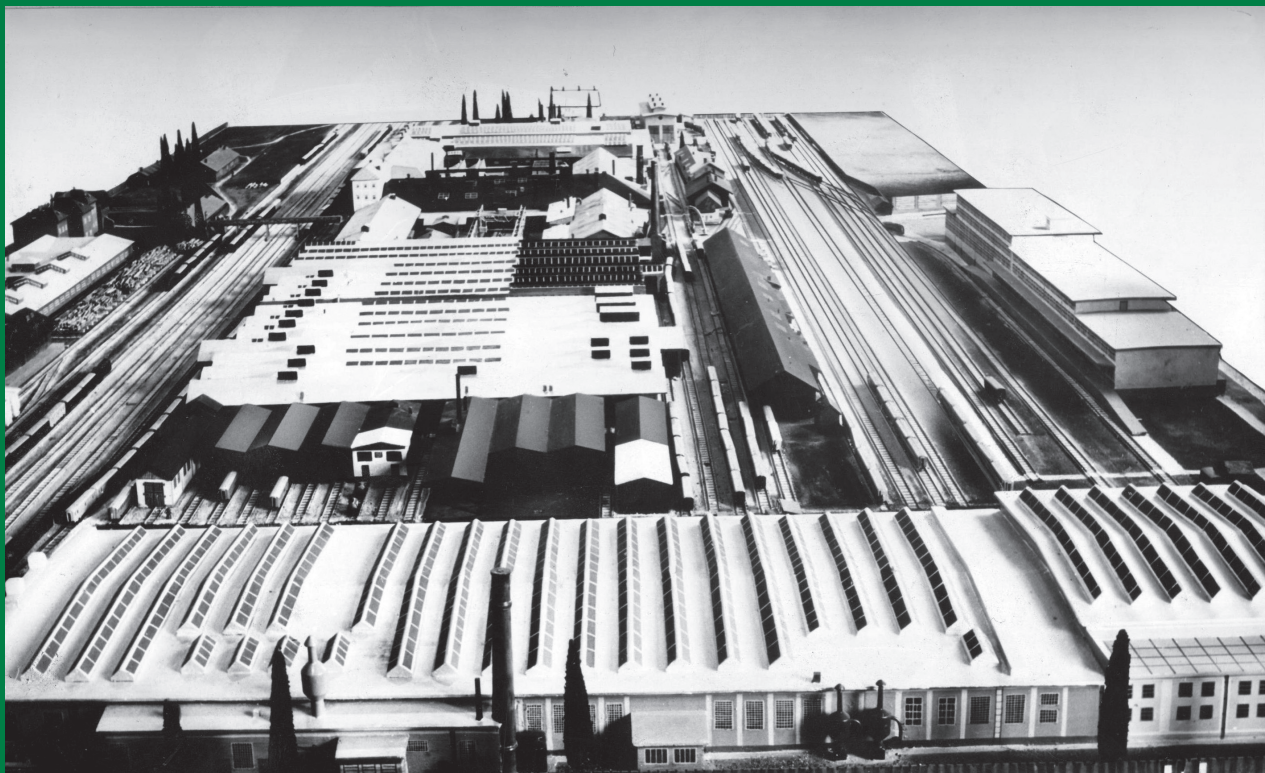




TTVT

TOVARNA VOZIL IN TOPLOTNE TEHNIKE
BORIS KIDRIČ MARIBOR

OB PROGI IN ZA PROGO
1863–2009



PAM Pokrajinski
arhiv
Maribor

TVT

TOVARNA VOZIL IN TOPLOTNE
TEHNIKE BORIS KIDRIČ
MARIBOR

OB PROGI IN ZA PROGO
1863–2009

Arhivsko gradivo mariborskega gospodarstva
v Pokrajinskem arhivu Maribor

Nina GOSTENČNIK

Maribor, 2020

TVT Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor

Ob progi in za progo

1863 –2009

Arhivsko gradivo mariborskega gospodarstva v Pokrajinskem arhivu Maribor

Nina Gostenčnik

Izdal in založil:

Pokrajinski arhiv Maribor

Zanj odgovarja:

Ivan Fras, direktor

Lektoriranje:

mag. Boštjan Zajšek

Oblikovanje:

mag. Nina Gostenčnik

Skeniranje in obdelava fotografij:

Jože Rozman, mag. Nina Gostenčnik

Katalogni zapis o publikaciji (CIP)
pripravili v Univerzitetni knjižnici Maribor

COBISS.SI-ID 14016771
ISBN 978-961-6507-88-2 (PDF)

Maribor, 2020

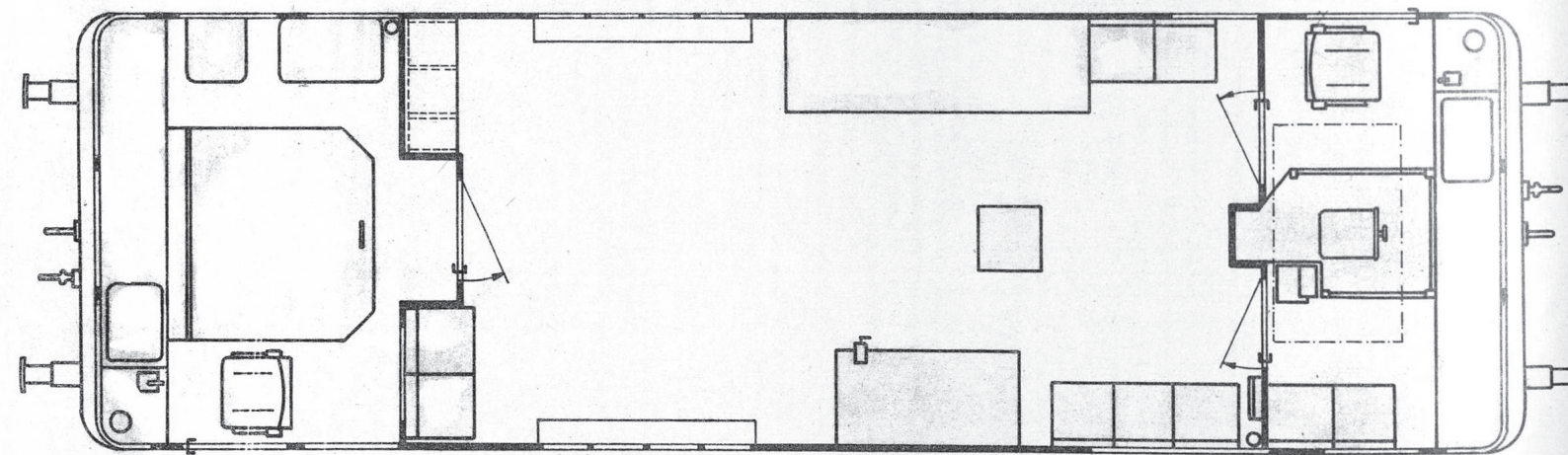
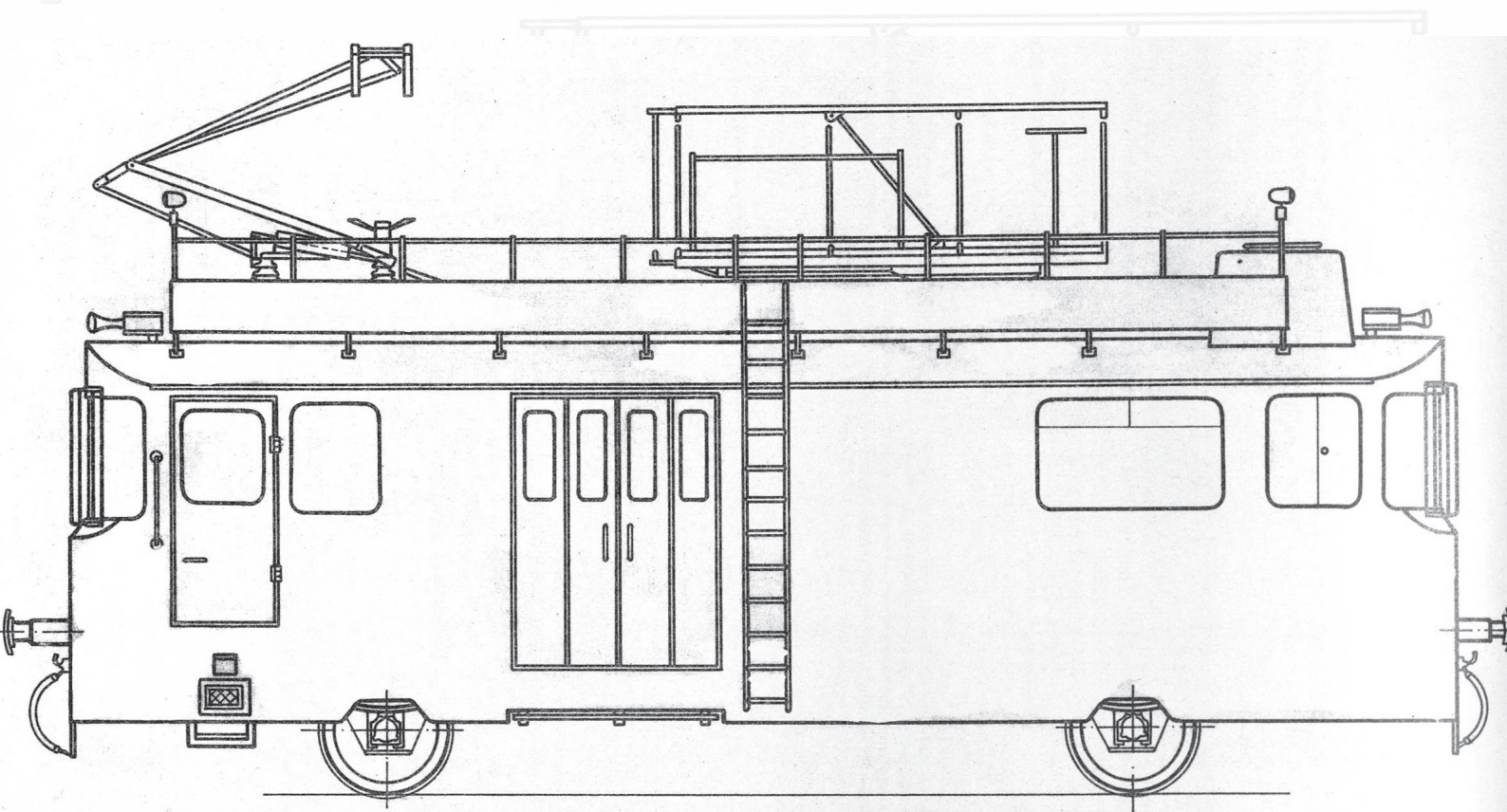
©**Pokrajinski arhiv Maribor**

Izdajo sta omogočila:

Ministrstvo za kulturo Republike Slovenije in Mestna občina Maribor

Vsebina:

- 5 TVT Boris Kidrič Maribor - ob progi in za progo, v srcih in spominih ljudi
- 6 Spomini na "mojo" tovarno
- 9 Delavnice Južne železnice
- 19 Železničarska kolonija
- 27 Tovarna železniških vozil Boris Kidrič Maribor
- 31 Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič
- 43 TVT Nova d. o. o.
- 47 Razvoj proizvodov
- 51 Izobraževanje kadrov
- 55 Industrijsko gasilsko društvo
- 61 Kulturna dejavnost
- 65 Športna rekreacija
- 69 Čolnarna TVT Boris Kidrič
- 71 Železničarski dom
- 73 Letni oddih delavcev
- 75 Krvodajalstvo
- 77 Avto-moto društvo Boris Kidrič



TVT Boris Kidrič Maribor – ob progi in za progo, v srcih in spominih ljudi

Med mnogimi podjetji, ki so Mariboru pustila neizbrisljiv pečat, je zagotovo tudi podjetje TVT Boris Kidrič Maribor. Takšen naziv je podjetje pridobilo leta 1977, njegova zgodovina pa je starejša za več kot sto let. Že leta 1863 so namreč v Mariboru začele obratovati delavnice Južne železnice, ki so skrbele za popravilo železniških vozil na stiku proge Maribor–Dunaj in Maribor–Trst. Že leta 1880 je bilo v delavnicah zaposlenih preko tisoč ljudi. Med obema vojnoma je upravo prevzela uprava Jugoslovanskih državnih železnic, število zaposlenih pa se je povzpelo nad 2000.

Po koncu druge svetovne vojne, leta 1947, je bila z odločbo Ministrstva za promet ustanovljena Delavnica železniških vozil Maribor, ki se je že 1958 preimenovala v Tovarno železniških vozil Boris Kidrič Maribor. Podjetje je na višku, leta 1981, zaposlovalo kar preko 3000 zaposlenih, ki so izpolnjevali načrtan proizvodni program podjetja: investicijsko vzdrževanje in izdelavo novih tirnih vozil, proizvodnjo toplotnih kotlov in komponent za toplotni program ter proizvodnjo agregatov in komponent za cestna vozila.

Prostor nekdanje tovarne TVT Boris Kidrič Maribor je tako že od srede 19. stoletja predstavljal cono, v kateri so dominirale delavnice in ki je zrcalila skokovit industrijski razvoj mesta. 130 let kasneje, kmalu po osamosvojitvi Slovenije, se je podjetje zlomilo. Na njegovi lokaciji je v 90. letih 20. stoletja nastalo več manjših podjetij. Še danes ima kompleks izrazito industrijski značaj.

Poleg industrijskega dela podjetja pa so delavnice pustile v Mariboru še najstarejše delavsko naselje v Sloveniji, Železničarsko kolonijo, s katero je podjetje začelo reševati stanovanjske probleme svojih zaposlenih. Danes je kolonija edinstven kulturnozgodovinski in etnološki spomenik in je od leta 1987 razglašena za urbanistični spomenik I. kategorije.

Pokrajinski arhiv Maribor je redno prevzemal arhivsko gradivo podjetja v hrambo že od leta 1988, zadnja predaja arhivskega gradiva pa je bila izvedena leta 2019, ko je svojo dokumentacijo predalo še podjetje Lentherm d. o. o., ki je leta 2016 šlo v stečaj. V arhivu tako hranimo kar 719 arhivskih škatel gradiva, ki izpričuje zgodovino, razvoj in dejavnost podjetja. Pričujoča publikacija in razstava sta nastali na osnovi ohranjenega gradiva.

Za sodelovanje pri nastajanju razstave in publikacije bi se želela zahvaliti vsem sodelujočim, še posebej pa nekdanjim zaposlenim: Blažu Vuglaču, Karolini Leber, Alojzu Lovrenčiču, Borutu Janžekoviču, Heleni Berce in Zmagu Gomziju, za prispevane fotografije in gradivo ter za nekaj nadvse zanimivih uric druženja ob obujanju spominov na podjetje in življenje v njem in z njim.

Mag. Nina Gostenčnik

Spomini na “mojo” tovarno

Zmago Gomzi

Moj oče Alojz Gomzi se je leta 1922 iz Trsta, kjer je bil rojen, preselil v Maribor in se kot mladenič zaposlil v delavnici nekdanje Južne železnice, tedaj imenovani Delavnica železniških vozil Boris Kidrič, kasneje pa Tovarna železniških vozil Boris Kidrič. Izučil se je za ključavničarja in se poklicno kalil pri delu z železniškimi vozili. Med drugo svetovno vojno je bil kot aktivni udeleženec NOB interniran v taborišču Mauthausen.

