

občina krško

Številka 12

21. september 1988

Letnik IX.

SKUPNE DELEGATSKE INFORMACIJE

Prireditveni odbor vabi vse občane na
srečanje borcev Gorjanskega bataljona,

ki bo v nedeljo, 25. septembra 1988 ob 11.00 v Vodenicah pri Kostanjevici.

Srečanje bo tudi slavnostna priložnost za izročitev namenu prenovljene ceste.

V kulturnem programu bodo sodelovali učenci OŠ J. Gorjupa iz Kostanjevice, zbranim pa bo spregovoril sekretar MS ZKS Posavja, Franc Pipan.

Pridite!



Odtegljaji in prispevki naši vsakdanji

"Če danes resno zbolíš, potrebuješ za ozdravitev celo bogastvo!" V tem stavku je strnjeno vse spoznanje o tem, kako niso samoupravne interesne skupnosti samo porabni in proč vržen denar. Spoznanje, ki tako obliki sicer še ni povsem prišlo do zavesti prizadetih, ker o problemu na tak, kakršni bi ga bilo teoretičen način, niti niso nikoli razmišljali. Leta in leta so bili samo SIS-i, ki so se je bruto osebni dohodek skoraj razpolovil. Težko je bilo ljudem, ki so jih razprave o obsegu osnovnih (obveznih) in dodatnih (pogojno uresničljivih) programov kaj malo zanimalo, dopovedati, da s prispevki plačujejo zdravstvene, šolske, otroškovarstvene, kulturne, socialne... storitve sami zase. Res je sicer, da niso vseh osebno izkoriščali, da so zaradi prelivanja in solidarnosti sredstva združevali skozi svobodno menjavo dela, a dejstva so dejstva.

V zdravstvu, kjer so danes ljudje najbolj prizadeti kot porabniki, je slika že bolj očitna. Vsak bolnik takoj čuti, koliko ga stane pregled pri splošnem zdravniku, kjer dobi napotnico za morebitni specialistični pregled (če zadostuje samo eden!), koliko laboratorijska preiskava, operacija, oskrbni dan v bolnici... Medicijska oprema je draga, hitro zastareva in tudi zdravstveni delavci niso pripravljeni delati zastonj, tako kot nihče nikjer noče delati za žepnino. Še vedno pa moramo upoštevati, da porabniki, bolniki, plačujejo samo del stroškov, ki nastajajo pri njihovem zdravljenju. Res je tudi, da tisti, ki ne potrebuje zdravstvenih storitev, morda mora poslati otroka v šolo ali vrtec, morda rad hodi v gledališče, zbira slike, posluša glasbo, kupuje knjige, se odpravlja v

pokoju, v dom ostarelih... Vsak je žrtev neugodne gospodarske situacije na svojem koncu. Solidarnostno združevanje sredstev je te razlike zakrivalo, a očitno se nam obeta, da bo moral vsak sam zase poravnati svoje račune. Roko na srce: razlika v višini stroškov verjetno ne bo nikjer prehuda. Standard je nizek in vsak strošek je vsakomur odveč. Če se vrjemo k zdravstvu: našo krško zdravstveno skupnost smo prignali tako daleč, da ni več zmogla plačevati računov za bolniške storitve in zdravila, da v nekaterih lekarnah zdravi ljudem na recept pač niso več dali.

Ponekod so se pojavile zahteve, da bi v organizacijah, kjer so dohodki problematični, za nekaj časa prenehali plačevati prispevke, namenjene pokojninskemu skladu. Take ideje so seveda kaj kmalu usahnile ob pojasnilu, da se bo to (ne)plačnikom prispevkov poznalo pri pokojninah. Ali moramo prav na vseh področjih trčati ob grožnjo materialnih sankcij? Ali bomo morali priti tudi do "nelikvidnosti" šol, vrtcev, kulturnih ustanov, športne dejavnosti? Saj: bolan človek se lahko nekajkrat sam "pocajta", kultura, šport, šolstvo so stvari, ki jih vsak dan niti ne pogrešamo tako hudo, da bi se zavedeli njihove potrebnosti. To je seveda zavrtno, da bi bolj težko bilo. Pravi obseg nastale škode se pokaže šele čez leta, ko je tako pozno, da se je skoraj ne da več popraviti. Bolezen se konča z invalidnostjo (moralna in materialna prizadetost za družbo in posameznika), premalo razširjena športno-rekreativna dejavnost prinaša pretirano obolevnost in neodpornost, pomanjkanje kulture in izobraženstva tudi ni ravno v ponos in korist nobenemu narodu...

Rad bi, da bi o teh drobcih našega vsakdana (upam si trditi, da je za veliko večino približno enako reven) razmislili in jih imeli pred očmi, ko bo naslednjič na zborih delavcev ali različnih sestankih tekla beseda o delitvi dohodka.

Meningitis je pri nas zelo redka bolezen

Letos je bilo v Jugoslaviji večje število primerov seroznega meningitisa kot sicer, največ obolelih pa je bilo v SR Bosni in Hercegovini. Tudi na Dolenjskem je bilo teh bolnih letos približno petkrat več kot običajno. Večjo obolevnost je opaziti približno vsakih 7 do 8 let.

Povzročitelji letošnjega seroznega meningitisa so bili črevesni virusi echo in coxakije. Ti se prenašajo z vodo in hrano ter so posledica slabših higienskih razmer, pomanjkljivega umivanja rok in zato tudi padca življenjske ravni državljanov.

Iz naše občine sta bila letos dva bolnika, eden maja in eden julija. Ob tako majhnem številu se postavlja vprašanje, zakaj je tako. Možnosti za odgovor je več: ali bolnikov nismo prepoznali ali jih nismo prijavili ali pa, kar bi bilo najbolje, je ta bolezen pri nas zelo redka.

Kar za omenjeno bolezen samo domnevamo, pa za **klopi meningoencefalitis** zanesljivo velja: te bolezni pri nas ni, ker območje naše občine še ni okuženo z virusom in je v tem pogledu naša občina svetla lisa na zemljevidu Slovenije in Evrope.

Kljub temu naj ne bo odveč nekaj besed tudi o tej bolezni, da si navdušeni gobarji sedaj, ko je gobarska sezona na vrhuncu, ne bi po nepotrebnem delali skrbi, če bodo pri gobarskih opravilih "ujeli" kakšnega klopa.

Meningoencefalitis je bolezen, ki jo prenaša mrčes in je znana na deželi, v mestih pa je praktično ni. Povzročitelj bolezni je virus, ki biva v številnih domačih in divjih živalih in se večinoma prenaša z ugrizom klopa. Bolezen je običajno **endemična**, kar pomeni, da se stalno pojavlja v določenem kraju, primeri pa so posamični in med sabo niso povezani.

Aktivnost klopih je odvisna od zunanje temperature: v hladnem otropcu, najbolj aktivni so maja in junija.

Po ugrizu običajno preteče 10 dni, ko nastopi prva faza bolezni z zvišano temperaturo, glavoboli in včasih bolečinami v trebuhu. Tako stanje traja krajši čas, dan ali več. Temu lahko sledi prost interval, ko ima bolnik le glavobol, in traja tudi do 10 dni.

V drugi fazi ima bolnik visoko temperaturo, glavobol in bruhanje sta močna. Če je poleg možganskih obolevnosti tudi možgansko tkivo, je bolnik zelo nemiren ali celo nezavesten.

Zdravimo simptome, ker bolniku že diagnostična punkcija olajša glavobol, po njej preneha tudi bruhanje. Najboljša pa je aktivna borba s cepljenjem ogroženih.

Zdravstveni dom Krško

Šola malo drugače

Že zelo staro spoznanje, da je učenje veliko lažje in kvalitetnejše, če spoznavamo vidimo, otipujemo, kot pa če o njem samo poslušamo (v razredu), je Matjažu Zajelšniku, ravnatelju OŠ "Jože Gorjup" iz Kostanjevice, vzbudilo zamisel o tako imenovani gozdni šoli. Ostalim članom kolektiva se je zdela zanimiva, sprejeli so jo kot obvezo in jo vključili v letni delovni načrt šole. Zavzeto in skrbno so nato že od februarja naprej pripravljali vsak s svojega predmetnega področja (biologije, kemije, zemljepisa, gospodinjstva, fizike, telesne vzgoje) tiste učne vsebine, ki bi jih bilo mogoče obdelati v naravi.

Še enkrat je treba poudariti, da gozdna šola ni namenjena širjenju rednega učnega programa, pač pa so vanjo vključene redne, obvezne učne vsebine, ki jih je, kot smo že povedali, mogoče bolj učinkovito obravnavati "na kraju samem". Kljub temu je to drugačen način dela, ki je terjal nekaj dodatnih sredstev. Matjaž Zajelšnik je povedal, da so povsod, brez izjeme, naleteli na zelo veliko razumevanje - pri organizacijah združenega dela, krajevni skupnosti, zasebnikih, Taborniški zvezi, OŠTO in starših; očitno so z dosedanjio organizacijo poletne in zimske šole v naravi prepričali svoje okolje, da delajo načrtno in dobro.

Poseben razlog za organizacijo gozdne šole je bila zavest o tem, da otroci na tej stopnji premalo poznajo svoje okolje ter vse tisto, kar se dogaja v njem in z njim. Zato so želeli, da učenci spoznajo naravo in življenje v njej, da se naučijo, kako jim narava lahko koristi in kako se je mogoče spoprijeti z nevarnostmi v njej. Obenem pa so hoteli v njih zbuditi zavest o tem, da je treba naravno okolje negovati in ga varovati, saj je npr. gozd na tem območju (poleg tistega na Žirovskem vrhu) eden najbolj ogroženih v Sloveniji.

Petdnevno neprekinjeno bivanje na Polomu na Gorjancih (v drugi polovici junija) so si organizirali po taborniško in so ves ta čas preživeli brez "civilizacijskih" dobrin domačega kraja. Spali so v šotorih, ravno tako kuharica, ki je skrbela za njihovo prehrano. En dan pa so namenili prehranjevanju s tistim, kar je bilo mogoče dobiti v naravi. Učenci so navdušeno nabirali vse užitho (žal junija tega še ni bilo veliko), si potem vse sami pripravili in z veseljem pojedli - tudi tisto, kar se je po nesreči prismojilo.

Dobro so poskrbeli za varnost: postavili so straže, lovci, ki so pregledovali območje, so jih sproti obveščali o morebitnih nevarnostih (steklini itd.), vsak dan jih je obiskala zdravnica ali medicinska sestra iz zdravstvenega doma; vendar ni bilo treba nobene pomoči - nihče iz tabora ni zbolel ali se poškodoval (majhnih prask ni vredno niti omenjati).

V petih dneh, ko je bilo treba "preživeti v naravi in z naravo" - takšno je bilo geslo te gozdne šole - so učenci spoznavali gozd kot življenjski prostor številnih rastlinskih in živalskih vrst, gozdarstvo in lovstvo; nabirali in shranjevali so zdravilne in druge užithne rastline; ugotavljali so vplive gozda na okolje in škodljive učinke onesnaženosti na živo naravo (npr. prizadetost gozda zaradi genetskih okvar); seznanili so se s tem, kako ravnati ob srečanju s steklo živaljo in kako ob kačjem ugrizu; spoznali so osnove orientacije in astronomije; vadili so se v lokostrelstvu in streljanju z zračno puško kot športnih in obrambnih veščinah; naučili so se varno ravnati z ognjem; tekmovali so v znanju in spretnostih, pa tudi pesmi, družabnih in športnih iger ni manjkalo.

Matjaž Zajelšnik pravi, da so se uresničevanja zamisli o gozdni šoli lotili z veliko zaskrbljenostjo, a so na koncu ugotovili, da jim je uspela celo bolj, kot so pričakovali. Morda je bil najbolj prepričljiv dokaz o tem želja učencev (ki v šoli ponavadi niso bili med najbolj "pridnimi", kot je rekel njihov tovariš ravnatelj), da bi po petih dneh še ostali na Gorjancih.

Svoj delež k temu, da je gozdna šola tako dobro uspela, so poleg učiteljev predmetne stopnje gotovo prispevali tudi predstavniki raznih poklicev, povezanih z naravo, npr. zeliščar, lovci in zlasti gozdarji, ki so se na sodelovanje z učenci zelo temeljito pripravili.

Na kostanjeviški šoli menijo, da bi morali na podoben način povsod obdelati okolje, vendar vsak svoje lastno in v obliki, ki temu okolju ustreza. Zato so želeli svoje izkušnje posredovati drugim kot pomoč in spodbudo za izvirna iskanja, nikakor pa ne kot recept, ki naj bi postal veljaven za vse.

Popolnoma enak namen je spodbudil tudi uredništvo Našega glasa, da v prihodnjih številkah podrobneje predstavi kostanjeviško gozdno šolo in tako nadaljuje pred leti začeto serijo zapisov o življenju v naravi.

Ob ustavnih spremembah

Vse dolgo vroče poletje si ustavna komisija skupščine Jugoslavije ni dala miru. V njej so namreč oblikovali PREDLOG ustavnih amandmajev. Po mnenju predsednika republiške skupščine Mirana Potrča je bila v komisiji velika pripravljenost za sporazumno reševanje nasprotujočih si stališč iz posameznih republik. Predlogi, ki jih je oblikovala skupščina SRS v zvezi z osnutkom amandmajev, še v nobeni razpravi v zvezni ustavni komisiji niso bili deležni tolikšne pozornosti. Skupščina SRS je namreč v zvezi z osnutkom ustavnih amandmajev sprejela stališče, da 14 rešitev, ki so bile ponujene v osnutku, za Slovenijo ni sprejemljivih.

Od teh 14 rešitev so naši predstavniki v zvezni ustavni komisiji v osmih primerih dosegli črtanje ali pa takšno formulacijo, ki je v celoti skladna s stališči skupščine Slovenije. Glede šestih vprašanj pa še ni skupnega soglasja. V celoti so iz predloga ustavnih amandmajev črtani naši predlogi oziroma sprejeta stališča:

- v zvezi z izjemnim dohodkom;
- ni določbe, da bi imela federacija pristojnost, da kakorkoli odloča o vprašanih vzgoje in izobraževanja;
- ne bo zbora združenega dela;
- pristojnosti zveznega javnega tožila se ne bodo povečale;
- federacija ne bo posegla v organizacijo pravosodja;
- federacija ne bo urejala temeljnih načel za organiziranje družbenih organizacij in društev;
- sprejeto je naše stališče, da strategija tehnološkega razvoja Jugoslavije ni enotna v Jugoslaviji;
- ni več predvideno, da bi se z zveznim zakonom neposredno urejala vsebina družbenoekonomskih odnosov v velikih - tehničnih oziroma tehnoloških sistemih.

Soglasja s slovenske strani ni za naslednje spremembe:

- nismo za to, da bi se spremenil do sedaj veljaven odnos med veljavnostjo in načinom izvajanja zveznih in republiških zakonov, kadar so v medsebojnem nasprotju;
- nismo za to, da bi se razširile nekatere pristojnosti federacije na področju sistema državne varnosti;
- nasprotujemo novosti glede financiranja JLA;
- nasprotujemo, da bi federacija v celoti urejala davčni sistem; naše stališče je, da je davčni sistem stvar republik;



NAŠ GLAS
SKUPNE DELEGATSKE INFORMACIJE

NAŠ GLAS - SKUPNE DELEGATSKE INFORMACIJE - Izdaja: INDOK center Krško
- Naklada: 2300 izvodov - Odgovorni urednik: Ivan Kastelic - Uredništvo: CKŽ 12, 68270 Krško, tel. 71-768 - Tisk: TCP »Djuro Salaj«, TOZD Papirkonfekcija Krško - Glasilo je oproščeno temeljnega davka od prometa proizvodov na podlagi mnenja Republiškega

komiteja za informacije št. 421-1/72 z dne 5. marca 1980 - Za točnost podatkov in informacij, ki so objavljeni kot uradna obvestila ali pojasnila, odgovarjajo posamezne službe, organi oziroma strokovni delavci, ki so pod temi teksti podpisani!

- smo proti predlogu, da bi federacija urejala osnovne odnose v združništvu;
- nasprotujemo tudi rešitvi glede razširjanja pristojnosti zveznega sodišča.

Nekaj pomislekov pa ima Slovenija tudi glede razširitev pristojnosti zveznega ustavnega sodišča.

Osebnostno menim, da so naši predstavniki v zvezni ustavni komisiji dosegli veliko. Ni namreč pričakovati, da bo vsaka republika z vsemi svojimi pomisleki uspela. Zavedati se moramo, da smo vendarle federacija in republike imajo različne interese. Sožitje pa nujno terja strpnost in dosti modrosti.

Franc Pipan

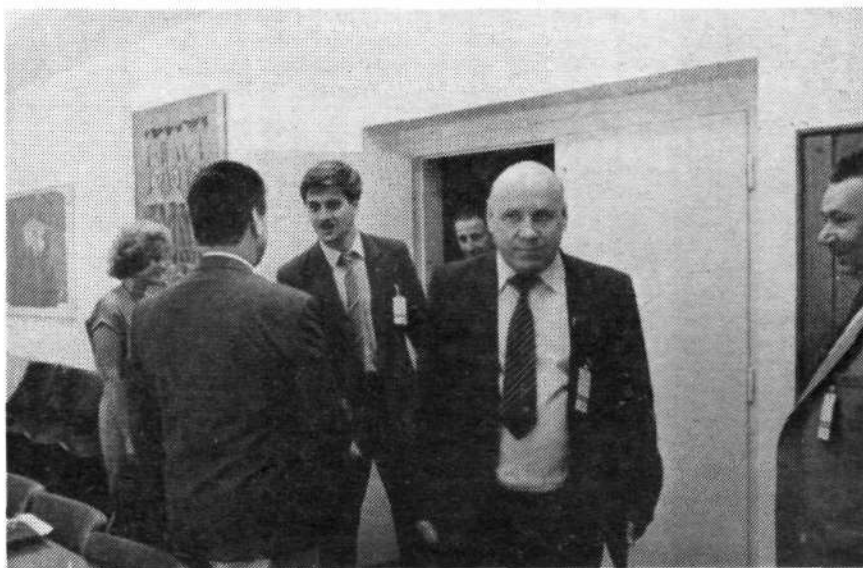


Tovarna celuloze in papirja
Djuro Salaj

samo za interno uporabo!

OBVEŠČEVALEC

GLASILO KOLEKTIVA TOVARNE CELULOZE IN PAPIRJA KRŠKO



Mednarodno sodelovanje krške TCP Djuro Salaj vse plodnejše

Krški celulozno-papirni kombinat vse več sodeluje s sorodnimi tovarnimi tudi na tako imenovanem "vzhodu". Direktor tozda Proizvodnja papirja Zoran Dular je celo član komisije na meddržavni ravni sodelovanja SFRJ - ZSSR na področju papirno-celulozne industrije. Posnetek ga kaže med sprejemanjem ene od delegacij iz SZ v domači tovarni. Iz daljnega Siktivkara na severu evropskega dela SZ (1.200 km od Moskve) so bili gostje trije vodilni delavci lesnopredelovalnega kombinata, ki izdelava še dosti več celuloze in papirja kot krška tovarna, poleg tega pa še embalaža za mleko in sokove, s katero pokriva potrebe prostrane SZ v celoti. Ob tej proizvodnji pa izdeluje tudi vezane in iverne plošče ter manjšo količino beljakovinskih krmil in furfurala. V sklopu tega kombinata je tudi 500 MW elektrarna, ki oskrbuje z električno energijo precejšnje območje, hkrati pa tovarno oskrbuje s potrebno tehnološko paro in z (za daljnji sever posebej pomembno) ogrevalno energijo.

To je bil že drugi obisk iz SZ v kratkem času; pred tem so bili na obisku iz SZ strokovnjaki iz Estonke, med njimi namestnik ministra za papirno-celulozno industrijo.

Z gosti iz SZ - generalnim direktorjem Balinom ter tehnološkima strokovnjakoma Litvinjenkom in Nepomilujevim - se je srečal tudi predsednik poslovnega odbora krške tovarne Silvo Gorenc. Tovarni sta se dogovorili o prvih začetkih možnega sodelovanja ter o tem podpisali posebni protokol.

NIK

Izredno zahteven in uspešen remont v TCP Djuro Salaj Krško

Premagati je treba najhujšega nasprotnika - čas

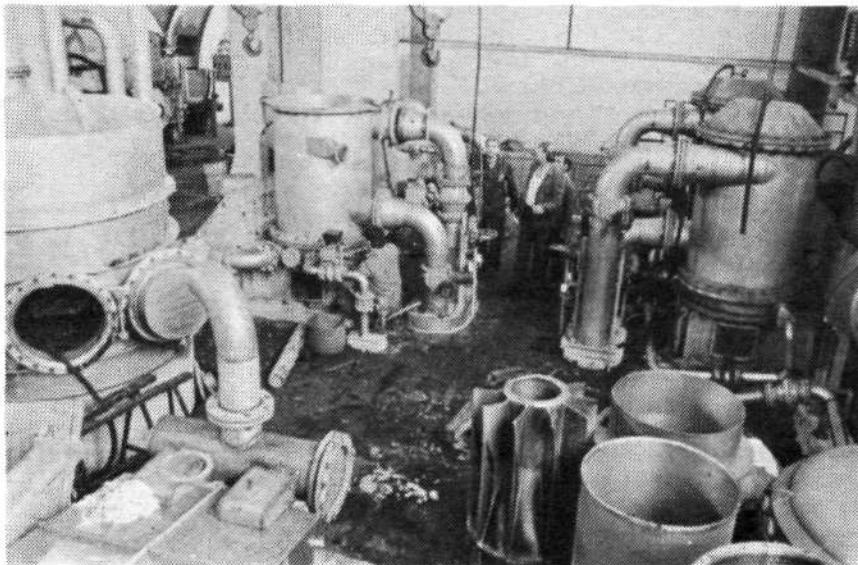
V tem obdobju je v krški Tovarni celuloze in papirja Djuro Salaj najpomembnejša tema "remont desetletja." Največji strnjeni poseg v obratovalne naprave po letu 1976, ko je bila močno rekonstruirana proizvodnja celuloze, je poglobljena skrb vseh - od predsednika PO DO Silva Gorenc, članov PO, "glave" remonta, dipl. ing. Darka Kolška, direktorjev tozdov do poslednjega vzdrževalca, tehnološkega delavca ali zunanjega sodelavca. Remontna dela so že ali pa še bodo praktično opravljena v vseh proizvodnih obratih, pose-

bej pomembno pa je, da bo pravočasno opravljen remont v tozdu Proizvodnja celuloze, kjer razširjajo zmogljivosti uparilnice in

temeljito renovirajo lužni kotel, največji kotel za proizvodnjo tehnološke pare v tovarni.

Da vse po vrsti skrbi, ali bo remont pravočasno končan, govorijo številni ogledi remon-

V posameznih oddelkih PROIZVODNJE CELULOZE je vse razstavljeno, tako da bi nepoznavalec dejal, da bodo vzdrževalci to sestavljali še pol leta. Oni pa imajo strog terminski plan, vsak ve za svoj del nalog in do kdaj mora kaj opraviti - zato se nihče ne boji, da bi do roka to ne bilo spet na svojih mestih in sposobno za proizvodnjo trenutno močno konjunkturke celuloze, tudi na zunanjem tržišču. Mimogrede še: letos se je povečal izvozni delež TCP Djuro Salaj v izvozu krške občine na 86%. (foto: Črt Čargo)





Poleg rekonstrukcije uparilnice, ki bo z razširitvijo omogočila sežig vseh ostankov luga v lužnem kotlu in s tem poskrbela za čistejšo okolje, so zelo pomembna remonta dela na največjem tovarniškem parnem kotlu, imenovanem na kratko LUKO (lužni kotel oz. kotel za sežig ostankov luga) - levo! Ekološko funkcijo opravlja v tovarni tudi nekdanji kislinski stolp Idesnol, kamor vodijo pline, ki bi sicer uhajali v ozračje, tam pa jih voda absorbira. Za rekonstrukcijo uparilnice je bilo potrebno najeti dvigalo z veliko zmogljivostjo. (foto: Črt Čargo)

Izredno uspela cestna kolesarska dirka

Za veliko nagrado TCP Djuro Salaj Krško

Med zmagovalci domačin Igor Kranjec in Jože Zupanc

Krški kolesarski klub je 11. septembra organiziral 1. cestno kolesarsko dirko za VELIKO NAGRADO TOVARNE CELULOZE IN PAPIRJA DJURO SALAJ KRŠKO, ki je štela tudi v sklop dirk za slovensko cestno prvenstvo.

Organizacijski odbor, ki mu je načeloval podpredsednik IS krške občine, sicer pa svetovalec poslovnega odbora pokroviteljice, **Pavel Krošelj**, je dirko temeljito pripravil, tako da se je končala v splošno zadovoljstvo vseh, ki so tako ali drugače sodelovali na njej.

Na dirki je nastopilo preko 150 kolesarjev iz 16 klubov, uvrstilo pa se jih je - pač zaradi izredno zahtevne proge- 91. Že prva dirka je imela mednarodni značaj, saj so na njej nastopili kolesarji iz treh češkoslovaških klubov.

Posebej zaslužna za uspeh doslej največje kolesarske prireditve krškega kluba PAVEL KROŠELJ in VINKO JORDAN pred kristalnimi pokali, od katerih je največji pripadel zmagovalcu med člani, vsak čas profesionalcu, Juretu Pavliču; pokale je darovala pokroviteljica dirke TCP Djuro Salaj Krško. (Foto: Črt Čargo)



tnih delovišč, ki jih opravljajo prav na gosto najodgovornejši delavci tovarne, med njimi tudi predsednik PO.

Direktor tozda Proizvodnja celuloze, Jože Habinc je v bežnem klepetu navrgel: "Slučajni ogledovalec remontnega prizorišča bi bil prepričan, da remonta ne bomo opravili v pol leta, tako je fabrika razstavljena. Pa ga bomo! Do predpisanega roka! Vsi po vrsti se trudijo! Vse poteka v skladu z natančnim terminskim planom ...

Po končanem remontu si bodo vsi sodelujoči oddahnili. V več pogledih! Skrb bo za njimi, pa odpočili si bodo... Zdaj mnogi hodijo domov le prenočevat. Po 12 ur so v tovarni! Na najkritičnejših mestih pa se dela celo dvakrat 12 ur. Ne sme biti nobene zamude. Vsak dan pomeni milijardo dohodka manj...



OBVEŠČEVALEC
GLASLO KOLEKTIVNA TOVARNE CELULOZE IN PAPIRJA KRŠKO

Rezultati:

Pionirji B: 1. Zoran Klemenčič, Rog, 2. Ludek Eujek, Opava, 3. Peter Tauš, Opava /oba ČSSR/. Edini domačin v tej kategoriji, Damjan Grmšek je bil osmi med 13 uvrščenimi. Dolžina proge: 12,5 km.

Pionirji A: 1. Jože Zupanc, Krško, 2. Boštjan Pavli, Rog, 3. Andrej Gimpelj, Krka. Med 32 uvrščenimi so bili ostali domačini: 5. Boris Jarh, 7. Damjan Jordan, 8. David Dremelj. Gorski cilj je prvi prevozil Jože Zupanc. Dolžina proge 25 km.

Mlajši mladinci: 1. Igor Kranjec, Krško, 2. Jure Vodeb, Merx Celje, 3. Franci Pilar, Sava Kranj. Gorski cilj je prvi prevozil Igor Kranjec. Med 23 uvrščenimi je bil drugi domačin Žvar Kristijan na 16. mestu. Dolžina proge: 50 km.

Starejši mladinci: 1. Rajko Petek, Rog, 2. Robert Zaletel, Krka, 3. Damjan Bokavšek,



Igor Kranjec, zmagovalec med mlajšimi mladinci, kjer je tudi sicer veljal za favorita, saj se ponaša že z naslovom državnega prvaka v tej kategoriji, med dirko in takoj po dirki. Z Goleka proti Leskovcu je drvel kar z 90 km na uro, tako da ga je dirko spremljajoči motorist po tistih ovinkih kar s težavo dohajal. (Foto: Črt Čargo)

Rog. Gorski cilj: Rajko Petek. Leteči cilj: Dejan Bokavšek. Dolžina proge: 100km.

Člani: 1. Jure Pavlič, Rog, 2. Jurij Robič, Krka. 3. Iztok Melanšek, Merx. Gorski cilj: Jure Pavlič. Leteči cilj: Jurij Robič. Dolžina proge: 100km.

