedah njegovo najlepše razvedrilo. Zadovoljen je tudi, da mu je okolje, v katerem živi in dela, ne glede na to, da je iz drugega jezikovnega področja, omogočilo izdajo pesniške zbirke v materinščini.

Z. V.

## Mitrićeve pesmi je ocenil strokovnjak

V želji, da bi boljše spoznali Mitrićeve pesmi, objavljene v knjigi »Proljeće u srcu« (Pomlad v srcu), smo obiskali tajnika ZKO Koper Darinko Koce, da bi slišali še strokovno mnenje o zbirki. Rada nam je povedala, kako je sploh prišlo do izdaje zbirke: »Izdajo Mitrićeve pesniške zbirke smo finačno podprli. Pesmi je lektoriral in ocenil Sreten Vujković, bosanski pesnik iz Banja Luke, podal je tudi pozitivno kritiko. Tako smo se prepričali, da so pesmi kakovostne in to je bil tudi razlog, da smo se odločili za ta korak.« Dobili smo še eno potrditev, da so Mitrićeve pesmi dobre. Zato ne bi smele ostati anonimne. Nasprotno, njegova velika ljubezen do otrok, ki živi v stihih njegovih pesmi, katerim Mitrić poklanja delček svojega otroštva, bi morala seči do tistih, ki jim je namenjena. V sredino, kjer jih bodo z veseljem brali in poslušali.

## Delfin

*Ako pitaš tko je fin  
ukras mora je delfin  
i majstorski njegov čin,  
kupa se u vodi,  
njemu igra godi  
i on se raduje  
svakoj ljepoj zgodi.*

*Na pješčanom sprudu  
igra igru ludu  
ko u nekom čudu,  
pliva kao pače,  
neumorno skače,  
uvjek je veseo,  
nikada ne plače.*

*Cijelu noć do zore  
on talasa more,  
ko vjetrovi gore  
jutrom se umiva,  
uvijek tako biva,  
strošno djecu voli,  
od njih se ne skriva.*

BRANKO MITRIĆ

## Dvanaesti

*Svi su dani od srebra kovani,  
a dvanaesti od suvoga zlata  
tada bude »jaro« naša plata.  
Svi u banku, onda dalje zna se  
živi haos nastane kod Vase,  
samo toči u glas viču Mila  
dobili smo svi po deset kila.  
U svakom džepu ima para  
i luksuznih načetih cigara,  
ne pazi se na stečenu svotu  
kao da se dobila na lotu.  
Poslije devet više nema pića  
onda dečki idu do kafića,  
do kafića i bučnih diskaća  
nek se znade da je bila plaća.  
»Stamburaju« za sedmicu pare  
tad su dobre i slabe cigare.  
Nisu više glasni kao prije  
hladan špricer i on preskup im je.  
Dvadesetog kad para nestane  
istog časa kao da im svane,  
hvataju se za bolesnu glavu  
joj doktore opravdaj mi pla vu.  
Neki traže godišnji od Mate  
daj molim te oprosti mi brate,  
od tad više jarani ne žure  
rade, rade hoće i nadure.  
Ali evo stiže plaća druga  
opet srce obavije tuga.*

B. Mitrić



## Delfin obiskal luko

Prejšnji mesec se je ob obali na Terminalu za razsute tovore pojavil delfin. Seveda je pritegnil veliko pozornosti in to je bil tudi razlog, da smo nenavadnega gosta obiskali s fotoaparatom tudi mi.

Značilno za delfina je, da se redno,

vsakih 5 do 6 minut, pojavlja na površini morja in to na enem področju, kjer je sicer veliko rib. Pri nas je delfin ostal okoli deset dni, potem pa je, tako kot je prišel, tudi odšel.

Za spomin na njegov obisk objavljamo pričujoči posnetek.

## Kako odpravimo vonj po cigaretah?

Celo kadilcem je zoprno, če naslednji dan visi v zraku smrad po tobacnem dimu. Kako nadlogo vsaj malo omilimo?

Kadar je v sobi več kadilcev, prizgemo oljenko ali nekaj sveč. Goreč plamen odlično požira dim. Po sobi postavimo čim več posod z vodo. Ko obiskovalci odidejo, posk-

rbimo za pošten prepil ter posode s sivko in drugimi dišečimi zelišči, ki prekrijejo smrad.

Če uporabimo pršila za prostore, moramo paziti, da niso napolnjena s škodljivim plinom. Če obleka smrdi po dimu, jo en dan zračimo. Volnene tkanine osvežimo z likalnikom na paro.