Po vojni je nadaljeval delo v tovarni, se tudi poklicno izobraževal, zaupane so mu bile zahtevne in strokovne delovne naloge. Tovarni je bil zvest kar 40 delovnih let, do pokoja, nato je še 15 let kot strokovnjak za tirna vozila v njej delal kot odgovorni za prevzem spalnih in jedilnih vagonov tedanjih Jugoslovanskih železnic. V naši družini se je veliko govorilo o železnici in tovarni, v kateri je kruh služil moj oče, bil je tudi zelo ponosen, da je član tako velikega in uglednega delovnega kolektiva. Ta ponos in pripadnost tovarni je prenašal na sinova, zato ni naključje, da sva s starejšim bratom Slavkom šla po njegovi poti. Najprej se je v tovarni zaposlil brat, po končani Železniški in industrijski šoli (ŽIŠ), ki je bila kovnica poklicnega kadra za potrebe tovarne, sem leta 1964 v njej delo dobil tudi jaz.

Ob zaposlitvi nisem imel večjih težav, saj sem med šolanjem večkrat opravljal prakso v tovarni in spoznaval zahtevnost in lepoto tega poklica, njegovo svetlo in temno plat. Prednosti je bilo več, kajti zadovoljen sem bil, da sem imel delo, da sem zaslužil in da sem lahko stopil na samostojno življenjsko pot. V podobnem položaju so bili vsi, ki so končali ŽIŠ, saj jim je bila po triletnem uku zaposlitev v tovarni tako rekoč zagotovljena. Tovarna železniških vozil Boris Kidrič je bilo ugledno podjetje, domala vsakdo, ki je imel znanje in voljo do dela, je bil zadovoljen, da je dobil zaposlitev v njem. Veliko je bilo tudi družinskih in sorodstvenih vezi, ob očetu sta v tovarni delala denimo sin ali hči, pa tudi vnuk ali vnukinja, tako da je navezanost na tovarno prehajala iz roda v rod.

Leta 1972 sta se združila Tovarna železniških vozil Boris Kidrič in TAM in začelo se je novo obdobje v razvoju tovarne, ki se je leta 1974 preimenovala v Tovarno vozil in toplotne tehnike (TVT) Boris Kidrič Maribor. V tistih letih in tudi pozneje so v TVT Boris Kidrič plače v primerjavi s plačami večine mariborskih podjetij zaostajale, a so bile redne, vsak delavec si je prek tovarniškega sindikata lahko privoščil tudi letovanje v enem od tovarniških domov in še bi lahko našteval ugodnosti, ki so jih bili deležni zaposleni.

Leto 1972, ko sta se združila TVT in TAM, je bilo prelomno tudi na moji življenjski in poklicni poti. Ker sem imel, kot temu pravimo, žilico za pisanje, sem do leta 1972 svoje članke objavljaval v takratnem tovarniškem glasilu Odmev tovarne, in ker je bil njegov urednik že v letih, so mi ob združitvi omenjenih tovarn ponudili delo novinarja v uredništvu glasila Skozi TAM, pri čemer bi predvsem poročal o najpomembnejših in tudi najbolj zanimivih dogodkih, povezanih z vodenjem tovarne, proizvodnjo, samoupravljanjem, sindikalnim delom, športom in rekreacijo, ljubiteljskimi dejavnostmi ... Tedaj sem začel sodelovati tudi s časnikom Večer in to sodelovanje še traja. Novega poklicnega izziva sem bil zelo vesel. V uredništvu glasila Skozi TAM sem delal vse do leta 1985, ko se je TVT Boris Kidrič odcepil od TAM-a. Tedaj sem se vrnil v matično podjetje in bil 1. aprila 1985 imenovan za vodjo informativne službe ter urednika glasila Odmev tovarne. Vmes sem se tudi izobraževal na novinarskem področju.

V TVT Boris Kidrič so po osamosvojitvi podjetja nekaj let dobro krmarili, toda v proizvodnem procesu so se kmalu začele kazati razpoke. Dela je bilo vse manj, posledica tega je bilo znižanje plač, nezadovoljstvo med zaposlenimi je raslo. Z osamosvojitvijo Slovenije leta 1991 se je kovinskopredelovalna industrija znašla v težkem položaju in črni oblaki so se zgrinjali tudi nad TVT Boris Kidrič, kajti za novo državo se je začelo zapirati tedanje jugoslovansko tržišče, na katero je bilo podjetje močno navezano. V tovarni so se vrstile stavke, a bistvenega izboljšanja položaja zaposlenih niso prinesle, zaradi pomanjkanja dela so se začela odpuščanja. Tudi sam sem doživel ta neprijetni trenutek, ko so mi januarja 1993 vročili sklep o začasnem presežku z dopolnitvijo, da čakam na delo doma. Tega seveda nisem dočakal, septembra 1993 sem dobil novo odločbo, v kateri je pisalo, da sem postal trajni delovni presežek.

pot na mariborski zavod za zaposlovanje, tam pa je bil eden od prvih novinarjev Slovenije postal samostojni novinar v Mariboru. Vmes sem ohranjal sodelovanje s slovensko tiskovno sodelovanjem, sodelovanja nisem prekinil.

Prva tiskovna sodelovanja so bila v nekdanje tovarne na Studencih, v kateri so delali nekdanji uspešnega, uglednega in uveljavljenega slovenskega tiskovnika, koležičanom ter njihovim družinam dolga leta. Ko sem se po duši še vedno »ajzenponar«. Ko mi misli uide, da sem na račun nižjih plač, dolga leta neutrudno in dolgo časa napočil čas, da bi uživali sadove svojega dolga leta.

sem bil prijavljen šest mesecev.
in in nato sem štiri leta delal na
s časnikom Večer, in tudi ko sem
sem preživel domala 30 delovnih
ga delovnega kolektiva. Kolektiva,
dajal kruh in ki se je mnogim, tudi
dejo k »moji« tovarni, se spomnim
z velikim zanosom prispevali velik
goletnega prizadevnega dela, so,





Pogled na Maribor z Meljskega hriba okoli leta 1860
(PAM, Zavod za urbanizem Maribor, album 1)

Delavnice Južne železnice

Julija 1843 je dunajski parlament odobril trasiranje proge Dunaj–Trst. Na zadnjem progovnem odseku, od Ljubljane do Trsta, je bil promet odprt 15. oktobra 1857. Proga Pragersko–Kaniža je stekla leta 1859, progo Maribor–Celovec–Beljak so začeli graditi leta 1857. Po dograditvi teh prog je avstrijska vlada prodala te proge Družbi Južne železnice. Ta družba se je odločila za zgraditev glavne delavnice za popravilo železniških vozil v Mariboru, kjer so se stikale daljše proge železniškega omrežja Maribor–Dunaj in Maribor–Trst.¹



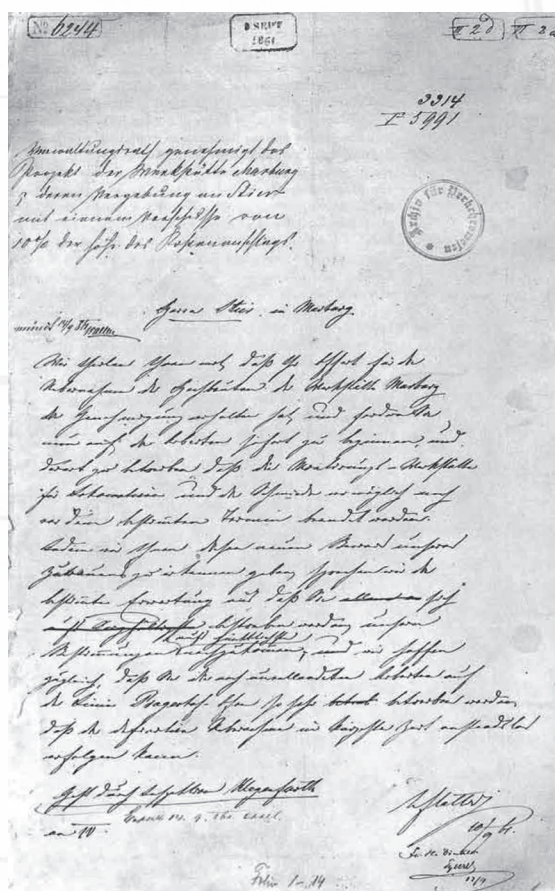
Načrt mesta Maribor okoli leta 1880



Maribor okoli leta 1905

Leta 1861 je upravni odbor Južne železnice dal dovoljenje za gradnjo delavnice. Delavnice so pričele obratovati 9. marca 1863, polno obratovanje pa se je pričelo leta 1865. Tovarna je takrat obsegala 84.470 m² površine, od tega 32.746 m² pokritih objektov. Delavnica je imela 46 lokomotivskih in 250 vozovnih stojišč. Leta 1873 so zgradili skladišče lesa, leta 1879 pa postavili žago s strojnico. Tovarna je imela v tem času 268 obdelovalnih strojev, ki so imeli pogon preko transmisij. Te je poganjalo pet parnih strojev. Imela je tudi tri električne agregate za razsvetljavo, moči 48 kW.²

Število delavcev je naraslo od nekaj sto na začetku do 1070 leta 1880. Popravilo in vzdrževanje železniških vozil se je nadaljevalo vse do prve svetovne vojne. Med to vojno je vojna uprava zgradila na delavniškem zemljišču delavnico za popravilo letal, ki jo je Družba Južne železnice leta 1919 preuredila v delavnico za popravilo potniških vozov.³



Dovoljenje za gradnjo delavnic, 1861
(Devetdeset let Delavnice železniških vozil "Boris Kidrič" Maribor : 1865–1955)

- 1 Devetdeset let Delavnice železniških vozil "Boris Kidrič" Maribor : 1865–1955 (Maribor, 1955).
- 2 »Iz preteklosti«, v: Almanah 120 let DO TVT Boris Kidrič Maribor, ur. Zmagi Gomzi (Maribor, 1983).
- 3 PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor, Zaključni račun za leto 1962, AŠ 87.



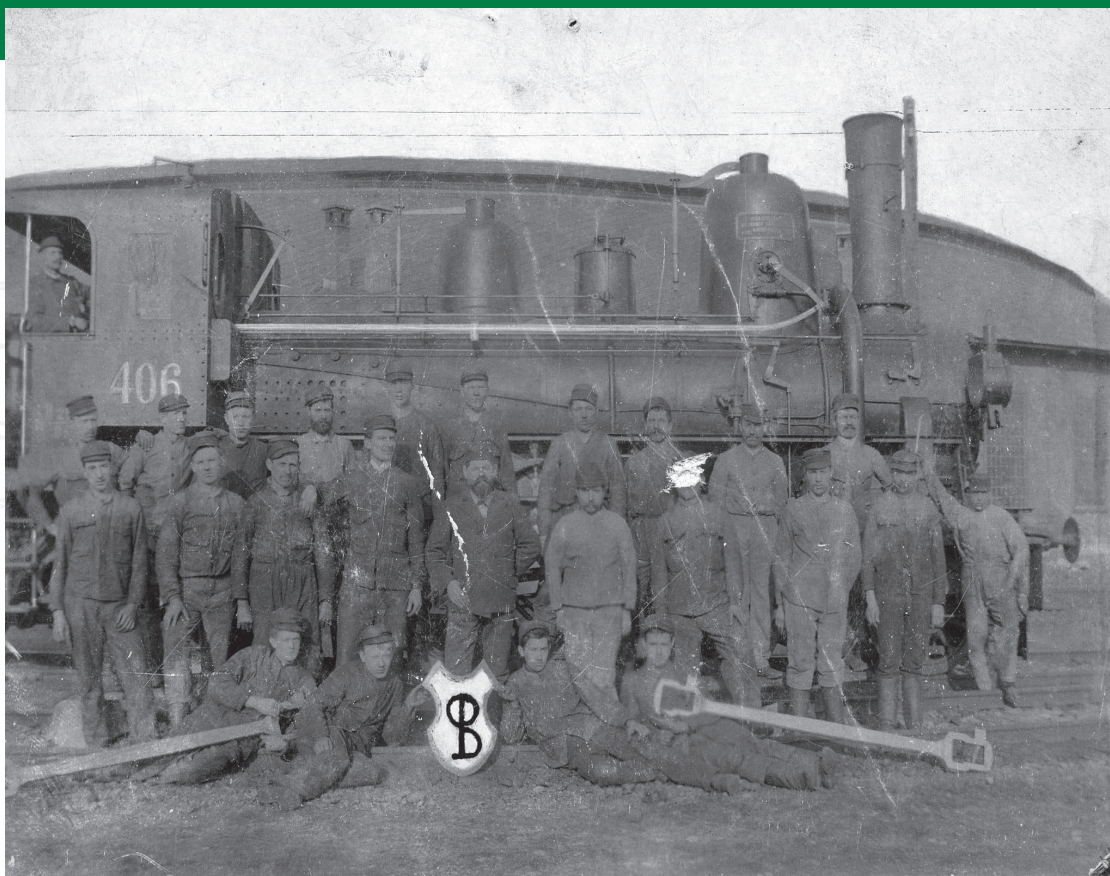
*Delovni kolektiv Kurilnice Maribor, 1900
(PAM, Zbirka fotografij in razglednic, inv. št. 4440)*

Leta 1924 je Južno železnico prevzela uprava Jugoslovanskih državnih železnic, ki pa se je zaradi porasta prometa v glavnem omejila le na vzdrževanje obstoječih objektov in postavitve mehaničnih naprav. Naraščalo je tudi število zaposlenih. V primerjavi z letom 1880 je bilo zaposlenih že enkrat več delavcev; delavnice so imele tačas namreč več kot 2000 delavcev in uslužbencev.⁴

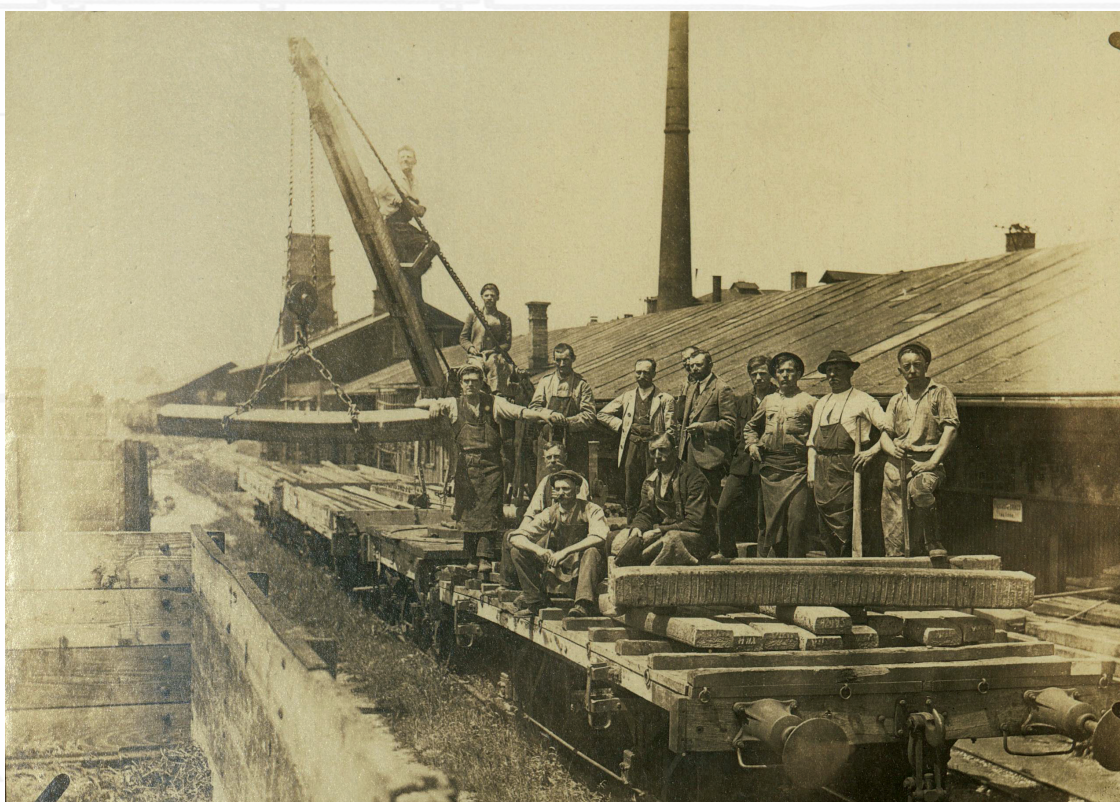
Leta 1869 je bilo v delavnicah zaposlenih 825 delavcev in uslužbencev, od leta 1875 dalje redno nad 1000, v začetku 20. stoletja pa 1230 ljudi. Od teh je bilo 1146 delavcev, 38 uradnikov, 40 uradniških pomočnikov in slug.⁵

*Delavnice državnih železnic, 1920
(PAM, Zavod za urbanizem Maribor, album 2)*





Delovna skupina Kurilnice Maribor, 1902
(PAM, Zbirka fotografij in razglednic, inv. št. 4441)



Skupinski portret na tirih, 1919–1920
(PAM, Zbirka fotografij in razglednic, inv. št. 7323)

4 Devetdeset let Delavnice železniških vozil "Boris Kidrič" Maribor : 1865–1955 (Maribor, 1955).

5 Prav tam.

Produkcija 1919–1940

V prvih povojnih letih je bilo v delavnici popravljenih 7 do 8 lokomotiv mesečno. Letna proizvodnja leta 1923 je znašala 120 lokomotiv, leta 1940 pa že 156.