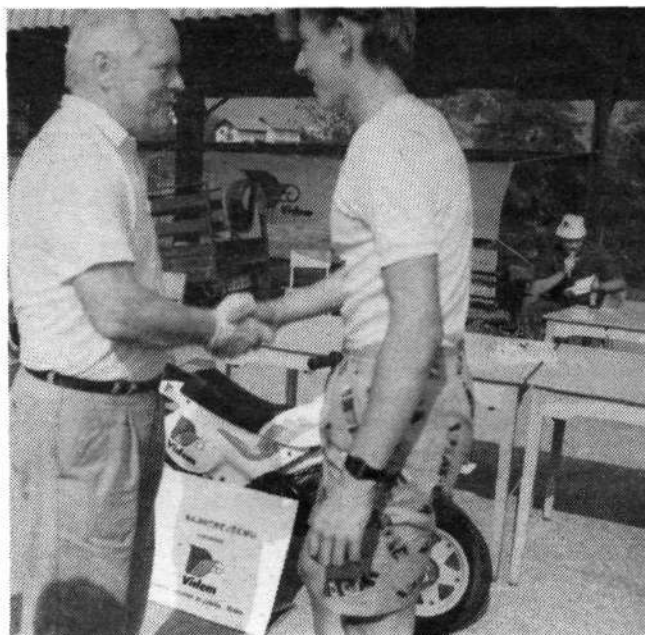
V pogovoru z enim od najodgovornejših članov organizacijskega odbora dirke Vinikom Jordanom smo izvedeli nekatere zanimivosti o dogajanju na krožni dirki Leskovec /OŠ/ - Gmajna - Brezje - Brezovska Gora - Nemška Gora - Ivandol, Golek - Grič - Leskovec /OŠ/.

"12,5 km dolgo progo, ki je bila tako zahtevna, da je bila to ena najtežjih dirk v sezoni, so morali tekmovalci prevoziti od enkrat (mlajši pionirji) do osemkrat (člani). Proga je bila zaprta za ves promet med 8. in 14. uro, na njej pa so budno za varnost skrbeli krški prometni miličniki z Jožetom Gobcem na čelu. Ob vsaki vpadnici je bil še redar, da bi preprečil dostop kakemu neinformiranemu vozniku na tekmovalno progo. Redarjev je bilo preko 60, in sicer so to nalogo dobro opravili pripadniki cerkljanske vojne pošte. Na dirki ni bilo omembe vrednega padca, prišlo je le do treh lažjih poškodb.

Da je bilo vodstvo dirke dobro obveščeno o dogajanju na progi, so poskrbeli krški radioamaterji. Klub Rotocel je poskrbel za javljanje s treh najpomembnejših mest in za mobilno radijsko zvezo. Leteči speaker je bil Jo-

Predsednik organizacijskega odbora dirke PAVEL KROŠELJ je v imenu pokroviteljice izročil praktično nagrado najhitrejšemu kolesarju - domačemu mlajšemu mladincu IGORJU KRANJCU.

Vožnja s Torijem bo z nalepko pokrovitelja TCP Videm, kot naj bi se tovarna imenovala po novem, svojevrstna reklama za največjega proizvajalca časopisnih papirjev pri nas ter oskrbovalca slovenske papirne industrije s celulozo. (foto: Črt Čargo)



že Majes, tehnični direktor novomeškega kolesarskega kluba Krka. Njegovo tekoče spremljanje dogajanja in ostali komentarji v zvezi s kolesarskim športom so navdušili vse, ki so lahko prisluhnili njegovemu raportu s proge, na startu, oz. cilju pri leskovski osemetki.

Organizatorjem je šlo na roke tudi lepo vreme in tako so zahtevni krst izredno uspešno prestali. V prvem navdušenju je eden od najpristojnejših kolesarskih funkcionarjev izjavil, da krški kolesarski klub lahko "že jutri, če bi kandidiral, dobi organizacijo podobne dirke za državno prvenstvo."

Vinko Jordan je pohvalil prizadevnost vseh, ki so opravljali svoje zadolžitve med dirko, hkrati pa izrazil posebno zahvalo pokrovitelju dirke, TCP Djuro Salaj Krško in sokroviteljem /vsi so navedeni v brošuri, izdani ob tem kolesarskem dogodku/, ker so dirko omogočili.

Pa še posebnost v zvezi s praktično nagrado - motornim kolesom TORI: za največjo povprečno doseženo hitrost ga je dobil domačin - mlajši mladinec Igor Kranjec. Zmagovalec pri članih Jure Pavlič /odhaja med profesionalce/ je bil po tem kriteriju šele drugi. Člani so na progi precej nepotrebno taktizirali! Zanimivo je tudi, da je tretjo največjo povprečno hitrost dosegel domačin - pionir Jože Zupanc, seveda na dosti krajši progi.

NIK

O mednarodni udeležbi pa tole:

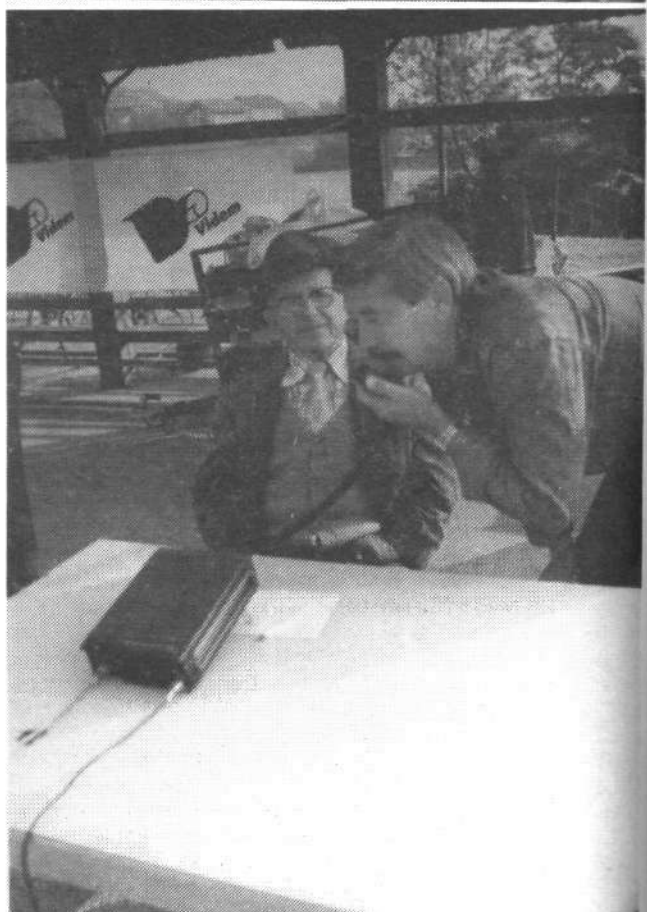
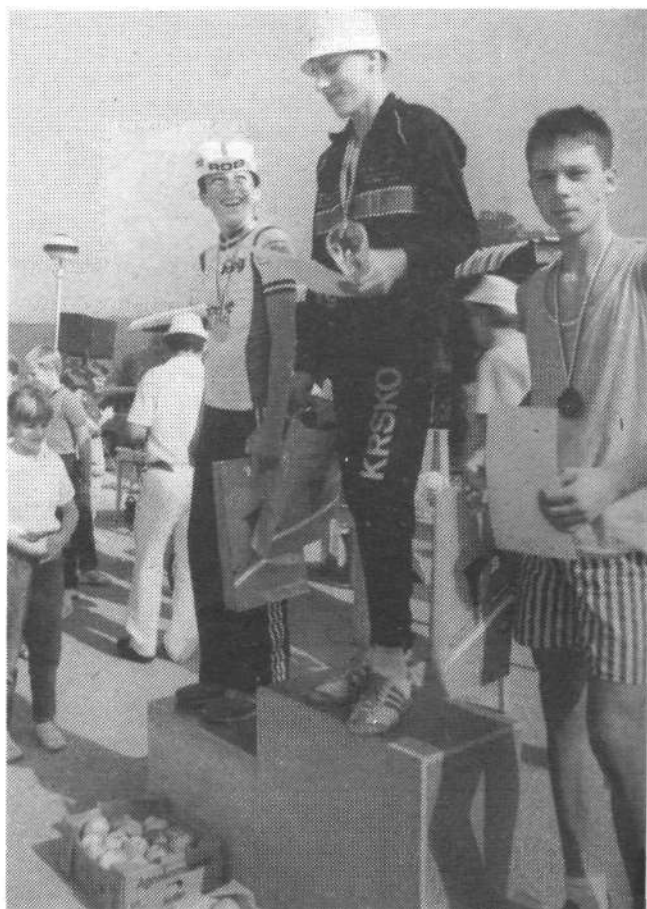
Krški kolesarski klub vzdržuje tesne stike s kolesarji iz Opave v ČSSR, pa so jih povabili na svojo prvo večjo prireditev. 8 pionirjev oz. mlajših mladincev je bilo v gosteh pri krških tekmovalcih, na dirki pa so osvojili celo 2. in 3. mesto pri pionirjih B. Stike so kršani navezali s Čehoslovaki na lanski dirki v Metliki, še letos pa bodo odšli na zimske priprave v Opavo, kjer so treningi na izredno visoki strokovni ravni, je še povedal Vinko Jordan.

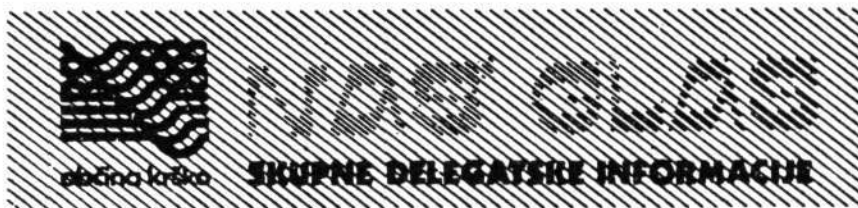
Na vrhu zmagovalnih stopnic se je znašel tudi najboljši domačin pri pionirjih A JOŽE ZUPANC, za katerega je bil velik dosežek tudi tretja največja hitrost dirke.

Radioamaterji Rotocela so poskrbeli, da je vodstvo dirke dobivalo takoj vse informacije s proge.

Tudi za medicinsko prvo pomoč so organizatorji poskrbeli, a je bila k sreči najhujša poškodba odrgnjen nos.

Ob progi je bilo dosti reklamnih napisov pokrovitelja TCP Djuro Salaj, za varnost pa so poskrbeli ekipa prometne milice iz Krškega ter radarji - vojaki VP: Cerklje. (foto: Črt Čargo)





SKLIC SEJ ZBOROV SO KRŠKO

Vsi trije zbori bodo zasedali v **četrtek, 22. septembra 1988. Začetek bo ob 15. uri.**

Delegati bodo obravnavali:

- poročilo o rezultatih gospodarjenja v obdobju I-VI 1988 in osnovnih značilnostih gospodarjenja v letih 1986 in 1987 v občini Krško /ZZD,ZKS,DPZ (**Gospodarjenje**) str.
- poročilo o delu Občinskega štaba za teritorialno obrambo v preteklem obdobju /ZZD,ZKS,DPZ
- predlog ugotovitev in usmeritev po obravnavi analize izvajanja samoupravnega sporazuma o uresničevanju socialnovarstvenih pravic /DPZ
- predlog odloka o spremembah in dopolnitvah odloka o lokacijskem načrtu razdelilne trafo postaje 400/110 kV z razpletom daljnovodov /ZZD,ZKS (**Lokacijski načrt RTP se spreminja**) str.
- predlog odloka o pokopališkem redu občine Krško /ZZD,ZKS
- predlog odloka o pogojih za odvajanje odpadnih in padavinskih voda na območju občine Krško /ZZD,ZKS str.
- predlog sklepa o spremembi statuta sveta posavskih občin /ZZD,ZKS,DPZ (**Novost v statutu sveta posavskih občin**) str.
- osnutek aneksa k dogovoru o usklajevanju davčne politike za obdobje 1986-1990 /ZZD,ZKS,DPZ (**V pripravi nove davčne obremenitve in olajšave**) str.
- predlog sklepa o izvolitvi sodnika Temelnjega sodišča v Novem mestu /ZZD,ZKS,DPZ (**Boris Pavlin kandidat za sodnika TS Novo mesto**) str.
- predloge in vprašanja delegacij /ZZD,ZKS,DPZ.

Gradivo poročila o delu Občinskega štaba za teritorialno obrambo bodo dobili delegati na seji.

Naknadna razširitev:

1. Predlog sprememb in dopolnitev dolgoročnega družbenega plana občine Krško za obdobje 1986-1995/2000 in srednjeročnega družbenega plana občine Krško za obdobje 1986-1990;
2. Predlog odloka o lokacijskem načrtu kableske televizije Krško

Gospodarjenje

Potem ko so bili znani podatki polletnih obračunov poslovanja, je **občinski komite za družbeno planiranje, razvoj gospodarstva in urejanje prostora izdelal celovito poročilo o gospodarjenju v občini Krško.** V prvem delu so obdelani finančni rezultati, doseženi v ob-

dobju od januarja do junija letos, v drugem pa osnovne značilnosti gospodarjenja v prvi polovici srednjeročnega obdobja 1986-1990.

Kot je bilo pričakovati, je tudi podrobnejša analiza gospodarskih rezultatov utemeljila oceno, da se kriza še naprej pogloblja, k temu pa veliko prispevajo vse pogostejši linearni ukrepi. Eno od očitnih znamenj gospodarske krize je zmanjševanje akumulacije in sredstev

Povzetki delegatskih gradiv v Našem glasu

za naložbe, posledica pa zaostajanje celotnega družbenega razvoja.

Finančni rezultati so odraz nedoslednosti in nedograjnosti obračunskega sistema, ugotavlja poročilo občinskega komiteja. Podatki v poročilih so prilagojeni potrebam posameznih organizacij združenega dela, saj jim to omogočajo določila nekaterih zakonov. Polletni rezultati torej niso odraz dejanskega stanja.

Majski ukrepi ekonomske politike še niso dosti vplivali na proizvodne rezultate in ustvarjanje dohodka v prvem polletju. Interventni zakoni na področju osebne, skupne in splošne porabe pa že kažejo rezultate - večjo usklajenost vseh oblik porabe z rastjo dohodka, je zapisano v splošnih ugotovitvah ob analizi rezultatov gospodarjenja.

Poročilo komiteja za družbeno planiranje, razvoj gospodarstva in urejanje prostora je v začetku septembra obravnaval občinski izvršni svet in ob tem sprejel naslednje **ZAKLJUČKE:**

1. Globalni kazalci razvoja kažejo naslednje:

1. Povečuje se delež prihodkov, doseženih na tujih trgih, industrijska proizvodnja je v porastu, izgube izkazujejo nižjo rast, povečalo se je pokritje uvoza z izvozom.
2. Veča se število organizacij združenega dela, ki poslujejo z motnjami; tako tudi ni povečan delež akumulacije v dohodku, ker se večajo obveznosti iz dohodka (sredstva za obresti).
3. Na področju izvoza so bili doseženi ugodni rezultati, ki pa so v največji meri odraz usmerjenosti v izvoz Tovarne celuloze in papirja "Djuro Salaj", medtem ko je v ostalem združenem delu tega še premalo.
4. Padec življenjskega standarda ter še nadaljnje naraščanje cen destimulativno vplivata na delovno vzdušje, kar bi utegnilo imeti za posledico slabe proizvodne rezultate v prihodnjih mesecih.
5. Rasti finančnih kategorij se v globalu gibljejo skladno z rastjo cen industrijskih proizvodov in hitreje kot v SRS.

Največji delež v ustvarjenem celotnem prihodku ima industrija, v okviru nje pa Tovarna celuloze in papirja "Djuro Salaj" (63 %), pri kateri je tudi rast najhitrejša. Ta OZD je ustvarila še 64 % celotne akumulacije oziroma 75 % akumulacije v industriji.

To pa hkrati pomeni, da večina OZD v občini v prvem polletju 1988 zaostaja za rezultati, doseženimi v SRS, in to terja analizo proizvodnih programov, predvsem z vidika možnosti prodaje in rentabilnosti poslovanja.

II. Na področju SIS materialne proizvodnje se pojavlja problem refundacij OZD, ki poslujejo z motnjami oziroma so izkazale izgube, in ta problem se bo z nadaljnjim poglobljanjem gospodarske krize še povečeval. Dodatno bo na finančno situacijo SIS materialne proizvodnje vplivala tudi tendenca ukinjanja temeljnih organizacij s sedežem DO zunaj občine, ki se je letos pojavila v naši občini.

III. Na področju družbenih dejavnosti se tudi letos nadaljuje neusklajena politika omejevanja sredstev. Zapleti pri izvajanju programov v lanskem letu so prepričljiv dokaz, da se družbene dejavnosti ne morejo prilagajati izrazitim mesečnim nihanjem pogojev financiranja. Letošnji interventni zakon z nominalno določenimi limiti - ob istovrstnem preseganju projektirane stopnje ciljne inflacije - pa še povečuje že tako velike težave pri financiranju programov, ki se bodo vsak naslednji mesec še stopnjevale. Osnovni vzrok za velike likvidnostne težave izvajalcev je to, da je rast posameznih elementov cen za storitve (materialnih stroškov, OD v gospodarstvu) bistveno višja od dovoljene rasti sredstev za skupno porabo po zakonu.

IV. Razlike med zahtevami po storitvah ter možnostmi za njihovo zadovoljevanje se še naprej povečujejo. Ker oblikovanje programov že od l. 1981 poteka pod vplivom administrativnega omejevanja sredstev za družbene dejavnosti in ker zakonsko zagotovljeni programi predstavljajo več kot 80 % vseh programov, tudi z varčevalnimi ukrepi, ki so jih pripravile republiške in občinske interesne skupnosti, ne bo mogoče rešiti problema financiranja družbenih dejavnosti. V prvem polletju 1988 je bilo najbolj oteženo poslovanje zdravstvene skupnosti. Čeprav je bila letošnja prispevna stopnja za zdravstvo v primerjavi z lanko v okviru globalne obremenitve višja, prihodki niso zadoščali za pokritje programa. Občinska zdravstvena skupnost ima v prvem polletju 726.232.000 din nekritih odhodkov.

Lokacijski načrt RTP se spreminja

Odlok o lokacijskem načrtu razdelilne trafo postaje Krško 400/110 kV je bil objavljen v Uradnem listu SRS, št. 31/87 in 36/87. Obravnava območje razdelilne trafo postaje z razpletom daljnovodov do prečkanja reke Save.

Predlagane spremembe in dopolnitve se nanašajo na naprave v območju RTP in na signalizacijo daljnovodov.

Spremenila naj bi se določba o lovilih olj: teh naj ne bi postavljali pod vsako transformatorsko enoto, ampak bi zgradili skupni lovilec olj in pod vsako transformatorsko enoto postavili loviline lijake ter jih povezali s skupnim lovilem. Tla pod vsakim transformatorjem pa bi pripravili, da bi postala neprepustna.

Ta sprememba je predlagana zaradi zmanjšanja stroškov gradnje RTP, ne bi pa pomenila nobenega zmanjšanja varnosti de-

V prvem polletju 1988 je gospodarstvo občine Krško realiziralo **292.514 milijonov din celotnega prihodka**, kar je okoli 152 % več kot v enakem lanskem obdobju, vendar je v pretežni meri posledica visoke rasti cen.

Celotni stroški **amortizacije** so se zvišali za 135 %, treba pa je poudariti, da je upadel delež sredstev za amortizacijo nad predpisano stopnjo.

Doseženi dohodek je v prvem polletju znašal **83.048 milijonov din** - v primerjavi z lanskim prvim polletjem je to 171 % več.

Razporejeni dohodek je večji za 163 % in znaša **85.562 milijonov din**.

Razporejen je bil dohodek takole:

- za **skupno in splošno porabo 25.988 milijonov din** (indeks povečanja je 262),
- za **druge obveznosti iz dohodka** (predvsem stroške za obresti) **18.430 milijonov din** (ind. 320),
- za **čiste osebne dohodke 28.674 milijonov din** (ind. 241),
- za **skupno porabo delavcev v OZD 2.627 milijonov din** (ind. 228) in
- za **akumulacijo 9.843 milijonov din** (ind. 257).

Osební dohodki so se v primerjavi s prvim polletjem 1987 povečali za 145 %. Ob rasti življenjskih stroškov za 173 % pomeni to realno znižanje za 10 %.

Povprečni osebni dohodek v gospodarstvu je znašal 530.000 din, v negospodarstvu pa 620.000 din; oba sta bila nad republiškim povprečjem.

V tem času so poslovale z izgubo 4 organizacije združenega dela (gl. Naš glas 11, str. 23). Poleg teh še pet OZD ni razporedilo niti zakonsko določenega deleža dohodka v rezervni sklad: Transport, TOZD Hotel Sremič, TOZD Togrel, TOZD IGM in TOZD Elektrodistribucija. Ob vseh omenjenih pa še naslednje organizacije niso oblikovale sredstev za razširitev materialne osnove dela: Kovinarska, TOZD Sigmat, TOZD Bor, TOZD Lipa, TOZD Vinogradništvo - kleti (M-Ak), TOK KTS (M-Ak), Elektrarna Brestanica, TOZD TES (TCP), TOZD Imperial in TOZD PTT Krško.

Organizacije združenega dela s področja industrije in energetike so proizvedle za **4,1 %** več kot v enakem lanskem obdobju (v **SRS za 4,5 % manj**) in realizirale 50 % celoletnega plana, gledano v povprečju za vse OZD. Posamično pa polovice letnega plana niso dosegli Kovinarska, Sigmat, Metalna, Sava, Rudnik, Iskra, Libna in Pekarna.

OZD občine Krško so v tem času **izvozile skupaj za 42 %** več kot v enakem obdobju lani in ustvarile blizu **35 milijonov am. dolarjev**. Od tega je bilo 93 % izvoza na konvertibilno področje ali 36 % več kot v lanskem prvem polletju. Skupna vrednost **uvoza** je znašala blizu **25 milijonov am. dolarjev** ali 17 % več kot v prvem polletju 1988. 81 % uvoza je bilo s konvertibilnega področja (3% več kot lani).

Uvoz je bil trej pokrit z izvozom 160-odstotno.

SIS družbenih dejavnosti so v prvem polletju imele 12 milijard in pol din izvornih prihodkov (indeks povečanja glede na prvo polletje 1987 je 269). Struktura delitve je naslednja: Skupnost otroškega varstva 12 %, Občinska izobraževalna skupnost 25 %, Občinska kulturna skupnost 2 %, Telesnokulturna skupnost 0,9 %, Skupnost socialnega skrbstva 5,5 %, Občinska zdravstvena skupnost 52 % in Skupnost za zaposlovanje 0,9 %. (Vse decimalne vrednosti so zaokrožene.) Največji indeks rasti izkazuje SOV in OZS.

Na podlagi zahtev MDS je bil maja sprejet nov interventni zakon o omejitvi razpolaganja z delom družbenih sredstev za porabo v l. 1988. V primerjavi s prejšnjim zakonom (sprejetim novembra lani) novi zakon drugače opredeljuje osnovo za določanje dovoljenega obsega sredstev za l. 1988, rast prihodkov pa omejuje glede na ocenjeno stopnjo rasti nominalnega dohodka gospodarstva, zmanjšano za 10 odstotnih točk. V skladu s tem smejo SIS družbenih dejavnosti razpolagati s sredstvi, ki so v primerjavi z ustvarjenimi prihodki v enakih obdobjih 1987 večja za: 152 % v obd. januar-junij, 131 % v obd. januar-september in 123 % v obd. januar-december. Tako določeni limiti, izraženi v absolutnih zneskih, se ne smejo povečati ne glede na to, kakšna bo dejanska rast cen.

Rezultati, doseženi v prvi polovici srednjeročnega obdobja 1986-1990, kažejo, da se razvojni cilji ne uresničujejo v celoti. Narodnogospodarska situacija je danes bistveno težja kot na začetku planskega obdobja. Najpogostejši problemi, s katerimi se srečuje gospodarstvo, so prezadolženost, nelikvidnost, neučinkovitost, strahotna rast cen, zapiranje tržišča. Posledica takih razmer je slabšanje učinkovitosti gospodarstva. Produktivnost je v upadanju, prav tako tudi akumulativna in reprodukcijska sposobnost, saj rastejo sredstva za akumulacijo in reprodukcijo počasneje od rasti cen. Tako se možnosti za potrebno prenovo in restrukturiranje, ki bi omogočile učinkovitejšo uveljavljanje gospodarstva tako na našem kot tudi tujem tržišču, zmanjšujejo.

lovanja naprav v tem okolju. Ustrezne izračune in strokovno preverbo je izdelal Inženirski biro Elektroprojekt Ljubljana na podlagi podatkov, zbranih na vseh dosedanjih RTP, ki že obratujejo.

Druga sprememba se nanaša na označevanje daljnovodnih stebrov in predlaga, naj bi bil namesto vseh daljnovodov v razpletu od RTP označen samo najvišji daljnovod. Daljnovodi, ki se bodo gradili v jugozahod-

nem koridorju preko Save, pa bodo označeni tako, kot zahtevata dajalec pogojev - vojna pošta in zakon o zračni plovbi.

Spremenilo naj bi se tudi določilo o relejnih hišicah tako, da bi se uvedla zahteva, da se na relejnih hišicah zgradijo nadstrešnice. V lokacijskem načrtu niso predvidene strehe, vendar bi jih bilo potrebno postaviti zaradi zaščite naprav pred vlago.

Pogumnejši so se s splavom spustili po Tari

Ste se že peljali po kakšni reki, se zavrčkavali, stegnili roko in zajeli hladno vodo in jo pili brez posledic za zdravje? Starejši morda poročate, da ste to pred toliko in toliko leti lahko počeli na Savi. No, res je bilo včasih Krško pomembna postaja flosarjev, celo svojega patrona (sv. Nikolaja) so imeli v stranskem oltarju cerkve sv. Rozalije. Sedaj pa vam na Savo ni treba računati, saj je že tako onesnažena in gosta, da se sama komaj vali. Verjetno tudi ne bi imeli prave želje voziti se po njej. Na srečo pa še vedno obstaja skorajda nedotaknjena reka, na kateri je mogoče urensiti to željo. Ker smo imeli podobno željo tudi planinci Planinskega društva »Bohor« Senovo, smo se odpravili na zanimivo in za naše razmere in čase kar dolgo pot - na Taro, eno naših redkih rek, ki je zaenkrat še skoraj nedotaknjena.

Zborna mesto splavarjev je malo naprej od mostu na Đurdevića Tari, kjer so že pripravljeni splavi, ki so seveda leseni, sestavljeni iz okoli desetih brun, bolj ali manj debelih, povezanih med seboj z jeklenico in z vejami za boljšo prožnost, saj mora splav na valovih in brzicah »dihati«. Na krmi in na premcu je dolgo veslo, s katerim dva splavarja manevrirata med skalami, ki štrlijo iz reke. Na sredi splava pa je iz desk narejena malo večja »gajbica«, ki služi kot prostor za prtljago, seveda pa se še vse skupaj zelo prekrije z nepremočljivo ponjavo. Tako, splav smo obdelali. Da

pa se nahajamo v Črni gori, so nam dali splavarji kar takoj na začetku vedeti, saj se je odhod zavlekel za cele tri ure. Nikakor jim ni šla v račun naša nestrpnost, sploh pa, ker smo bili na dopustu.

Končno sledi spust po Tari. Kazalo je, da je v tem obdobju bolj malo vode v koritu, vendar domačini pravijo, da je je lahko še manj. Ko smo gledali z mostu na Đurdevića Tari korito reke, se nam je zdelo nemogoče peljati se s kakršnikoli plovilom. Vendar 149 metrov, kolikor znaša višina od mostu do reke, vara. Res da imaš tu in tam občutek, da se voziš po makadamu, vendar se človek na to navadi.

Imajo pa splavarji zanimiv sistem, kako združiti prijetno s koristnim, in so nam demonstrirali način »hvatanja krivine«. Skoraj vedno se na vsakem splavu najde kdo, ki želi poskusiti tudi sam malo krmariti (kjer je lažje). Takšnega nadbudneža znajo kaj kmalu naučiti veščin in ga koristno »ponucati«. Seveda ta čas eden od krmarjev koristno porabi in si privoščiti spanje pravičnega. Priznati pa je treba, da so ti splavarji drugače pravi »meharji« in izredno dobro poznajo svojo reko. Točno vedo, kako je potrebno pri kateri skali manevrirati in kje je bolje, recimo po levi strani, »noter pridet«. Tako dobro poznati vse kamne, skrite in štrleče na 120 kilometrov dolgem odseku Tare, tudi ni mačji kašelj. Seveda pa vseh teh kilometrov ne prevoziš v eni sapi, temveč vmes dvakrat prespiš v njihovih



kampih, ki so že postavljeni in kar lepo urejeni. V teh kampih je možno kupiti kakšno kislo mleko in pijačo ter se dogovoriti za nabavo jagenjčka, ki ga potem nekaj časa voziš s seboj na slavo.