# Maraton za turiste

Da lahko tudi turisti na lastno pobudo organizirajo zanimiv dogodek, ki je lahko deležen velikega zanimanja, potrjuje tudi naslednji primer.

Novinar in poslovnež Jože Težak že 15 let živi v Stuttgartu in že petnajsto leto prihaja na dopust v avtokamp Ladin gaj pri Umagu. Letos je organiziral maratonsko kolesarsko vožnjo, v kateri je nekdanji kolesarski as, danes 47-letni Herman Razboršek, potreboval za pot od Maribora do Ladinega gaja enajst ur neprekinjene vožnje. Okoli tisoč gostov je navdušeno pričakalo mariboskega veterana Razborška, mladinskega državnega prvaka iz leta 1962, ki tudi letuje v tem avtokampu.

»Sprejel sem povabilo za kolesarski maraton, da bi tudi na ta način zabavali številne turiste v kampu, tik preden je vodstvo avtokampa z navdušenjem sprejelo idejo mojega prijatelja Jožeta,« so bile prve besede Razborška ob prihodu na cilj.

Niste imeli spremstva (niti zdravniškega ne), kot je sicer običaj na takšnih športnih prireditvah?

»Pospremil me je novinar Radia Maribor. Šel sem po stari cesti, pot, dolgo okoli 340 kilometrov sem prevozil brez večjih težav, pa čeprav sem vozil neprekinjeno enajst ur. V prihodnje pa ne bom smel tvegati, da bi me ne spremljal zdravnik. Šele po prihodu iz Slovenije na hrvaško stran so me pričakali žena, prijatelj in vozilo postaje milice iz Umaga, ki mi je omogočilo nemoteno nadaljevanje poti do cilja.«



Herman Razboršek ob prihodu v avtokamp Ladin gaj. Četrti z leve v prvi vrsti je organizator maratona Jože Težak

Bili ste poznan tekmovalec?

»Bil sem tekmovalec, član ekipe KK Branik iz Maribora, s katerim sem v ekipni konkurenci štirikrat osvojil naslov državnega prvaka.

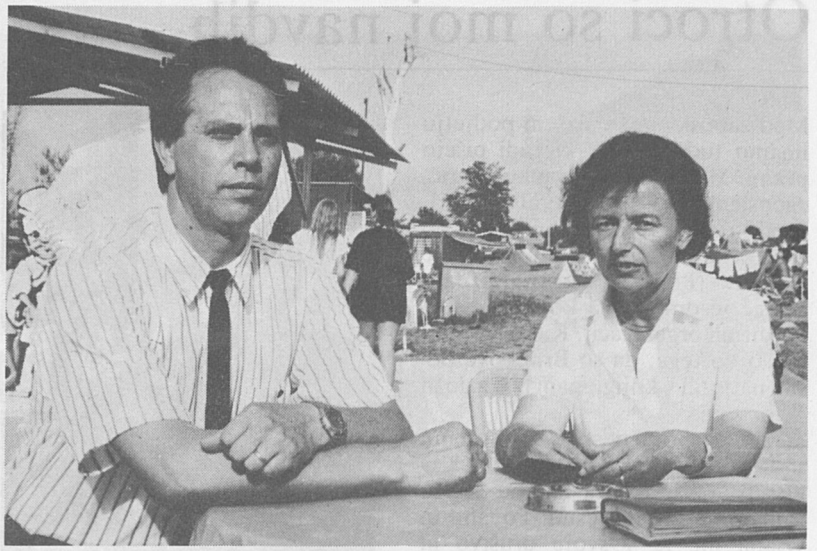
Pred devetimi leti sem se nehal aktivno ukvarjati s tem športom, vendar sem v konkurenci številnih veteranov na svetovnem prvenstvu v Avstriji dosegel dober rezultat. Ob tem pa še vedno držim rekord Vršiča.«

Boste tudi prihodnje leto prišli s kolesom v Ladin gaj?

»Ideja se je izkazala za odlično. Ne le, da bom prišel ponovno v Ladin gaj, temveč bom obiskal tudi druge istrske avtokampe. Rad imam ta del Jadrana, ki me zelo privlači. Glede na razumevanje tukajšnjih turističnih delavcev sem prepričan, da bomo prihodnje leto organaizirali še bolj privlačen in zanimiv kolesarski maraton, namenjen predvsem tukajšnjim turistom,« nam je dejal na koncu pogovora zadovoljni Herman Razboršek.