Popravila potniških, potnih in službenih vagonov so se izvajala v vozovni delavnici, kjer je mesečna produkcija znašala do 45 dvoosnih in 30 štiriosnih vagonov. Če je bilo leta 1919 zabeleženih 826 vagonov, pa jih je bilo v letu 1928 100 več, kar je bilo moč pripisati pridobitvi varilnih agregatov za obločno in plamensko varjenje, stružnic za kolesne obroče, zračnega batnega kompresorja ter električnih dvigalk. Do leta 1937 je letna proizvodnja znašala cca. 1050–1100 potniških vagonov.⁶

Produkcija 1941–1944

Ob nemški okupaciji so delo v tovarni pospešili, proizvodnja se je morala povečati, uvedli so 12-urni delovnik. Leta 1941 so zabeležili 205 popravljenih lokomotiv, leta 1942 292 kosov, 1943 360 kosov in 1944 317 kosov. Število popravljenih potniških vagonov se je zaradi potrebe Nemcev po tovornih vagonih in lokomotivah zmanjšalo.

V vojnem času so popravila izvajali še v Vozovnih delavnicah Ptuj, ekipe pa so delale še na Teznu, Pragerskem in Glavnem kolodvoru.

Vojna uporaba strojev in izkoriščanje lokomotiv sta po vojni zahtevala veliko popravil. Že leta 1945 so v delavnicah usposobili 181 lokomotiv, poseben izziv so bili potniški vagoni, ki so bili močno poškodovani, nabava materiala pa otežena. Po osvoboditvi je delavnica opravljala pretežno tekoča, manjša popravila na vagonih, ki so morali takoj v promet. V letu 1945 jih je bilo 1906, 1947 pa že 2447.⁷

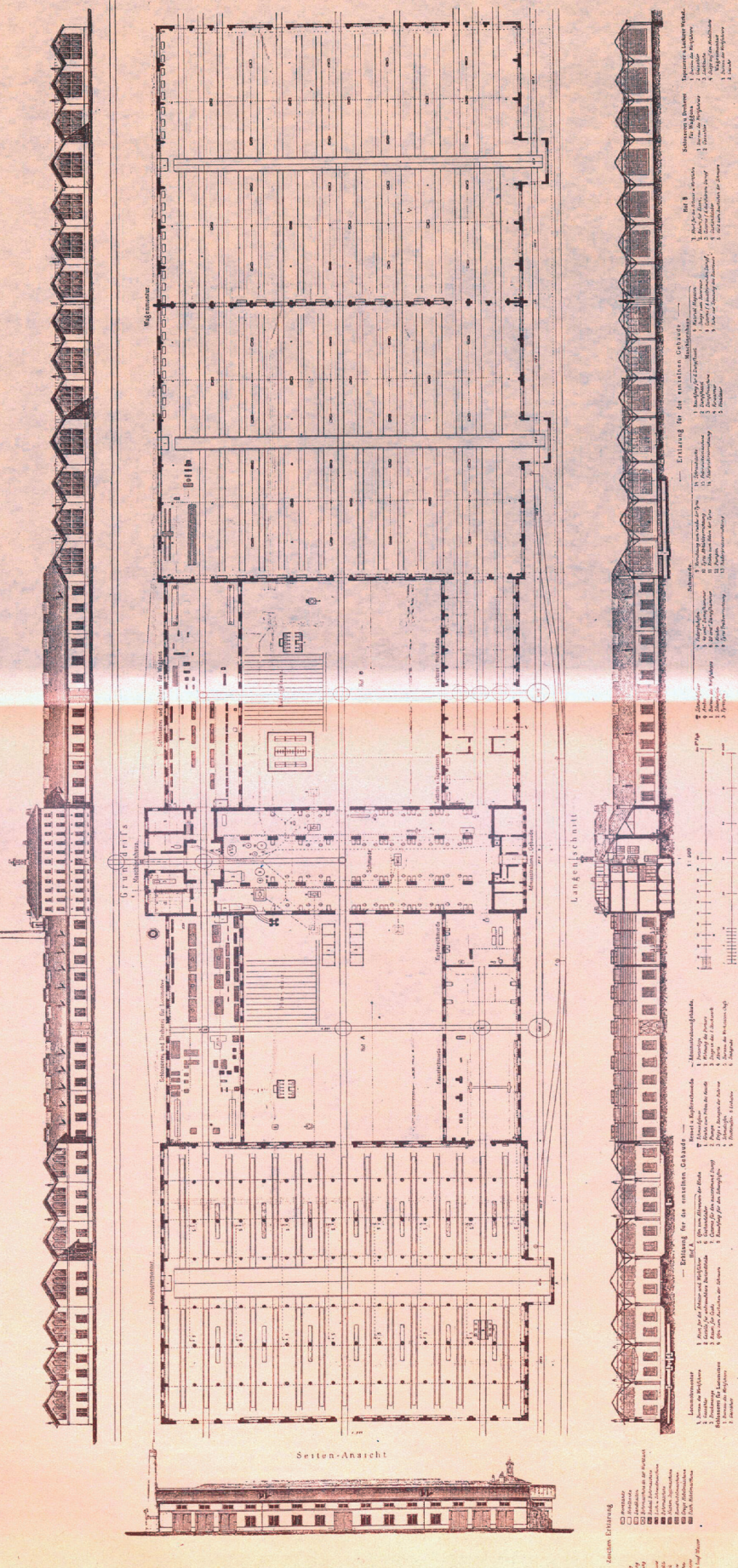
6 Devetdeset let Delavnice železniških vozil "Boris Kidrič" Maribor : 1865–1955 (Maribor, 1955).

7 Prav tam.

K K PRIV SÜDBAHN

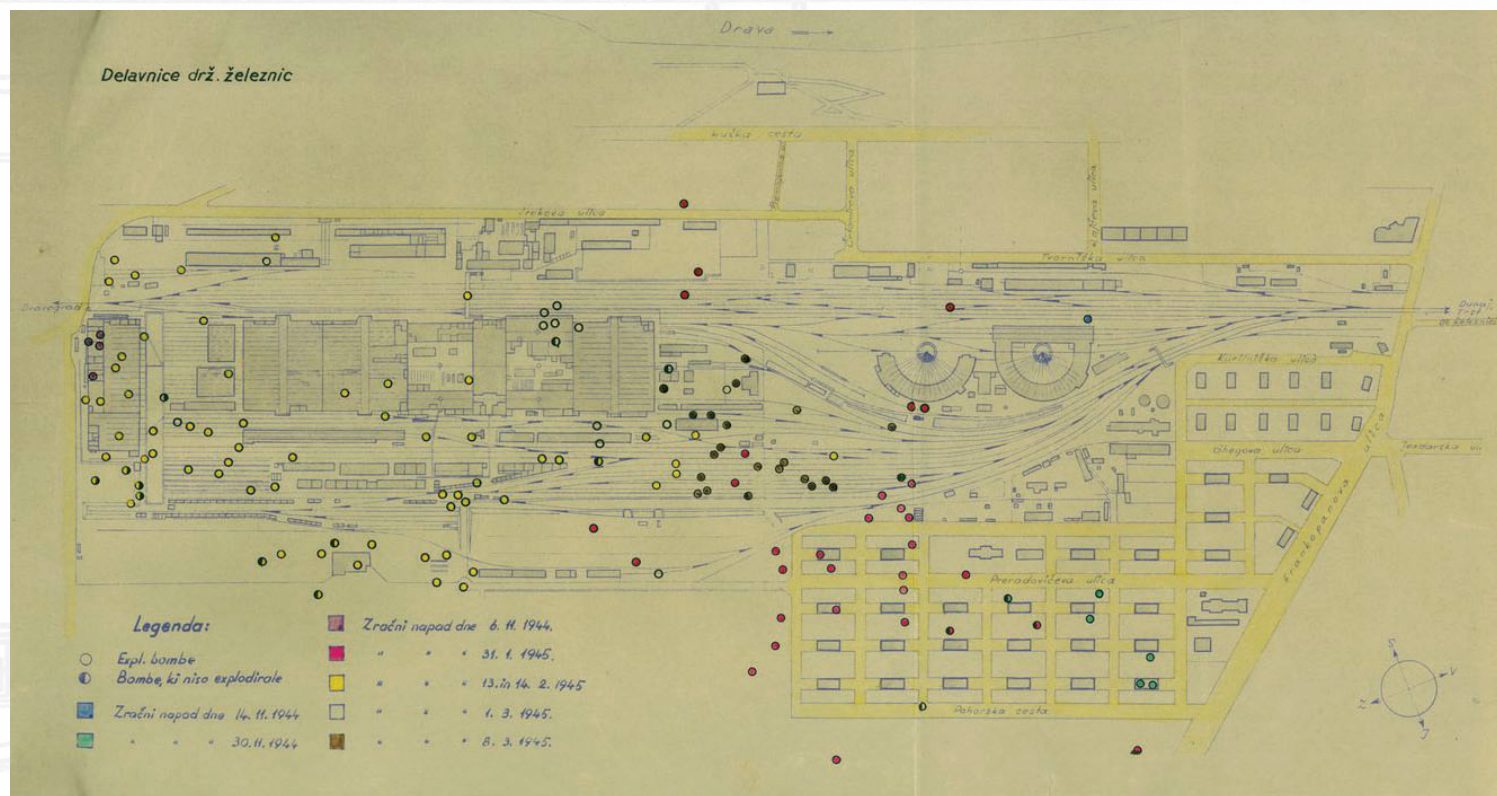
Werkstätten in Marburg.

Vordere Ansicht.



Náčrt delavnic Južne železnice
(Devetdeset let Delavnice železniških vozil "Boris Kidrič" Maribor : 1865–1955)

V drugi svetovni vojni je bilo mnogo delavniških objektov precej uničenih. Popolnoma so bili uničeni delavnica za popravilo potniških vozov, kotlarna, mizarski oddelek ter popravilnica tovornih vozil, močno poškodovani so bili tudi objekti lokomotivske montaže, uprave ter skladišni prostori. Uničene so bile tudi vse tirne naprave, Nemci pa so odpeljali veliko obdelovalnih strojev, tehničnih naprav, materiala ter rezervnih delov.⁸



Bombni zadetki na lokaciji Delavnice državnih železnic, 1944–1945
(PAM, Zbirka albumov fotografij in razglednic, album Porušeni Maribor)



Med bombardiranjem povzročene poškodbe na objektih Delavnic državnih železnic, 1944–1945
(PAM, Zbirka albumov fotografij in razglednic, album Porušeni Maribor)

⁸ Devetdeset let Delavnice železniških vozil "Boris Kidrič" Maribor : 1865–1955 (Maribor, 1955).



Med bombardiranjem povzročene poškodbe na objektih Delavnic državnih železnic, 1944–1945
(PAM, Zbirka albumov fotografij in razglednic, album Porušeni Maribor)



Med bombardiranjem povzročene poškodbe na objektih Delavnic državnih železnic, 1944–1945
(PAM, Zbirka albumov fotografij in razglednic, album Porušeni Maribor)





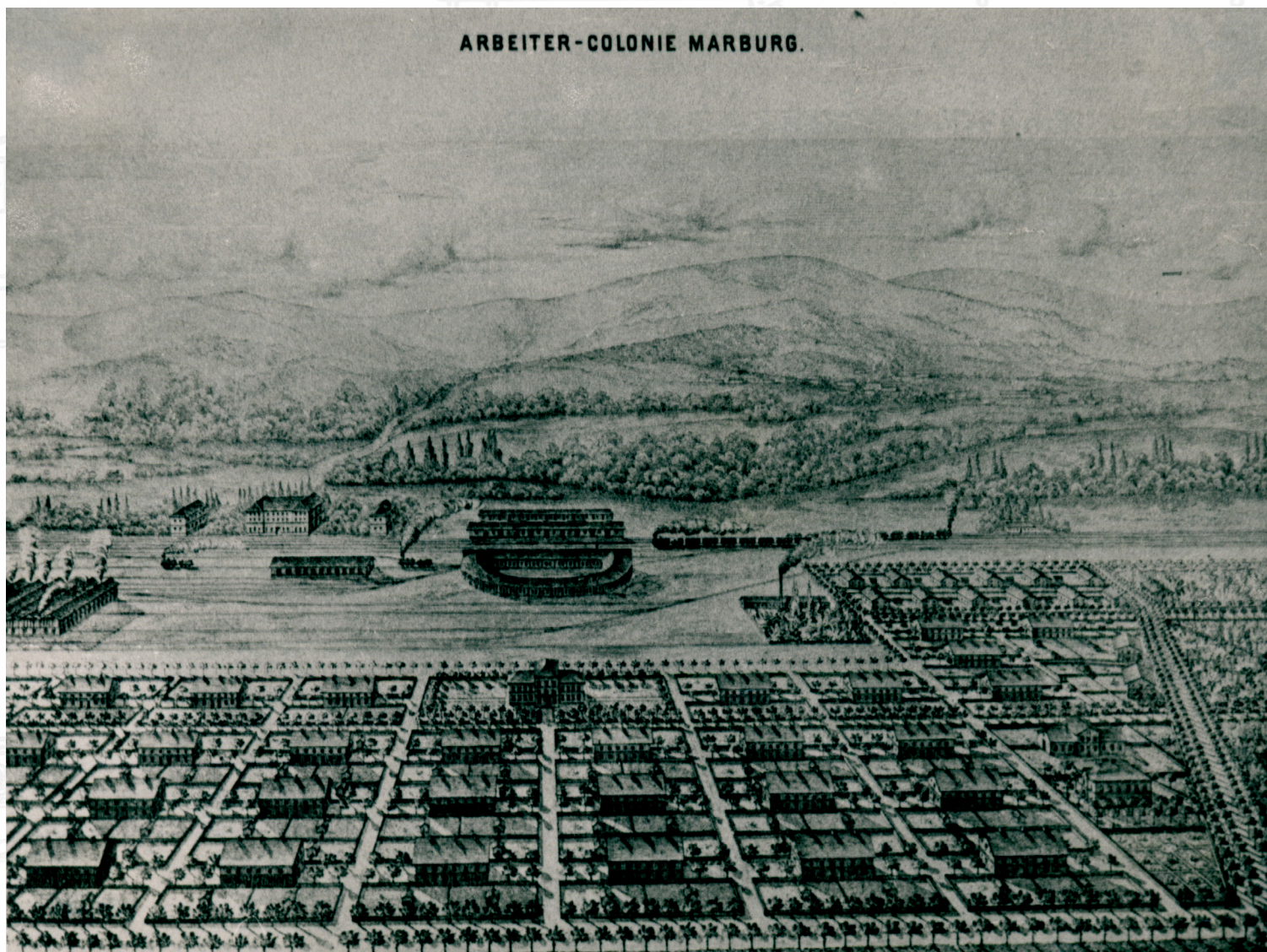


Železničarska kolonija

Povzeto po: Tone Petek, *Preučevanje delavske kulture v Mariboru*, ČZN, letnik 62, 1/1991, str. 153–158.