Vožnja skozi kanjon Tare je nekaj nepozabnega in se z besedami ne da opisati. To mora človek doživeti. Kar nismo mogli verjeti, da lahko brez kakršnihkoli posledic zjemaš in kar piješ Taro, če te zažaja, in v vročini in vremenu, kot smo ga imeli mi, ponavadi te. Zelo prijetna je tudi osvežitev v obliki čofotanja in plavanja, seveda pa vas pri tem ne sme motiti, da je temperatura Tare v tem času le 13 do 15° C, zato pa je pametno imeti kopalko »sčelga«, da človeka ne zebe. Toda ni najbolj zdravo kopati se in plavati po brzicah, pa ne zato, ker bi bila tu voda še bolj hladna ampak lažje je potem doma še koga navdušiti za splavarjenje, če se vrneš v enem kosu. Mogoče se pa motim?!

Bili smo presenečeni, da ni veliko rib v tako čisti, zračni in mrzli reki. Kmalu pa nam je postalo jasno, da tudi postrvi niso tako hitre, da bi lahko ubežale dinamitu divjih lovcev, ki pustošijo v živi divjini kanjona Tare. Hja, čez »komot« ga ni!

Pa da ne boste mislili, da je cela Tara v brzicah. Bile so tudi posamezne etape, ko se sploh nismo nikamor premaknili. To je tako, kot bi jadrili v kahlici. Ne gre pa ne gre!

Tu in tam, kjer ni bilo strmega konjona, smo na obali srečali domačine - nežni spol v tretji puberteti - ki so se greti sede zakopani v od sonca vročo mivko in si na ta način zdravi vse bolezni tega sveta, še najbolj uspešno pa baje revmo.

Zadnji dan splavarjenja je najbolj atraktiven in vznemirljiv, saj so tu brzice največje,

tu splav najbolj ropota po »makadamu« in zaliva ga tako, da je za sprotno osvežitev tudi dobro poskrbljeno in je že vračunano v aranžmaju. Lahko pa se tudi zgodi, da splav nasede ali se celo prevrne. V tem primeru lahko sledi neprosto voljno, vendar skoraj obvezno kopanje. No, za svoja življenja se vam ni treba bati, saj ste preko agencije zavarovani, pazite le, da se vam tehnična roba ne zmoli ali kako drugače uniči, ker vam zanjo nihče ne povrne stroškov, čeprav bi jo poškodovali s splavarjevo »pomočjo«.

Nekaj kilometrov pred Fočo pa se romantika s pitno vodo konča in se prične kruta resničnost s civilizacijo in industrijo. Tudi naša vodna pot se bliža koncu. V Foči nas nestrpnost, upamo, pričakuje naša druga polovica skupine, ki se je verjetno prestrašila Tarinih čarov in so se raje odločili tudi za čare posebne vrste, za hojo in sprehode po Durmitorju. V Foči se splavi razdrejo in dobro ohranjena bruna ponovno transportirajo po cesti na izhodiščno mesto, na Đurdevića Taro, kjer se morajo par dni sušiti, da so zopet »zreli« za naporno pot. Včasih so splavljeni les prodali nižje v Bosni, sedaj pa je tega lesa v okolici Đurdevića Tare vedno manj, povpraševanje po turističnem splavarjenju pa je vedno večje.

Tako smo se poslovili od izredne lepote, ki jo je celo UNESCO leta 1980 na svojim sestanku v Parizu uvrstil na spisek zaščitene mednarodne dediščine. Naša dolžnost pa je, da to dediščino dejansko ohranimo v prvobitnosti!

M. PRIBOŽIČ

Novost v statutu sveta posavskih občin

Svet posavskih občin so občinske skupščine Sevnica, Brežice in Krško ustanovile l. 1972 in l. 1979 zanj sprejele poseben statut. Ta velja še danes, posebno pomembno v njem pa je II. poglavje, ki določa pristojnosti in delovanje sveta. Njegovi člani govorijo o urejanju in usklajevanju zadev skupnega pomena na področjih družbenoekonomskega, socialno- zdravstvenega, kulturnega in urbanistično-prostorskega razvoja, vendar sprejeti dogovori **niso opredeljeni kot obvezujoči** za posamezne občine. Na to pomanjkljivost so delegati v svetu opozarjali vrsto let, na zadnji seji junija letos pa so sprejeli sklep, da sekretarji občinskih skupščin pripravijo predlog za spremembo besedila 7. člena statuta. Sprememba je sedaj pripravljena za obravnavo na skupščinskih zasedanjih, 7. člen pa bi se po njej glasil takole:

"Dogovori in odločitve sveta so veljavni in **obvezujoči**, ko jih sprejmejo tudi posamezne občinske skupščine v enakem besedilu.

V mejah pooblastil so obvezujoči tudi vsi tisti sklepi sveta, za katere so jih predhodno pooblastile občinske skupščine.

Svet odloča o rokih in o načinu izvedbe dogovorov, odločitev in sklepov, navedenih v 1. in 2. odstavku tega člena.

Svet samo na podlagi svoje odločitve ne more prevzemati nobenih materialnih obveznosti, ki bi zavezovale občine."

V pripravi nove davčne obremenitve in olajšave

Odbor udeleženk dogovora o usklajevanju davčne politike za obdobje 1986-1990 je pripravil osnutek **aneksa k dogovoru**, ki temelji na predlaganih spremembah v predlogu zakona o davkih občanov, na spremembah in dopolnitvah medrepubliškega dogovora o temeljih davčne politike in na sprejetih spremembah zveznega zakona o obdavčevanju proizvodov in storitev v prometu.

Po predlogu zakona o davkih občanov naj bi se kmetijska zemljišča, ki niso obdelana v skladu z zakonom o kmetijskih zemljiščih, davčno ostreje obravnavala. Višino davčne stopnje naj bi določile občinske skupščine v skladu z dogovorom o usklajevanju davčne politike. Predlagano je, da bi se za takšna zemljišča sedanje stopnje, ki znašajo za I. skupino katastrskih občin od 12 do 14 %, za

II. skupino 8-10 %, za III. skupino 4-6 % in za IV. skupino od 1 do 3 %, povečale različno po skupinah katastrskih občin, in sicer: v prvi skupini za 40 odstotnih točk, v II. skupini za 30, v III. skupini za 20 in v IV. skupini za 10 odstotnih točk. Razlike so utemeljene z različno težkimi pogoji obdelave zemljišč v nižinskih in hribovitih predelih.

Pri obdavčevanju dejanskega dohodka iz kmetijstva naj bi se v primeru, ko zavezanec vlaga sredstva v družbeno organizirano modernizacijo gospodarstva, za oblikovanje virov obratnih sredstev ali za združevanje v organizacijo združenih kmetov oziroma organizacijo združenega dela ali proizvodno skupnost kmetov, priznala davčna olajšava v obliki znižanja davčne osnove. Poleg z zakonom opredeljenega odstotka znižanja davčne osnove, ki znaša do 35 %, naj bi občinske skupščine na podlagi pooblastila zakona predpisale še dodatno znižanje davčne osnove za omenjene namene, in sicer do 25 %; skupno znižanje davčne osnove bi tako znašalo do 60 %.

Davčne olajšave naj bi se priznavale tudi zavezancem, ki vlagajo sredstva v sanacijo virov onesnaževanja okolja, in sicer do 30 % od odmerjenega davka, odvisno od višine vloženih sredstev, za dobo 3 let. Druga merila in konkretno višino olajšave naj bi občinske skupščine uskladile v okviru regije.

Z dogovorom o usklajevanju davčne politike naj bi se opredelila tudi višina izdatkov za reprezentanco, ki se pri obdavčevanju po dejanskem dohodku štejejo med materialne stroške. Predlagano je, da bi se izdatki za reprezentanco priznavali v višini največ 0,3 % od celotnega prihodka.

Izvršni svet SO Krško ocenjuje, da je procent priznanih izdatkov za reprezentanco v višini do 0,3 % od celotnega prihodka glede na visoke cene izredno nizek, zato predlaga, da se reprezentančni stroški priznavajo kot doslej po verodostojni dokumentaciji. Porabo reprezentančnih stroškov naj bi si določil vsak zavezanec v višini, ki mu jo omogoča rast celotnega prihodka.

Ker je v predlogu zakona črtana določba, po kateri je zavezanec za davek iz gospodarskih dejavnosti tudi občan, ki občasno dosega dohodek z opravljanjem gospodarskih dejavnosti, če s predpisi niso prepovedane, je brezpredmetna tudi določba v 14. členu dogovora, ki določa, da so stopnje davka na takšne dohodke višje za 10 odstotnih točk, in se zato predlaga črtanje te določbe.

Zavezancem davka iz gospodarskih in poklicnih dejavnosti, obdavčenim po dejanskem dohodku, ki opravljajo dejavnost v obliki stalnega poklica, naj bi se priznala posebna davčna olajšava v primeru, ko vlagajo lastna sredstva za nabavo, rekonstrukcijo in modernizacijo osnovnih sredstev, pod pogojem, da ne gre za vlaganja, ki bi se morala kriti iz že priznane amortizacije in kupnine za prodano osnovna sredstva, za oblikovanje

virov obratnih sredstev ter za združevanje v zadrugo, organizacijo kooperantov in druge oblike združevanja, za skupno nabavo, racionalno uporabo delovnih prostorov in sredstev, skupno graditev in uporabo gradbenih objektov, skupen nastop na trgu in uresničevanje drugih skupnih interesov in potreb. Olajšava bi se priznala v obliki znižanja davčne osnove. Po predlogu zakona bi se davčna osnova znižala do 35 %, občinske skupščine pa lahko predpišejo višji odstotek znižanja davčne osnove. Predlagano je, da bi občinske skupščine predpisale dodatno znižanje davčne osnove v višini do 25 %, tako da bi skupno znižanje davčne osnove za omenjene namene lahko znašalo do 60 %. Priznavanje teh olajšav je pogojeno s korektno vodenimi poslovnimi knjigami, ki so jih zavezanci dolžni voditi.

Tovrstne olajšave naj bi se priznavale tudi zavezancem davka iz gospodarskih in poklicnih dejavnosti, obdavčenim v pavšalnem letnem znesku, ki opravljajo dejavnost v obliki stalnega poklica. Pavšalni letni znesek davka naj bi se znižal za 60 %, odvisno od višine vloženih sredstev.

Po veljavni ureditvi se prizna enkratna davčna olajšava le za dodatno zaposlene delavce, po predlagani spremembi zakona o davkih občanov pa naj bi se z davčnimi olajšavami spodbujalo zaposlovanje nasploh. V tej zvezi se predlaga, da bi se priznavala davčna olajšava za vsakega zaposlenega delavca v višini, ki ustreza 10 % povprečnega enoletnega čistega osebnega dohodka zaposlenih delavcev v gospodarstvu v SR Sloveniji v preteklem letu, za vsako zaposleno invalidno osebo 30 % in za vsakega zaposlenega invalida s 100-odstotno telesno okvaro v višini, ki ustreza 50 % povprečnega enoletnega čistega osebnega dohodka zaposlenih v gospodarstvu v SRS v preteklem letu.

Prav tako bi se priznavale davčne olajšave zavezancem, ki jim je priznana lastnost invalidne osebe, v višini 30 %, zavezancem invalidom s 100-odstotno telesno okvaro pa v višini 60 % povprečnega enoletnega čistega osebnega dohodka zaposlenih delavcev v gospodarstvu v SRS v preteklem letu, in to pod pogojem, da ne uporabljajo dopolnilnega dela drugih oseb.

Po predlagani spremembi naj bi se davčne olajšave priznavale ne le zavezancem, ki imajo učence in študente na proizvodnem delu oziroma delovni praksi, temveč tudi tistim, ki zaposlujejo pripravnike, in sicer v višini 15 % od izplačanih osebnih dohodkov za čas trajanja pripravniške dobe.

Z davkom iz gospodarskih dejavnosti po odbitku naj bi se po predlogu zakona o davkih občanov obdavčevali tudi dohodki, doseženi s sprejemanjem gostov na prenočevanje z zajtrkom v svojem gospodinjstvu ali v prostorih za počitek oziroma rekreacijo s posredovanjem agencij, registriranih za to dejavnost, ter dohodki izdelovalcev "suhe robe", ki opravljajo to dejavnost na podlagi prigrisatve in dosega dohodke pri organizaciji združenega dela. Stopnja davka naj bi znašala 15 %. Oprostitev davka po odbitku

naj bi se razširila še na dohodke, ki jih dose-gajo invalidi s 100-odstotno telesno okvaro in osebe, ki so izgubile vid, če opravljajo in-telektualno delo preko organizacij združene-ga dela.

Po predlogu zakona o davkih občanov naj bi se ostreje davčno obravnavali poslovni prostori, ki jih lastniki oziroma uživalci ne uporabljajo za opravljanje gospodarskih de-javnosti oziroma poklicne dejavnosti in jih tu-di ne dajejo v najem. Davčne stopnje za takšne prostore naj bi bile višje za 100 %. Po predlagani spremembi bi se sedanje stopnje pri osnovi 5.455.160 din zvišale od 0,15 % na 0,30 %, pri osnovi 27.275.820 din pa od 1,25 % na 2,50 %.

Izvršni svet SO Krško predlaga dopolnitev tega (dvanajstega) člena z določbo, da zavezanec plača davek po normalni stopnji, če dokaže, da ni povpraševanja za najem oziroma odkup njegovih poslovnih prostorov.

V skladu z medrepubliškimi dogovorom o usklajevanju davčnega sistema in temeljnih davčne politike se predlaga progresivna ob-davčitev dobitkov od iger na srečo. Davčna lestvica in vrednost neobdavčenega dobitka sta povzeti po medrepubliškem dogovoru.

Skladno s sprejetimi spremembami zve-znega zakona o obdavčevanju proizvodov in storitev v prometu je bil s 1. julijem 1988 odpravljen posebni občinski davek od pro-meta proizvodov. Zato se v 4. členu dogovo-ra, ki opredeljuje vrste davkov, ki so po zakonu prihodek občinskih proračunov, predlaga sprememba naslova prometnega davka in črtanje določb 28. in 29. člena dogovora, s katerimi so bile določene višine posebnega občinskega davka od prometa rabljenih mo-tornih vozil in motornih koles ter stopnje po-sebnega občinskega davka na promet alko-holnih pijač.

Odbor udeleženk dogovora

Boris Pavlin kandidat za sodnika TS Novo mesto

Na razpis prostih del in nalog sodnika Temeljne sodišča v Novem mestu, ki je bil objavljen v UR. listu SRS, št. 15/88, se je prijavil **Boris Pavlin**, dipl. pravnik, roj. 1961, iz Dobove. Na podlagi mnenj koordinacijskega odbora za kadrovska vprašanja OK SZDL občin Brežice, Črnomelj, Krško, Metlika, Novo mesto, Sevnica in Trebnje sta pozitivno mnenje o kandidatu izrekla medobčinska sveta SZDL za Dolenjsko in Posavje. Predlog za izvolitev Borisa Pavlina je v začetku sep-tembra obravnavala tudi komisija za volitve, imenovanja in administrativne zadeve SO Novo mesto; kot pristojna komisija predlaga

skupščinam občin Dolenjske in Posavja, da sprejmejo sklep o izvolitvi sodnika Temeljne-ga sodišča Novo mesto.

Predlog odloka o pogojih za odvajanje odpadnih in padavinskih voda

Osnutek odloka (povzetek je bil objavljen v Našem glasu 10, 5.11.1987) sta že obravnavala zbor združenega dela in zbor krajev-nih skupnosti novembra lani. Narejen je bil po vzorcu, ki ga je izdelalo Splošno združe-nje komunalnega in stanovanjskega gospo-darstva Slovenije, in po izkušnjah s tega po-dročja.

V času javne obravnave osnutka odloka je pripombe posredovala samo delegacija KS Leskovec. Bile so predvsem stilistične nara-ve, ne vsebinske, in so bile upoštevane v posameznih členih.

Na določena vprašanja delegacije KS Leskovec, ki jih pri oblikovanju predloga ni bilo mogoče upoštevati, bo delegacija dobila do-datna pojasnila neposredno, še pred skup-ščinskim zasедanjem.

Glede na osnutek so spremenjene kazen-ske določbe, kar je narekoval Zakon o spre-membah in dopolnitvah zakona o prekrških (Ur. list SRS, št. 47/87).

Vprašanja in predlogi delegacij

Silvana Mozer, predsednica komiteja za družbeno planiranje, razvoj gospodarstva in urejanje prostora, je na zahtevo delegatov zbora združenega dela pojasnila, da bo po načrtu za plinifikacijo Posavja najprej polo-žen primarni vod za industrijo, kasneje pa še sekundarni; ali bo to plinovod ali toplovod, še ni odločeno. Povedala je tudi, da so za gradnjo avtobusne postaje pripravljeni spre-menjeni projekti, ki jih je bilo treba izdelati zato, ker je ŽTP Ljubljana odstopilo od grad-nje skupne železniške in avtobusne postaje v Krškem.

Delegat KS Gora je predlagal, naj medob-činski inšpektorat preverja, ali pri globin-skem vrtnanju v kamnolomu Gunte morda ne uporabljajo prevelikih količin razstreliva; na nekaterih stavbah v vasi nad kamnolomom se namreč pojavljajo razpoke zaradi močne-ga trenja.

Delegat KS Krško je ponovno zahteval, naj Kostak uredi odvoz kosovnih odpadkov.

Dopolnitev dnevnega reda: KATV

Predsednika ZKS in ZZD sta predlagala razširitev dnevnega reda četrtkovnega zase-danja z dvema točkama, ki zadevata gradnjo omrežja za KATV v Krškem: predlog spre-memb in dopolnitev družbenih planov ter predlog odloka o lokacijskem načrtu KATV Krško.

V družbene plane bi bilo treba v poglavju o prometnem omrežju vnesti še kabelski dis-tribucijski sistem in ustrezno dopolniti pro-storski del.

Zaradi zamude pri naročilu za izdelavo lo-kacijskega načrta je bila faza izdelave po-sebnih strokovnih podlag in pridobivanja po-gojev pristojnih soglasjedajalcev združena z izdelavo osnutka in pridobivanjem soglasij k rešitvam lokacijskega načrta.

Osnovno izhodišče je bila možnost, da se na sistem priključijo vsi stanovanjski in po-slovni objekti, bodisi v začetni fazi ali kasne-je, če so v gravitacijskem območju primarne-ga voda kabelskega razdelilnega sistema.



S poti po črnogorskih planinah

Izziv planincem, izziv splavarjem. Črna go-ra Durmitor, Tara. Daleč tam doli, 1000 km od nas. Po mukah se je končno le zbralo 50 kandidatov. Avtobus je bil res velik, a kaj ko je bilo toliko prtljage, da so nekateri morali imeti planinske čevlje in gamaše kar na no-gah. V prijetnem nočnem hladu smo prispeli v Sarajevo. Hiter ogled Husref - begove dža-mije, Baščaršije, Principovega mosta, izvira Bosne in že smo spet v avtobusu. Planinsko opremo zamenjamo s kopalkami in zaščitnim faktorjem 8. Končno Črna gora. Čudovit po-gled na most na Đurđeviću Tari. Najprej smo po mostu spustili avtobus, nato pa smo most počasi prekoračili tudi sami. Prvo srečanje s Taro. Nekam plitva se nam zdi. Splavarji po-tihoma tuhtajo, ali se bodo splavi lahko spu-stili po reki. Še 25 km in prispemo do Žabljaka. Lep, zanimiv kraj, a žal umazan. Prav tak je tudi hotel Durmitor. A kaj hočemo: »Mal' d'narja, mal' muz'ke.«

Le štirje planinci hočejo ostati zvesti nara-vi, zato prenočujejo pod šotori, čeprav so bli-zu »naši« (Romi)

Spali smo kot ubiti in zjutraj se odpravimo na najvišji vrh Črne gore - Bobotov Kuk. Šo-fer Zdravko nas je po »lepi cesti« peljal do

Dobrega dola. Ko smo izstopili, so se marsikomu tresle noge. Kajti cesta, ki smo jo prevozili, bi bila komaj za gamse. Naš Zdravko, ki ve, kaj je avtobus in kaj so potniki, saj je bila med njimi tudi njegova žena, nas je kot akrobat varno pripeljal na cilj. Vročina! Pa nič zato. Po Albincinih besedah nas pod vrhom čaka čudovito hladno jezero Zeleni vir. Skale, sonce, ovce, krave. Pod nami se pojavi mlaka. Zeleni vir? Seveda! Vročina ga je skoraj izsušila. O hladni vodi ni sledu. Je pitna? Če so ovce ostale žive, bomo tudi mi. Nekaj se jih opogumi in si pogasijo žejo z mlačno vodo. Ostanajo živi. Navali narod na gostil... pardon, ma vodo. Malica. Pred nami se vzpenja Bobotov Kuk in nas vabi k preizkušnji naših moči. Še so korajžni med nami. Večina se vsi odpravijo na vrh. Najstarejši in najmlajši član sta zraven. Ve se, koga je strah vožnje po Durmitorju. Raje imajo še pet ur hoje preko najvišjega vrha Črne gore do Hotela, kot pa da bi šli nazaj na avtobus. Vseeno se je splačalo. Čudovit pogled z vrha nam je dal novih moči. Ogled Ledene pečine in končna ohladitev v jezeru. Skupinica, ki se je vračala na avtobus, pa je s pomočjo pastirjev odkrila izvir Zelenega vira. Čudovita voda. Pa je le Albinca imela prav. Naslednji dan pospremimo splavarje. Odhod bi moral biti ob 11. uri. A kamo žurite? Pa vi ste na odmoru! Tako odrinejo splavarji šele ob 13. uri. Nič kaj preveč korajžni niso. Ali jim je kaj »tesno« na hlohlih ali pa so že siti čakanja. Srečno pot! Na svidenje v Foči! Planinci se vrnemo v Žabljak. Pot okoli jezera, pohajkovanje po Žabljaku, manjši izlet po okolici.

Vstajanje ob 5. uri. Le kaj se vam meša?! Ali nismo v Črni gori? Vendar nas še svež spomin na žgoče sonce pod Bobotovim Kurom hitro vrže iz postelj. Hitronogi Dušan nas varno pripelje na Savin Kuk. Čudovit razgled na Žabljak, na Črno jezero in že se vračamo v dolino, kjer nas čaka jezero s hladno vodo in gostišče s kislim mlekom. Ker za nas »krepke« planince ta vzpon ni bil dovolj, smo se popoldne podali na Čurovac, od koder smo občudovali kanjon Tare.

Slovo od Žabljaka. In pričela se je utrujajoča pot proti Foči. Večina planincev je dremala, ko pa smo pod sabo zagledali Pivsko jezero, na avtobusu ni bilo več zaspancev. Občudovali smo jezero, občudovali pa smo tudi Zdravko, ki nas je varno pripeljal skozi 59 predorov in predorčkov do njega. Seveda ne bi bili pravi turisti, če si ne bi ogledali tudi pivskega samostana. Utrujeni in siti vožnje smo komaj pričakali, da smo prišli v Fočo. Po nestrpnem čakanju, posebno tistih, ki so imeli moče na splavih, smo končno zagledali naše junake na hlohlih. Seveda smo jim pripravili slavnosten sprejem s pesmijo o Milanu in Albinci, s trobentami in vriskanjem. Splavarji sprva niso pokazali veliko veselja, šele ko so stopili na trdna tla, so vsi v en glas zatrdili: »Bilo je super!«

Prenočili smo v Tjentištu in si ga drugo jutro dodobra ogledali. Pričela se je pot proti domu, ki nas je vodila skozi Mostar in Jajce. Ob 4. uri zjutraj smo končno prispeli domov in si rekli: »Povsod je lepo, doma je najlepše.«

Natalija LUBI



Zdaj je tudi izlet na Bohor bolj prijeten

Ko prisopihaš peš na Bohor in se ti izza zadnjega ovinka prikaže koča, pozabiš na potečke znoja in malce utrjene noge. Koča se

ti smehlja z odprtimi naoknicami. Pa ni bilo vedno tako. Nema lokrat se je zgodilo planincu, da je prišel pozimi v snegu ali poleti v vročini in se znašel pred neprijetno - zaprto kočo.

Sedaj pa so lepo sprejeti turisti, pohvalijo se gozdarji in domačini, prijetno so presenečeni planinci.

Stopiš v sicer skromno, toda čisto gostinsko sobo. Mize so prekrte z modro-belimi prtii. Še preden dobro sedeš, že dobiš dober, vroč

planinski čaj in oskrbnica Katica ti kar mimogrede navrže, kako lepo je, da si prišel peč.

Planinci imajo ponavadi malico v nahrbtniku, vendar se marsikdo raje odloči za domačo ponudbo. Bogat seznam jedi, vžgan na leseni tabli, marsikoga premami, da se odloči za Ivanove jetrnice, pečenice, domače klobase, dobro enolončnico ali kakšno drugo dobroto. Lahko vam pa ob koncu tedna, ko pride Katici pomagat še mož Ivan, po naročilu pripravi razne jedi, od kotlovine do pečene krače v smetanovi omaki z gobicami in celo žabje krače.

Med zasavskimi kočami edino kočica na Bohorju še ni obnovljena. Verjetno jo bo v teh

časih težko urediti tako, da bodo zadovoljni tudi bolj zahtevni turisti. Kdor pa zna uživati v tišini bohorskih gozdov, bo ob vsakem letnem času rad obiskal kočico na Bohorju in malo poklepetal s prijazno oskrbnico Katico.

Senčna stran obiska Bohorja je seveda, če prideš z vlakom do Brestanice in nimaš avtobusne zveze do Senovega. To je kar 4 km poti po asfaltu. Seveda vozijo avtobusi ob delovnih kar pogosto, ob nedeljah pa jih je res bolj malo. Delavska proga pa sega celo do Plašivca, od koder je le še kakih 20 minut do kočice.

Trenutno velja naslednji avtobusni vozni red: SENOVO - BRESTANICA - KRŠKO

– delovnik: 5.25, 5.30, 6.00, 6.10, 8.10, 10.10, 13.10, 14.30, 16.50, 21.20
– nedelje in prazniki: 5.25, 6.10, 10.15, 13.10, 21.20

KRŠKO - BRESTANICA - SENOVO

– delovnik: 6.15, 7.25, 9.25, 11.25 (postajališče Kužnik!), 12.30, 14.15, 17.25, 22.15
– nedelje in prazniki: 6.15, 7.25, 12.30, 15.00, 22.15

Kočica je odprta vsak dan razen ob ponedeljkih.

Za skupinske izlete lahko sporočite svoje želje po telefonu: (068) 81 637.

Naslov oskrbnice: Katica MARC, Heroja Maroka 24, 68290 Sevnica.

PD "Bohor" Senovo
Albinca Mahovne

Teden otroka od 3. do 9. oktobra 1988

Svetovna unija za zaščito otrok in Unicef razglasita vsako leto temo mednarodnega dne otroka, ki ga oznamujemo prvi ponedeljek v oktobru. Zveza organizacij za vzgojo in skrb za otroke Jugoslavije je izbrala za letošnje temo ob tednu otroka 1988 geslo:

OTROKOM NAJBOLJŠE.

Tema letošnjega tedna otroka izvira iz Deklaracije o pravicah otrok in nas opozarja, da mora človeštvo dati otrokom najboljše, kar premore. V omenjeni deklaraciji so zapisane pravice in svoboščine, ki jih morajo imeti vsi otroci. Mnoge od teh pravic so navedene že v splošni Deklaraciji o človekovih pravicah, ker pa so otrokove potrebe tako svojevrstne, jih je bilo treba opredeliti še v posebni deklaraciji. V uvodu deklaracije o pravicah otrok je poudarjeno, da otroci zaradi svoje duševne in telesne nezrelosti potrebujejo posebno skrb in varstvo - pred rojstvom pa tudi po njem. Za uresničevanje teh načel se morajo truditi vsi - starši, posamezniki, družbene in politične organizacije, upravni organi in vlade. Omenjena deklaracija, ki jo je generalna skupščina Združenih narodov sprejela 20.11.1959, temelji na Deklaraciji o človekovih pravicah. Letos mineva 40 let, odkar je bila sprejeta Deklaracija o človekovih pravicah /4.12.1988/. Ta dogodek bodo še posebej zaznamovali 24.10.1988 ob dnevu Organizacije združenih narodov.

Ob svetovnem dnevu otroka naj bi se ljudje

še posebej zavedali, da so otroci naša prihodnost. Prihodnost pa bo v nevarnosti, če ne bomo skrbeli za zdrav razvoj in kakovostno življenje otrok. Zdaj smo pogosto priče, da je skrb za otroka marsikje zapostavljena; mnogi varčujejo prav pri otroku, osnovne potrebe, nujne za otrokovo rast in razvoj, so izredno drage in veliko staršev jih ne more kupiti. Ali se zavedamo, da je naša prihodnost odvisna prav od tega, koliko bomo že zdaj vložili v razvoj mladega rodu? Zato Zveza prijateljev mladine Slovenije, ki v naši republiki usklajuje dejavnosti ob tednu otroka, poziva vse družbene dejavnike, naj neprenehoma skrbijo, da se bodo otroci razvijali v zdrave ljudi. Skrb za otroka in družino je sestavni del naše vsakdanjosti. Ne varčujemo torej ta-

ko, da bi siromašili dejavnosti, ki smo jih v zadnjih letih s trudom razvili in z njimi dosegli lepe uspehe.