Naj ob tem dodamo, da so po prihodu na cilj Razboršku čestitali med drugim tudi upravnik avtokampa Ladin gaj Libero Perić in vodja recepcije Dragica Milašinović, ki sta zmagovalcu dneva predala petlitrsko steklenico šampanjca in lovorov venec. Šampanjec so številni turisti prav kmalu popili, venec pa je ostal za spomin upornemu Razboršku, ki se bo na svojem kolesu še pojavljal in navduševal številne turiste v Istri.

Z. V.



Dragica Milašinović in Libero Perić

## V avtokampu Ladin gaj bodo uredili plažo

Marsikdo med nami že pozna avtokamp Ladin gaj, v katerem je preživel svoje počitniške dneve. Nekateri odhajajo v Ladin gaj v zasebni režiji, drugi gredo v počitniške prikoliče, ki jih tu ima Luka.

Pred kratkim smo obiskali avtokamp in ob tej priložnosti srečali upravnika avtokampa Libera Perića ter vodjo recepcije Dragico Milašinović, ki sta nam za Luški glasnik povedala nekaj načrtov in novosti iz avtokampa.

### Ladin gaj najboljši

V pogovorih z nekaterimi našimi sodelavkami in sodelavci, ki letujejo v avtokampu Ladin gaj, smo slišali vse najboljše o tem avtokampu, za katerega tudi sicer velja ocena, da je najboljši na severnem Jadranu. Čisto morje, pestra gostinska ponudba ob plaži, vse to in še marsikaj je bilo vseč našim sogovornikom.

Naj ob tem dodamo le še drobno misel: Ko bodo v Ladinem gaju preuredili plažo, bodo gostje kampa še bolj zadovoljni.

»Precej gostov imamo iz Slovenije, tudi iz Kopra prihajajo in iz vašega podjetja. Zato naj vam zaupamo, da je naša prva naloga zgraditi in urediti primerno plažo v našem avtokampu. Upamo, da bomo to nalogo kmalu uresničili, saj je projekt že končan. Z novo plažo bo naš kamp še bolj privlačen za goste,« je rekel Libero Perić.

O popustih, ki jih bodo priznavali svojim gostom, nam je Dragica Milašinović povedala: »Letos smo prvič uvedli popuste za 10 odstotkov. Priznavali jih bomo vsakemu gostu, ki bo letoval v našem avtokampu v času od 18. do 31. avgusta. Popuste bomo priznavali tudi naslednje leto in to v času od 1. do 15. julija ter od 15. do 31. avgusta.«

Upamo, da smo našim bralcem uspeli posredovati nekaj zanimivih informacij iz avtokampa Ladin gaj pri Umagu.

Z. V.

## Delovanje sonca in gripa

Ugledni britanski astronom Fred Hoyle meni, da povečana aktivnost sonca lahko še pospeši širjenje gripe. V članku, objavljenem v reviji Nature, znanstvenik navaja podatke, ki naj bi dokazovali, da se obdobja povečanega delovanja sonca, ki nastopajo vsakih enajst let, nenavadno natančno ujemajo z velikimi epidemijami (pandemijami) gripe. Take epidemije gripe, ki so se ujemale s povečanim delovanjem

sonca, so bile v obdobjih od leta 1761 do 1893 in od leta 1919 do 1979.

Po Hoylovi teoriji naj bi močni sončni vetrovi hitreje raznašali viruse do spodnjih slojev zemeljskega ozračja. Epidemiologi pa Hoylovi teoriji ne verjamejo povsem, saj je virus gripe zunaj organizma zelo neobstoje, zato je malo verjetno, da bi lahko tako dolgo potoval po ozračju in ostal aktiven.

LUŠKI GLASNIK, glasilo podjetja "Luka Koper". Izdajatelj: delavski svet podjetja - družbeni organ: odbor za informiranje. Uredniški odbor: Alda Bizjak, Nadja Šergo, Tanja Mahnič, Stevo Maksić, Ivan Kranjc, Magda Sladič in Halib Šečić. Urednik-novinar Zoran Vlajič. Po mnenju sekretariata za informiranje SRS je glasilo opravičeno temeljnega davka na promet proizvodov. Glasilo izhaja mesečno v nakladi 1700 izvodov. Naslov uredništva: Luka Koper, Vojkovo nabrežje 38, p.p. 87, 66001 Koper, tel. (066) 34-141, int. 318. Stavke in montaža: Primorske novice, Koper. Tisk: Tiskarna VEK - Koper