Maribor je postal z izgradnjo železniških povezav stičišče dveh prog, ki sta bili od leta 1858 v zasebni lasti Družbe Južne železnice. Družba je imela v tem času v lasti 1890 km prog v današnji Avstriji, na Madžarskem in v Sloveniji. Maribor je bil zaradi svoje središčne lege primeren za lociranje železniških delavnic. Izgradnja delavnic se je začela leta 1861, gradilo pa jih je podjetje Stier. Ob koncu stoletja so se delavnice raztezale na 173.000 m² ter zaposlovale 1230 delavcev in uslužbencev.

Hkrati z izgradnjo delavnic se je pričela tudi gradnja kolonij s stanovanji za delavce. Leta 1863, ob začetku obratovanja delavnic, je bilo zgrajenih že prvih 12 hiš ob južnem delu poleg kurilnice in plinarne. Kasneje so dogradili še 28 enakih hiš s po štirimi stanovanji v pritličjih in prav toliko v nadstropjih. Leta 1871 so zgradili še otroško zavetišče, šolo in pozneje, 1874, še skladišče z življenjskimi potrebščinami (konzum). Hiše so zgradili po načrtih direkcije Južne železnice in so bile last delavnic, ki so skrbele za njihovo vzdrževanje. Kolonija je nastajala načrtno s takrat aktualno infrastrukturo in sploh dokaj visokim komunalnim in stanovanjskim standardom. Celotna kolonija je zgrajena z neometano, dvakrat žgano opeko na kamnitih temeljih. Nekateri posamezni detajli pa kažejo sledove neoromanskega stilnega nazora. V celotno arhitekturo je vključen racionalni industrijski stil, zato lahko govorimo o vzornem uradniško-delavskem naselju, edinstvenem za sredo 19. stoletja, ki je kljub vsemu postalo sinonim za kompleks delavskih kasarn, v katerih so živeli delavci pod pokroviteljstvom Družbe Južne železnice.

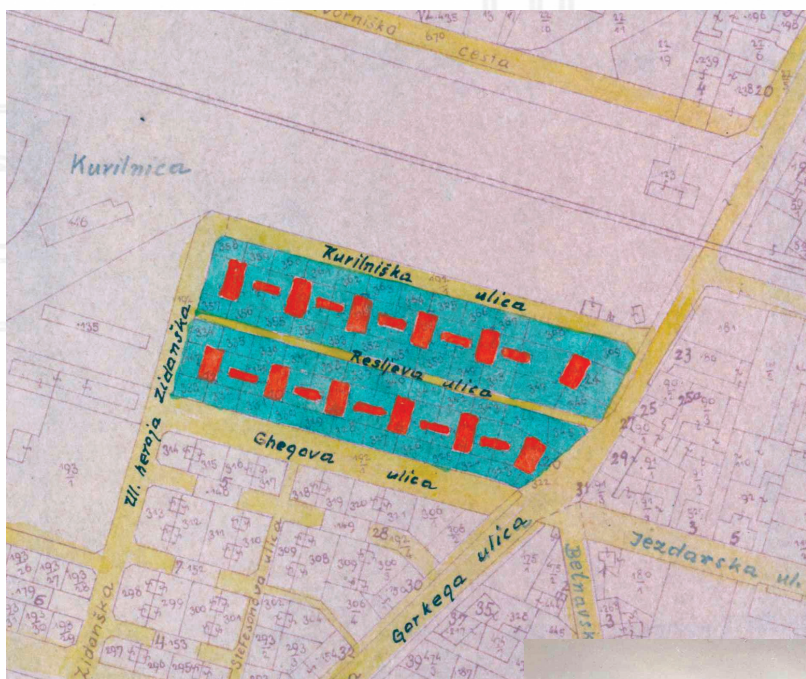


Maribor (reprodukcija litografije): delavnice Južne železnice in železničarska delavska kolonija okoli leta 1872
(PAM, Zbirka albumov fotografij in razglednic)



Železničarska stanovanjska kolonija (grajena 1868)
med Ghegovo in Koresovo ulico
(PAM, Zavod za urbanizem Maribor, album 2)

Umestitev železničarske stanovanjske kolonije (grajene 1863) na obeh straneh Resljeve ulice
(PAM, Zavod za urbanizem Maribo, album 2)



Stara stanovanjska kolonija, 1956
(PAM, Zavod za urbanizem Maribor, album 2)



V stari koloniji je dvanajst hiš, v njih so bili v začetku nastanjeni kvalificirani delavci in uslužbenci (večinoma tujci). Hiše stojijo v vzporednih vrstah od vzhoda proti zahodu. Označene so z rimskimi številkami od I do XII. Oznaka z rimskimi številkami je bila aktualna do uvedbe ulic v koloniji, to se je zgodilo v sedemdesetih letih 19. stoletja. Zunanja podoba vseh hiš je enaka, v dolžino merijo 17, široke pa so 9,5 metra. Okoli vsake hiše je bil v preteklosti vrt, ki je bil enako razdeljen med štiri stanujoče stranke. Tako imenovana nova kolonija je sestavljena iz 28 enako zgrajenih enonadstropnih hiš. Zadnje zgrajeno poslopje je bil »konzum«, ki je bil odprt 1. avgusta 1874. Letni promet v njem je bil na prehodu stoletja 700.000 kron. Z izgradnjo obeh kolonij je imela Družba Južne železnice v neposredni bližini delavnic na razpolago 304 stanovanja. S pitno vodo so se prebivalci kolonije oskrbovali iz vodnjakov. Le-teh je bilo v novi koloniji osem, v stari pa štirje. Poleg tega je bilo še pet korit z dravsko vodo za pranje perila. Število hiš v koloniji je v vseh obdobjih ostalo enako. Svoj namen je spremenila šola, ki je bila med obema vojnoma spremenjena v stanovanja, otroško zavetišče pa so opustili po letu 1945.



Kurilniška ulica 3, 1960
(PAM, Zavod za urbanizem Maribor, album 2)



Resljeva ulica 3, 1960
(PAM, Zavod za urbanizem Maribor, album 2)



Ghegova ulica od vogala Betnavske ceste, 1971
(PAM, Zavod za urbanizem Maribor, album 2)



Ghegova ulica
(PAM, Zavod za urbanizem Maribor, album 2)



Resljeva ulica
(PAM, Zavod za urbanizem Maribor, album 2)

Prebivalci kolonije

Stanovanjsko pravico v koloniji je dobil le tisti, ki je bil zaposlen v delavnicah ali na železnici. V primeru, da je z delom prenehal ali se upokojil, je moral z družino vred v treh mesecih zapustiti kolonijo, izpraznjeno stanovanje pa je bilo na razpolago drugim delavcem v delavnicah. Zato do začetka petdesetih let v koloniji ni bilo upokojencev. Število stanovalcev kolonije je bilo v veliki meri odvisno od potreb delavnic. Leta 1869 je bilo v delavnicah zaposlenih 825 delavcev in uslužbencev, od leta 1875 dalje redno nad 1000, v začetku 20. stoletja pa 1230 ljudi. Od teh je bilo 1146 delavcev, 38 uradnikov, 40 uradniških pomočnikov in slug. V začetku sedemdesetih let 19. stoletja je v koloniji živel 1600 ljudi, v glavnem je šlo za tujce. Njihov občevalni jezik je bil nemški. Kolonija je tako kot zaključena urbana celota z nemško govorečimi uradniki in kvalificiranimi delavci, nadalje z nemško šolo in otroškim zavetiščem tvorila izredno močno germanizacijsko postojanko, ki se je hotela obvarovati slehernega vpliva slovenske okolice. Proti koncu 19. stoletja so se začeli v kolonijo naseljevati tudi Slovenci. Vprašanje pa je, kateri občevalni jezik so navedli ob ljudskih štetjih 1890, 1900 in 1910. Po vsej verjetnosti nemški, kajti nacionalistično vodstvo delavnic je imelo pri izvrševanju ponemčevalnih tendenc olajšano delo, saj je s svojim kapitalom pritiskalo na slovenske doseljence, ki so se ob prihodu v kolonijo in na delo v delavnice znašli v gmotno in socialno podrejenem položaju. Zato ni čudno, da velika večina ljudi ob koncu 19. stoletja ni bila narodno zavedna.

Železničarsko stanovanjsko kolonijo I na obeh straneh Resljeve ulice je zgradila nekdanja Južna železnica leta 1863 za delavce železniških delavnic. Skupno je bilo 12 hiš s po štirimi stanovanji. Vsako je obsegalo točno eno četrtino hiše z lastnim vhodom ter imelo hišno označbo z rimskimi številkami.

Stanovanjsko kolonijo II med Ghegovo in Koresovo ulico je za delavce železniških delavnic pričela graditi nekdanja Južna železnica leta 1868, zgrajenih pa je bilo skupno 28 hiš s po osmimi stanovanji, vsako s svojim vhodom, oziroma stopniščem v prvo nadstropje. Hiše so bile brez vodovoda in kanalizacije.

Z nastankom Jugoslavije je prišlo do večjih sprememb. Delavnice so bile v lasti Družbe Južne železnice vse do leta 1924, ko jih je prevzela uprava Jugoslovanskih državnih železnic ljubljanske direkcije. Obrati so se izpopolnili, saj so izkoristili obmejno lego Maribora. Tudi število zaposlenih je naraščalo, delavnice so imele tačas več kot 2000 delavcev in uslužbencev. Prebivalci nemške narodnosti so se takoj po prvi vojni v glavnem izselili, tako da je bilo naenkrat precej praznih stanovanj. Slednja pa so se praznila tudi zato, ker so se morali upokojenci po treh mesecih izseliti iz kolonije. Sem so se naselili in našli delo v delavnicah ljudje iz bližnje okolice Maribora. V prvih letih po vojni je bil selitveni dotok v kolonijo predvsem iz neposredne agrarne okolice Maribora. Pozneje, v letih 1921 do 1928, je prišlo v kolonijo večje število Primorcev, predvsem iz okolice Sežane in Trsta. Ker so to bili ljudje z ustrežno kvalifikacijo, so imeli prednost pri pridobitvi stanovanja v koloniji. Po podatkih popisa prebivalstva leta 1930 je živel tukaj 1266 ljudi. Od teh je bilo

jugoslovanskih državljanov 1251, petnajst pa tujcev. Slovenski materni jezik je uporabljalo 1189 ljudi, nemškega 36, srbskega in hrvaškega 19, druge slovanske jezike pa 22 prebivalcev. Po verski pripadnosti je bilo največ katoličanov. Po štetju prebivalstva 1971 je živelo v koloniji 1047 ljudi. Poklicna struktura ljudi je bila v bistvu vseskozi podobna. Le-to so narekovale potrebe delavnic in železnice, saj še danes velja nepisano pravilo, da se sem lahko naselijo le ljudje, ki so zaposleni pri železnici.



*Železničarska stanovanjska kolonija, 1971
(PAM, Zavod za urbanizem Maribor, album 2)*





Življenje v koloniji

Za čas do konca prve svetovne vojne lahko zapišemo, da je delavstvo in uradništvo, nastanjeno v koloniji, živelo v svojevrstni izolaciji, kar jim je omogočala lastna preskrba v konzumu kakor tudi skrb za predšolske otroke in ne nazadnje kolonijska šola. Z izgradnjo šole, otroškega zavetišča in konzuma se je navezanost na kolonijo, kjer so imeli njeni prebivalci v bistvu vse, kar so potrebovali za vsakdanje življenje in delo, le še bolj utrdila. Vse večja navezanost na delavnice in kolonijo je krepila zavest pripadnosti koloniji, po drugi strani pa prav zato povzročala pri ljudeh izolacijo. Ne nazadnje so delavnice nudile svojim delavcem in uslužbencem sorazmerno dober zaslužek. Za prvo obdobje je izpričan podatek, da je bil povprečni dnevni zaslužek delavca v delavnicah 1,5 do 2 goldinarja, na prehodu stoletja od 4 do 6 kron, v obdobju med obema vojnama pa 1700 dinarjev mesečno. Mimogrede naj omenimo, da je bila stanarina od 2 do 7 goldinarjev mesečno, kar je bilo odvisno od kvalitete stanovanja. Letna stanarina je bila na prehodu stoletja 72 do 168 kron. Družba Južne železnice je tako letno iztržila v omenjenem času od stanarin kar 51.476 kron letno.

Prosti čas so ljudje v koloniji preživljali različno. Moški, v kolikor niso delali nadurnega dela v delavnicah, so v vseh obdobjih radi zahajali v gostilne. Pred prvo svetovno vojno so poslovale kolonijske gostilne Lahajner, Stamec v Radvanju in Mautner v Novi vasi, tu je bil sedež tako imenovanega fantovskega »fajgenkluba«. Prav tako je bila pogosta zabava igranje kart in udeležba na izletih. Vse to so v novem času povsem opustili.