Zveza prijateljev mladine Slovenije spodbuja in predlaga ob letošnjem tednu otroka tele dejavnosti:

1. Občinske zveze in društva prijateljev mladine naj ob tednu otroka in v oktobru pripravijo sestanke članstva in občne zbornice, na njih pa sprejmejo določene delovne programe za svoje področje. Dejavnosti za otroke naj razvrstijo tako, da bodo potekale vse leto, saj ugotavljamo, da jih je za teden otroka preveč. Še naprej pripravljajmo že utečene dejavnosti ob tednu otroka (srečanja z umetniki, družbenimi delavci, risanje na asfaltu, kulturne in druge prireditve za otroke, sprejeme, posvete in podobno). Občinske zveze prijateljev mladine in društva naj ob tednu otroka začno zbirati podatke o otrocih, starih 3 do 5 let, ki niso v vzgojnovarstvenih organizacijah, ter zanje organizirajo različne oblike vzgojnovarstvene dejavnosti. Na svojem območju naj poskrbijo predvsem za vse tiste otroke, ki so v teh hudih časih kakorkoli ogroženi (brez varstva, brez urejene prehrane, obleke, učil idr.). Javnost naj po medijih seznani s problematiko družbene vzgoje in varstva otrok in jo opozarjajo, kaj vse je potrebno za zdrav razvoj otrok, nastopijo naj kot "družbena vest".

2. V sodelovanju s Skupnostjo otroškega varstva Slovenije bomo ob celjskem sejmu VSE ZA OTROKA, 5. oktobra 1988, pripravili jugoslovanski posvet na temo "Razvijanje novih oblik vzgojnovarstvene dejavnosti za predšolske otroke". Nove oblike vzgojnovarstvene dejavnosti lahko veliko pripomorejo k prestrukturiranju družbenih dejavnosti. Z njimi naj bi razširili družbeno organizirano vzgojo na vse predšolske otroke in spodbujali starše k sodelovanju.

3. Zveza prijateljev mladine Slovenije sodeluje v akciji delovne skupine za mirovna gibanja pri RK ZSMS, ki bo potekala od septembra do konca leta 1988. Svetovno združenje za revne in zapuščene otroke

(WAO) je pod pokroviteljstvom Organizacije združenih narodov začelo svetovno akcijo za mirovno vzgojo. Prvi dan akcije, 7. september, je mednarodni dan uničenja vojnih igrač. S tem dnem se začne teden (7. do 13.9.) miroljubnih igrač, v katerem naj bi otroke spodbujali k igranju z ustvarjalnimi in poučnimi igračkami. Občinskimi zvezam in društvom predlagamo, naj v akciji sodelujejo tako, da:

- pripravijo razstave dobrih igrač
- pripravijo predavanje za starše o pomenu dobre igrače
- predlagajo trgovinam, da razstavijo dobre igrače in da ne prodajajo vojnih igrač.

V Ljubljani, avgusta 1988

V naši občini so izginili vsi gumbi

Bilo je 20. JUNJA 1999, drugo uro, imeli smo boljšo. In tedaj se je zgodilo: rdeči sekundni kazalec se je ustavil na številki tri, pokril črnega, minutnega - ura je bila natanko osem in petnajst minut. Tedaj je tovariš odprl redovalnico in začel iskati žrtve. Kot iz topa je ustrelil:

"Pa pogledjmo, kako kaj znate, vprašani pa boste kar vsi!"

Nastala je popolna tišina in proseče oči so se upirale v zaprte zvezke ter tovariša. Tedaj pa se je zablistalo, od prehode električne napetosti so pogasile vse luči, ki so bile prižgane zaradi slabega vremena. Zunaj se je pripravljala nevihta, učilnica je postala temačna. Od vrat proti nam se je vlekla gosta megla, ki je kmalu ovila tudi nas. Čez nekaj časa se je dvignila in tiho izginila iz razreda tako nenadoma, kot je prišla. Začeli smo se premikati iz otroposti, se pogovarjati, vendar smo opazili, da nam oblačila ne stojijo, kot bi morala. Seveda, saj nismo imeli gumbov! Tudi tovariš, ki je mislil nadaljevati s spraševanjem, je to opazil. Zategnil si je pas in odhitel v zbornico. Tam so že bili zbrani tovariši iz drugih razredov, seveda vsi brez gumbov. Na petmi-

nutnem sestanku so sklenili, da je pouk za danes končan in da gremo lahko z avtobusi domov.

Vso pot do avtobusne postaje smo si vlekli hlače in krila gor, si zavezovali bluze. Tudi na postaji je bil neobičajen direndaj, ljudje so imeli veliko opravka s svojimi oblačili. Ko je avtobus prispel, so nestrpni ljudje samo gledali, kje bo kakšna trgovina, da si nazaj naši-jejo gumbe. Vendar je bilo to nemogoče, kajti v naši občini so na skrivnostni način izginili vsi gumbi. Ko sem prišla domov, sem kar najhitreje poiskala trenirko, na kateri ni gumbov, in smuknila vanjo. Ob desetih sta prišla iz službe oči in mami, ker jima je nenavaden dogodek spremenil na videz čisto normalen dan. Razburjena, ker so se izgubili vsi gumbi, sta si obleko privezala z elastiko.

O tem dogodku so poročali tudi po televiziji in so sporočili, da bo naslednji dan dela prost, tako za delavce kot za učence, in da so najeli najboljšega detektiva, Sherlocka Holmesa.

Ves naslednji dan smo preživali v oblekah, ki ne potrebujejo gumbov, v puloverjih in trenirkah. Popoldne so pri poročilih povedali, da je naslednji dan normalen dan. Potem so pokazali fotografijo sedmih bitij s planeta Gumbonos. Povedali so, da so Gumbonosi vzeli gumbe zato, ker jih mi premalo cenimo in ker jih oni uporabljajo namesto denarja. Rekli so, da se vsem opravičujejo, ker niso vedeli, da bi to skoraj povzročilo "gumbasto katastrofo". Skesani in z obžalovanjem so nam vrnili vse gumbe, in sicer tako, da se je tisti hip zopet pojavila gosta megla, ki nas je ovila, in gumbi so bili nenadoma spet na svojih mestih...

"Drrrrrrrrr, drrrrrrr..." zazvoni ura. Skočim pokonci in se nasmehnem sanjskemu dogodku, ki se bo morda tudi zgodil, saj bo 20.6.1999 že čez 11 let in 13 dni. Kaj vemo, vse je mogoče.

Katja Božičnik, 7.r.,
nov. kr. OŠ Koprivnica

danas

Žgoče skupne teme sindikatov balkanskih držav:

Čim več delovnih mest

(Julija 1988 so se po dvehletnih pripravah sestali predstavniki sindikatov vseh balkanskih držav razen albanskega, ki nima bilateralnih odnosov z nobeno izmed teh organizacij, je pa prejemal vsa ustrezna gradiva, tako kot organizacije - udeleženke.)

Kakšno strategijo lahko danes ponudijo delavske organizacije, ko je po vsem svetu uradno registriranih 90 milijonov nezaposlenih in okrog 300 milijonov polzaposlenih? V naslednjih 40 letih bo nujno treba odpreti 47 milijonov novih delovnih mest vsako leto. Lani je iskalo zaposlitev 300 milijonov ljudi, po nekaterih trditvah pa bo takih iskalcev leta 2000 že okrog 500 milijonov. Za delavske organi-

zacije je to gotovo zgodovinski izziv. Zato so se tudi balkanski sindikalisti sklenili v Beogradu pogovoriti predvsem o gospodarskih, političnih, športnih in kulturnih plateh sodelovanja, s poudarkom na tistem, kar jih združuje, in ne na medsebojnih razlikah.

Položaj in vloga sindikatov nista v vsaki državi enaka, a položaj v svetu jih je vsepovsod postavil pred nove probleme in izzive. V sedanjem položaju lahko zgolj skrbijo za obrambo (ohranjanje) že pridobljenih pravic, ki so čedalje bolj ogrožene.

Zaradi nezaposlenosti, ki čedalje bolj grozeče narašča, je tudi delo vse temeljiteje razvrednoteno. V času vsesplošne negotovosti, ki jo prinašajo procesi restrukturiranja in generalne strukturalne krize, je osnovno področje sindikalnega dela skrženo na ohranjanje delovnih mest vsaj tistim delavcem, ki jih sploh imajo. Zato je internacionalizacija sindikalnih prizadevanj, še zlasti v boju za nov, pravičnejši mednarodni ekonomski red, stvar njihovega preživetja. Žal pa so edini vidni koraki v to "internationalizacijo" občasni formalni stiki med nacionalnimi sindikalnimi gibanji, ki nikoli niso napredovali do odkritega dialoga. Ujetim v obrambo neposrednih sin-

dikalnih dosežkov (vrednot) v lastnem okolju nacionalnim sindikatom pač zmanjka moči za ukvarjanje z "globalnimi vprašanji". Solidarnost, ki je tako nujna v vseh oblikah sindikalne borbe, je na mednarodni ravni doslej skoraj vedno zatajila. Primerov je dovolj. Eden zadnjih se je zgodil v ZDA, ko so odpustili z dela 1000 kontrolorjev letenja in ko se ostali kontrolorji s kolegi niso solidarizirali. Solidarnosti ni v večini primerov.

Sindikalisti Balkana so se, zavedajoč se vseh omejitev, raje ognili teoretičnim razpravam in se raje lotili konkretnih akcij.

Avtorica prispevka v nadaljevanju besedila navaja konkretna področja sodelovanja, za katera so se posamezne države bilateralno dogovorile: turizem, maloobmejni promet; izboljšanje cestnega prometa, zlasti tovornega, ekonomskega sodelovanja; ohranjanje človekovega okolja...

Rok za naslednji sestanek, ko naj bi preverili napredovanje uresničevanja sprejetih sklepov, bo po dogovoru novembra letos v Sofiji.

(Prispevek je povzet po tekstu Mile Štule, objavljenem v tedniku "Danas" 2.8.1988)



SETEV PŠENICE LETINE
1988/89

POGOJI ZA POGODBENE PRIDELOVALCE PŠENICE

Tudi letos načrtujemo setev pšenice na približno 400 ha pogodbenih površin, s katerih bi lahko po žetvi v letu 1989 odkupili okoli 1.000 ton pšeničnega zrnja.

Da bi ta plan lažje uresničili, nudimo pogodbenim pridelovalcem pšenice nekatere ugodnosti v obliki regresiranja nabave semena.

Vsak kilogram semenske pšenice bo regresiran s 610 din regresa, kar naj bi po predvidevanjih zadoščalo za pokritje stroškov nabave



Mercator-Agrokombinat Krško
TOK KMETIJSTVO,
TRGOVINA, STORITVE
DE KOOPERACIJA

Datum: 15. 9. 1988

kvalitetnega semena. V ta regres so vključena sredstva republiškega sklada - 260 din za kilogram in sredstva občinskega sklada v višini 350 din za kilogram.

Vsak pogodbeni pridelovalec bo dobil 300 kg semenske pšenice za 1 ha površine, ustrezno manj pri manjših pogodbenih površinah ali pa tudi več.

Vse kooperante pozivamo, da se čim prej oglasijo pri svojih območnih pospeševalcih ali v Kooperaciji, kjer bodo dobili še ostale informacije, hkrati pa bodo sklenili ustrezno pogodbo, s katero bodo uveljavljali svoje pravice pri pridobivanju regresov. Obenem bodo tako dobili možnost nabave dieselskega goriva po regresirani ceni za potrebe jesenske seve.

TOK KOOPERACIJA

ŠOLA ZA KMETOVALKE - GOSPODINJE

Kmetijska šola Svečina organizira izobraževanje deklet - bodočih kmetovalk in gospodinj. Vpis na to šolo ni ravno velik, učnih mest je še dovolj, pa bi bilo prav, da se vsa tista mlada dekleta, ki jih veseli delo na kmetiji, odločijo za izobraževanje na tej šoli. Zato pozivamo vse, ki bi se hotele izobraževati v tej smeri, da se oglasijo v pospeševalni službi v Krškem pri tov. Marici Živič, kjer bodo lahko dobile dodatne informacije o tej šoli.

TOK KOOPERACIJA

AKTUALNO

Delnice za začetnike

Ko občan dobi na loteriji 100 milijonov dinarjev, je vse v skladu z ideologijo, hudo pa je narobe, če računa na udeležbo pri presežni vrednosti

Delnica¹ («share» angl., «Aktie» nemško in «action» franc.) je pravno vrednostni papir o članskih, to je stvarnih pravicah. Ekonomsko jo za razliko od dolžinskih vrednostnih papirjev («debt securities») štejemo k lastniškim («equity securities»), izraža delež v podjetju. Vendar pa je vse čisto premoženje premoženje delničarjev. Ob morebitni likvidaciji delniške družbe se razdeli med delničarje ostanek premoženja, potem ko so bili poplačani vsi upniki. Lahko je seveda tako, da delničarji ne dobijo nič. Celo upniki lahko, da niso v celoti poplačani. Kot gospodarji delničarji na skupščini volijo poslovodstvo podjetja, to je upravni in nadzorni odbor, odločajo o delitvi profita in podobnem. Velja načelo omejene odgovornosti. Odgovarjajo samo s svojim, v delniško družbo vplačanim deležem.

Delnic je mnogo vrst. Prva pomembna delitev je na navadne («common shares», «Stammaktie», «action ordinaire») preferenčne («preference» ali «preferred shares», «vorzugsaktie», «action de priorité»). Preferenčne delnice so vsebinsko med navadno delnico in obveznico. Pri delitvi profita, to je izplačilu dividend, so najprej v vrsti preferenčne delnice, ki dobijo s statusom delniške družbe določeno višino dividende - na primer 4 %. Preferenčne delnice se najprej delijo na kumulativne in nekumulativne. Če so kumulativne, se preferenčne delnice poplačajo za leta, ko na primer ni bilo profita, tisto leto, ko je profit - in sicer za nazaj (navadno največ za pet let) - in za tekoče leto. Nadalje se lahko preferenčne delnice participativne ali neparticipativne. Če so participativne, so udeležene še na delu preostalega profita, ki ostane, ko je jim plačana dividenda, in ne samo na statarno določenih, na primer, 4 %.

Pravi rizični kapital je kapital tistih, ki imajo navadne delnice. Zato je navadno tako, da so pravilo-

ma preferenčne delnice brez glasovalne pravice («non-voting shares», «stimmrechtlose», «sans droit de vote»). Izraza preferenčno in navadno nas ne smeta zapeljati, da bi si mislili, da so preferenčne delnice ta prave, kakor meni na primer A. Bajt. V tem primeru je na žalost, ali v veselje navadnih ljudi, navadno več kot preferenčno. Pravi gospodarji so navadni delničarji.

Praviloma daje ena delnica en glas, seveda če imajo glasovalno pravico. Poznane so delnice z več glasovi, ali poznano je, in v tem je praksa različnih držav različna, da ima delniška družba lahko v obtoke več vrst delnic, kar zadeva glasovalno pravico. Navadno so glede tega zakonske omejitve, ali zakon dopušča ali ne določenim osebam več ali manj glasov. Če so zakonske omejitve glede tega, morajo biti takšne delnice imenske in ne imetniške. Švedsko podjetje SKF na primer diskriminira tuje. Delnice, ki jih lahko tujci kupujejo, imajo tisočkrat manj glasov.² Če se delnice izdajo po višji vrednosti od nominalne, se razlika izkazuje v bilanci (med pasivi) kot «paid-in capital surplus». Če se z izdajo delnic, ki nimajo nominalne vrednosti, dobi več, kakor znaša razpisana vrednost kapitala, se razlika izkaže kot «paid-in capital surplus». Ko je delniška družba «going concern», se po zaključnem računu oblikujejo rezerve ali ostaja «nondistributed profit». Vsako povečanje teh sredstev viša bilančno vrednost delnice in navadno tudi tečajno. Delniška družba lahko kupi svoje delnice na trgu, če je njihov tečaj ugoden za nakup in delniška družba ima denar za to. Takrat jih lahko izkaže med svojimi aktivami kot zakladne delnice («Treasury stock»).

Ker vsaka dodatna izdaja delnic manjša delež obstoječih delničarjev v delniški družbi, imajo praviloma obstoječi delničarji prednost pri nakupu novih izdanih delnic, in sicer sorazmerno količini delnic, ki jo imajo. Govori se o «preemptive right».

Nadalje so poznane konverzije, na primer preferenčnih delnic v navadne, dolgoročnih obveznic v delnice in podobno. Garantirane delnice so tiste, za katere neko drugo podjetje jamči izplačilo dividend.

Nadalje so poznane konverzije, na primer preferenčnih delnic v navadne, dolgoročnih obveznic v delnice in podobno. Garantirane delnice so tiste, za katere neko drugo podjetje jamči izplačilo dividend.

Nadalje so poznane konverzije, na primer preferenčnih delnic v navadne, dolgoročnih obveznic v delnice in podobno. Garantirane delnice so tiste, za katere neko drugo podjetje jamči izplačilo dividend.

88 **GV** **gospodarski vestnik**
Ljubljana, 2. september 1988 Leto XXXVII • št. 34

Podobno kot je različen vrstni red pri izplačilu dividend, je navadno analogen vrstni red pri delitvi premoženja likvidirane delniške družbe. Velja načelo, da se privilegij pri plačilu dividend, ali ob likvidaciji delniške družbe, plača na ta način, da takšne delnice nimajo glasovalne pravice, ali je vsaj manjša. V ekonomiji ni nič zastoj.

Z zakonom je lahko predpisana najmanjša vrednost delnice (na primer 50 mark v ZR Nemčiji) in najmanjša vrednost ustanovnega delniškega kapitala (na primer 100.000 mark v ZR Nemčiji). V državah, kakor so ZDA, Velika Britanija, ZR Nemčija je tudi po milijon ali več delniških družb. Večina je zelo majhnih - samo nekaj delničarjev imajo. Z delnicami se trguje na tako imenovanem sekundarnem trgu kapitala (na primarnem trgu se prodajajo na novo izdane) - in sicer na borzah vrednostnih papirjev (tam se trguje samo z delnicami nekaj sto podjetij in prek okenc ali šalterjev poslovnih bank in drugih finančnih institucij (*over-the-counter*)).

Delniška družba zagotavlja fleksibilnost in s tem vitalnost podjetja, če ga gledamo s finančne plati. Bilančna vrednost delnice se z vsakim zaključnim računom spreminja: manjša, če je imelo podjetje izgubo, in večja, če je imelo profit in ni vsega razdelilo delničarjem. Pasiva premoženjske bilance delniške družbe se prilagaja aktivni ali poslovnemu uspehu. Precej ali vsaj dosti neodvisno od tega, posebno če imamo v mislih kratka razdobja, se spreminja tečajna vrednost delnic in s tem vrednost delniške družbe kot celote. Vodstva podjetja to ne prizadene neposredno in takoj, čeprav se navaja kot cilj delniške družbe in vodstva večanje vrednosti delniške družbe. Tečajna vrednost delnic ima pomembno informacijsko funkcijo. J. Tobin⁶ na primer misli, da je za obnašanje podjetnika-investitorja odločilno, kaj se dogaja s koeficientom »q«, ki je razmerje med vrednostjo podjetja, kakor jo določa finančni trg, in nadomestilni stroški podjetja. Če na primer finančni trg vrednoti neko podjetje 110, a je mogoče postaviti analogno podjetje s kapitalom v višini 100, bo to delovalo spodbudno na investicijsko dejavnost in prek nje na gospodarsko dejavnost nasploh.

Delnica je rizični papir, posebno še če mislimo na pravo delnico, to je na navadno. Ni primerna za »risk-averse« ampak za »risk-loverje«. Takšnih ljudi, ki želijo tvegati, je povsod veliko. Tudi pri nas gre kar dobro igrati na srečo, tistim, ki organizirajo stave na konjskih dirkah in tako naprej. Potencialnih kupcev delnic je tudi pri nas dovolj, če povemo nekaj o potencialnem odnosu ljudi (»delovnih ljudi in občanov«) do delnic - o drugih problemih v zvezi z delnicami nekaj več v članku »Delnice in delničarstvo«. Ne more biti ideoloških ovir za to, da ne bi ljudje lahko kupovali delnic, če smo za zdaj restriktivni in vzamemo, da gre samo za delnice brez glasovalne pravice. Vendar pa se bojim, da moramo dodati: če racionalno razmislimo, ali preprosto če razmislimo. Sicer pa so lahko kljub vsemu ideološke ovire, na primer v tem smislu, da gre po dividenti, ki je na primer naš državljani sploh ne bi dobil, ker bo imelo podjetje, kjer bo udeleženi s svojim »kapitalom«, izgubo, za udeležbo na famozni presežni vrednosti, medtem ko naj ne bi bilo nobenih idejnih ovir, če dobi pri igri na srečo 100 milijonov (novih) dinarjev. Ko namreč pobere 100 milijonov dinarjev v skladu z ideologijo ne pobere presežne vrednosti, ampak vrednost, ki ni presežna. To pomeni doktrino, da nemogoča reprodukcija delovne sile svojim državljanom, ki so na tej igri na srečo, kjer je on dobil, izgubili. Igra na srečo je namreč »zero sum game«. »Udeležba na dohodku« delavca, s katerim bi moral ta delavec reproducirati svojo delovno silo, je idejno sprejemljiva, medtem ko udeležba na presežni vrednosti ni? Tolerantni smo, če se nemogoča preprosta reprodukcija, medtem ko smo netolerantni, če se samo prerazde-

luje presežna vrednost? Preden o teh stvarih resno razmislimo, moramo prenehati z banalizacijo Marxovega kategorialnega sistema. Pred nami je med drugim tudi drugačno branje Marxa. Sicer pa ne govorim »pro domo«, saj nisem »risk-lover« in delnic verjetno ne bom kupoval, četudi bodo in bi jih lahko kupil. Zaradi tega jih seveda ne morem negirati, obsojati. Sicer pa, kakor je znano, ne bo normalnih financ, če ne bo »lastniških« vrednostnih papirjev.

Zadnji stavek se lahko sliši kot »ceterum censeo...«, vendar je v splošni protifinančni miselnosti, in takšna je tudi miselnost naših največjih ekonomskih korifej (ali njihova miselnost je še posebej takšna - in v tem je njihova realsocialistična veličina, realsocialistična zato, ker kar naprej govorijo o realnih cenah, realnih obrestnih merah, realnih cenah faktorjev, realnem tečaju in končno o realnem gospodarstvu, kar je seveda vse nesmisel), ponavljajo preproste resnice zadnjega stavka za nujnost. Prav tako je nujno poudarjati, da bodo ljudje pripravljeni kupovati delnice naših podjetij, čeprav bi to počeli samo tisti, ki bi takšen papir jemali kot substitut za stavni listek na konjskih dirkah, če stvari po nepotrebnem ne zapletemo pri razpravi o delnici za začetnike in ne vpeljemo delnic, ki bi jih kupovali delavci od svojega podjetja, kar pa seveda ne bi bil več substitut za stavni listek na konjskih dirkah, ampak nekaj bistveno drugega. Sicer pa bo tej začetnici o delnici sledilo nadaljevanje o delničarstvu. In čez mnogo let, če ne bo več protifinančna, to je »realna« miselnost edina akademsko, akademsko in politično priznana, kakor je to sedaj, ne bom več pravil »ceterum censeo...«

prof. dr. Ivan Ribnikar

1. Če ni drugače navedeno, so viri naslednji:

- P. Vajda (urednik), »Les finances modernes« (Hachette Littérature, Paris, 1971)
- O. Plahn, »Finanzwirtschaft« (Verlag Moderne Industrie, München, 1975); British Encyclopedia.
- Potem, ko pravi, da prihaja do diferenciacije kapitala v lastnega, v smislu da pripada nosilec odločanja - podjetnikom, in tujega, to ponazori s primerom delniške družbe tako-le: »V primeru delniških družb je tak odnos med lastnim kapitalom (joint stock) v nasprotju z drugimi viri kapitala, prednostnimi delnicami (preferred stock) v razmerju do navadnih (common stock), delnicami nasploh v razmerju do obveznic (obligacij, bonds) ipd.«
- Istovetnost optimumov delavskega in kapitalističnega podjetja (Ekonomska revija, Ljubljana, 2, 1987, str. 166).
- Swedish Multinationals. A Hard Act to Follow« (The Economist, London, 1. 8. 1987, str. 74).
- Tako navajata na primer R. I. Robinson in D. Wrightsman, da jih je v ZDA okrog pol milijona toliko aktivnih, da izpolnjujejo davčne prijave in okrog 50.000 takšnih, katerih delnice se javno prodajajo.
- R. I. Robinson & D. Wrightsman: »Financial Markets. The Accumulation and Allocations of Wealth«. (McGraw Hill, 1981, št. 376.)
- Na borzi v New York Stock Exchange - NYSE) kotira svoje delnice nekaj manj kot 2000 delniških družb ali korporacij (po ameriško). Če prištejemo še drugo največjo borzo, American Stock Exchange (AMEX), gre okrog 33000 korporacij, katerih delnice kotirajo na teh dveh borzah.
- »Premoženjska denarna teorija (James Tobin)« (Bančni vestnik, Ljubljana, 6. 1987, str. 262-6).
- S tem ne mislimo, da prinašajo delnice predvsem izgubo. Delnica prinaša v povprečju več kot na primer obveznica. Najnovejši podatek o tem je naslednji: »Vendar je od leta 1920 znašala realna donosnost (to pomeni, da smo izločili vpliv inflacije) delnic v povprečju 7,5 % letno, kar je šest odstotnih točk več, kot je znašala realna donosnost nerizičnih državnih obveznic (gilts). V istem obdobju so se povišale cene delnic skoraj stokratno in cene na drobno štirinajstkratno.«
- (»The merits of shares versus bonds«, The Economist, London, 14. 5. 1988, str. 93)

Komunist / 26. avgusta 1988

Razvoja preobrazba združenega dela:

Evropa v skupni trg, mi pa za občinske plotove

Tokrat smo se o razvojni preobrazbi pogovarjali s predsednikom poslovnega odbora Tovarne celuloze in papirja Djuro Salaj iz Krškega Silvom Gorencem, ki je že na začetku predstavil nekaj poglavitnih značilnosti njihove tovarne.

Tovarna »Djuro Salaj« spada med starejše slovenske objekte, saj bo drugo leto praznovala 50. obletnico obratovanja. S proizvodnjo celuloze je pričela že leta 1939. Po drugi svetovni vojni pa se je v tovarni začelo proizvajati še časopisni papir. Danes pa tovarna proizvede letno kar 130 tisoč ton celuloze, prav toliko tudi papirja, 25 tisoč ton polkartona in kartonske embalaže, 15 tisoč ton papirne konfekcije in 30 tisoč ton brezlesnega papirja. Vse to produciramo v Krškem, Senovem in Titovem Drvarju. Zaposlenih imamo 3100 ljudi. Od celotne proizvodnje predstavlja naš izvoz okrog 30 odstotkov ali cca 60 mio. dolarjev na leto na konvertibilni trg. Smo izvozno orientirani in pokrivamo izvoz z uvozom s 130 odstotki.

Naši razvojni programi gredo predvsem v dve smeri, nam je povedal Gorenc, v modernizacijo obstoječih naprav zaradi njihove obnove k nakupu novih ter z njimi reducirati porabo surovin in energije. In drugič, razviti hočemo nove vrste proizvodov in s tem na področju papirne industrije slediti razvojnemu trendu v svetu. Naš cilj je tudi čimprej prehod z našimi proizvodi v višji cenovni razred.

Poleg tega smo modernizirali obstoječe stroje. Pri tem smo nabavili nekaj novih strojev za finalizacijo proizvodnje. Sem spada še obnova nekaterih energetskih virov ter delno razširitev proizvodnje celuloze. Jasno je tudi, da pri vsem tem ne zanemarjamo ekoloških problemov. S pomočjo sovlaganj, smo pred 10 leti nabavili kemično mehansko čistilno napravo, s tem pa smo v precejšnji meri zmanjšali onesnaženje vode in zraka. Sedaj pa nas čaka bistvena faza, ki se nanaša na očiščenje emisij plinov in dokončno očiščenje vode.