V vseh obdobjih so si prebivalci kolonije prizadevali za pridobivanje dodatnih materialnih dobrin. Težnja po dodatnem zaslužku je bila značilna za večino prebivalstva (delo na črno, tihotapljenje, popoldansko delo, pranje perila vojakom). Velik pomen so imeli vrtovi in njive, saj so bili ljudje, ki so se priselili sem iz podeželja, še vedno čustveno močno navezani na zemljo. Podobno lahko trdimo za domače živali. Od zadnjih so redili v glavnem prašiče, zajce, perutnino, niso pa bili redki primeri, da so posamezne družine imele tudi po eno ali dve kozi (»ajzenpanarska krava«). Po drugi svetovni vojni sta jih močno prizadela prepoved reje domačih živali kakor tudi odvzem njiv zaradi širjenja mesta. Z vrtnarstvom in rejo domačih živali je v neposredni povezavi tudi prehrana, ki je bila v prvih dveh obdobjih (pred prvo svetovno vojno in med svetovnim vojnama) v bistvu precej enolična in podobna. Priseljenci iz mariborske okolice so bili precej navezani na podeželje in deloma na živilski trg, tujci pa predvsem na zadnjega. Glavni dobavitelj prehranskih izdelkov je bil konzum. Z živili so prebivalce kolonije oskrbovali tudi nekateri zasebniki (npr. pek Scherbaum). Med soseskama so bili praviloma prijateljski odnosi. Skupno so večkrat praznovali rojstne dneve in godove. Priljubljeno je bilo zbiranje na dvoriščih pod brajdami, kjer so prirejali krajše zabave.



boris kidrič

„BORIS KIDRIČ” • TOVARNA ŽELEZNIŠKIH VOZIL • MARIBOR

Tovarna železniških vozil Boris Kidrič Maribor

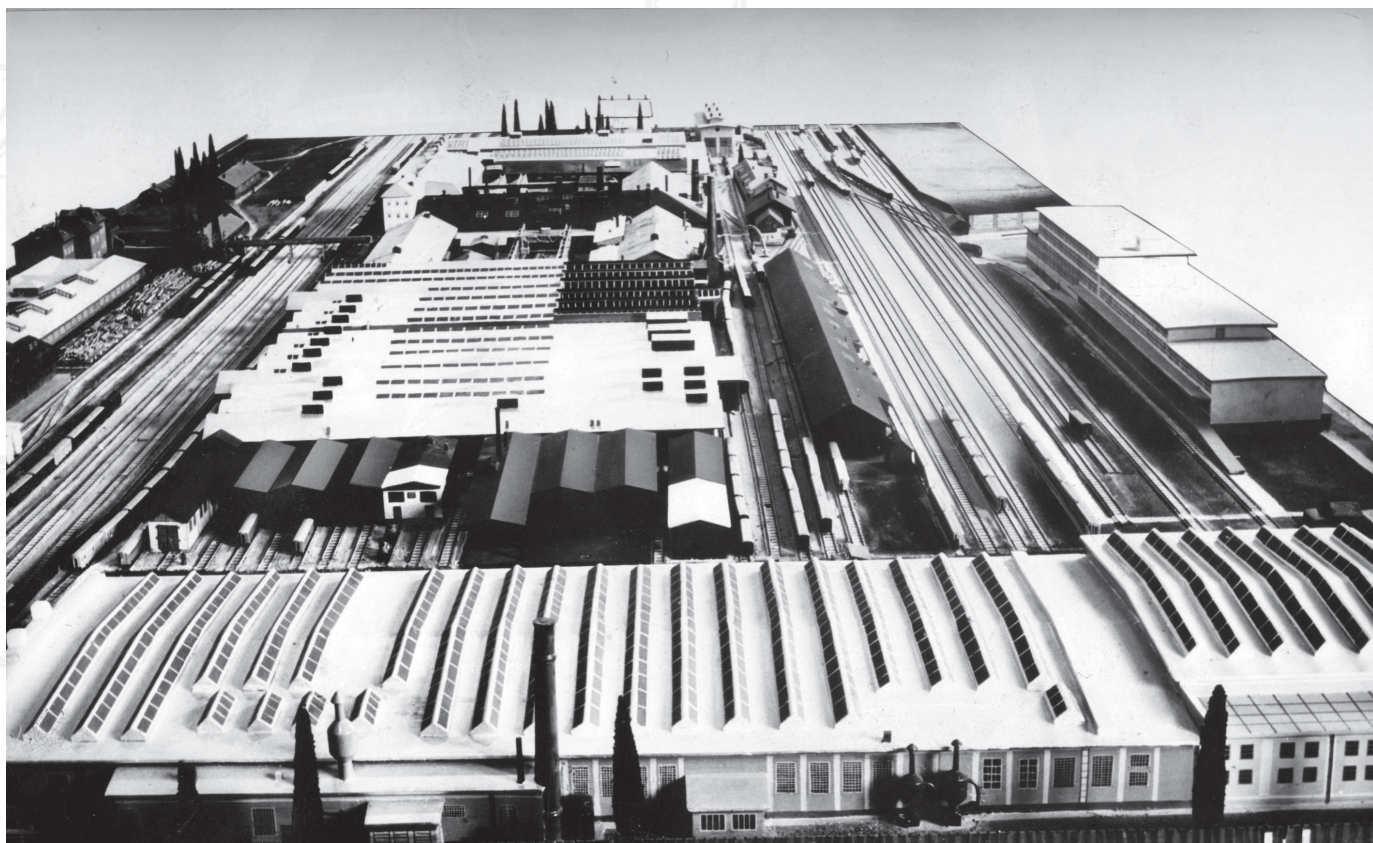
Po osvoboditvi 1945 je podjetje prevzela nova uprava, ki se je soočila z reševanjem nastale situacije po vojni. Pri usposabljanju porušenih objektov za nadaljevanje dela je sodeloval celoten kolektiv in s prostovoljnim delom delavnico ponovno postavil na noge. Proizvodnja je stekla v še večjem obsegu kot med obema svetovnjima vojnama, saj v delavnici niso le popravljali in vzdrževali vozil za tirni promet, temveč so jih tudi obnavljali in izdelovali nova. Med novimi proizvodi so bili tudi parni kotli, dvo- in štiriosni vozovi, jedilni vozovi, cisterne in vozovi za prevoz gramoza.⁹

1. januarja 1947 je postala tovarna samostojna gospodarska organizacija zveznega značaja pod administrativno-operativnim vodstvom Glavne direkcije železniških delavnic v Beogradu.¹⁰

Delavnica železniških vozil Maribor je bila ustanovljena z odločbo Ministrstva za promet (Ministarstva saobračaja) v Beogradu, št. 16875, 25. septembra 1947.¹¹

21. januarja 1950 je bil izvoljen prvi delavski svet Delavnice železniških vozil Maribor, ki je imel predvsem posvetovalni značaj. 17. septembra 1950 je bilo prvo zasedanje 120-članskega delavskega sveta, na njem je direktor delavnic Franjo Štruel predal upravljanje podjetja v roke delavcev. Delavnice pa so bile še vedno pod neposrednim vplivom železniške uprave.¹²

Leta 1952 so delavnice postale samostojna delovna enota z imenom **Delavnica železniških vozil Boris Kidrič**, 16. maja 1958 pa se je ime spremenilo v **Tovarna železniških vozil (TŽV) Boris Kidrič Maribor**. Leta 1955 se je podjetje raztezalo na 208.152 m².¹³



*Tovarna železniških vozil Boris Kidrič Maribor
(PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor, AŠ 146)*

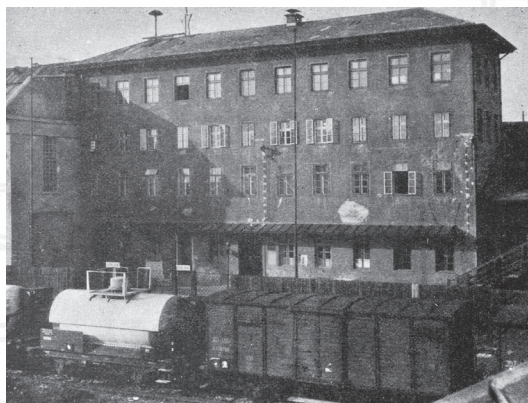
9 »Iz preteklosti«, v: Almanah 120 let DO TVT Boris Kidrič Maribor, ur. Zmago Gomzi (Maribor, 1983).

10 Devetdeset let Delavnice železniških vozil "Boris Kidrič" Maribor: 1865–1955 (Maribor, 1955).

11 PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor, Zaključni račun za leto 1962, AŠ 87.

12 »Iz preteklosti«, v: Almanah 120 let DO TVT Boris Kidrič Maribor, ur. Zmago Gomzi (Maribor, 1983).

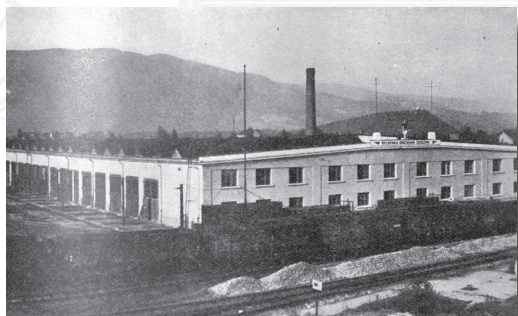
13 Prav tam.



Upravno poslopje, 1955
(Devetdeset let Delavnice železniških vozil,
1865–1955)

vrst lokomotiv (parnih, motornih in električnih) ter parnih strojev in se razširil še na: a) izdelovanje vseh vrst tirnih in specialnih težkih cestnih motornih vozil ter avtobusnih karoserij in b) izdelovanje in montažo naprav za proizvodnjo tehničnih plinov (kisik, dissou plin in ostali plini) ter izdelovanje rezervoarjev za te pline, po pripojitvi Livarne in tovarne strojev. Hoče leta 1962 pa je predmet poslovanja zajemal še livanje odlitkov sive litine, izdelovanje modelov za livarno, izdelovanje kmetijskih strojev in naprav, strojnih delov ter razna popravila kmetijskih in drugih strojev, orodij in naprav.¹⁵

Glede na osnovno dejavnosti je podjetje imelo naslednje glavne oddelke: lokomotivski, potniško-vozovni, tovarno-vozovni, motorni, fabrikacijski, elektro oddelek, režijski, plinaro in žago. Od 1. aprila 1962 je imelo podjetje še obrat livarne v Hočah.¹⁶



Hala za popravilo potniških vozov, 1955
(Devetdeset let Delavnice železniških vozil,
1865–1955)

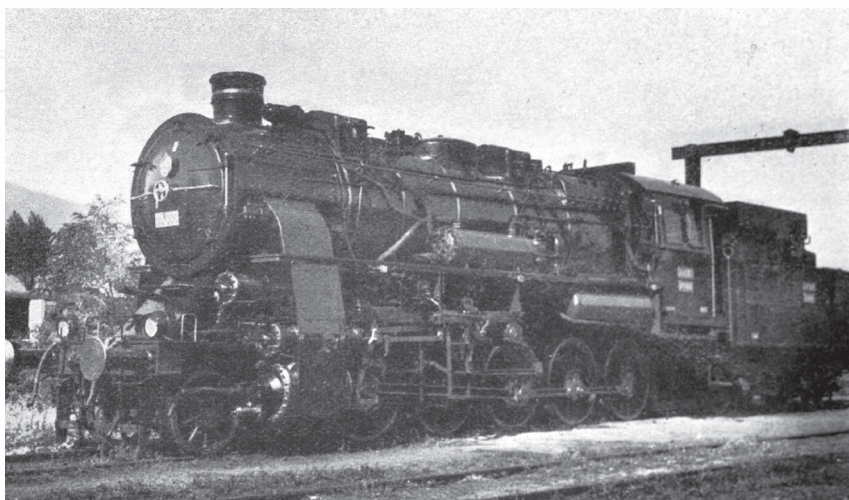
V času samoupravljanja je podjetju uspelo zgraditi manjši stanovanjski blok, sodobno urejeno zdravstveno in zobozdravstveno ambulantno ter novo elektro delavnico s transformatorsko postajo.

Delavski svet je leta 1961 sprejel sklep o oblikovanju ekonomskih enot in tako pristojnosti enega delavskega sveta razdelil na obratne delavske svete. 1964 so se ekonomske enote preoblikovale v delovne enote. Iz tedanjih 23 ekonomskih enot se je oblikovalo 10 delovnih enot, slednje so se združevale v dve skupnosti delovnih enot, in sicer v skupnost delovnih enot Remont in Nova proizvodnja.¹⁴

Poleg teh dveh skupnosti sta obstajali še dve delovni enoti, ki sta združevali celotno vzdrževanje z razvojno službo.

Do leta 1961 je predmet poslovanja zajemal popravilo in obnovo parnih lokomotiv, normalnih in ozkotirnih, vseh vrst parnih lokomotiv in parnih strojev, kasneje pa se je spremenil v popravilo in izdelavo vseh

Po letu 1960 so izvedli rekonstrukcijo zastarelih in dotrajanih skladiščnih prostorov. Pričela se je izgradnja dvorane za izdelavo novih železniških vozil. Po izgradnji novih objektov se je menjala osnovna proizvodna usmeritev tovarne. Podjetje je s prvim lastnim proizvodom potniškega vagona tipa BS in lastnimi drezinami v letu 1962 doseglo svoj vrhunec, z njim so bili postavljeni temelji dolgoletne in uspešne poti razvoja lastnih vozil. Bogato paleto proizvodov pa je dopolnila še dodatna dejavnost – proizvodnja toplovodnih kotlov in agregatnih naprav.¹⁷



Lokomotiva vrste 36, 1955
(Devetdeset let Delavnice železniških vozil, 1865–1955)

14 PAM, Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor, Zaključni račun za leto 1962, AŠ 87.

15 Prav tam.

16 Prav tam.

17 »Iz preteklosti«, v: Almanah 120 let DO TVT Boris Kidrič Maribor, ur. Zmago Gomzi (Maribor, 1983).



Jubilejni posnetek ob izstopu obnovljene parne lokomotive
(PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič, AŠ 146)

V dobrem stoletju je bilo v podjetju popravljenih in moderniziranih več kot 1000 lokomotiv. Prva v celoti z znanjem podjetja izdelana drezina tipa TMD 911 je bila dobavljena leta 1964.

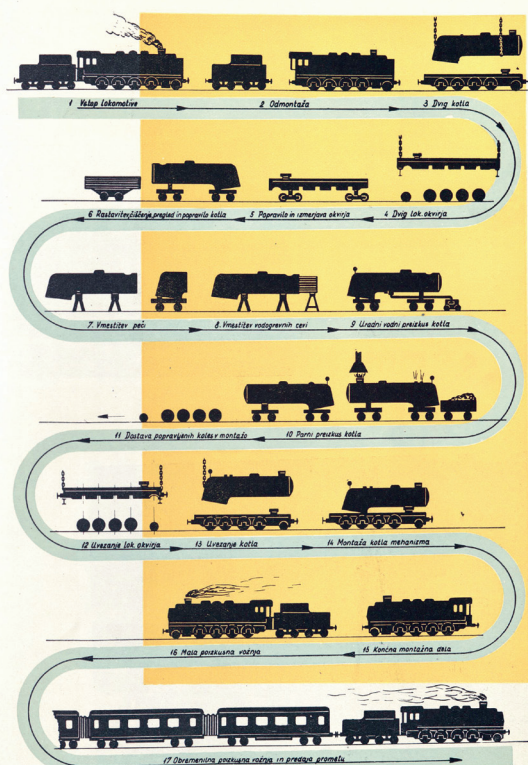
Zraven proizvodnje novih potniških in tovornih vagonov ter specialnih vozov se je proizvodni program razširil tudi na program toplovodnih kotlov za centralno ogrevanje, pričelo pa se je tudi sodelovanje s Tovarno avtomobilov Maribor (TAM) pri izgradnji specialnih cestnih vozil in elementov za vozila. Sodelovanje obeh podjetij je leta 1972 že doseglo takšno stopnjo, da sta se pozneje združili.

Zaradi nagle širitve toplovodnega programa je bil v letih 1976 in 1977 zgrajen v Lenartu nov obrat za proizvodnjo boilerjev, ki je bil v letih 1979 in 1980 še razširjen na 3500 m² površine. Podjetje je bilo v 80. letih največji proizvajalec vakuumsko emajliranih boilerjev v Jugoslaviji.¹⁸

S ciljem uspešnejšega razvoja avtomobilske industrija in izdelave novih železniških vozil se je podjetje TŽV Boris Kidrič leta 1972 združilo s podjetjem TAM. K podjetju so bila pridružena še naslednja podjetja:

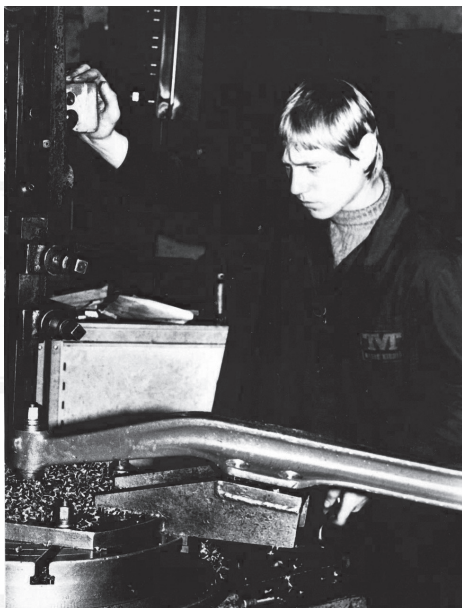
- Autokaroserija Novi Sad,
- Belokranjska železolitvarna in strojna obdelava BELT Črnomelj,
- Karoserist Maribor in
- Avtoobnova Maribor.

Tehnološki proces popravila lokomotiv



Tehnološki proces popravila lokomotiv
(Devetdeset let Delavnice železniških vozil, 1865–1955)

18 »Iz preteklosti«, v: Almanah 120 let DO TVT Boris Kidrič Maribor, ur. Zmago Gomzi (Maribor, 1983).



Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič

Po sprejetju nove ustave SFRJ leta 1974 je prišlo do spremembe v samoupravni organiziranosti TŽV Boris Kidrič. Po zakonu o konstituiranju organizacij združenega dela in njihovem vpisu v sodni register je bilo ustanovljenih 31 organizacij združenega dela, ki so 15. februarja 1974 podpisale samoupravni sporazum o združitvi tozdov v Tovarno avtomobilov in motorjev Maribor. 4. marca 1974 so se organizirale v Skupnost temeljnih organizacij tirnih vozil. 9. decembra 1974 je TŽV Boris Kidrič dobila novo ime: Skupnost TOZD Tirnih vozil. 14. decembra 1977 se je Skupnost TOZD Tirnih vozil preimenovala v **Tovarno vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič**.¹⁹

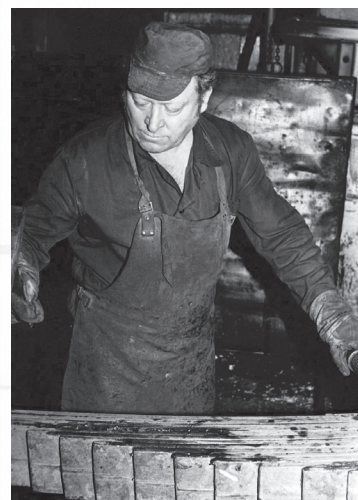
Leta 1978 se je delovna organizacija TVT Boris Kidrič združila z drugimi delovnimi organizacijami v SOZD Združena industrija vozil (ZIV) TAM, Maribor.

Delovna organizacija Tovarna vozil in toplotne tehnike (TVT) Boris Kidrič se je opredelila za naslednji proizvodni program:

- investicijsko vzdrževanje in izdelava novih tirnih vozil,
- proizvodnja toplovodnih kotlov in komponent za toplotni program,
- proizvodnja agregatov in komponent za cestna vozila.

Proizvodnja toplovodnih kotlov in komponent za toplovodni program se je leta 1982 obogatila s tem, da se je k TVT Boris Kidrič priključil še TOZD TOBI iz Bistrice pri Limbušu s 380 zaposlenimi.²⁰

Leta 1984 so delavci vseh delovnih organizacij, združenih v SOZD ZIV TAM, sprejeli odločitev o sklenitvi samoupravnega sporazuma o združevanju v SOZD ZIV TAM in o oblikovanju Poslovne skupnosti TAM. Člana novoustanovljene Poslovne skupnosti sta bila le dva tozda, katerih osnovna dejavnost je bila s področja cestne dejavnosti, in sicer TOZD Mehanska obdelava in TOZD Plastične nadgradnje.²¹



Fotografije: fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor, AŠ 147, 148, 151, 174, foto, Zmago Gomzi

19 »Iz preteklosti«, v: Almanah 120 let DO TVT Boris Kidrič Maribor, ur. Zmago Gomzi (Maribor, 1983).

20 Prav tam.

21 Prav tam.

Leta 1987 je bilo v sestavi DO TVT Boris Kidrič 8 tozdov osnovnih delavnosti, 4 tozdi skupnega pomena in Delovna skupnost skupnih služb.²²

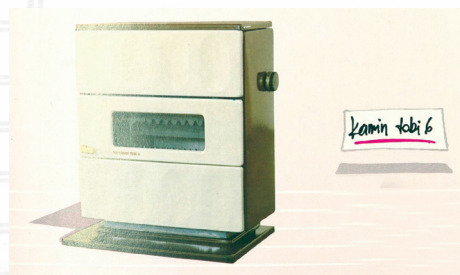
Tozdi osnovnih dejavnosti:

- TOZD 27 Plastične nadgradnje,
- TOZD 28 Mehanska obdelava,
- TOZD 31 Remont tirnih in proizvodnih cestnih vozil,
- TOZD 34 Proizvodnja naprav za ogrevanje in klimatizacijo TOBI,
- TOZD 35 Toplovodni kotli,
- TOZD 36 Fabrikacija,
- TOZD 37 Proizvodnja boilerjev,
- TOZD 38 Proizvodnja tirnih vozil,



Tozdi skupnega pomena:

- TOZD 30 Vzdrževanje,
- TOZD 66 Kontrola kakovosti,
- TOZD 68 Nabava, transport in skladiščenje,
- TOZD 69 Prodaja

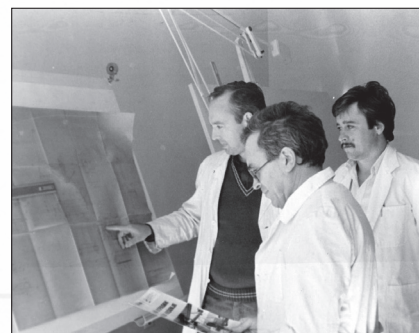
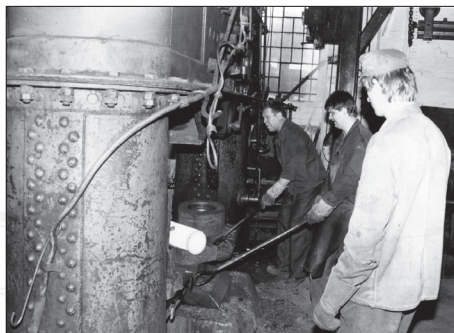


Delovna skupnost skupnih služb:

- Vodstvo delovne organizacije,
- Sektor organizacije poslovanja,
- Sektor razvoj proizvodov,
- Sektor razvoj kapacitet in tehnologije,
- Finančni sektor,
- Kadrovske splošni sektor.



22 Odmev TVT, julij 1987.



Nova reorganizacija je v letu 1990 določila naslednje organizacijske enote:²³

Vodstvo podjetja

Program tirnih vozil

- Obrat novogradenj in remonta DMV
- Obrat remonta potniških vozil
- Obrat remonta EMV

Program cestnih vozil

- Obrat mehanske obdelave
- Obrat plastičnih nadgradenj
- Obrat okvirjev in kiper zabojev

Program toplotne tehnike in klimatizacije

- Obrat naprav za ogrevanje in klimatizacijo Tobis
- Obrat toplovodnih kotlov
- Obrat bojlerjev

Skupne proizvodno storitvene funkcije

- Obrat vzdrževanja
- Obrat orodjarne
- Obrat fabrikacije

Skupne razvojno tehnične funkcije

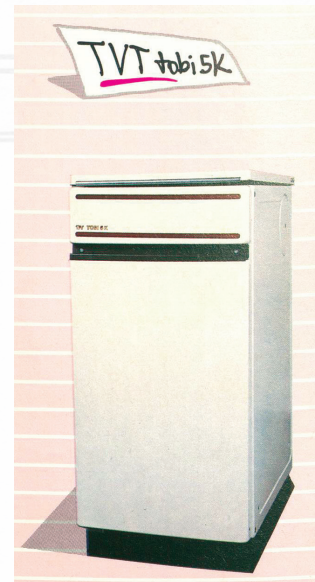
- Sektor raziskav in razvoja produktov
- Sektor razvoja tehnologije kapacitet
- Sektor zagotavljanja kakovosti

Skupne komercialno finančne funkcije

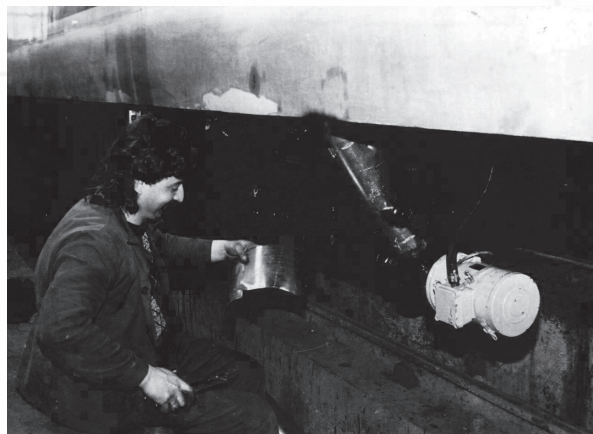
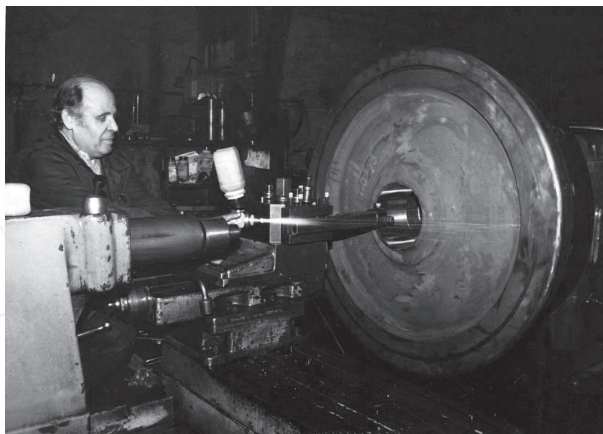
- Sektor prodaje
- Sektor nabave, transporta in skladiščenja
- Sektor financ
- Računovodski sektor

Sektor za organizacijo, informatiko in razvoj sistemov

Kadrovsko splošni sektor



23 Odmev TVT, februar 1987.



Fotografije: fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor, AŠ 147, 148, 151, 174, foto, Zmago Gomzi

Proizvodnja toplovodnih kotlov

Proizvodnjo toplovodnih kotlov je kolektiv pričel v drugi polovici leta 1970 ob pomoči licenčnega partnerja – zahodnonemškega podjetja Stadler iz Neu-Ulma. Istega leta je proizvodno linijo zapustilo 42 toplovodnih kotlov Stadler. S 1. februarjem 1971 je stekla proizvodnja toplovodnih kotlov v novi hali, kjer so uredili izdelavo v dveh linijah: na prvi liniji je potekala montaža toplovodnih kotlov U 35, U 40 in U 50, na drugi liniji pa montaža kotlov U 25 in U 30. Po letu 1971 je proizvodnja nenehno rastla, v letu 1974 je podjetje izvozilo 2000 kotlov različnih izvedb in zmogljivosti. Do 1981 so izdelali 100.000 toplovodnih kotlov, leta 1987 že dvestotisočega, v začetku leta 1989 pa že tristotisoči kotel.

Tehnološki proces proizvodnje so močno razvili, dopolnili in posodobili, za to tehnologijo pa leta 1985 v Frankfurtu prejeli mednarodno priznanje.

V TOZD Toplovodni kotli je bilo leta 1989 zaposlenih 178 delavcev, od teh 60 % varilcev, 30 % ključavničarjev in 10 % delavcev drugih poklicev.²⁴

Proizvodnja bojlerjev v Lenartu

6. maja 1977 so bili v Lenartu v uporabo izročeni novi proizvodni prostori za izdelavo in vakuumsko emajliranje bojlerjev toplovodnih kotlov. Redna proizvodnja je stekla sredi avgusta istega leta, 6. oktobra pa je 43 delavcev lenarškega obrata slavilo prvo delovno zmago – emajlirno peč je namreč zapustil prvi vakuumsko emajliran bojler. Do konca leta so v obratu izdelali in emajlirali okoli 350 bojlerjev.

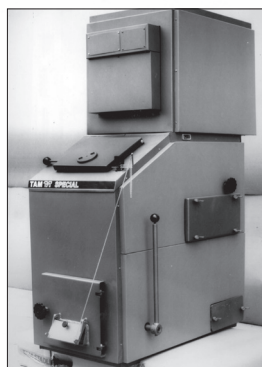
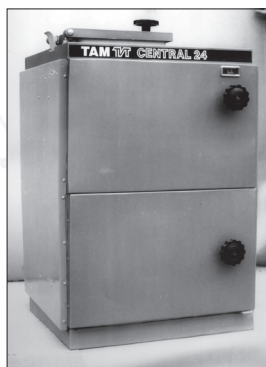
Že leta 1978 so v lenarškem obratu izdelali okoli 3000 enoplaščnih bojlerjev in jih tudi emajlirali. Število se je iz leta v leto povečevalo in v letu 1987 je TOZD Proizvodnja bojlerjev izdelal in emajliral okoli 15.000 bojlerjev. Skladno z razvojem proizvodnje se je večalo tudi število zaposlenih s prvotnih 43 na 115 leta 1987.

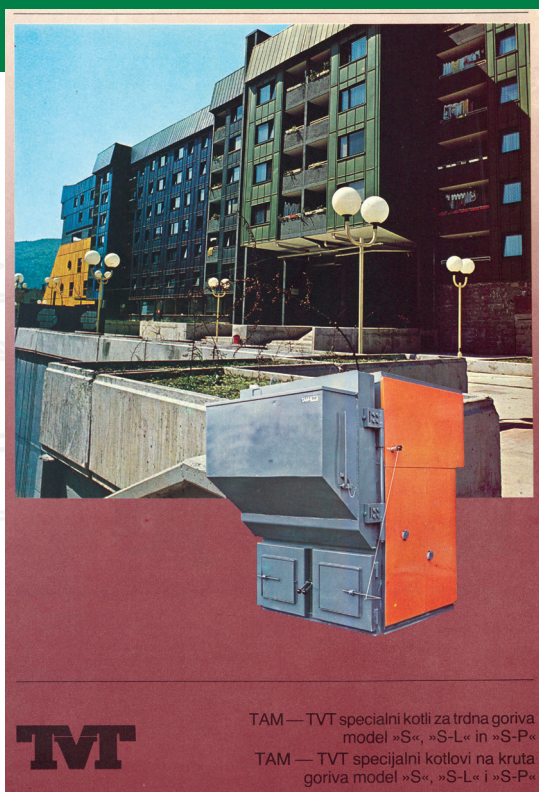
Proizvodnjo so dopolnili še z izdelovanjem kotličkov za električne bojlerje z zmogljivostjo 60–80 litrov. Leta 1982 so pričeli v tozdu razvijati proizvodnjo solarnih bojlerjev, ki so počasi postajali osrednji proizvod tako po številu proizvodov kot po finančni plati. Teh so v začetku izdelali 10 do 15 mesečno, leta 1987 pa 400 do 600.