V zvezi z našo poslovno politiko pa moram primarno poudariti, da so naše poslovanje zelo prizadeli protiinflacijski ukrepi naše zvezne vlade (novembrski ukrepi), predvsem zaradi dejstva, ker so se vhodni stroški surovin in energije zelo povečali ob nespremenjenih cenah naših izdelkov. Prav zato je letošnje polletno poslovanje slabo, kljub temu, da smo zelo racionalno gospodarili. Tako smo npr. v polletju z dodatnimi ukrepi znižali stroške porabe surovin na enoto proizvoda v skupnem znesku in glede na lansko leto v znesku 3,9 ND, kar štejem za zelo dober uspeh. Vendar je povečanje cen vhodnih surovin in energije povzročilo, da smo poslovali v prvem polletju s pozitivno ničlo, pri čemer imamo pri proizvodnji časopisnega papirja 4 milijarde izgub in smo jo pokrili s pozitivnimi rezultati poslovanja v naših drugih dejavnostih.

● Kakšna pa je trenutna vaša akumulativna sposobnost?

Poslujejo na nivoju enostavne reprodukcije, zato je akumulativna sposobnost naše DO zelo nizka. Glavni vzrok so gotovo neustrezne cene izdelkov oz. udeležba na skupnem dohodku pri časopisnem papirju, ki je trenutno na našem trgu cca 30 % cenejši od uvoznega. Zato pa je skrajno neodgovorna situacija v Jugoslaviji, saj še danes ni rešen ekonomski položaj časopisov, zlasti pa političnega časopisa. Jasnó je tudi, da naša DO v bodoče ne bo mogla nositi breme neurejenih finančnih odnosov pri političnem časopisu. Če se ne bodo ti odnosi v kratkem uredili, bo morala finančno breme tega problema v bodoče nositi širša družbena skupnost. V bodoče mislimo proizvajati zgolj tisto, kar nam bo prinašalo dobiček. Naj omenim še podatek, da naša tovarna pokriva 80% jugoslovanskega trga s časopisnim papirjem

● Ali imate kaj skupnih vlaganj oz. skupnih naložb in ali imate kakšnega sovlagatelja iz tujine?

V bistvu smo angažirali tuji kapital že v preteklosti, posebno plodno smo sodelovali z Madžari. Z njimi imamo sklenjeno pogodbo, s katero so nam omogočili kredite za novo tovarno celuloze, naše tovarna pa jim bo 20 let dobavljala celulozo. Pogodbe imamo tudi z IMEXCO in SUD EUROPA iz Italije. S temi kooperanti zaenkrat nimamo problemov. Tudi pri novih investicijah računamo na sovlaganje tujega kapitala, kjer pa seveda računamo na težave naše zakonodaje.

● Zanima nas, kakšne načrte ste si zastavili v razvoju kadrovske politike ter kako je s štipendiranjem in specializacijo vaših kadrov ter kaj nameravate hkrati z višji delovne sile v vaši DO?

Naša tovarna spada med tiste, ki imajo zelo visoko število štipendistov. Trenutno štipendisti predstavljajo kar 10% od vseh zaposlenih, od tega jih imamo čez 100 na fakultetah. Ob delu študira 50 naših delavcev. Trenutno imamo tudi kadrovske težave, zato tudi manj ljudi pošiljamo na specializacije, kljub temu pa mislimo kadre pošiljati v tujino takoj v naslednjem letu.

Z modernizacijo proizvodnje bodo tudi pri nas nastali višji delovne sile zlasti pa pri nekvalificiranih in polkvalificiranih delavcih. V naših razvojnih programih je v ta namen predvideno, da bomo te viške zaposlili na novih kapacitetah pri finalizaciji,

endar v celoti temu problemu ne bomo kos, zato bomo morali za določeno število delavcev iskati alternativne rešitve.

● S kakšno perspektivo gledate na dosežanje prakso v samoupravnem povezovanju ekonomskih subjektov na svobodnem trgu ter kakšne konkretne spremembe predlagate na tem področju?

Povezovanje ekonomskih subjektov mora imeti v prihodnosti eno samo logiko, to je večjo uspešnost v gospodarjenju, strateške razvojne cilje in zaslužni položaj na svetovnem trgu. V tem kontekstu se samoupravno povezovanje ne razlikuje od normalnega povezovanja gospodarskih subjektov v razvitih tržnih ekonomijah. V pogojih tržnega gospodarjenja se bo moralo tudi samoupravljanje popolnoma prilagoditi trgu, sicer to ne bo samoupravljanje. Če bo temu v prihodnje tako, potem ne bomo več potrebovali pri samoupravnem povezovanju političnih »misionarjev«. Najboljši primer, kako je dogovorna ekonomija razbila trg, je sedanja situacija v Jugoslaviji. V momentu, ko se Evropa povezuje v skupni trg, pa se mi razbijamo na občinske trge.

● Kako daleč pa smo po vašem mnenju še od prave tržne ekonomije, oz. katere prepreke bi še morali odpraviti v našem političnem sistemu, da pridemo čimprej do želenega cilja?

Od koncepta tržne ekonomije smo še zelo daleč, predvsem iz vzroka, ker si jo tudi različno predstavljamo. Nekateri mislijo, da bo tržna ekonomija takoj prinesla prosperiteto, to so predvsem tisti subjekti, ki so do

danés živeli s pomočjo državne intervencije. Ti, ki so do danés živeli od državnih ukrepov, pa je povsem jasno, da se bojijo »prepiha«, ki ga s seboj prinaša trg. Tržne odnose je možno vzpostaviti le s pomočjo tržnih zakonitosti. Ker se sama država ne obnaša tržno, se zato tudi subjekti obnašajo neprilagojeno. Osebnó menim, da moramo ne glede na strahovite težave in posledice takoj uveljaviti prost pretok dela in kapitala ter tako čimprej vstopiti v trg. V tem prehodnem obdobju pa moramo s skupnimi ukrepi ublažiti nekatere ekscesne primere, zato da bi čimprej prišli do želenega cilja.

● Razvidno je, da obstajajo različna gledanja na tržno ekonomijo. Kako je možno te razlike v pojmovanjih čimprej odpraviti?

Razlike v pojmovanjih so po mojem mišljenju deloma objektivne narave in so rezultat podedovanih problemov kakor tudi rezultat napačne državne politike. Vendar po mojem mnenju napačno obravnavamo različna stališča političnih vodstev republik in pokrajin kot enovita in identična po mišljenju vseh DO po teh republikah, iz česar se je razvila negativna apriorna ocena, ki jo zlasti ponujajo nekateri časopisi, v smislu, da so razviti napredni, nerazviti pa konservativni. Taki stereotipi ustvarjajo napačno predstavo. Po drugi strani pa je jasno, da danes vse izvozno orientirane DO plačujejo strahovit davek in poslujejo na robu enostavne reprodukcije. Rešitev vidim le v doslednem sprovanju ekonomskih zakonitosti v celotnem jugoslovanskem prostoru. V našem prostoru je tudi vse premalo ekonomskega povezovanja, bistveno bi morali zmanjšati družbeno



(foto: Črt Čargo)

režijo. Tudi tuji kapital mora v bodoče imeti relevantno vlog v rekonstrukciji našega gospodarstva. Dosledneje moramo tudi nagradjevati po delu, ustvariti moramo tudi ustreznejše socialne programe. Absurdne predpise v finančnem in davčnem sistemu pa je potrebno čimprej ukiniti, saj večina DO le težko shaja s temi vrstami predpisov, ki ne zagotavljajo niti polletnega plana za naprej. Spet si moramo ustvariti podobne plane kot jih imajo podjetja na zahodu.

OD pa imamo v približno 20% nad republiškim povprečjem.
Pogovarjal se je JORDAN BERGINČ

PROGRAM

Delavske univerze in knjižnice Krško **TEČAJI** 1988-89

RAZPISUJE ZA ŠOLSKO LETO 1988/1989

DRUŽBENO IZOBRAŽEVANJE

IDEJNO - POLITIČNO USPOSABLJANJE
KOMUNISTOV

- seminar za novospregate člane ZK,
- seminar o samoupravljanju v združenem delu,
- seminar za referente idejno-političnega usposabljanja;

IDEJNO-POLITIČNO USPOSABLJANJE
ČLANOV SINDIKATA:

- seminar za predsednike samoupravne delavske kontrole,
- seminar za delegate zbora združenega dela in skupščine SIS,
- sindikalna politična šola,
- seminar za predsednike OO ZSS in predsednike konference v OO ZSS,
- seminar za nove člane ZSS;

IDEJNO-POLITIČNO USPOSABLJANJE
ČLANOV ZSMS:

- predavanja za mladino v delovnih organizacijah, KS in šolah,
- seminarji za vodstva OO ZSMS;

IZOBRAŽEVANJE AKTIVISTOV SZDL:

- izobraževanje aktivistov SZDL v KS,
- seminarji za vodje delegacij,
- potrošniški sveti,
- poravnalni sveti,
- seminarji za delegate KS;

STROKOVNO IZOBRAŽEVANJE

Izobraževanje ob delu omogoča pridobiti ustrezno izobrazbo. V tem šolskem letu bomo organizirali naslednje tečaje in seminarje:

ZAČETNI, NADALJEVALNI IN IZPOLNJEVALNI TEČAJ SLOVENSKEGA JEZIKA

- tečaji so namenjeni slovensko in neslovensko govorečim občanom in trajajo 40 ur.

ZAČETNI, NADALJEVALNI IN IZPOLNJEVALNI TEČAJ ANGLEŠKEGA IN NEMŠKEGA JEZIKA

- vsaka stopnja tečaja traja 100 šolskih ur, namenjen pa je zainteresiranim, ki se želijo učiti tujega jezika.

TEČAJ ANGLEŠČINE IN NEMŠČINE ZA OTROKE OD 5 DO 10 LET

- tečaj je namenjen otrokom in traja 60 ur. Organiziramo ga za skupine v vzgojnovarstvenih organizacijah in na nižji stopnji osnovne šole.



ZAČETNI IN NADALJEVALNI TEČAJ STROJEPISJA

- začetni tečaji so namenjeni vsem, ki si želijo pridobiti osnovno znanje in spretnosti iz strojepisja. Nadaljevalni tečaji dograjujejo znanje pridobljeno na začetnem tečaju. Vsaka stopnja tečaja traja 100 šolskih ur.

TEČAJ OSNOV RAČUNALNIŠTVA

- tečaj je namenjen vsem, ki si želijo pridobiti osnovno znanje uporabe računalnikov. Tečaj traja 30 ur.

ZAČETNI IN NADALJEVALNI TEČAJ KROJENJA IN ŠIVANJA

- tečaj je namenjen osebam, ki želijo pridobiti osnovno znanje krojenja in šivanja. Vsaka stopnja tečaja traja 40 šolskih ur.

TEČAJ MINI AVTOMEHANIKE

- namenjen je voznikom amaterjem, da lahko sami odkrijejo in odpravijo manjše napake na vozilu. Tečaj traja 25 šolskih ur.

TEČAJ ZA VOZNIKE MOTORNH ČOLNOV

- tečaj je namenjen bodočim voznikom motornih čolnov in zajema 10 ur predavanj. Kandidati opravijo mednarodno veljaven izpit.

TEČAJ ZA FOTOGRAFE AMATERJE

- tečaj je namenjen vsem, ki se amatersko ukvarjajo s fotografiranjem. Program zajema pravilno nastavitve fotoaparata za kvalitetno fotografijo in pridobitev znanja s področja razvijanja filma. Tečaj zajema 40 šolskih ur.

TEČAJ KLETARJENJA IN STEKLENČENJE VIN

- tečaj je namenjen zasebnim pridelovalcem vina in traja 40 šolskih ur.

TEČAJ ZA VOZNIKE VILIČARJA

- tečaj je namenjen bodočim voznikom viličarja. Pogoj je končana osnovna šola in starost 18 let. Kandidati, ki nimajo izpita B

kategorije morajo predložiti zdravniško spričevalo. Tečaj traja 80 šolskih ur.

TEČAJ ZA VRATARJE IN ČUVAJE

- tečaj je namenjen občanom, ki so zaposleni kot čuvaji ali vratarji v OZD. Tečaj obsega 60 ur.

TEČAJ ZA VODENJE PROIZVODNIH PROCESOV

- tečaj je namenjen delovodjem in neposrednim nadrejenim v proizvodnji. Tečaj traja 42 ur.

TEČAJ VARSTVA PRI DELU

1. za vodstvene delavce - 12 izobraževalnih ur
 2. za neposredne proizvajalce
 - osnovni - 25 izobraževalnih ur
 - obnovitveni - 8 izobraževalnih ur,
 - nevarne snovi - 12 izobraževalnih ur,
- Po uspešno opravljenem preizkusu znanja, kandidatom izdamo ustrezno potrdilo.

TEČAJ ZA ODGOVORNE ZA POŽARNO VARNOST

- tečaj je namenjen delavcem v OZD, ki so zadolženi za izvajanje požarnovarstvenih ukrepov. Tečaj traja 40 izobraževalnih ur.

TEČAJ ZA UPRAVLJALCE CENTRALNEGA OGREVANJA

- tečaj je namenjen bodočim upravljalcem centralnega ogrevanja. Vpišejo se lahko kandidati, ki izpolnjujejo pogoje določene s Pravilnikom. Tečaj traja 140 ur.

PLESNI TEČAJ ZA MLADINO IN ODRA-SLE - ZAČETNI IN NADALJEVALNI

- tečaj zajema pouk 7 standardnih in latinsko ameriških plesov.

SEMINAR ZA INSTRUKTORJE PROIZVODNEGA DELA IN DELOVNE PRAKSE

- namenjena je delavcem, ki bodo vodili proizvodno delo in delovno prakso. Program obsega znanje s področja psihologije, pedagogike in metodike proizvodnega dela. Seminar traja 31 ur. Udeleženci prejmejo ustrezno potrdilo na osnovi Gospodarske zbornice SRS.

SEMINAR ZA MENTORJE PRIPRAVNI-KOV

- namenjen je delavcem, ki so vključeni v delo s pripravniki. Seminar traja 30 ur.

SEMINAR O BIOVRTNARJENJU

- tečaj je namenjen vsem, ki želijo spoznati zdrav način pridelovanja zelenjave.

SEMINAR O RADIOSTEZII

- seminar je namenjen vsem, ki želijo spoznati osnove te vse bolj priznane alternativne metode na področju zdravstva in preventive.

ODELKI ŠOL ZA ODRASLE

OSNOVNA ŠOLA

- druga stopnja 7. in 8. razred. Pogoj za vpis je uspešno končan 6. razred.

SREDNJE USMERJENO IZOBRAŽEVANJE

- smer ekonomski tehnik - vpis v 1. razred. Pogoj za vpis je uspešno končana OŠ.

- smer upravni tehnik – vpis v 3. razred.
Pogoj za vpis je zaključen dvoletni program v administrativni šoli pred usmerjenim izobraževanjem.

ŠOLA ZA ŽIVLJENJE

- namenjena je mladini; poteka v obliki razgovorov (10 ur), nudi pomoč pri reševanju problemov, ki jih prinaša samostojno življenje.

PREDAVANJA

- SPLOŠNA ZA KMETIJSKE PROIZVADJALCE

- POTOPISNA PREDAVANJA Z DIAPOZITIVI
- ŽIVIMO ZDRAVO

PRIJAVE SPREJEMAMO DO 20. SEPTEMBRA 1988. ZA VSE OBLIKE SE LAHKO PRIJAVITE OSEBNO V PROSTORI DELAVSKE UNIVERZE IN KNJIŽNICE KRŠKO, CKŽ 15 ALI PO TELEFONU 71-152, VSAK DAN OD 7. DO 15. URE, OB SREDAH DO 17. URE. OB ISTEM ČASU DOBITE TUDI VSE INFORMACIJE!

SPV Krško
ZTVCP oktober 1988

Zakon o temeljih varnosti v cestnem prometu:

Ali bodo strožje kazni za kršitelje predpisov preprečile nesmotrno (samo)ogrožanje udeležencev prometa?!

Pri obravnavi poročila o stanju in problemih varnosti cestnega prometa sta zvezni izvršni svet in zvezni zbor skupščine SFRJ ugotovila, da prometna varnost, zlasti v javnem prometu, ni zadovoljiva in da so zato delovni ljudje in občani zaskrbljeni, zlasti zaradi velikega števila prometnih nezgod, ponesrečenec - mrtvih in poškodovanih ter visoke materialne škode. Obenem ugotavljata, da je najpomembnejši vzrok za tako stanje subjektivni faktor oziroma njegovo obnašanje na tem področju. Zato sta sklenila, da so nujne ustrezne spremembe Zakona o temeljih varnosti cestnega prometa in spremljajočih predpisov, izdanih na njegovi podlagi ter energični ukrepi za učinkovito uporabo zakonske in podzakonske regulative s področja varnosti cestnega prometa.

Prometna varnost je precej odvisna od dosledne uporabe in izvajanja predpisov o prometni varnosti. V minulem obdobju se je dogajalo, da se predpisi niso spoštovali zaradi malomarnosti, nepoznavanja, nevestnega kršenja in neustrezne uporabe, pa tudi iz drugih razlogov, ki so na določen način ogrožali prometno varnost, za kar je največji krivec subjektivni faktor.

Pri nas smo zlasti leta 1970 začeli hitreje graditi in razširjati cestno omrežje, kar je eden izmed pogojev za družbenoekonomski razvoj države, vendar sedanja infrastruktura ni zadovoljiva, saj ima od skupaj 117.774 km cest vseh kategorij le 57 % ali 66.999 km cest sodobno vozišče. Cest pogosto nismo gradili, rekonstruirali in vzdrževali v skladu s tehničnimi in drugimi predpisi. Posamezne ceste so bile izročene v promet brez utrjenega vozišča. Ni bilo zgrajenih dovolj parkirišč, postajališč in drugih spremljajočih objektov. Vse to je neugodno vplivalo na prometno varnost, tako da so bile spremembe v Zakonu o temeljih varnosti cestnega prometa nujne, da bi bila omogočena dosledna uporaba tehničnih normativov na področju graditve in vzdrževanja cest.

Stanje voznega parka v naši državi ni zadovoljivo ne v družbenem ne v zasebnem sektorju, saj je bila povprečna starost avtobusov leta 1986 več kot šest let, tovornih motornih vozil pa več kot 6,5 let. Situacija je podobna oziroma še težja v individualnem sektorju, kjer je veliko osebnih avtomobilov, ki so v prometu, starejših od 10 let. V prihodnje bo še težje, saj ob sedanjih prodajnih cenah vozil Jugoslovani s povprečnimi prejemki težko kupi novo vozilo. Posledica tega bo vse več tehnično nebrezhibnih vozil v prometu, zlasti še zato, ker trg ni založen z nadomestnimi deli, pnevmatikami in drugo opremo za vozila, zato so bile tudi v tem delu nujne ustrezne spremembe in dopolnitve zakona, da bi bili izpolnjeni tehnični pogoji za udeležbo vozil v prometu.

Iz leta v leto je vse več voznikov motornih vozil, saj na naše ceste pride vsako leto 500.000 novih. Le-ti niso ustrezno pripravljani za udeležbo v prometu, zato so v velikem odstotku povzročitelji prometnih nezgod. Zaradi tega so bile na področju usposabljanja voznikov nujne določene spremembe in dopolnitve zakona, da bi bil sistem usposabljanja v naši državi enoten.

V postopku spreminjanja so bile predlagane pomembnejše spremembe in dopolnitve zakona, kot so:

- natančnejša ureditev varstva najogroženejših kategorij udeležencev v prometu (otrok, invalidov in starih, onemoglih oseb);
- enotna ureditev usposabljanja in programa za usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil in opravljanje voznških izpitov;
- enotna ureditev vleke vozil;
- preciziranje uporabe varnostnega ukrepa prepovedi vožnje motornih vozil;
- posebni ukrepi za voznike, ki ponavljajo prekrške;
- natančnejša ureditev uporabe varnostnih ukrepov in drugih vzgojnih ukrepov ter postopka za njihovo uporabo;

- zaostritev in selektiranje kazni za prekrške glede na stopnjo družbene nevarnosti;
- sprememba in dopolnitev pooblastila za izdajo predpisov za izvrševanje ZTVCP idr.

Ne da bi se spremenila temeljna načela, na katerih je zasnovan Zakon o temeljih varnosti cestnega prometa, se želi z novimi spremembami in dopolnitvami doseči večja varnost cestnega prometa, usklajenost materialnih in kazenskih določb, kar bo pozitivneje vplivalo na učinkovitost postopka za prekršek in na položaj oseb, zoper katere se vodi ta postopek. Brez dvoma naj bi se na podlagi novih rešitev okrepila disciplina vseh neposrednih in posrednih udeležencev v prometu, da bi dosegli čim večjo varnost za vse.

Novi Zakon o temeljih varnosti cestnega prometa prinaša naslednje pomembnejše novosti:

V 1. členu zakona je dopolnitev, s katero so v vsej SFRJ enotno predpisani vleka motornih vozil in vozil na motorni pogon (83. do 87. čl.), dolžnosti udeležencev v prometu ob prometni nezgodi (154. do 160. čl.), usposabljanje in program usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil in opravljanje voznških izpitov (243. čl.), ker je praksa pokazala, da so bila ta vprašanja različno urejena in neusklajena v republikah in pokrajinah.

V 2. členu Zakona je nov drugi odstavek, ki natančneje ureja obveznosti družbenopolitičnih skupnosti, da preko svetov, komisij ali drugih družbenih teles za prometno varnost vplivajo na razvoj preventive in vzgojnega delovanja na udeležence v prometu.

V 4. členu Zakona je dodan nov odstavek, v katerem je določeno, da morajo samoupravne interesne skupnosti in druge organizacije in organi zagotoviti sredstva ter skupaj z organizacijami združenega dela načrtovati dela v zvezi z vzdrževanjem cest, kar zagotavlja pogoje za trajen, varen in neoviran promet na javnih cestah. V dosednji praksi pri uporabi zakona organizacije združenega dela in druge organizacije za vzdrževanje cest niso mogle izpolnjevati svojih obveznosti, ker ni bilo dovolj sredstev za vzdrževanje cest. Poleg tega se niso sprejemali niti načrti za vzdrževanje niti merila, ki bi zagotavljala določeno raven vzdrževanja.

V 8. členu Zakona je dodan nov odstavek, po katerem morajo organizacije združenega dela, samoupravne interesne skupnosti in

Povzetke iz Zakona o TVCP je pripravil Drago Bučar.



druge organizacije skrbeti za postavljanje prometnih znakov, posebnih naprav za ustrezno osvetljevanje in označevanje zaznamovanih prehodov za pešce ter za njihovo vzdrževanje. Tretji odstavek istega člena je dopolnjen tako, da morajo tudi "organizacije, ki usposablja voznike in pri katerih se opravljajo vozniški izpiti", organizirati in stalno opravljati nadzorstvo nad tem, ali so izpolnjeni predpisani pogoji, od katerih je odvisna varnost cestnega prometa.

V 10. členu Zakona je v 15. točki nov izraz "kolesarski pas", ki pomeni del vozišča, namenjen za promet koles in koles z motorjem, ki teče vzdolž vozišča in je zaznamovan z vzdolžno črto na vozišču, da bi se zagotovila večja varnost pešcev in kolesarjev ter voznikov koles z motorjem. Novi izrazi in njihove definicije so predpisani tudi v 18. do 21. točki 10. člena, in sicer "prometni pas za počasna vozila", "prometni pas za ustavljanje vozil v sili", "prometni pospeševalni pas" in "prometni zaviralni pas". 47. točka je dopolnjena tako, da je z "udeležencem v prometu" mišljena tudi oseba, ki je "na vozilu".

V 25., 34., 42., 43., 44., 45. in 46. točki 10. člena ter v vseh drugih členih je izraz "teža" nadomeščen z izrazom "masa" v skladu z zakonom o merskih enotah in merilih.

V 18. členu Zakona je dopolnjen drugi odstavek s pooblastilom zveznega izvršnega sveta, da predpiše merila za določanje magistralnih cest.

V 19. členu Zakona je predlagano, da morajo ceste, ki so rezervirane za motorna vozila, izpolnjevati določene pogoje, tako kot avtomobilске ceste, ker so številne prometne nezgode tudi na cestah, ki so rezervirane za motorna vozila.

V 24. členu Zakona sta prvi in drugi odstavek dopolnjena tako, da morajo poleg samoupravnih interesnih skupnosti za ceste tudi skupnosti za ceste in organizacije združenega dela pravočasno obveščati javnost o omejitvah in prepovedi prometa na javnih cestah in da morajo skupnosti za ceste oziroma organizacije združenega dela pošiljati Avto-moto zvezi Jugoslavije podatke o prehodnosti javnih cest, kar bo še posebej vplivalo na prometno varnost v oteženih vremenskih razmerah.

26. člen Zakona je dopolnjen z dvema novima odstavkoma, v katerih je predpisano, da morajo samoupravne interesne skupnosti, organizacije združenega dela ter druge organizacije in organi, ki skrbijo za javne ceste in jih vzdržujejo, organizirati štetje in stalno štetje vozila na magistralnih cestah.

V tretjem odstavku 28. člena Zakona je predpisano, da mora voznik z vozišča odstraniti tudi predmete, na katere naleti med vožnjo, če to lahko stori in če s tem ne ogroža prometa; če pa tega ne more storiti, mora o tem obvestiti pristojni organ oziroma organizacijo, ki skrbi za vzdrževanje cest.

V 30. členu Zakona je nov odstavek, po katerem mora voznik voziti posebno previdno na delu ceste, po katerem hodijo otroci ali na katerem so postavljeni prometni znaki o

udeležbi otrok v prometu, da bi bila zagotovljena čim večja varnost za najmlajše udeležence v prometu.

Tretji odstavek 32. člena, šesti odstavek 50. člena in peti odstavek 92. člena so dopolnjeni z novim pojmom "kolesarski pas" iz 15. točke 10. člena.

V 32. členu je predpisano, da mora biti vozilo, s katerim se opravlja organiziran prevoz otrok, označeno s posebnim znakom.

V 41. členu Zakona je predpisano, da mora voznik s tovorom več kot 3,5 t voziti po desnem prometnem pasu ne glede na svojo hitrost.

V prvem odstavku 48. člena so glede omejitve hitrosti po kategorijah vozil v 3. točki zajeti tudi avtobusi, s katerimi se opravlja organiziran prevoz otrok, 4. točka pa je dopolnjena tako, da je hitrost vožnje 50 km na uro



predpisana tudi za mestne avtobuse, ki imajo poleg vgrajenih sedežev določena stojišča, in za tovorna vozila, v katerih tovornem zaboju se opravlja skupinski prevoz oseb, tako da so s tem zajete vse kategorije vozil v mestnem in obmestnem prevozu potnikov, da bi bila varnost potnikov večja. Hitrost vožnje na cesti je omejena tudi za traktorje, in sicer na 30 km na uro.

V 70. členu Zakona je predpisano, da se neregistrirana (stara, dotrajana) vozila in drugi predmeti ne smejo puščati na posebej urejenih prometnih površinah (prehodi v bližini stavb ipd.), na parkiriščih in na površinah, namenjenih za gibanje pešcev, ker to ovira hojo pešcev po pločniku, ki zato hodijo po vozišču in s tem ogrožajo sebe in promet vozil.

V 74. členu Zakona je predpisano, da voznik ne sme ustaviti vozila ali ga parkirati na kolesarski stezi, ker je to velika nevarnost za kolesarje.

V 75. členu Zakona je nova 5. točka, v kateri je določeno, da voznik ne sme parkirati vozila na pločniku oziroma na stezi za pešce, če to ni izrecno urejeno s prometnim znakom, vendar mora tudi v tem primeru pustiti najmanj 1,60 m široko površino za gibanje pešcev, ki pa ne sme biti ob robu vozišča. To bi namreč omogočilo varno in neovirano hojo pešcev po pločniku.

V 3. točki 76. člena Zakona je predpisano, da morajo vozniki ponoči in podnevi ob zmanjšani vidljivosti na avtomobilski cesti in na cesti, rezervirani za promet motornih vozil, ter na delu ceste, ki ni dovolj pregleden,

zaznamovati ustavljena vozila s posebnim znakom, predpisanim za označevanje ustavljenega vozila na vozišču. Na ta način bi se dosegla večja varnost udeležencev v cestnem prometu ob zmanjšani vidljivosti na teh cestah. Poleg tega je predpisano, da mora voznik, kadar na cesti ustavi vozilo, ki ima vgrajeno napravo za istočasno vključitev vseh štirih smernikov, vključiti to napravo, da s tem opozori voznike, da je vozilo ustavljeno.

V 83. členu so predpisane nove določbe, s katerimi je enotno urejena vleka vozil, s tem pa zagotovljena tudi večja prometna varnost.

V 97. členu so štirje novi odstavki, ki urejajo promet koles, koles z motorjem, ki morajo voziti po desni kolesarski stezi glede na smer motornega prometa; na kolesarskih stezah, urejenih in zaznamovanih za promet koles in koles z motorjem v dveh smereh, pa morajo vozila voziti po desni strani v smeri vožnje vozil, s čimer bo dosežena večja varnost v prometu.

V 100. členu je predpisano, da morata imeti med vožnjo na cesti na glavi varnostno čelado tako voznik kolesa z motorjem kot tudi oseba, ki se vozi na takem vozilu. Kolo z motorjem kot prevozno sredstvo je pri nas vse bolj popularno in je zaradi vseh svojih značilnosti vabljivo prometno sredstvo. Relativno nizka nabavna cena, majhna poraba goriva, poceni vzdrževanje in primerna hitrost vožnje zagotavljajo temu prevoznemu sredstvu široko uporabo. Varnostne značilnosti tega iskanega vozila pa so take, da je poleg koles uvrščeno med vozila z najnižjo stopnjo varnosti, predvsem zaradi zelo majhne pasivne varnosti. Po statističnih podatkih o prometnih nezgodah, v katerih je kdo izgubil življenje, je delež voznikov koles z motorjem v skupnem številu prometnih nezgod 4,5% do 5%.

V 107. členu Zakona je predpisano, da mora biti pešec previden tudi na kolesarski stezi.

V novem četrtem odstavku 110. člena Zakona je povečana obveznost voznikov do otrok in starejših, onemoglih oseb glede na druge pešce.

V prvem odstavku 126. člena Zakona je natančneje urejeno vprašanje obremenitve motornih vozil v prometu, in sicer tako, da je določeno, da se vozila v prometu ne smejo obremenjevati nad njihovo nosilnostjo, ki je vpisana v prometno dovoljenje, in ne nad možnostmi, ki jih dopuščajo lastnosti ceste in tehnično-konstruktivske lastnosti vozila, s čimer bo dosežena večja varnost v prometu in preprečeno hitro propadanje vozišča.

V 127. členu Zakona je natančneje urejeno označevanje tovara oziroma najbolj oddaljene točke na vozilu, ki mora biti označena z rdečo tkanino, in določeno, da tovor čez to točko ne sme segati več kot za eno šestino svoje skupne dolžine, ki je kontinuirano optra na tovarni prostor, s čimer bo dosežena večja varnost udeležencev v prometu.

V 131. členu je predpisano, da se prometni znaki ne smejo poškodovati niti se ne sme spremeniti njihov pomen, ker je vse več prometnih znakov in opreme na cesti uničenih (obrnjenih, premazanih, polomljenih), kar do

sedaj ni bilo sankcionirano - razen v kazenskem zakonu, in to samo takrat, kadar so nastale konkretne posledice - ogrožanje prometa z nevarnim dejanjem ali sredstvom.

V 142. členu je predpisano, da se mora rob vozišča na magistralnih cestah zaznamovati z belo vzdolžno črto, da bi bil promet varen ponoči in ob zmanjšani vidljivosti. Ta obveznost velja tudi za ceste, ki izpolnjujejo pogoje, predpisane z zakonom.

V zakonu je zaslediti tudi popolnejši šesti podnaslov, ki se glasi: "6. Zaznamovanje del in ovir na cesti". V prvem odstavku 149. člena Zakona je predpisano, da morajo organizacije združenega dela za vzdrževanje cest zaznamovati trenutne ovire na cesti, ki nastanejo iz različnih razlogov, kot so: plazovi, poplave, razsuti tovor, kamenje, luknje na cesti, ustavljanje vozila na vozišču idr., zato bo s to dopolnitvijo povečana varnost cestnega prometa, predvidena pa je tudi obvezna postavitev utripajočih luči oranžne barve na branike (utripalke).

Členi od 154 do 160 so novi, z njimi pa so enotno urejene dolžnosti ob prometni nezgodi, saj so s tem v vsej SFRJ zagotovljene enake pravice in obveznosti ob prometni nezgodi.

V 161. členu Zakona je drugi odstavek dopolnjen tako, da mora voznik med vožnjo motornega vozila uporabljati pripomočke, ki so vpisani v voziško dovoljenje, saj je to v interesu njegove in splošne varnosti v cestnem prometu.

V drugem odstavku 164. člena Zakona je črtana beseda "znanstvenim", ker se je ta pojem v praksi različno razlagal.

165. člen je spremenjen in dopolnjen tako, da kandidat za voznika motornega vozila opravlja voziški izpit pri pristojnih organih ali drugi pooblaščen organizaciji.

Kandidat lahko opravlja voziški izpit samo, če se pripravi in če izpolnjuje pogoje za pridobitev pravice do vožnje motornega vozila; po uspešno končanem usposabljanju se mu izda potrdilo, po uspešno

opravljenem voziškem izpitu pa spričevalo.

V 170. členu Zakona sta predpisana učenje in preverjanje znanja poklicnih voznikov in zasebnih avtoprevoznikov, ki zajemata vse voznike, ki se poklicno ukvarjajo z vožnjo motornih vozil (voznik v delovnih organizacijah javnega cestnega prometa, v organizacijah, ki opravljajo promet na cestah za lastne potrebe, zasebni avtoprevozniki in vozniki taksi služb), kar je bistven prispevek k dvigu prometne kulture, razvoju preventive in varnosti cestnega prometa. Vozniki se bodo učili in njihovo znanje se bo preverjalo na podlagi enotnih osnov po programu, ki bo obsegal prometna pravila, odgovornost voznikov v prometu, zakonitost pri vožnji vozil na cesti, vzroke prometnih nezgod, teme, ki razvijajo humane odnose v prometu, in temelje družbene samozaščite. Urejeno je tudi vodenje evidence in pošiljanje voznikov na preverjanje znanja ter postopek nadzorstva nad izvrševanjem teh ukrepov, tako da sta preverjanje in učenje izključno preventivna in ne pomenita ponovnega opravljanja voziškega izpita.

171. člen Zakona je spremenjen in dopolnjen v skladu s potrebami JLA. Po uveljavitvi Zakona o splošni ljudski obrambi se na službenje vojaškega roka pošiljajo osebe, ki so dopolnile 18 let starosti, tako da izmed vojakov ni mogoče zagotoviti voznikov kategorije D za skupinski prevoz oseb. Torej gre za izjemo.

V 172. členu sta dodana nova odstavka, ki natančneje opredeljujeta skupine vozil, sestavljenih iz vlečnega vozila kategorij B, C in D ter priklopnega vozila.

V 173. členu je natančno opredeljena izdaja voziškega dovoljenja z veljavnostjo desetih let za osebe, stare do 65 let, in z veljavnostjo treh let za osebe, starejše od 65 let.

V 175. členu je določeno, da se mora obrazec voziškega dovoljenja zamenjati, če v njem ni več prostora za vpis varnostnih ali varstvenih ukrepov prepovedi vožnje motornega vozila. Določeno je tudi, da mora voznik pri organu za notranje zadeve zamenjati vozi-

ško dovoljenje, če je zaradi uporabe dotrajano.

V tretjem odstavku 180. člena je predpisano, da lahko državljan SFRJ, ki izpolnjuje pogoje iz tega člena, zamenja tuje voziško dovoljenje za jugoslovansko voziško dovoljenje samo, če je bil v državi, v kateri mu je bilo izdano voziško dovoljenje, dlje kot šest mesecev, medtem ko je v tretjem odstavku 182. člena določeno, da se mednarodno voziško dovoljenje ne sme izdati vozniku, ki mu je izrečen varnostni ali varstveni ukrep prepovedi vožnje motornega vozila, dokler traja ta prepoved. Določeno je tudi, naj izdajanje mednarodnih voziških dovoljenj in vodenje registra nadzoruje pristojni organ v republiki oziroma avtonomni pokrajini.

V 183. členu Zakona je nov tretji odstavek, po katerem mora lastnik oziroma imetnik pravice do razpolaganja z vozilom na zahtevo pooblaščen osebe dati podatke o identiteti osebe, ki ji je dal vozilo za vožnjo, ker je bilo doslej zelo težko ugotoviti, kateri voznik je storil prekršek, saj se taki vozniki niso ustavili na znak uradne osebe, in sicer najpogosteje takrat, ko so storili hujše prekrške pri prehitovanju (vožnja v škarje) ali ko so vozili pod vplivom alkohola itd.

V 184. členu Zakona je prvi odstavek spremenjen in dopolnjen tako, da mora kandidat za voznika motornega vozila na zdravstveni pregled pred začetkom praktičnega dela usposabljanja, ne pa pred opravljanjem voziškega izpita, saj bo s tem dosežena večja varnost v cestnem prometu.

V 6. odstavku 189. člena je tudi predpisano, da mora imeti voznik, kadar vozi motorno vozilo, pri sebi individualno kontrolno knjižico in v njo vpisane svoje aktivnosti. Ta materialna določba je bila potrebna zato, da bi se lahko predpisala podlaga za sankcijo, ko voznik nima pri sebi individualne kontrolne knjižice in vanjo ne vpisuje svojih dnevnih aktivnosti. Istočasno je ta člen dopolnjen s posebnim odstavkom, po katerem vozniku ni potrebno imeti pri sebi individualne kontrolne knjižice, če je v vozilu vgrajen "evropski tahograf".

V 194. členu so določbe spremenjene zato, ker so bila vozila, ki se posamično izdelujejo ali predelujejo, vključena v promet, ne da bi bile poprej preskušene njihove varnostno-tehnične karakteristike.

V 198. členu je 8. točka prvega odstavka spremenjena tako, da se smejo z rdečimi registrskimi tablicami označevati samo tista vozila, ki se lahko uporabljajo v javnem prometu brez dovoljenja pristojnega organa v SR in SAP, ne pa tudi tista vozila, ki lahko s svojo tehnično nosilnostjo presegajo predpisane normative.

V 207. členu je nov zadnji odstavek, po katerem se o opravljenih tehničnih pregledih vodi evidenca.

V 209. členu je tretji odstavek dopolnjen tako, da se poleg alkoholiziranosti voznikov preverja tudi to, ali so vozniki v prometu pod vplivom mamil ali psihoaktivnih zdravil, dopolnjeno pa je tudi pooblastilo organov za notranje zadeve glede uporabe aparatov za



Ko bo (kmalu) v veljavi nov Zakon o temeljih varnosti v cestnem prometu, bo marsikak »nemiren« voznik lahko ob današnjem siceršnjem standardu prišel do denarja za ponavljajoče se kazni le s prodajo »inventarja«. Tako se mu ne bo treba bati ne kazni ne prometnih patrulj, ostali udeleženci v prometu pa si bodo oddahnili.

ugotavljanje alkohola v organizmu. Ker je natančno določeno, s katerim aparatom se zanesljivo ugotavlja količina alkohola v organizmu, je v praksi odpravljena dilema, kateri aparati za merjenje alkohola so lahko dokazno sredstvo v postopku za prekršek. Četrti odstavek tega člena je dopolnjen tako, da je določeno, da mora stroške ugotavljanja alkoholiziranosti, nastale zaradi preizkusa s predpisanimi sredstvi in aparati, plačati voznik.

V cestnem prometu se z aparati in sredstvi za preskušanje alkoholiziranosti vsako leto odkrije zelo veliko voznikov - približno 100.000, ki vozijo pod vplivom alkohola. Ti vozniki obremenjujejo organe za notranje zadeve z velikimi stroški, saj stane ena kemična ampula približno 1.000 din, alkometer "Dreger" pa približno 2.000 DM; slednji je za večkratno uporabo. Stroški se bodo zaračunavali tistim voznikom, za katere bo v postopku za prekršek ugotovljeno, da so storili prekršek iz 164. člena Zakona, in ki bodo za ta prekršek kaznovani.

V 212. členu je nov tretji odstavek, s katerim je pooblaščen osebi omogočeno, da izključi iz prometa voznika, ki ga zaloti pri vožnji motornega vozila, za katerega nima vozniškega dovoljenja določene kategorije, ali pri vožnji vozila takrat, ko zanj velja varnostni ali varstveni ukrep prepovedi vožnje motornega vozila.

V 213. členu je prvi odstavek spremenjen tako, da se voznikom motornih vozil, ki so bili s pravomočno odločbo kaznovani za dva ali več navedenih prekrškov, ki so jih storili v dveh zaporednih koledarskih letih, pri izreku kazni za naslednji prekršek izreče tudi varstveni ukrep obvezne navzočnosti na predavanjih in pri predvajanju filmov o posledicah, ki nastanejo zaradi nespoštovanja ali nepoznavanja prometnih predpisov. V drugem odstavku je predviden tudi izrek varstvenega ukrepa napotitve na preveritev poznavanja prometnih predpisov, prometnih znakov in spretnosti vožnje motornega vozila. Ta ukrep bi se izrekel voznikom, ki bi po izrečenem varstvenem ukrepu obvezne navzočnosti na predavanjih in pri predvajanju filmov v istem roku ponovno storili dva ali več prekrškov iz prvega odstavka 213. člena Zakona. Varstvena ukrepa iz prvega in drugega odstavka 213. člena sta prišla v sestav tega zakona na podlagi četrtega odstavka 40. člena Zakona o prekrških, s katerimi se kršijo zvezni predpisi, po katerem se lahko z zveznim zakonom določijo tudi drugi varstveni ukrepi, če to narekuje narava prekrška, vendar se smejo ti izrehati samo ob kazni za prekrške.

Po veljavnih predpisih izrekajo te varstvene ukrepe sodniki za prekrške po postopku za prekršek, izvršujejo pa jih organi za notranje zadeve v rokih, predpisanih za izvršitev izrečenih kazni, ko postane odločba pravomočna. Ker se lahko ti varstveni ukrepi izrečejo voznikom, ki v dveh zaporednih letih storijo dva ali več prekrškov, za katere so kaznovani s pravomočno odločbo, začne zastarati teči od dneva, ko postane pravomočna odločba, s katero je bil poleg kazni za drugi

ali tretji prekršek izrečen tudi varstveni ukrep. Določeno je tudi, da se lahko varstvena ukrepa iz prvega in drugega odstavka tega člena ob kazni za prekršek izrečeta skupaj z varstvenim ukrepom prepovedi vožnje motornega vozila iz drugega odstavka 226. člena Zakona o temeljnih varnosti cestnega prometa.

V istem členu je predvidena možnost začasnega odvzema vozniškega dovoljenja, če se pri preverjanju poznavanja prometnih predpisov, prometnih znakov in spretnosti vožnje motornega vozila ugotovi, da voznik ne pozna dovolj prometnih predpisov in prometnih znakov in da ni spreten pri vožnji motornega vozila; tak voznik se pošlje na ponovno preveritev, dokler ne pokaže zadovoljivih rezultatov. V tretjem odstavku tega člena je tudi določeno, da se zadrži vozniško dovoljenje voznika, ki se že drugič ne odzove pozivu za predpisana ukrepa ali ne opraviči svoje odsotnosti, dokler ne ravna po predvidenem ukrepu.

V 214. členu Zakona je predpisano, da se vozniku (vštevši tudi preveritev iz 170. člena), ki ne privoli v preveritev ali pri njej ne pokaže potrebnega znanja s področja prometnih predpisov, prometnih znakov in spretnosti vožnje motornega vozila, zadrži vozniško dovoljenje, dokler ne gre na preveritev ali pri njej ne pokaže zadosti znanja za varno udeležbo v prometu. Če voznik motornega vozila niti po teh preveritvah ne pokaže zadosti znanja, ne more k ponovni preveritvi, dokler ne mine šest mesecev od zadnje preveritve.

V 217. členu je predpisano, v katerem primeru lahko pooblaščen oseba izključi iz prometa vozilo. To lahko stori takrat, kadar vozilo ni tehnično brezhibno, kadar je tovar nepravilno naložen ali premalo zavarovan, kadar je brez dovoljenja v prometu vozilo, katerega dimenzije niso v predpisanih mejah, in kadar vozi po cesti, po kateri je prepovedana vožnja tovornih vozil, kadar vozi brez zimske opreme na delu ceste, na katerem je zimska oprema obvezna, ali vozi takrat, ko je zimska oprema obvezna, itd. Posebej so določeni postopki za odvzem prometnega dovoljenja in roki za njegovo vrnitev.

V 219. členu Zakona je določeno, da pooblaščen oseba (miličnik), če pri ogledu prometne nezgode utemeljeno sumi, da so na vozilu poškodovani sklopi in naprave, ki so bistveni za varnost prometa, izključi to vozilo iz prometa in začasno odvzame registrski tablici. Posebej so določeni postopek za odvzem registrskih tablic in roki za njuno vrnitev.

KAZENSKKE DOLOČBE

Kazenske določbe v členih od 221. do 231. so usklajene z materialnimi določbami. Denarne kazni so usklajene z večjimi zneski minimumov in maksimumov, ki so bili ob koncu leta 1987 spremenjeni v zakonu o gospodarskih prestopkih in zakonu o prekrških, s katerimi se kršijo zvezni predpisi. Selekcioniirani so tudi gospodarski prestopki in prekrški gle-



de na dejanja in njihovo družbeno nevarnost.

Ker sta cestno omrežje in vozni park v Jugoslaviji slaba in ker na tem področju zaradi gospodarskega stanja, kakršno je v naši državi, ni mogoče pričakovati kakšnih večjih izboljšanj, je v sedanjih razmerah mogoče največ storiti z vplivom na neposredne in posredne udeležence v prometu.

V ta namen so poleg določb o preventivnih in drugih ukrepih še posebej novelirane kazenske določbe, t.j. za osemkrat do desetkrat so valorizirani posebni minimumi in maksimumi denarnih kazni za gospodarske prestopke in prekrške v Zakonu o temeljnih varnosti cestnega prometa. Denarne kazni v kazenskih določbah Zakona so korigirane zato, ker so bili predpisi izdani pred sedmimi leti, pri spremembah in dopolnitvah sistemskih zakonov leta 1985 (Zakon o gospodarskih prestopkih in Zakon o prekrških, s katerimi se kršijo zvezni predpisi) pa v tem zakonu niso bile izkoriščene možnosti za povečanje zneskov minimumov in maksimumov denarnih kazni, tako da kazni več ne ustrezajo stopnji družbene nevarnosti teh dejanj. Višina denarnih kazni ni več realna zaradi inflacijskih gibanj v naši državi, tako da z obstoječimi, nizko odmerjenimi zneski denarnih kazni ni mogoče pozitivno vplivati na obnašanje vseh udeležencev v prometu.

Na ta način je tudi ta zakon sedaj usklajen s sistemskimi zakoni, ki urejejo kaznovalno politiko v naši državi.

Takšno stališče je v skladu s stališči vseh pristojnih zveznih in republiških oziroma pokrajinskih organov in organizacij, sveta za prometno varnost, družbenih organizacij idr., da je bilo potrebno zaostri kaznovalno politiko na tem področju, ker se iz leta v leto povečuje število kršitev prometnih predpisov. Samo leta 1986 je bilo v Jugoslaviji registriranih 4,5 milijona takih prekrškov, kar je 20 % več kot leto prej. Ker je nedisciplinarnost udeležencev v prometu zelo izrazita in ker vodilne in druge strukture v delovnih organizacijah s področja avtotransportne dejavnosti ne spoštujejo prometnih predpisov, je bilo na podlagi dosedanjih analiz na tem področju ugotovljeno, da je eden glavnih vzrokov za tako stanje neustrezna kaznovalna politika, t.j. mile kazni, ki jih izrekajo organi za vodenje postopka za prekrške ter neučinkovitost mandatnih kazni, ki jih izrekajo delavci organov za notranje zadeve in ki jih zelo hitro valorizira visoka stopnja inflacije.

V četrtem odstavku 226. člena Zakona je določeno, naj se kaznuje voznik motornega vozila, če se pri izreku kazni za prekrške ugotovi, da je bil v zadnjih dveh letih več kot enkrat kaznovan s pravnomočno odločbo za kakšen prekršek iz 27., 28., 29. in 36. točke, oziroma če v tem roku ponovno stori katerega koli izmed teh prekrškov. Vozniku bi se v tem primeru za drugi prekršek, storjen v danem roku, morala izreči kazen zapor od 15 do 60 dni in varstveni ukrep prepovedi vožnje motornega vozila od treh mesecev do enega leta.

Podlaga za izrek zaporne kazni povratnikom, ki v relativno kratkem času storijo dva ali več prekrškov, sta značaj prekrška in dejstvo, da gre za kategorijo voznikov, ki zavestno dela najhujše prekrške, in to kar naprej (vožnja vozila pod vplivom alkohola in mamil, vožnja pred opravljenim izpitom, vožnja med trajanjem prepovedi vožnje motornega vozila), ki najbolj ogrožajo varnost prometa.

V 234. členu Zakona je prvi odstavek dopolnjen, t.j. določeno je, da se vodi evidenca o prometnih nezgodah in njihovih posledicah ter o voznikih motornih vozil.

V 236., 237. in 238. členu Zakona je predpisana možnost za odložitve izvršitve varstvenega ukrepa prepovedi vožnje motornega vozila.

Številni podatki in raziskave so pokazali, da varstveni ukrep prepovedi vožnje motornega vozila nima pričakovanih rezultatov, čeprav se zelo pogosto izreka. Precej je bilo tudi povratnikov. Prav to pa potrjuje, da izrečni ukrepi ne delujejo preventivno, kar ni slučajno. Sam izrek ukrepa ne pomeni, da se je začela vztrajna in resna borba za vzroke določenih pojavov, katerih nosilec je kaznovani voznik. Manjka predvsem kakršnokoli nadaljevanje, vzgojno-izobraževalno in drugo delo, ki bi med trajanjem ukrepa zagotovilo, da se odpravijo pomanjkljivosti pri določeni osebnosti, bodisi da te izvirajo iz njene biopsihološke sestave ali iz zunanjih okoliščin, zato tudi ni mogoče pričakovati, da se bo pri njej karkoli spremenilo na boljše. Varstveni ukrep v bistvu ostaja na ravni, kjer pridejo popolnoma do izraza njegovi zelo pomembno zastopani elementi klasične kazni, saj se z njegovo izvršitvijo ne dosežejo želeni vzgojni učinki.

Zelo zaželeno je in s stališča zatiranja in preprečevanja družbeno škodljivih pojavov upravičeno, da se v proces kaznovanja in izvrševanja uporabljenih sankcij čim bolj vključi vsak udeleženec v prometu, ki je kršil pravila obnašanja. Če bi to dosegli, bi veliko oseb, ki s svojim obnašanjem v bistvu odločajo o prometni varnosti, popolnoma doumelo vse nevarnosti, ki izvirajo iz nedovoljenega obnašanja na tem področju, in sicer tako nevarnosti za njih same kot tudi za številne druge udeležence v prometu, in bi s tem, ko bi si ustrezno prizadevale, da odpravijo pomanjkljivosti v svojem obnašanju, prispevale tudi k varnejši udeležbi drugih udeležencev v prometu. Prav tak pristop k sankciji in kaznovanju na področju cestnega prometa je popolno-

ma zagotovljen z uvedbo odložitve izvršitve varstvenega ukrepa prepovedi vožnje motornih vozil.

242. člen Zakona je dopolnjen s pooblastili za izdajo podzakonskih aktov ter določili o obliki obrazcev prometnega dovoljenja, vozniškega dovoljenja itd.

Petek, 12. avgusta 1988

URADNI LIST SFRJ

Številka 50 – Stran 1365

227. člen

Z denarno kaznijo od 25.000 do 150.000 dinarjev ali s kaznijo zapor od 30 dni se kaznuje za prekršek:

1) oseba, ki pusti na cesti poškodovano vozilo, predmete ali snovi, ki utegnejo ovirati ali ogroziti varnost prometa (prvi odstavek 28. člena);

2) voznik, ki z vozišča ne odstrani predmetov, ki padejo z njegovega vozila na cesto, in predmetov, ki jih je pri ustavitvi vozila postavil na cesto (drugi odstavek 28. člena);

3) voznik, ki z nezmanjšano hitrostjo pelje poleg vozila za javni prevoz potnikov ali poleg avtobusa, s katerim se opravlja prevoz za lastne potrebe, ustavljenega na postajališču, in s tem ogrozi osebe, ki v to vozilo ali iz njega izstopajo (prvi odstavek 32. člena);

4) voznik, ki ima namen narediti z vozilom kakšen premik na cesti, pa se prej ne prepriča, da lahko to stori brez nevarnosti za druge udeležence v prometu ali za premoženje (38. člen);

5) voznik, ki ne vozi po desni strani vozišča v smeri vožnje (prvi odstavek 41. člena) ali ki vozi v nasprotju z drugim odstavkom 41. člena tega zakona;

6) voznik, ki na cesti z voziščem za promet vozil v obe smeri, na katerem so najmanj štirje prometni pasovi, prehaja z vozilom na vozni pas, ki je namenjen za promet vozil iz nasprotne smeri (prvi odstavek 42. člena);

7) voznik, ki na cesti z voziščem za promet vozil v obe smeri, na katerem so trije prometni pasovi, vozi po prometnem pasu, ki ob levem robu ceste v smeri vožnje (drugi odstavek 42. člena);

8) voznik, ki hitrosti svojega vozila ne prilagodi lastnostim in stanju ceste ter drugim prometnim razmeram, tako da vozila ne more pravočasno ustaviti pred oviro, ki jo v danih razmerah lahko pričakuje (prvi odstavek 45. člena);

9) voznik, ki se približuje križišču s tolikšno hitrostjo, da se ne more ustaviti in pustiti mimo vozil, ki imajo na križišču prednost (drugi odstavek 51. člena);

10) voznik, ki prehiteva ali vozi mimo ustavljenega ali parkiranega vozila, kadar spravlja s tem zaradi karakteristik ceste in trenutnih okoliščin na cesti in v prometu

V 246. členu je določeno, da ta Zakon prične veljati 60 dni po objavi v uradnem listu.

Zakon je bil objavljen v Uradnem listu SFRJ 12.8.1988.

Povzetke iz Zakona o TVCP je pripravil Drago Bučar.



ali zaradi tehničnih lastnosti vozila v nevarnost druge udeležence v prometu (drugi odstavek 58. člena);

11) oseba, ki ravna v nasprotju z drugim odstavkom 70. člena tega zakona;

12) voznik, ki z vozilom preseka skupino otrok, kolono vojakov, pogrebni sprevod ali drug organiziran sprevod, ki se premika po vozišču (78. člen);

13) voznik vozila na motorni pogon, ki pri vleki priklonnega vozila ravna v nasprotju z 79. členom tega zakona;

14) pešec oziroma vodnik ali gonjač živine, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom 90. člena tega zakona;

15) gonjač živine, ki ne nadzoruje živine, ki se premika po cesti (prvi odstavek 102. člena);

16) voznik, ki glede na pešca, ki je že stopil ali stopa na zaznamovani prehod za pešce, ravna v nasprotju z drugim, tretjim in četrtem odstavkom 110. člena tega zakona;

17) voznik, ki se z vozilom približuje prehodu ceste čez železniško progo v isti ravnini na način, ki je v nasprotju s 112. členom tega zakona;

18) voznik motornega vozila, ki vleče drugo motorno vozilo, če ravna v nasprotju s prvim odstavkom 117. člena in 121. členom tega zakona;

19) voznik ali pešec, ki glede na vozila s spremstvom ravna v nasprotju s 124. členom tega zakona;

20) voznik ali pešec, ki glede na vozila s prednostjo ravna v nasprotju s prvim do četrtem odstavkom 125. člena tega zakona;

21) voznik, ki prevažja z vozilom tovor, s katerim se ogroža varnost udeležencev v prometu ali povzroča škoda na cesti ali objektih na njej (1. točka drugega odstavka 126. člena);

22) voznik, ki vozi z vozilom po prometnem pasu, na katerem je s svetlobnim prometnim znakom prepovedan promet v smeri, v kateri vozi (prvi odstavek 138. člena);

23) oseba, ki je bila udeležena v prometni nezgodi, če ravna v nasprotju s prvim odstavkom 153. člena tega zakona;

24) voznik, ki na zahtevo pooblaščenih uradnih oseb ne pelje osebe, poškodovane v prometni nezgodi, do najbližje zdravstvene organizacije združenega dela (prvi odstavek 154. člena);

25) voznik, ki ravna v nasprotju s četrtem odstavkom 156. člena tega zakona;

26) voznik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom 180. člena tega zakona;

27) lastnik vozila, ki da svoje vozilo za vožnjo osebi iz drugega odstavka 183. člena tega zakona;

28) lastnik vozila, ki ne da podatkov o identiteti osebe, kateri je dal vozilo za vožnjo (tretji odstavek 183. člena);

29) voznik motornega in priklopnega vozila, ki je začasno registrirano, če to vozilo vozi po poteku veljavnosti začasne registracije (tretji odstavek 205. člena);

30) voznik, ki v cestnem prometu vozi motorno ali priklopno vozilo, ki je bilo poslano na tehnični pregled, ni pa bilo na tem pregledu (218. člen);

31) voznik, ki je v prometu z motornim ali priklopnim vozilom, na katerem ni bil opravljen tehnični pregled, v prometni nezgodi pa so bili poškodovani njegovi sklopki ali naprave, ki so bistveni za varnost prometa (drugi odstavek 219. člena).