Tozd je bojlerje tudi izvažal, največ v Avstrijo in v Z Nemčijo.²⁵

²⁴ Odmev TVT, julij 1987.

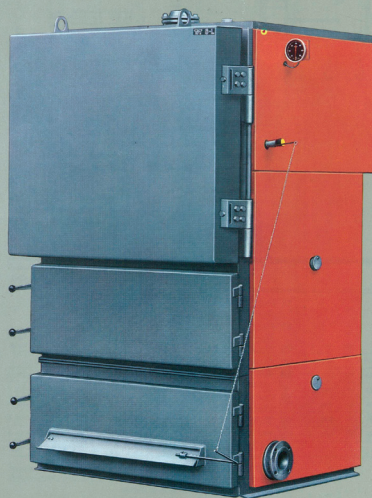
²⁵ Odmev TVT, junij 1987.





Specialni toplovodni kotel za les in lesne odpadke
 Specijalni toplovodni kotao za loženje drvima i
 drvenim otpacima

TVT S-L



Fotografije: fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor, AŠ 147, 148, 151, 174, foto, Zmago Gomzi



Leta 1991 je z osamosvojitvijo Slovenije podjetje izgubilo več kot 60 % tržnega deleža. Začele so se gospodarske težave.

Naraščanje nezadovoljstva

Jeseni 1991 je nezadovoljstvo zaposlenih naraslo do te mere, da je bila 2. oktobra 1991 organizirana opozorilna stavka na ploščadi ob skladiščni stavbi podjetja. Delavci so namreč prejeli za 13 odstotkov nižji avgustovski osebni dohodek (OD). Konferenca Sindikata kovinske in elektroindustrije TVT Boris Kidrič je zato sprejela sklep o opozorilni stavki 2. oktobra, če do tedaj vodstvo podjetja ne bi zagotovilo izplačila še preostalega dela dohodka oz. ne bi uspelo pri vladi doseči preklic omejitvenega ukrepa republiške vlade do insolventnih podjetij, ki je izničil sistem plač po kolektivni pogodbi, in če ne bi bila zagotovljena sredstva za izplačilo poročuna regresa za letni dopust.²⁶

Vodstvo podjetja je predlagalo preložitev napovedane stavke za teden dni, v tem času naj bi skušali po normalni poti doseči soglasje z republiško vlado glede izplačila preostalega dela OD in hkrati preanalizirati vse možnosti za rešitev likvidnostne problematike TVT. Vodstvo je opozorilo, da je bila septemrska realizacija zaradi različnih zastojev in drugih vzrokov izredno nizka in bi vsak izgubljen dan oktobra razmere še otežil.²⁷



Fotografije: fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor, foto, Zmago Gomzi



Zahteve stavkovnega odbora:²⁸

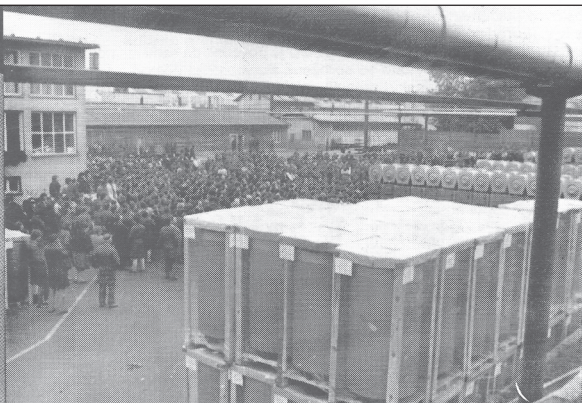
- takojšnje izplačilo 13 % OD,
- izplačilo poročila regresa v vrednosti 1.700 dinarjev ali pa v bonih v vrednosti 2.200 dinarjev,
- takojšen izredni sklic delavskega sveta (DS), na katerem naj bi potrdili zahteve z opozorilne stavke,
- DS naj sprejme sklep o stoodstotni pravici delavcev do OD po kolektivni pogodbi (KP) in ponovno razpravlja o evidentiranju dela pravice delavcev za čas, ko so imeli po sklepu DS izplačilo v višini 80 % glede na stoodstotno pravico po kolektivni pogodbi,
- ponovno je treba razpravljati o višini odstopanja izplačil od 100 %, pri čemer je sindikat kot pogajalski partner predlagal, da bi bilo to odstopanje le 15-odstotno,
- vrednost bonov za malico v skladu s KP,
- izplačilo zjamčenega OD do 18. v mesecu, v nadaljnjih šestih dneh pa še preostali del zneska do polnega OD,
- delo za vse delavce, zaposlene v TVT (sprejet je bil namreč sklep o absolutni prepovedi odpuščanja delavcev),
- širša razprava na DS o odgovornosti vodilne strukture za razmere v podjetju,
- opredelitev perspektive podjetja (predvsem tirnega programa),
- zaradi neizpolnjevanja KP in sklicevanja nanjo naj DS razpravlja o razlogih, zakaj naj bi njeno izpolnjevanje ogrožalo obstoj podjetja,
- od naslednjega izplačila OD naj se za 5 % poveča dodatek za delovne pogoje delavcev v toplotnih obratih, plastiki in galvaniki,
- opravi naj se korekcija norm na tehnološki dokumentaciji za vsa dela.

Po tej stavki je bila delavcem TVT izplačana razlika osebnega dohodka, vodstvo pa ni moglo izpolniti zahteve, da se regres izplača v gotovini. Kompromisna rešitev je bila, da je bil regres izplačan v bonih.²⁹

Tudi potrpljenje ima svojo mejo

Stavka delavcev TVT Boris Kidrič, ki je trajala tri dni, udeležili pa so se je vsi zaposleni, je znova opozorila na to, da je položaj delavcev izjemno težak. Pa ne samo v našem podjetju, temveč v naši širši družbi. Zato minula stavka ni bila uperjena zgolj zoper vodstvo našega podjetja, ampak tudi proti občinskim in državnim organom, ki se premalo zavedajo položaja delavcev. Še posebej v kovinski in elektroindustriji, kjer so plače tako nizke, da ogrožajo socialno varnost večine delavcev in njihovih družin, ne samo tistih z najnižjimi prejemki.

Upamo, da je stavka odprla oči tistim, ki so pahnili delavce v položaj, ko živijo tako rekoč iz rok v usta, ko danes ne vedo, kaj bodo dali jutri v usta njihovi otroci in oni sami. Tudi potrpljenje delavcev ima namreč svoje meje in s tem se bodo morali sprijazniti vsi, ki režejo delavcem iz dneva v dan vse tanjšo rezino kruha. Z. Gomzi



Odmev TVT, 25. maj 1992



Socialna bomba

Prve črne oblake je nad mesto prinesel Lilet, ki jih je Trend le še bolj zatemnil. Za dostojno plačo se zdaj bori nad 2500 delavcev Elektrokovine, s štrajkom bodo danes zahtevali svoje pravice zaposleni v TVT Boris Kidrič, jutri...? Socialna bomba je tik pred eksplozijo. Jo kdo še lahko prepreči?

Trajni presežki postajajo resničnost. Ko smo o njih sa-

Komentiramo

mo še govorili, je še bilo upanje. Danes? V številko dvajset tisoč brezposelnih ob koncu leta ne verjame nihče več. Cena dela se približuje ceni preživetja. Na njegov prag nas bo popeljala vlada z novim zakonom o socialnem varstvu. A le na njegov prag. »Vlada naj predstavi recept, kako preživeti s 153 dinarji in 30 parami na dan,« zahtevajo tisti, ki prejeto zjamčeno plačo. Tega recepta vlada zanesljivo nima. Nemogoče bi ga bilo celo napisati, še manj pa upoštevati njegove »sestavine«.

Maribor se duši. Ne le v smogu. Ta ga — prav tako zaradi revščine — čaka »še« čez mesec ali dva. Mesto je v mnogo težjem položaju kot Ljubljana, ki jo ima republika pred vrati. Ga ne vidi le zaradi zemljepisne razdalje? »Občinska vlada mora v republiko Mariboru priboriti tisto, kar mu gre,« zahtevajo delavci. Upravičeno! Zdesetkani občinski proračun je vse bolj pred tem, da se sesuje.

Slika nekoč ponosnega delavskega Maribora postaja vse bolj črna. Še tisti, ki so menili, da vendarle ni tako hudo, postajajo vse večji pesimisti. Še sili bodo pričeli verjeti, da so delavci, ali pa tisti, ki so še nedavno imeli delo, zares že — lačni. Tudi podatek, da se v mestu, kjer ste poprej težko dobili varuško za svojega otroka, danes javi na vaš oglas sto ali več žensk, marsikaj pove.

Mariboru vse bolj zmanjkuje denarja celo za gašenje manjših socialnih požarov. Kaj bo, ko bo zares zagorelo? »Se vlada ne zaveda, da bo s pre-tankim posluhom za socialne tegobe tudi sebe potegnila v brezno brez dna?« Ugotovitev tistih na pragu preživetja, ki bi jim vendarle morala prisluhniti.

Miša Vogrinec

Večer, 2. oktober 1991, str 8

26 Odmev TVT, oktober 1991.

27 Prav tam.

28 Prav tam.

29 »Izpolnitev dveh zahtev stavkajočih«, Večer, 3. oktober 1991, str. 8.

18. marca 1992 je bila po vsej Sloveniji opozorilna stavka delavcev kovinske in elektroindustrije, ki so se ji pridružili tudi delavci TVT Boris Kidrič. Dvourni stavki se je pridružilo 1500 delavcev kolektiva. Zahteve stavkajočih so bile strnjene v dve točki:³⁰

1. Dokončna polna uveljavitev kolektivne pogodbe
2. Oživiljanje gospodarstva

V začetku maja 1992 je vodstvo podjetja sporočilo, da ne more zagotoviti denarja za izplačilo osebnega dohodka za marec. Sindikat podjetja je takoj napovedal stavko delavcev TVT, ki naj bi trajala vse do izplačila marčevskih plač. Delavci so zahtevali:³¹

1. Takošnje izplačilo še neizplačanega in dogovorjenega dela OD za marec.
2. Takošen odstop generalnega direktorja Srečka Potočnika.
3. Že imenovani v. d. generalnega direktorja Mitja Zagoršek mora sestaviti novo vodilno ekipo podjetja.

11. maja 1992 so se na ploščadi pred skladiščno stavbo zbrali skoraj vsi zaposleni v podjetju (tudi iz lenarškega obrata in iz Tobija). Na zboru so ugotovili, da se razmere od opozorilne stavke 1991 niso spremenile, ampak so se celo še poslabšale.³²

Prvi dan stavke delavci niso dosegli izplačila marčevskih plač, odstopil pa je direktor podjetja. Novi v. d. direktorja je zaposlene seznanil z dejstvom, da je na pristojna ministrstva poslal brzojavko z zahtevo po pomoči. Po trodnevni stavki so delavci vendarle dobili izplačane marčevske plače.³³

Nova stavka se je začela 23. junija 1992, potem ko niso bili izplačani osebni dohodki za maj. Po treh dneh stavke so delavci dobili zagotovilo o izplačilu.³⁴

V Mariboru konec stavk le pred praznikom?

POTEM KO JE VODSTVO TVT BORIS KIDRIČ USPELO »PRIDOBITI« DENAR IZ REPUBLIKE, JE PO 11. URI V TOVARNI ZNOVA STEKLA PROIZVODNJA

Blizu 2400 delavcev mariborske Tovarne vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič je v sredo jutraj nadaljevalo v torko začetno stavko.

Dobili plače

Delavci v MTT – Tovarni tkanin Mitje v Mariboru v sredo je vse dopolnjevali, ali bodo dobili plače. Kot smo že pisali, so prekinili delo, ker bi bili morali prejeti denar za pred tednom. Opolne so v finančni službi (direktor je bil službeno odsoten) zagotovili, da bodo plače zagotovo izplačali.

(sku)

V TTV izplačali OD za maj

Akontacija tudi v Elektrokovini

Dan pred praznikom so delavci Elektrokovine po dolgotrajnih pogajanjih dobili izplačanih deset tisoč tolarjev. Če to izplačilo naj bi dobili v torko, 30. junija. Če ta dan celotne plače ne bo, je stavkovi odbor le napovedal generalno stavko za sredo, 1. julija. Alojz Zelenik, predsednik sindikata v Elektrokovini, pravi, da bodo delavci, če denarja ne bo, odšli stavkat pred občino.

(mv)

Potem ko je Mitja Zagoršek stavkajočim še enkrat pojasnil, da ima iz Ljubljane trdno zagotovilo, da je denar za plače »na poti«, je predsednik stavkovnega odbora Enver Čehić predlagal delavcem, da po malici, ob 11. uri, prično delati. Delavci so se zatem nekoliko pomirili sicer vrtili na delo, a ta navidezna mirnost ni skrivala bojazni na njihovih obrazih – kaj bo prihodnji mesec? Pa ne samo s plačami, temveč tudi z izplačilom regresa in predvsem z zagotovitvijo dovoljšnjega obsega dela. Pravega odgovora na to vprašanje jim za zdaj nihče ni mogel dati, saj tudi ni videti konca težav tega mariborskega kolektiva.

(zg)

Stavka Transhopenih delavcev

V ponedeljek jutraj bodo pred stavbo na Partizanski 3–5 v Mariboru prišle stavkati Transhopeni delavci. Kljub večernim zagotovilom, da bodo dobili plače, so ponovno ostale brez denarja. Materialni položaj pri nekaterih je še mešan kritičen, saj ne vedo več, kako naj preživijo sebe in otroke.

(mv)

Večer, 26. maj 1992, str. 9

Delavci TVT Boris Kidrič in Metalne se naprej protestirajo

»Delamo, denarja za plače pa ni«

MITJA ZAGORŠEK IMENOVAN ZA V.D. GENERALNEGA DIREKTORJA TVT BORIS KIDRIČ; DOSEDANJI DIREKTOR SREČKO POTOČNIK – ODSLOBI BO MORAL ODSLOBITI TUDI DIREKTOR METALNE JANEZ GAJEV?

Včeraj ob sedmih jutraj je blizu 2500 delavcev TVT Boris Kidrič pričelo stavkati: »Zahtevamo izplačilo tretjega dela marčevskih plač (22 odstotkov celotnega zneska o.p.p.), takojšen odstop dosedanjega direktorja Srečka Potočnika in imenovanje Mitje Zagorškega na vršila dolžnosti generalnega direktorja.« Kmalu so za popeljavo mimo sedli dikaliti in vrh podjetja ter debelo ure razpravljali. Delavci pa so takrat čakali v obrabi.