Če je s prekrškom iz prvega odstavka tega člena povzročena neposredna nevarnost za drugega udeleženca v prometu ali prometna nezgoda, se storilec prekrška kaznuje z denarno kaznijo od 40.000 do 200.000 dinarjev ali s kaznijo zaporja do 60 dni.

Če je storilec prekrška iz prvega odstavka tega člena voznik motornega vozila, s prekrškom pa je bila povzročena nevarnost za drugega udeleženca v prometu ali prometna nezgoda, se mu lahko izreče tudi varstveni ukrep prepovedi vožnje motornega vozila za čas od 30 dni do šestih mesecev.

228. člen

Z denarno kaznijo 20.000 dinarjev se kaznuje na kraju samem za prekršek:

19 voznik, ki ne ustavi vozila za vozilom za javni prevoz potnikov ali za avtobusom, s katerim se opravlja prevoz za lastne potrebe, ustavljenim na postajališču, kadar morajo osebe čez prometni pas ali kolesarski pas, po katerem se premika njegovo vozilo (tretji odstavek 32. člena);

29 voznik, ki spreminja način vožnje vozila tako, da naglo zmanjšuje hitrost vožnje (prvi odstavek 44. člena);

3) voznik, ki vozi na cesti v naselju s hitrostjo, ki je nad 10 do 30 km na uro večja od dovoljene hitrosti, oziroma voznik, ki vozi na cesti izven naselja s hitrostjo, ki je od 30 do 50 km na uro večja od dovoljene hitrosti (46. člen ter prvi in drugi odstavek 48. člena);

4) voznik, ki vozi čez križišče v nasprotju s tretjim odstavkom 51. člena tega zakona;

59 voznik, ki zavija na križišču v smeri, ki je označena s svetlečo zeleno puščico in pri tem ovira promet vozil, ki vožijo po cesti, na katero prihaja, ali ne pusti mimo pešcev, ki gredo čez vozišče (prvi odstavek 53. člena);

6) voznik, ki se srečuje z drugim vozilom v nasprotju s 57. členom tega zakona;

7) voznik, ki v primerih tretjega odstavka 61. člena tega zakona ne umakne svojega vozila k desnemu robu vozišča oziroma ne ustavi vozila na primernem mestu.

8) voznik, ki po končanem prehitevanju ali vožnji mimo ne zavzema znova položaja na prometnem pasu, po katerem je vozil dotle (63. člen);

99 voznik, ki prehiteva drugo vozilo, ki se približuje zaznamovanemu prehodu za pešce ali ki vozi čez tak prehod (66. člen);

10) voznik, ki preden zapusti vozilo, ne ukrene vsega, kar je potrebno, da vozilo ne more samo kreniti z mesta, na katerem ga je pustil (77. člen);

11) voznik, ki vleče s svojim vozilom ponoči vozilo na motorni pogon v nasprotju z 81. členom tega zakona;

12) voznik, ki ravna v nasprotju z 88. členom tega zakona;

13) voznik vozila na motorni pogon, ki glede uporabe zasenčenih luči ravna v nasprotju z drugim in tretjim odstavkom 91. člena tega zakona;

14) voznik vozila na motorni pogon, ki uporablja luči za označevanje vozila v nasprotju z 92. členom tega zakona;

15) voznik vozila na motorni pogon, ki po megli ne uporablja predpisanih luči ali jih uporablja na način, ki je v nasprotju s 93. členom tega zakona;

16) voznik, ki ne vozi za drugim vozilom na potrebni razdalji (94. člen);

17) voznik vozila na motorni pogon, katerega največja dovoljena masa presega 3.500 kg ali je dolgo več kot 7 m, če ne vozi s svojim vozilom na predpisani razdalji za takim vozilom pred seboj (prvi odstavek 95. člena);

18) voznik motornega kolesa z motorjem osebe, ki se vozijo na take, vozilu, če med vožnjo na cesti nimajo na glavi ustrezne varnostne čelade (100. člen);

19) pešec, ki na cesti, ki ima pločnik ali drugo površino, namenjeno za pešce, hodi po vozišču (prvi odstavek 104. člena);

20) pešec, ki se na zaznamovanem prehodu za pešce, na katerem je promet pešcev urejen s svetlobnimi prometnimi znaki za pešce, ne ravna po teh znakih (prvi odstavek 108. člena);

21) voznik, ki ovira prehod pešcev, ki so stopili na zaznamovani prehod za pešce, na katerem je promet urejen s svetlobnimi prometnimi znaki, ki jih daje pooblaščen oseba, če jim je na takšem prehodu dovoljen prehod (prvi odstavek 110. člena);

22) udeleženec v prometu, ki pri prehodu čez železniško progo v isti ravnini ravna v nasprotju z drugim in tretjim odstavkom 114. člena tega zakona;

21) pešec, gonjač živine in voznik vozila, ki se ne šteje za motorno vozilo, ali voznik motornega vozila, ki ne more razviti hitrosti najmanj 40 km na uro, če se premikajo po avtomobilski cesti, ki je rezervirana za motorna vozila (prvi in drugi odstavek 115. člena in 121. člen);

24) voznik motornega vozila, ki ustavi vozilo na avtomobilski cesti ali na avtomobilski cesti polkrožno obrača vozilo iz ene prometne smeri v nasprotno smer ali vozi nazaj (prvi in tretji odstavek 116. člena);

25) voznik motornega vozila, ki ravna v nasprotju s 119. členom tega zakona;

26) voznik, ki stori pri vožnji skozi predor z vozilom kaj, kar je v predoru prepovedano (122. člen);

27) voznik, ki vozi vozilo, ki je obremenjeno v nasprotju s prvim odstavkom 126. člena tega zakona;

28) voznik, ki obremeni vozilo, ki ga vozi, v nasprotju z 2. do 5. točka drugega odstavka 126. člena tega zakona;

29) voznik, ki glede nakladanja tovara na vozilo ali glede označevanja tovara ravna v nasprotju s 127. členom tega zakona;

30) voznik, ki tovara na vozilu ponoči in podnevi ob zmanjšanju vidljivosti ne označi tako, kot je določeno v 128. členu tega zakona;

31) voznik, ki vozi tovorno motorno vozilo, katerega največja dovoljena masa presega 3.5000 kg, ali avtobus nepretrgoma več kot pet ur ali kadar v 24 urah vozi dlje kot osem ur (prvi in četrti odstavek 188. člena);

32) voznik, ki ravna v nasprotju z drugim in šestim odstavkom 189. člena tega zakona;



33) voznik, ki v cestnem prometu vozi motorno ali priklopno vozilo, ki ni označeno s tablicama za preizkušnjo, ali če je tablicama za preizkušnjo potekel rok za uporabo (2. točka drugega odstavka in tretji odstavek 195. člena).

Če je s prekrškom iz prvega odstavka tega člena povzročena neposredna nevarnost za drugega udeleženca v prometu ali prometna nezgoda, se storilec kaznuje z denarno kaznijo od 40. 000 do 200.000 dinarjev ali s kaznijo zapora do 60 dni.

Za prekršek iz prvega odstavka tega člena, s katerim je bila povzročena neposredna nevarnost za drugega udeleženca v prometu ali prometna nezgoda, se lahko vozniku izreče varstveni ukrep prepovedi vožnje motornega vozila za čas od 30 dni do šestih mesecev.

229. člen

Z denarno kaznijo 15.000 dinarjev se kaznuje na kraju samem za prekršek:

1) voznik, ki vozi vozilo za prevoz otrok, ki ni označeno s posebnim znakom (peti odstavek 32. člena);

2) voznik, ki ne omogoča vključitve v promet vozilu za javni mestni prevoz potnikov ali posebno označenemu vozilu za prevoz otrok, kadar to vozilo zapušča postajališče (prvi odstavek 33. člena);

3) voznik vozila za javni mestni prevoz potnikov in voznik posebno označenega vozila za prevoz otrok, ki pri vključevanju v promet s postajališča ravna v nasprotju z drugim odstavkom 33. člena tega zakona;

4) voznik, katerega vozilo ima v nasprotju s prvim odstavkom 37. člena tega zakona spredaj svetlobne, svetlobno-signalne in odsevne naprave ali snovi, ki svetijo rdeče, zadaj pa naprava ali snovi, ki svetijo belo;

5) voznik, ki ima namen narediti kakšen premik z vozilom, vendar o svojem namenu ne obvesti drugim udeležencem v prometu (39. člen);

6) voznik, ki pri znatnejšem zmanjšanju hitrosti vožnje ravna v nasprotju z drugim odstavkom 44. člena tega zakona;

7) voznik, ki vozi z vozilom na cesti v naselju s hitrostjo, ki je do 10 km na uro večja od dovoljene hitrosti, oziroma voznik, ki vozi z vozilom na cesti izven naselja s hitrostjo, ki je od 10 do 30 km na uro večja od dovoljene hitrosti (46. člen ter prvi in drugi odstavek 48. člena);

8) voznik, ki vozi v cestnem prometu vozilo, na katerem ni predpisane označbe njegove največje dovoljene hitrosti (tretji odstavek 48. člena);

9) voznik, ki ne vozi v obvezni smeri, ki jo kaže zelena luč v obliki zelene svetleče puščice (drugi odstavek 53. člena);

10) voznik, ki mu je s svetlobnim prometnim znakom dovoljena vožnja na križišču, če je zapeljal nanj, čeprav je promet

tako gost, da se mora na križišču ustaviti, in na ta način ovira ali onemogoča promet drugih vozil, ki prihajajo z bočnih vozišč (55. člen);

11) voznik, ki v primeru iz prvega odstavka 61. člena tega zakona ne umakne svojega vozila k desnemu robu vozišča;

12) voznik, ki pri prehitevanju ne vozi svojega vozila na potrební razdalji od vozila, ki ga prehiteva (drugi odstavek 62. člena);

13) voznik, ki pri ustavljanju ali parkiranju vozila ne ravna po 71. členu tega zakona;

14) voznik, ki ustavi ali parkira svoje vozilo v nasprotju s 74. in 75. členom tega zakona;

15) voznik, ki vozilo, ustavljenega na vozišču, ne zaznamuje s posebnim znakom tako, kot je predpisano v 76. členu tega zakona;

16) voznik, ki vleče vozilo na motorni pogon, ki ni brezhibno, v nasprotju z drugim in tretjim odstavkom 83. člena tega zakona;

17) voznik, ki vleče natovorjeno tovarno motorno vozilo pziroma traktor s priklopnim vozilom v nasprotju s 85. členom tega zakona;

18) voznik, ki pri vleki vozila na motorni pogon, ki ni brezhibno, ravna v nasprotju s 87. členom tega zakona;

19) kolesar ali voznik kolesa z motorjem, ki ne vozi tako, kot je predpisano v 97. členu tega zakona;

20) kolesar, voznik kolesa z motorjem ali voznik motornega kolesa, ki ravna v nasprotju z 98. členom tega zakona;

21) kolesar, voznik kolesa z motorjem ali voznik motornega kolesa, ki vozi drugo osebo v nasprotju z 99. členom tega zakona;

22) voznik vprežnega vozila, ki ne vodi vprežnega vozila, dokler se premika po cesti, ali ki pustu vprežno vozilo na cesti brez nadzorstva (101. člen);

23) pešec, ki po nepotrebnem postaja na vozišču ali hodi po vozišču tako, da ovira ali preprečuje promet vozil (103. člen);

24) pešec, ki hodi po vozišču v nasprotju s 105. in 106. členom tega zakona;

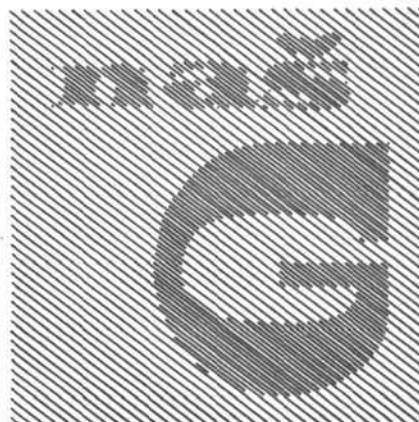
25) pešec, ki gre čez vozišče in kolesarsko stezo ali pas na način, ki je v nasprotju s 107. členom tega zakona;

26) pešec, ki na zaznamovanem prehodu za pešce ravna v nasprotju z drugim in tretjim odstavkom 108. člena tega zakona;

27) pešec, ki pri prehodu čez vozišče na mestu, na katerem ni zaznamovanega prehoda za pešce, ovira promet vozil (109. člen);

28) voznik motornega vozila, ki na cesti, ki je rezervirana za motorna vozila, ravna v nasprotju s prvim in tretjim odstavkom 116. člena, drugim odstavkom 117. člena ter 119. in 120. členom tega zakona (121. člen);

29) voznik, ki ne ustavi svojega vozila na posebnem odstavnem pasu in ne ukre-



ne, kar je treba, da ga čim prej odstrani z vozišča avtomobilske ceste ali ceste, ki je rezervirana za motorna vozila (drugi odstavek 116. člena in 121. člen);

30) voznik motornega vozila, ki pri vleki drugega motornega vozila po avtomobilski cesti ravna v nasprotju z drugim odstavkom 117. člena tega zakona;

31) voznik motornega vozila, ki na avtomobilski cesti ne vozi po skrajnem desnem prometnem pasu, kadar ta pas ni zaseden z vozili v koloni (prvi odstavek 118. člena);

32) voznik motornega vozila, ki se vključuje v promet na avtomobilski cesti oziroma izključuje iz njega v nasprotju s 120. členom tega zakona;

33) udeleženec v prometu, ki ne upošteva omejitev, prepovedi ali obveznosti izraženih s postavljenimi prometnimi znaki, razen prometnih znakov za omejitev hitrosti (četrti odstavek 129. člena);

34) voznik, ki vozi v cestnem prometu vozilo, ki nima brezhibnih predpisanih naprav in opreme, razen krmilnih naprav, naprav za ustavljanje, naprav za povezavo vlečnega in priklopnega vozila, tahografa in pnevmatik (prvi odstavek 192. člena);

35) voznik motornega in priklopnega vozila, registriranega v tuji državi, če nima veljavnega prometnega dovoljenja, registrskih tablic ali mednarodne označbe državne registracije po prvem odstavku 204. člena tega zakona.

Če je s prekrškom iz prvega odstavka tega člena povzročena neposredna nevarnost za drugega udeleženca v prometu ali prometna nezgoda, se storilec kaznuje z denarno kaznijo od 20. 000 do 120.000 dinarjev ali s kaznijo zapora do 40 dni.

Za prekršek iz prvega odstavka tega člena, s katerim je povzročena neposredna nevarnost za drugega udeleženca v prometu ali prometna nezgoda, se lahko vozniku motornega vozila izreče tudi varstveni ukrep prepovedi vožnje motornega vozila za čas od 30 dni do treh mesecev.

230. člen

Z denarno kaznijo 10.000 dinarjev se kaznuje na kraju samem za prekršek:

1) oseba, ki se vozi z vozilom, če kakorkoli ovira voznika med vožnjo ali vpliva nanj, da vozi na način, s katerim se zmanjšuje prometna varnost (34. člen);

2) voznik ali druga oseba, ki se med vožnjo v motornem vozilu ne priveže z varnostnim pasom (35. člen);

3) voznik, ki vozi v osebnem avtomobilu otroka v nasprotju s 36. členom tega zakona;

4) voznik, ki za vožnjo s svojim vozilom uporablja cesto oziroma vozišče ali prometni pas oziroma stezo, ki ni namenjena za promet tiste vrste vozil, kateri pripada njegovo vozilo (40. člen);

5) voznik, ki pri premikanju vozila nazaj ravna v nasprotju s 43. členom tega zakona;

6) voznik, ki zmanjša hitrost vožnje toliko, da s svojim vozilom ovira normalen promet (drugi odstavek 45. člena);

7) voznik, ki vozi z vozilom na cesti izven naselja s hitrostjo, ki je do 10 km na uro večja od dovoljene hitrosti (tretji in četrti odstavek 46. člena ter prvi in drugi odstavek 48. člena);

8) voznik, ki pri zavijanju ravna v nasprotju z 49. členom tega zakona;

9) voznik, ki zapušča križišče v primeru iz 54. člena tega zakona in pri tem ne pusti mimo vseh udeležencev v prometu, ki se premikajo v smeri, v katero je promet odprt;

10) voznik, ki se srečuje z drugimi vozili n nasprotju s 56. členom tega zakona;

11) voznik, ki vozi mimo drugih vozil v nasprotju s prvim odstavkom 60. člena tega zakona;

12) voznik, ki ustavi ali parkira vozilo v nasprotju z 72. členom tega zakona;

13) voznik vozila na motorni pogon, ki s svojim vozilom vleče drugo vozilo v nasprotju z 80. člena tega zakona;

14) voznik, ki pri vleki vozila na motorni pogon ne ravna tako, kot je predpisano v 82. členu tega zakona;

15) oseba, ki vozi vozilo na motorni pogon, ki ni brezhibno, vleče pa se z vrvjo ali vlečnim drogom, če nima ustreznega dovoljenja (84. člen);

16) voznik, ki vozilo na motorni pogon, ki ni brezhibno, vleče z vrvjo, če je razdalja med vlečnim in vlečenim vozilom krajša od 3m (86. člen);

17) voznik, ki pri zavijanju z vozilom na bočno cesto, na kateri pri vhodu ni zaznamovanega prehoda za pešce, ravna v nasprotju s 111. členom tega zakona;

18) pešec, ki se ne ustavi pred prehodom ceste čez železniško progo v isti ravnini, če so zapornice spuščene ali če so se že začele spuščati ali če svetlobni ali zvočni znaki opozarjajo, da se bodo zapornice začele spuščati oziroma da se prehodu ceste čez železniško progo približuje vlak (113. člen);

19) pešec, ki se ne ustavi pred prehodom ceste čez železniško progo v isti ravnini, na katerem so svetlobni prometni znaki, kadar se pokaže utripajoča rdeča luč ali nepretrgana rdeča luč (prvi odstavek 114. člena);

20) voznik, ki v cestnem prometu vozi motorno vozilo, njegovemu voznikemu dovoljenju pa je potekla veljavnost (prvi odstavek 161. člena);

21) voznik, ki med vožnjo motornega vozila na uporablja pripomočkov, ki so vpisani v obrazec njegovega vozniskega dovoljenja (drugi odstavek 161. člena);

22) voznik inštruktor, ki na cesti uči kandidata za voznika na motornem vozilu, ki ni označeno s posebnima tablicama (prvi odstavek 168. člena);

23) voznik, ki nima pri sebi ustreznega veljavnega vozniskega dovoljenja ali ga ne pokaže na zahtevo pooblaščen osebe (prvi odstavek 183. člena);

24) voznik, ki nima pri sebi veljavnega potrdila za uporabo tablic za preizkušnjo ali ga ne pokaže na zahtevo pooblaščen osebe (tretji odstavek 195. člena);

25) voznik, ki z motornim vozilom vleče lahek priklopnik, ki na svoji zadnji strani nima registrske tablice s ponovljeno registrsko številko vlečnega vozila (tretji odstavek 200. člena);

26) voznik, ki nima pri sebi veljavnega prometnega dovoljenja za vozilo, ki ga vozi, ali ga ne pokaže na zahtevo pooblaščen osebe (drugi odstavek 201. člena);

27) voznik, ki z motornim vozilom vleče neregistrirano tuje priklopno vozilo, ki na svoji zadnji strani nima registrske tablice s ponovljeno registrsko številko vlečnega vozila (drugi odstavek 204. člena);

28) voznik, ki nima pri sebi veljavnega potrdila o začasni registraciji vozila ali ga ne pokaže na zahtevo pooblaščen osebe (drugi odstavek 206. člena);

Če je s prekrškom iz prvega odstavka tega člena povzročena neposredna nevarnost za drugega udeleženca v prometu ali prometna nezgoda, se storilec kaznuje z denarno kaznijo od 15.000 do 90.000 dinarjev ali s kaznijo zaporu do 15 dni.

Za prekršek iz prvega odstavka tega člena, s katerim je bila povzročena neposredna nevarnost za drugega udeleženca v prometu ali prometna nezgoda, se lahko vozniku motornega vozila izreče tudi varstveni ukrep prepovedi vožnje motornega vozila za čas od 30 dni do dveh mesecev.

231. člen

Z denarno kaznijo 5.000 dinarjev se kaznuje na kraju samem za prekršek:

1) voznik, ki pri dajanju zvočnih opozorilnih znakov ravna v nasprotju z 68. členom tega zakona;

2) oseba, ki na ustavljenem ali parkirnem vozilu odpira vrata in s tem ovira druge udeležence v prometu ali ogroža varnost prometa (73. člen);

3) gonjač živine, ki živine ne goni čim bližje desnemu robu ceste (drugi odstavek 102. člena);

4) voznik vozila na motorni pogon, ki med vožnjo skozi predor nima prižganih zasenčenih luči za osvetljevanje ceste (123. člen);

5) voznik motornega vozila, ki nima predpisanega števila registrskih tablic ali na katerem sta tablici postavljeni tako, da nista dobro vidni ali nista čitljivi (prvi in drugi odstavek 200. člena).

Če je s prekrškom iz prvega odstavka tega člena povzročena neposredna nevarnost za drugega udeleženca v prometu ali prometna nezgoda, se storilec kaznuje z denarno kaznijo od 10.000 do 30.000 dinarjev.

232. člen

Denarno kazen na kraju samem zaračuna delavec pristojnega organa za kontrolo in urejanje cestnega prometa.

233. člen

Če je varstveni ukrep prepovedi vožnje motornega vozila izrečen vozniku inštruktorju, ta ne sme poučevati kandidatov za voznike motornih vozil, dokler traja izrečeni varstveni ukrep.

234. člen

O izrečenih kaznih, varstvenih ukrepih, varnostnih ukrepih, prometnih nezgodah in njihovih posledicah ter voznikih motornih vozil se vodi evidenca.

Organ, ki izreče kazen oziroma varnostni ukrep ali varstveni ukrep, mora o izrečeni kazni oziroma ukrepu obvestiti organ, ki vodi evidenco o teh kaznih in ukrepih.

Podatke iz evidence, določene v prvem odstavku tega člena, lahko uporabljajo pravosodni organi, organi, ki vodijo postopek za prekršek, organi za notranje zadeve, zdravstvene organizacije združene dela, organi in organizacije, ki se ukvarjajo z vprašanji prometne varnosti, ter organi in organizacije, ki opravljajo javni prevoz ali prevoz za lastne potrebe.



Organ za notranje zadeve vodi evidenco o izrečenih kaznih, varstvenih ukrepih, varnostnih ukrepih in voznikih motornih vozil glede na kraj stalnega prebivališča, o prometnih nezgodah pa glede na kraj nastanka nezgode.

235. člen

Trajanje varstvenega ukrepa prepovedi vožnje motornega vozila se računa od dneva vpisa prepovedi v vozniško dovoljenje na podlagi pravnomočne odločbe o izreku tega ukrepa.

Čas prestajanja zaporne kazni se ne računa v trajanje varstvenega ukrepa iz prvega odstavka tega člena.

236. člen

Organ, ki vodi postopek za prekršek, lahko odloži izvršitev varstvenega ukrepa prepovedi vožnje motornega vozila, razen za prekrške iz 27., 28., 36. in 37. točke 226. člena tega zakona, če storilec prekrška v določenem roku, ki ne sme biti krajši od enega leta in ne daljši od dveh let, ne stori prekrška, za katerega se lahko izreče ta varstveni ukrep.

Izvršitev varstvenega ukrepa prepovedi vožnje motornega vozila se lahko odloži, če organ, ki vodi postopek za prekršek, glede na okoliščine prekrška in obnašanje storilca po storjenem prekršku in glede na njegovo prejšnje obnašanje v prometu spozna, da se lahko pričakuje, da storilec tudi brez izvršitve tega ukrepa v prihodnje ne bo delal prekrškov v cestnem prometu.

V odločbi o prekršku, s katero je izrečen ukrep iz prvega odstavka tega člena, se določita trajanje tega ukrepa in čas, za kolikor se odloži njegova izvršitev.



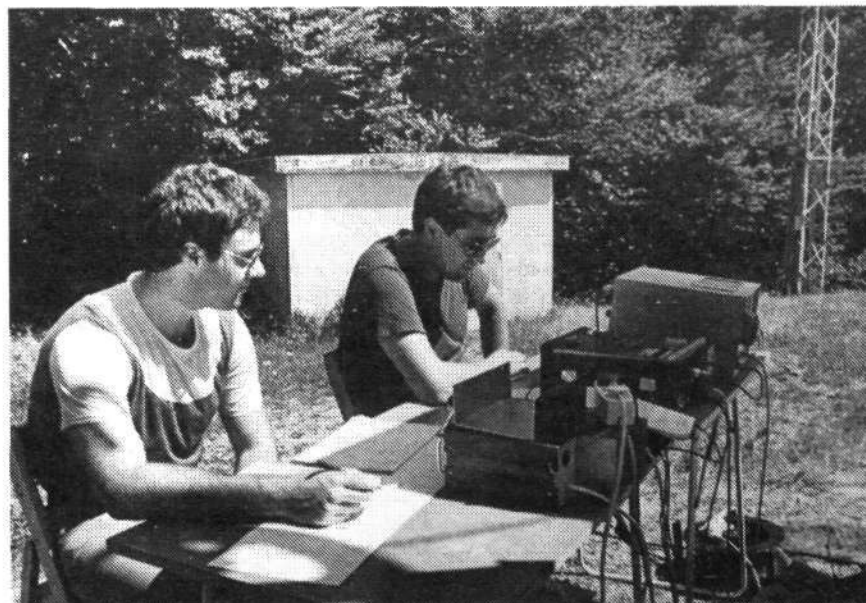
Petek, 12. avgusta 1988

URADNI LIST SFRJ

Številka 50 – Stran 1365



V krškem Djuru Salaju sta bili na počitniški delovni praksi (v okviru mednarodne študentske izmenjave) Poljakinja Monika Przybyslawska, ki študira kemijo v Gliwicah, in Monika Wnuk, ki študira organizacijo dela v Lublinu. Od 20. oz. 30. junija do 1. avgusta sta se izpopolnjevali v laboratoriju oz. tehničnem sektorju tozda Proizvodnja papirja. (Foto: Črt Čargo)



OBVEŠČEVALEC
GLASILO KOLEKTIVNIH TOVARIŠNE CELULOZE IN PAPIRJA KRŠKO



Posnetek z mednarodnega tekmovanja prizadevnih krških radioamaterjev na UK območju. Lokacija in čas: Bohor, 6. avgust 1988. (Foto: Črt Čargo)

Naša sramota in naš ponos

Neviodunum pri Drnovem:

nekoč pojem antične kulture na Slovenskem, pomembno upravno središče in prometno križišče

Antično Drnovo (nekoč ponosni Neviodunum) ni izdalo vseh svojih skrivnosti. Še bo privlačilo znanstvenike - arheologe, da iz tal izbrskajo pričevanja o življenju prednikov. Edino možno varovanje tovrstnih arheoloških spomenikov temelji na visoki kulturni zavesti okoliških prebivalcev, zato je njihova pravica in dolžnost, da ohranjajo in čuvajo kulturno dediščino nedotaknjeno zase in za prihodnje rodove. Tako bodo najbolje izpričali svojo omiko in "nekaj omike je pač bilo v teh krajih že nekaj stoletij ali celo tisoč let pred Kristusovim rojstvom", kot je zapisal Ivan Lapajne že l. 1894.

Osveščanju prebivalcev bližnje in daljne okolice Neviodunuma (Drnovega) je namenjena tudi naša predstavitev njegove bogate zgodovine. Radi bi, da preberete, kako pomembno je bilo v času antičnega Rima to pristaniško mesto, in da do njega ohranite temu primeren odnos. Izkopanine so namreč vedno bile last naroda in njegova kulturna dediščina, zato so z zakonom zaščitene. Izkopavati jih smejo samo znanstveniki ali ljudje, ki so jih za tako delo pooblastile ustrezne ustanove. Le taki ljudje bodo namreč delo opravili strokovno, iz najdb pa bodo lahko iztisnili njihovo zgodbo: pričevanje o življenju in delu naših prednikov. Želimo, da si osvežite znanje o neviodunumskih izkopavanjih in da razumete, da je škoda, nastala z nestrokovnim "brskanjem po zemlji", lahko nepopravljiva, da v vsakem primeru korist od morebiti najdenih predmetov sploh ni primerljiva s tistim, kar boste uničili vi ali kdorkoli drug, ki mu tega ne boste preprečili. Končno je tako nepooblaščen prekopavanje kot tudi preprodajanje najdenin kaznivo dejanje in zanesljivo se boste lažje odrekli temu, kakor pa "sodelovali" v kazenskem postopku zoper roparje narodnega bogastva.

"Da so Rimljani v teh krajih gospodovali in njihovi uradniki in vojaki tukaj bivali, o tem nas prepriča mnogo stvari. Saj se je v teku let izkopalo mnogo rimskih novcev, kamenov z latinskimi napisi in rimskih mejnikov. Jako verjetno je, da je bila v Krškem ladjestaja in da je rimska cesta vodila od Nevioduna do Radeč, kjer so imeli Rimljani ladjestajo. Neviodunum sam, ki je stal na mestu sedanje vasi Drnovo, priča najbolje, na kako visoki stopnji je stalo takrat ljudstvo (keltsko ali slovensko), stoječe pod rimsko oblastjo. Neviodunum je bilo cvetoče in obširno mesto z lepimi hišami, v katerih so bila tla iz mozaika. Mesto je imelo svoj vodovod, po katerem je bila čista studenčnica napeljana z Gorjancev pod Krko do sedanjega Drnovega. Pripoveduje se celo, da je v Neviodunu vladal Konstanc, sin cesarja Konstantina.

To imenitno mesto v naši bližini se je držalo le nekako do konca 4. stoletja. Ker nimamo o njegovem daljšem obstanku nikakoršnih gotovih poročil, sme se soditi, da so to mesto v dobi preseljevanja narodov razdejali divji Huni ali katero drugo ljudstvo. Bogate ostanke pa izkoplujejo že več stoletij. Težko bi bilo naštet, koliko zlatega, srebrnega in bakrenega denarja iz rimske cesarske dobe se je tu izkopalo. Našlo se je vse polno orodja in orožja ter raznovrstnega lišpa. Največ takih dragocenih najdeb so dobili v grobovih, ki so bili večinoma zidani in obokani, nekateri celo slikani; mrljice so pokopavali ali sežigali, pepel pa shranjevali v posebnih lončenih posodah, "urne" imenovanih.

Te imenitne starodavne neviodunske izkopanine so sicer raznesli zelo po svetu, hranijo jih učenjaki in prijatelji rimske starodavnosti, največ je vender zbranih po raznih muzejih v Ljubljani, na Dunaji in drugod."

Tako so poznali Neviodunum konec prejšnjega stoletja in tako poročajo o njem Ivan Lapajne, meščanske šole ravnatelj, v svoji knjigi Krško in Krčani leta 1894.

Dvajsetletna Pečnikova izkopavanja so, po poročilu v Ljubljanskem listu, "v ljudeh menjala odnos do starin; domačini so začutili globljo govorico spomenikov ter njihovo važnost za bogastvo kulturnega izročila kraja in za razlago najstarejšega zgodovinskega dogajanja na Slovenskem. Odkrivanja grobnic z likovno spretno poslikanimi stenami in številnimi skeletnimi pokopi so zbudili čut krajanov do starodavnih lepot in umetnostne dediščine, skrite v njihovi rodni grudi. Prebivalci Drnovega "so jeli z nekako človekoljubnostjo varovati starine". Tega ne more izničiti tudi v pustnem razgrajstvu nesmiselno uničena grobnica s figuralnimi freskami. Odnos krajanov do pomembne arheološke zapuščine se kaže v prenehanju ropanja v ruševinah antičnega mesta in njihovem razumsko usklajenem zadržku do nesmiselnega ter brezglavega iskanja "zlatega teleta".

Po pripovedovanju domačinov so šele med obema vojnoma - iz ljubiteljskih pobud - ponovno obudili manjša prekopavanja z namenom, pridobiti kak novce. Kakor je naraščalo povpraševanje zbiralcev, so nepoklicani in dobička željni ljudje razširjali izkope in povzročali arheologiji precej škode. Glede na nerazvito skrb za terenske spomenike v prejšnji državi teh izkopov in najdb niso registrirali, in tako vzemo o odkritjih posredno iz opisov takratne Aumannove zbirke, sedanje sestavine Posavskega muzeja."

(Citirano po: Sonja in Peter Petru: NEVIODUNUM, Ljubljana 1978)



Sl. 32. Bronasta plastika Venere

(Foto: S. Hablič)

Načrtno izkopavanje po sodobnih načelih izkopavalne tehnike je trajalo v letih 1960 - 1966 in je bilo usmerjeno v iskanje dokazov o naselbinski in zgodovinski rasti mesta Neviodunum. Načrtno je bilo raziskano tudi rimsko pristanišče v nekdanji strugi Save. Sonja in Peter Petru v že omenjenem katalogu iz leta 1978 povzemata vsebino Neviodunuma takole: "Vzporedno s proslavami 500-letnice prve listinske omeimbe Krškega je potekala tudi tisočdevetstoletnica sosednje keltsko-rimske predhodnice na Drnovem. Polno ime tukajšnje antične naselbine - municipium Flavium Latobicorum Neviodunum - izpričuje to starost s prilastkom Flavius, ki dokazuje, da je dal naselbini mestne pravice cesar Flavius Vespasianus (vladal od 69 do 79 n.št.). Vespazijan je s Slovenijo tudi drugače povezan s tem, da je bil oklican za cesarja v zimskem taboru legije XIII Gemine v Ptujju. Podelitev stopnje municipija pomeni očitno pravno potrditev mestnih pravic (z nekaterimi omejitvami) živahni naselbini na nekdanjem okljuku Save. Na tleh vasi Drnovo je zrastlo v kratkem obdobju antično mesto Neviodunum kot središče gospodarskega, političnega in kulturnega življenja širšega prostora, saj je segalo mestno okrožje od Višnje gore do Bregane in od Save vsaj do Gorjancev. Ekonomsko osnovo življenja je dajalo Neviodunumu gotovo zelo pomembno dejstvo, da je bilo tu prekladališče tovorov z voz na čolne in ladje, ki so jih odpremljale dalje na vzhod in vozile v zameno posavsko-slavonsko žito na zahod. Proti koncu antike, ko sta rimska uprava in vojaštvo s skrajnimi napori branila Podonavje pred navalom svežih narodov, je vzdolž Save, Drave in Donave nakopičeno vojaštvo po-

dvojilo potrebe po materialanih dobrinah Vloga tovarništva je narasla, zato se je še okrepil pomen Neviodunuma ter njegovega iz obklesanih kamnitih blokov zgrajenega pristanišča. Povečana zahteva po orožju, orodju, delovnih pripomočkih, posodju, hrani in drugem je dala zagon obrtnikom, brodarjem, prevoznikom, kovačem, sedlarjem, gostilničarjem, težakom itd., ki so prav v 4. stoletju spremenili Neviodunum v izredno živahen trgovski emporij. Sodeč po govorici arheoloških najdb je razcvet mesta nenadoma prenehal v devetdesetih letih četrtega stoletja, ko so nomadska plemena prestopila Donavo in uničila rimsko obrambno črto vzdolž tega veletoča ter začela svoja ropanja, plenjenja in razdiranja. Izmenjava dobrin je usahnila, kar je pomenilo za delavce mesta Neviodunum izgubo vsakdanjega zaslužka, socialne varnosti in kruha. To stanje se kaže tudi v izkopaninah, saj dokazuje le dvoje ali troje predmetov, ki jih lahko nesporno časovno uvrstimo v prvo polovico 5. stoletja, da je v ruševinah našel svoj obstoj le zdesetkani proletarec. V času Atilovega pohoda proti Italiji leta 452 izgine očitno tudi ta in z njegovim odhodom preneha življenje Neviodunuma, da bi po 1000-letnem premoru dobilo svojega naslednika v bližnjem Krškem.

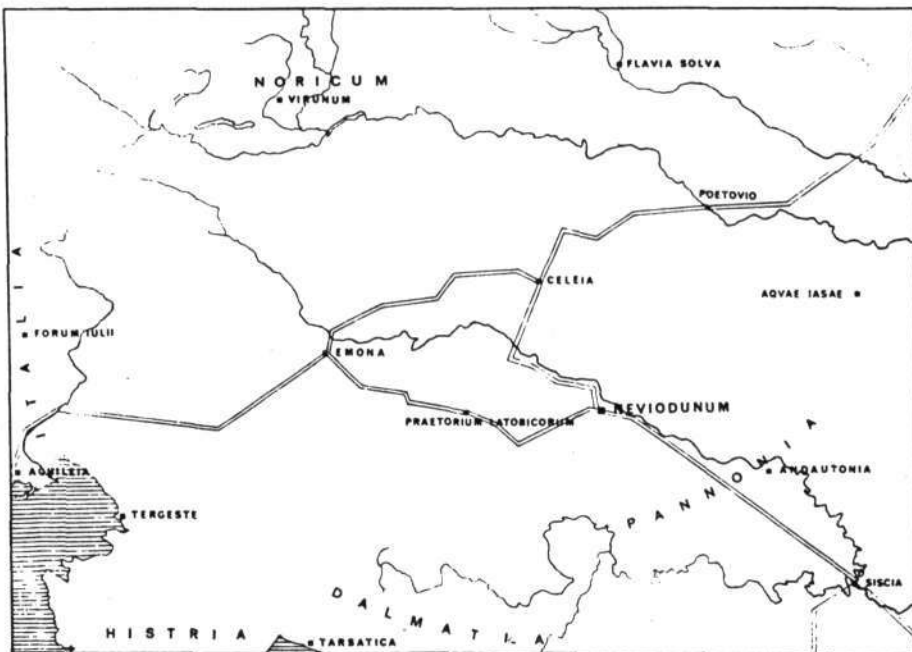
Neviodunum (Krško skozi čas)

V zborniku **Krško skozi čas** beremo (str. 7), da so bili okrog leta 60 pr.n.št. Tavrski v boju z Dačani dokončno poraženi in da se je njihovo plemensko jedro dokončno razkrojilo. Z Dolenjske so se umaknili na območje okrog zgornje Save, iz Panonije pa od Mure in Drave mimo Sotle prodoro keltski Latobiki prek Save v Krško dolino.

Leta 35 pr.n.št. je Oktavijan, poznejši cesar Avgust, dokončno osvojil območje Posavja in deloma že tudi Podravja. Ozemlje je prišlo pod cesarsko provinco Ilirik, v poznejši delitvi pa je območje Save in Donave prišlo v provinco Panonijo. Tudi po kasnejših spremembah meja provinc (začetek 2.st.n.št.) ostane Dolenjska v vsakem primeru v panonski provinci. Latobiki ob Krki med Mirno in Gorjanci pa so dobili novo upravno središče Neviodunum (Drnovo pri Krškem).

Naselbina je bila po dosedanjih arheoloških raziskavah na novo ustanovljena tik ob desnem bregu Save, ki je takrat z enim svojim rokavom tekla po sedaj suhem rečnem koritu. Ime je keltsko ("nevio-" oz. mlajše "novio-" tudi po keltsko pomeni nov, "dunum" pa je znan in zelo razširjen izraz za trdnjavo oz. mesto), torej pomeni Neviodunum Novo mesto. Mesto je dobilo svoje pravice v zgodnji vladni cesarja Vespazijana iz rodovine Flavijcev najbrž tik p letu 70 n.št.

V 3. st. je naselbina dobila zasilno vojaško posadko (beneficijarije), ki se je rekrutirala iz X. in XIV. legije v Zgornji Panoniji. Beneficijarij X. legije je svoj oltar "po zaobljubi" posvetil Jupiteru in geniju kraja...



Sl. 1. Neviodunum kot križišče rimskih cest

Vsekakor gre za simbolne prizore, ki se dobro ujemajo s časom sredine 2. stoletja in dalje. Peter Petru (Knez/Petru/Skaler, Neviodunum, 1961, str. 36) lepo in pravilno razloži sliko voznika z vprego: »Slika je barvno ubrana in brez sleherne patetike; spokojno in umirjeno pripoveduje o jeseni, ki se kradoma približa, ter o človeku na poslednji poti.« Kvadriga v cirkusu ponazarja tekmo življenja, pojedina na zadnji, glavni steni pa srečno življenje onstran groba; ta simbolika se pozneje nadaljuje v starokrščanskih freskah evharistične »pojedine ljubezni«.

(Krško skozi čas, str. 7-9)



Sl. 34. Barvne freske zidane grobnice po akvarelu v maketi I. Pečnika v Nmlj

Mesto Neviodunum je svoj urbani tloris prilagodilo cesti Emona-Siscia, ki je potekala od zahoda proti vzhodu, vzporedno s savsko strugo. Posebnega obzidja za obrambo mesto ni imelo. V poznejših, trajno nevarnih časih je prebivalstvo začelo iskati varnost v utrjenem gradišču Velike Malence, južno od Krke.

Neviodunum je poleg zasebnih hiš gotovo imel nekaj reprezentativnih poslopij; eno od teh je bilo dolgo več kot 50 m, široko pa komaj 7 m. Pred njim so stali bronasti kipi, kot je mogoče sklepati iz ostankov. Poslopje je imelo mogočne, do 5 m visoke stebre z lepimi

kapiteli. Našli so tudi skladišča z očitno lesenimi zgornjimi deli. Gotovo je mesto imelo tudi terme, saj so našli njihove ostanke z odtočnim kanalom v savsko strugo.

V nekdanji savski strugi so ohranjeni ostanke pristanišča s pomolom, ki je bil ob stranici na bregu izdelan iz lepo profiliranih blokov. Iz napisnega gradiva je videti, da so v mestu častili razna božanstva - Jupitera, Neptuna, Luno, Silvana, Sedata, pa tudi Mitro... Velikost mesta Neviodunum je bila v kvadratu približno 200 m.

Mesto se je preskrbovalo z vodo iz vodnjakov, ki jih je znanih vsaj osem, razmeroma

ozkih in globokih. Najpomembnejši pritok vode pa je prihajal po vodovodu iz izvira pri vasi Izvir pod Gorjanci... Zajetje je bilo na dveh straneh močno obzidano z več kot 5 m debelimi zidovi, ob drugi strani pa je rezervoar varovala naravna skala. V zidovju so bile odprtine za zračenje. Ob izteku iz rezervoarja je bil manjši prostor, kjer se je voda čistila, preden je stekla v cevi, ki so bile lončene in ne v svincu, kar bi bila dražja in za Neviodunum najbrž težko zmožljiva izvedba. Še preden je vodovod dosegel Krko, se je od njega pri vasi Zgornja Pirošica odcepil manjši odtok, pač za neko podeželsko vilo. Preko Krke je vodovod tekkel po obokastem ozkem mostiču...

Tudi okolica zunaj pravega mestnega areala Neviodunuma ni bila brez poselitve; tu so bile na prostoru med posameznimi nekropolami (grobišči) ob glavnih cestah razne delavnice. Posebno važne so najdbe lončarskih peč obsežnega lončarskega obrata v Veliki vasi, zahodno od Drnovca. Gotovo so tu žgali tako opeko kot keramiko...

Drnovske nekropole so bile številne, žal pa so bile prekopane nesistemično... Vseh izkopanih grobov je bilo v drnovskih nekropolah več kot 5000... Žganim grobovom prve dobe se pridružujejo zidane grobnice, ki so za ta predel Panonije neviodunska posebnost... Stene grobnic so bile včasih poslikane, ena pa je bila okrašena s freskami.

(Krško skozi čas, str. 7-9)



Neviodunum je bil torej osrednje naselje keltskega plemena Latobikov v rimski južnozahodni Panoniji. Romanizacija se je ob veliki cesti Emona—Siscia in iz Nevioduna širila v pokrajino. Naselitev ravninskega predela ob Krki, vzhodno od Krakovskega pragozda, kaže, da so v ravnico zares izraziteje segli šele Rimljani. Predrimski keltski tokovi so se še vedno držali robov Krške doline, tako ob Gorjancih kot na severni strani, na starih halštatskih naselitvenih osnovah, ki pa so bile mnogo bolj intenzivne in izrazito usmerjene v gričevnato notranjost za temi obrobni predeli.

Najznačilnejši element, ki so ga Latobiki v svoji materialni kulturi ohranili v rimsko dobo in ga na prostoru Dolenjske šele prav razvili, so njihove hišaste žare. To so bikonične žare z veliko odprtino (»vrati«) in včasih z več režami (»okni«) v zgornjem delu, spodnji del žare pa naj bi predstavljal nekakšno »klet«. Vrh žare se končuje z gumbom ali pa tudi s simbolnim petelinom. Barva je rdeča, siva, črna. Okras sestavljajo vodoravni vrezi raznih geometričnih oblik, zgornji del okoli »vrat« in »oken« pa je večkrat poslikan s poševno prekrizanimi pasovi, kar pač posnema leseno zgornjo konstrukcijo prave hiše. Peter Petru podaja v svoji študiji katalog s 95 znanimi hišastimi žarami, iz karte razprostranjenosti pa je videti, da je prav latobiški prostor osrednji in izvorni predel tega lepega keramičnega izdelka. Seveda pa nova najdba večjega števila hišastih žar v Velikem Kamnu pri Senovem, na levem bregu Save, kaže, da se območje južno od Bohorja vključuje v nekem smislu v latobiški prostor.

(Krško skozi čas, str. 7-9)

Listamo po zgodovini

Že dolgo je znano, da Rimljani niso ljubili neromaniziranih in nekultiviranih pokrajin, in sicer iz zelo preprostega razloga, ker se z revežem ne da trgovati. Zato opažamo že v predzasedbenem obdobju, da so močno razvejane rodline iz Ogleja pošiljale v Vzhodne Alpe svoje sužnje in osvobodence, da bi spodbudili domačo obrt pri prazgodovinskih skupnostih in ustvarili osnovo za trgovanje. Spričo naravnih bogastev se je ta daljnovidna poteza kasneje obilno obrestovala.

(Zgodovina Slovencev, CZS, str. 75)

Prihod Rimljanov oznanja novo obdobje v historičnem razvoju naših krajev. Z

uvedbo pisanih sporočil o vzhodnoalpskih prebivalcih in pokrajini stopi slovenski prostor v zgodovino. Rimska družba ni stala visoko nad vsem, ampak je preseгла vse, kar je civilizacijskega ustvaril srednji vek. Uradni sli, popotniki, legije... so prinašali v novopridobljene dežele rimsko kulturo, govorico in materialne dobrine. Z izgradnjo cest, postavljanjem poštnih postaj, ustanavljanjem oporišč, zaselkov in mest ter doseljevanjem italjskih in drugih prišlekov se je pričela načrtna romanizacija in vključevanje v sredozemsko antično omiko....

(Zgodovina Slovencev, CZS, str. 67)

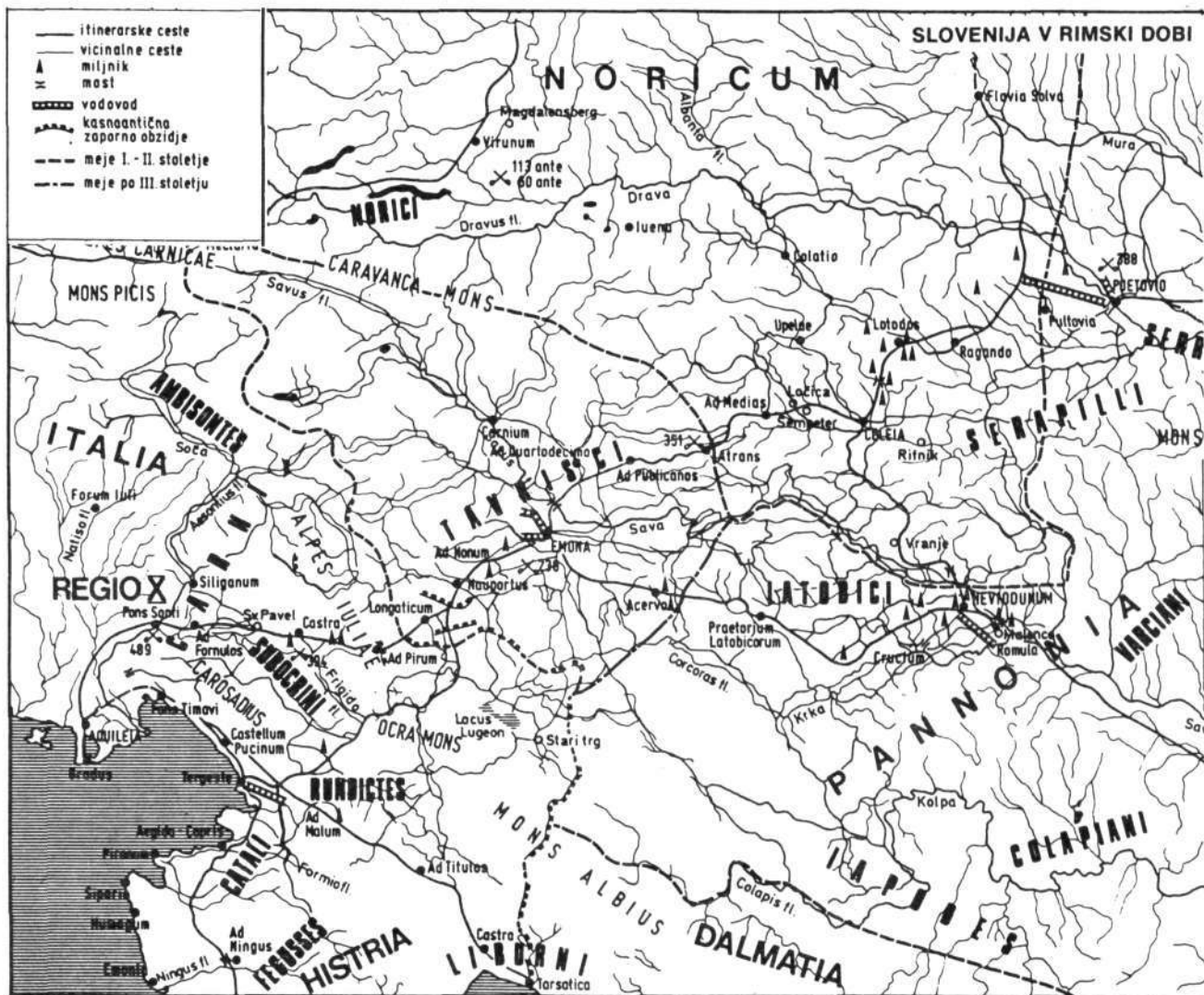
... Namesto poprejšnjih, ročnih izdelkov, z vrednostjo unikatov in izvirnega spomenika, so nastopili svojo pot predmeti množične proizvodnje z oblikovalsko



Sl. 36. Hišasta žara inv. št. R 738

Abb. 36. Hausurne Inv. Nr. R 738 — Farbphoto S. Habič

Slučaj: Sonja in Peter Petru: NEVIODUNUM, Ljubljana 1978)



Zemljevid slikovito povzema načrtno kolonizacijo s prometno mrežo, strateško zgrajenimi trdnjavami in obzidji, razvejanimi oblikami gospodarske izrabe ozemlja ter Rimljanom lastne upravne ureditve. Gosta mreža strateško pomembnih cest in pomorskih vezi na Jadranu nakazuje povezanost Slovenije z drugimi deli sredozemskega rimskega imperija.

(Zgodovina Slovencev, CZS)

kakovostjo. Kamor je prišel Rimljan v teh zgodnjih časih, je prinesel s seboj **na kolo-vratu** izdelano lončenino, v kalupih vti-snjene oljenke, v modele vpihano steklo, vlite bronaste predmete, z realističnimi po-dobami in pisavo opremljene novce ter kamnite spomenike z napisi - prvimi raz-vozlanimi pismenkami na našem ozemlju.

(Zgodovina Slovencev, CZS, str. 68)

Listnat gozd in vreme, podobno današnjemu, če ne celo nekoliko vlažnejše in toplejše, so spodbudili Rimljane k široko-poteznim krčenjem gozdov na primor-skem, v okolici Ljubljane, na Krškem in Ptujskem polju. Izboljšave v poljedelstvu so skušali dopolniti še z izsuševanjem, pri čemer je izsušitev Ljubljanskega barja z regulacijo Ljubljanice gotovo največje po-četje. Vsi našti ukrepi so ustvarili mož-nosti za intenzivno gospodarsko izrabo in boljše življenjske možnosti prebivalstva.

(Zgodovina Slovencev, CZS, str. 68,



V upravnem smislu je spadala večina Dolenjske v okrožje Neviodunum... Do spremembe meja med Panonijo in deseto regijo je prišlo iz vojaških razlogov. Sko-raj 200 letno mirno življenje v naših krajih je prekinil nepričakovani udarec Kvadov in Markomanov l. 169 n.š. ...

... Krvave izkušnje so izučile Rimljane, zato so ustanovili neko prednjo stražo Ita-lije v Alpah....

... To delitev je povzel kasneje tudi Dio-klecijan, ki je razbil prvotne province v manjše enote...

... Istočasno je dobil Neviodunum v no-vo osnovani provinci Savia (Posavje) za upravnika **korektorja**, torej visok upravni položaj. Dioklecianova cepitev v nove enote pomeni zadnji večji upravni poseg, kajti točno 100 let kasneje - leta 395 - se dejansko zaključil rimski mir (pax Roma-na) v naših krajih. Z opustitvijo obdonav-ske obrambe se je pričelo preseljevanje na-rodov. Odslej se umika prejšnje prebival-

stvo v zavetje visokogorskih pribežališč, kar docela spremeni dotedanjo rimsko upravno razdelitev v Sloveniji.

(Zgodovina Slovencev, CZS, str. 74)

Ni slučaj, da je magistrala Aquileia-Siscia vodila skozi Neviodunum in tudi to ne, da je mesto pod Flavijci dobilo municipalne pravice. (Neviodunum je dobil municipalne pravice v čast imenovanja Flavija Vespazijana za cesarja. Ta je namreč bil oklican za cesarja v zimskem taboru legije XII Gemine v Ptuj in razen Poetovia in Neviodunuma so v čast temu dogodku bila "povišana tudi nekatera druga središča na območju Slovenije.") Za obe pod Rimljani pridobljeni pravici, t.j. cesto in municipij, se ima Neviodunum zahvaliti dejstvu, da je bil že prej središče Latobijcev in da je držal v rokah ključ vrat, skozi katera pelje najboljša in najbližja pot iz Italije v Panonijo. Kakor bomo videli je Neviodunum znal izkoristiti te svoje prednosti. Razvil se je v bogato in veliko mesto, ki po svoji ureditvi niti najmanj ni zaostajalo za italijanskimi mesti. To nam potrjuje obsežnost mesta, pristanišče na Savi, vodovod z Gorjancev, kopalnišča, gosta mreža poti...

Upravno je Neviodunum spadal pod Panonijo superior. Meja mestnega neviodunskega okraja je na zahodu višnjegorski greben, na severu je zelo verjetno Sava, medtem ko je na vzhodu zelo verjetno mejil na mestno okrožje Siscie.

V začetku III. stoletja dobi Neviodunum svojo postajo benificijarijev. Razloge za to je iskati v razmejitvi, izvršeni leta 215 med Panonijo superior in inferior. Z Dioklecianovo reformo pa je tudi Neviodunum priključen Italiji. Sedaj je italjska meja samo še 20 MP (millia passum) severno od Siscie.

Preko Drnovega, t.j. Neviodunuma, je verjetno šel val Trajanovih čet ob njegovem pohodu v Dacijo. O tem zgovorno pravi besedilo Trajanu posvečenega spomenika v Mokricah. Neviodunum so s svojim obiskom počastili cesarji Hadrijan, Mark Avrelij in Septimij Sever. Ni izključeno, da je Neviodunum igral pomembno vlogo tudi v borbi med Konstantinovimi nasledniki.

Neviodunum so poleg Markomanov (l. 166) pustošili še Goti (l. 380), Alarihove čete, ki so leta 401 po glavni cesti korakale proti Italiji in verjetno leta 452 tudi Atila.

(Posavje I, Svet za prosveto in kulturo občine Brežice, 1957, str. 16)

... Krško (je) v srednjem veku logični naslednik antičnega Neviodunuma kot osrednjega naselbinskega jedra pokrajine, kakor je bil Neviodunum dedič halštatskodobne Libne tik vzhodno od Krškega in kakor je bila Libna dedič osrednjega poselitvenega območja Dobove pri Brežicah na prehodu bronaste v železno dobo.

Zato v Krškem ne moremo pričakovati pomembnih rimskodobnih najdb; velika cesta Emona-Siscia je namreč šla skozi Neviodunum nižje po ravnici. Cesta Neviodunum-Celeia pa je na desnem bregu

Save sicer šla skozi Krško, a tu Save ni premostila, ampak je šla dalje proti severozahodu in se je na levi, severni breg premaknila šele pri sedanji Brestanici...

(Krško skozi čas, 1977., str. 18)



Razstava:

LJUBIŠA MILIČ: LASTNIKI PROSTOROV

Razstava bo odprta od 17. do 30. septembra 1988 v prostorih Svobodne galerije v Galeriji Krško.

Vsem, ki ste se že naužili krške jeseni, podarja naš zvesti sodelavec Črt Čargo tale spomin na poletne Nerezine-za srečno snidenje '89!