Nekaj čez 13 ur so se po novo zbrali na tovarniškem dvorišču, kjer jim je predsednik tamkajšnjega sindikata Enver Čehić sporočil izide pogajanj: »Plač nam danes ne moremo izplačati, zato bomo stavko nadaljevali, dokler jih ne dobimo. Dosedanji direktor Srečko Potočnik se je od nas poslovil; od danes naprej bo vršilec dolžnosti generalnega direktorja Mitja Zagoršek. Ta bo moral imenovati tudi novi višji, v katerem pa ne bo smelo biti osem dosedanjih vodilnih delavcev. Tovarno prestrukturiranje mora opraviti do 31. maja.« Delavci so zahtevali konkretno imena »osmih«, a jim je Čehić odgovoril, da »ne želi operirati z imeni; delavci pa tudi niso več vetrilaji. Sindikatist si je dosegel, da bodo vsi delavci dobili izplačilo osebnega dohodka za marec, kar pomeni za 10,13 odstotka več od bruto zanjamega osebnega dohodka, ki znaša 19.800 tolarjev. Zagotoviti je treba tudi zadnji rok izplačila plač, ki bo moral v prihodnje biti do 18. v mesecu, okoli tristo preostlim delavcem pa marčevsko izplačilo. »Če vodstvo ne bo ugodilo našim zahtevam, bomo delavke-mu svetu predlagali ključ izredne seje in odstavitev poslovnega organa.« pojasnjuje predsednik svobodnih sindikatov Metalne Bogdan Ivanovič. Odgovor vodstva je bil, da prihrski osebni dohodki ne bodo vsipi v sklada z rasti življenjskih stroškov, da bodo plače za pretekli mesec izplačali po 26. maju in da bodo čakajoči delavci dobili marčevsko izplačilo 16. maja. »Vodstvo smo vprašali, ali je to njihova zadnja odločitev. Prišli so nam. Zato bomo jutri nadaljevali protest lajo, da bomo delali s polovico delovno zmogljivostjo – kar pomeni izredno uro dela, eno počaka. Če jih tudi to ne bo omečalo, bomo v ponedeljek stavkali.« je povedal Bogdan Ivanovič.

Katarina Sulek

»MED STAVKJOČIMI«

»Povprečna februarska neto plača je bila 19.000 tolarjev; obljubil so nam, da bo celotna marčevska vsota za 17 odstotkov. Ni nam jasno, zakaj ni se zdaj – ko ni denarja za plače – zdelo nemoralna poteca. Delavci so vetrilaji, zahtevali so seznam tistih, ki so napredovali v višje razine, in vroče za njihovo povzemanje.«

»Vse, kar smo nam govorili, da dobro poslušamo, zdaj pa se je ponovno izkazalo, da je vodstvo lagalo!« Veste gospod Mitja, že dvajset let delam v tej firmi, pa se mi enkrat ni prišel direktor Potočnik k nam delavcem in nas vprašal, če imamo kakšne težave.« je delavka odgovorila novega v.d. generalnega direktorja.

• V METALNI ZA 20 ODSLOBITOVIKOV UPOČASNILI DELOVNO ZMOGLJIVOST

Protestirali so tudi delavci Metalne. Tako da so za 20 odstotkov upočasnili delovno zmogljivost. V praksi je to pomenilo, da so v vsaki delovni uri počivali okoli deset minut. Tudi njihovi sindikatisti so se večkrat več ur pogajali s poslovnim organom, zahtevali so, da delavcem zagotovijo izpla-

Večer, 12. maj 1992, str. 9

30 Odmev TVT, marec 1992.

31 Odmev TVT, maj 1992.; »Delamo, denarja za plače pa ni«, Večer, 12. maj 1992, str. 9.; »Dolge ure čakanja na plačo«, Večer, 13. maj 1992, str. 9.

32 Prav tam.

33 Prav tam.; »Brez republiške pomoči ne bi šlo«, Večer, 14. maj 1992, str. 9.

34 »V TTV izplačali OD za maj«, Večer, 26. junij 1992, str. 9.



Fotografije: fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor, foto, Zmago Gomzi

Danes opoldne zbor delavcev koncerna TVT

»Vodstvo naj odstopi!«

ČE DO 2. DECEMBRA NE BODO URESNIČENE ZAHTEVE, KI JIH BODO POSTAVILI DANES, BODO PRIČELI STAVKATI

Sindikata koncerna TVT je za danes ob 12. uri sklical zbor delavcev, na katerem bodo predstavili sklepe in zahteve petkove konference sindikata. Ta meni, da je vodstvo podjetja pri ugotavljanju presežnih delavcev le subjektivno ocenilo učinkovitost posameznega delavca. Zahtevajo upoštevanje kombinacije kumulativnega in

selektivnega načina pri ugotavljanju presežkov.

Na zboru delavcev bodo tudi zahtevali izplačilo oktobrskih plač. Zaradi neizplačila je okoli 50 delavcev programa Termex že v petek ustavilo delo. Od upravnega odbora podjetja bodo zahtevali zagotavljanje perspektive razvoja TVT. Pred-

sednik sindikata podjetja Enver Čehić je v imenu sindikata povedal, da sedanje vodstvo ni sposobno reševati problemov in najti novih programov, zato bodo zahtevali odstop. »V kolektivu ni več zaupanja v vodstvo. V težkem položaju, v katerem je podjetje, so si privoščili nakup računalnikov za

osebno uporabo, plače si izboljšujejo z izplačevanjem visokih potnih stroškov. Na zboru delavcev bomo izpostavili tudi problem mešanega podjetja Eurodisc.«

Predstavniki sindikata so na včerajšnji tiskovni konferenci, ki so jo sklicali, da bi s problemi podjetja seznanili javnost, povedali, da bodo za izpolnitev svojih zahtev določili rok 2. decembra. Če do takrat te zahteve ne bodo uresničene, bodo začeli generalno stavko.

(kg)

Večer, 24. november 1992, str. 9





»Standard pada iz dneva v dan, cene življenjskih potrebščin pa naraščajo. Zjamčene plače ne zadostujejo niti za plačilo položnic. Pripravljeni smo potrpeti, vendar ne za vsako ceno. Zjamčene plače morajo zagotavljati preživetje. Država mora spoštovati določila kolektivne pogodbe in resneje jemati sindikalne zahteve, saj gre za zahteve vseh delavcev.«
(Majda Trampuš, sekretarka SKEI-TVT Boris Kidrič, Odmev TVT, marec 1992).

The logo for TNT nova, featuring the letters 'TNT' in a stylized, blocky font with a blue-to-purple gradient, followed by the word 'nova' in a lowercase, sans-serif font with a similar gradient.

TNT nova

S tradicijo in znanjem na tirih Evrope



Privatizacija

Leta 1992 je podjetje postalo delniška družba ter se razdelilo na več posameznih družb, s katerimi je delno ohranjalo zaposlenost. Akt o preoblikovanju podjetja v družbeni lastnini TVT Boris Kidrič, Maribor, p. o. v delniško družbo **Tovarna vozil in toplotne tehnike, Maribor, d. d.** je bil sprejet marca 1992.³⁵

Družba **TVT Maribor d. d.** je bila ob prehodu na Sklad Republike Slovenije za razvoj konec leta 1992 organizirana kot koncern s 7 hčerinskimi družbami, ki so bile v stoddostni lasti koncerna.³⁶

- TVT družba za proizvodnjo grelnikov vode - TVT Grelniki vode, kasneje Lenthern d. o. o. (ust. 1992, stečaj 2016),
- TVT družba za proizvodnjo toplovodnih kotlov, peči in klimatizacije d. o. o. - TVT TERMEX Bistrica/Dravi d. o. o. (ust. 1992, stečaj 1996, izbris iz registra 2000),
- TVT družba za proizvodno tehnične storitve d. o. o. – TVT Fabrikacija d. o. o. (ust. 1992, stečaj, prirojena TVT Tirna vozila, izbris iz registra 1997),
- TVT družba za storitve vzdrževanja in transporta d. o. o. (ust. 1992, prirojena TVT Tirna vozila, izbris iz registra 1997),
- TVT družba za proizvodnjo plastičnih nadgradenj in sestavo delov cestnih vozil d. o. o. – TVT Cestna vozila d. o. o. (ust. 1992, stečaj 1994, izbris iz registra 2004),
- TVT družba za proizvodnjo in remont tirnih vozil d. o. o., skrajšano: TVT Tirna vozila d. o. o. (ust. 1992 – prirojitev k TVT d.d., izbris iz registra 2000),
- TVT družba za storitve in prehrano d. o. o. (ust. 1992, stečaj 1998, izbris iz registra 2002).

Dve hčerinski družbi (TVT Lenthern d. o. o. in Termex d. o. o.) sta bili prodani že v začetku leta 1994, v treh pa je bil sprožen stečajni postopek (Fabrikacija d. o. o., Družba za vzdrževanje in transport d. o. o. in Cestna vozila d. o. o.). Od konca leta 1994 naprej je tako deloval samo še koncern z družbama TVT Tirna vozila d. o. o. in TVT Storitve d. o. o.³⁷

V TVT Maribor d. d. je bilo leta 1997 izvedeno lastninjenje. Lastniki družbe so bili: Slovenska razvojna družba (SRD) d. d., Kapitalska družba pokojninskega in invalidskega zavarovanja d. d. ter delavci družbe. V letu 1998 je bil uveden stečajni postopek nad družbo TVT Storitve d. o. o.³⁸

TVT Nova d. o. o.

Leta 1998 je TVT Maribor d. d. ustanovila družbo **TVT Nova d. o. o.** Podjetje je prevzelo celoten program proizvodnje in remonta tirnih vozil, vse posle in okoli 320 delavcev. Z ustanovitvijo tega podjetja je bilo leta 1999 sklenjeno partnerstvo z avstrijskim podjetjem Corporate Development International GmbH Dunaj (CDI). Ta investicijska družba je od 1. 1. 1999 skupaj s Slovensko razvojno družbo in podjetjem TVT Maribor d. d. upravljala TVT Nova d. o. o. Podjetje CDI je najprej od družbe TVT Maribor d. d. odkupilo 33-odstotni delež, nato pa leta 2001 še preostali 67-odstotni delež in tako postalo stoddostni lastnik družbe TVT Nova d. o. o.³⁹

Glavni usmeritvi podjetja – popravilo in vzdrževalna dela za Slovenske železnice – sta se s podjetjem TVT Nova d. o. o. preusmerili na področje novogradenj. Podjetje je bilo specializirano za proizvodnjo novih vagonov in za obnovo celotnih tirnih vozil iz jekla. Leta 2002 je bila obnovljena proizvodna hala, v kateri je bilo mogoče izvajati montažna dela na desetih vagonih hkrati.⁴⁰

Z novim partnerjem se je utrdilo tudi sodelovanje z raznimi podjetji preko Siemens Österreich AG., kar je s prenosom dela programa v TVT Nova d. o. o., skladno z zahtevo TVT Maribor d. d. in SRD d. d., zagotovilo dovolj dela za dogovorjeno število 300 delavcev.⁴¹

35 Odgovor Vlade RS na vprašanje državne svetnice Lidije Jerkič. 10. april 2008, dostopno na: <http://www.arhiv.ds-rs.si/kb/seje/indexc8cc.html?View=entry&EntryID=842>.

36 Odmev TVT, marec 1992.

37 Prav tam.

38 Prav tam.

39 Prav tam.

40 TVT nova. S tradicijo in znanjem na tirih Evrope.

41 Prav tam.





Varilna priprava za izdelavo streh



DMV 813/814



EMG 312, Slovenija



Eurocity

Fotografije iz publikacije TVT Nova, 140 let



Montažna dela

- 42 »Kaj bo z znanjem zaposlenih v TVT Novi?«, Večer, 17. maj 2007, str. 10.
- 43 »TVT Nova kmalu z novim imenom in novimi programi«, Večer, 30. januar 2007, str. 9.; »Iz nekdanje mariborske TVT kmalu le še komponente?«, Večer, 9. april 2008, str. 9.; »TVT Nova Slovenskim železnicam ali Korejcem?«, Večer, 25. september 2008, str. 9.
- 44 »Mariborski STS gre najverjetneje v likvidacijo«, Večer, 20. januar 2009, str. 11.
- 45 »Protest iz Maribora!«, Večer, 30. januar 2009, str. 1.; »Kar počnete je prava stvar!«, Večer, 30. januar 2009, str. 3.; »V STS bodo zdaj stavkali«, Večer, 6. februar 2009, str. 9.
- 46 »Stavke v STS (še) ne bo«, Večer, 12. februar 2009, str. 10.; »Zadovoljni z izpogajanim, zato stavke ni bilo«, Večer, 21. februar 2009, str. 9.
- 47 »Zadovoljni z izpogajanim, zato stavke ni bilo«, Večer, 21. februar 2009, str. 9.
- 48 »Postopek za likvidacijo STS sprožen tudi uradno«, Večer, 27. februar 2009, str. 11.

Siemens Transportation Systems d. o. o.

TVT Nova d. o. o. je leta 2006 prevzelo podjetje Siemens. TVT Nova d. o. o. se je leta 2007 preimenovalo v Siemens Transportation Systems d. o. o.⁴²

Podjetje je še naprej izvajalo naročila tudi za Slovenske železnice ter podjetja iz Avstrije, Češke, Izraela ... Ne glede na to pa je leta 2007 podjetje napovedalo spremembo proizvodnega programa, in sicer ukinitve proizvodnje, montaže in remonta tirnih vozil ter specializacijo za proizvodnjo kompleksnih, varnostno zahtevnih varjenih konstrukcij in komponent iz črnega jekla. Že 2008 je podjetje Siemens napovedalo, da bo družbo v celoti prodalo. Za nakup so bile resno zainteresirane Slovenske železnice, ki so ob napovedi prodaje skrbno pregledale delovanje družbe, drugi zainteresirani kupec je bilo podjetje Heung Il Industrial iz Južne Koreje.⁴³

Delavci so aktivno pritiskali na vlado Republike Slovenije, da družbo odkupi Slovenke železnice, saj je obstajala velika nevarnost, da Siemens podjetje enostavno likvidira in se ne ukvarja z iskanjem kupca. Prav s tem scenarijem pa so 322 zaposlenih v podjetju 20. januarja 2009 seznanili predstavniki Siemens. Razlogov za neuspešna pogajanja s Slovenskimi železnicami niso podali.⁴⁴

Delavci STS so konec januarja organizirali protestni shod v Ljubljani, zbralo se jih je 240. Sprejel jih je premier Borut Pahor, ki jim je zagotovil, da bo na pogovore s Siemensom napotil gospodarskega in prometnega ministra. Poleg tega so delavci napovedali tudi stavko, v kateri so zahtevali, da lastnik podjetja ne krči oz. nobenega dela proizvodnje ne seli drugam. Zahtevali so tudi pogovore o morebitnih odpravninah, ki bi bile ob izpeljani likvidaciji ugodnejše od zakonsko določenih (v višini dvakratnika zakonsko določenih in še treh minimalnih plač) ter o posebni skrbi za delavce, ki so v tej tovarni postali invalidi. Hkrati so zahtevali zamenjavo poslovodstva za kompetentnejše vodstvo z vrha Siemens.⁴⁵

Delavski predstavniki so s Siemensom dosegli dogovor o odpravnini v višini 1,6-kratnika zakonsko določenega zneska za vsakega delavca, ki naj bi ob tem prejel še po 1180 evrov bruto dodatnega plačila. V pogajanjih so privolili tudi v zahteve Siemens, da lahko ta kadar koli proda ali premesti stroje in drugo opremo iz tovarne ter da lahko transporti iz podjetja in vanj ves čas nemoteno potekajo; temu so dotlej ostro nasprotovali zaradi strahu pred predčasnim končanjem proizvodnje. Zavezali so se tudi, da bodo končali projekt Railjet – 161 vlakovnih garnitur. Sporazum je vključeval tudi klavzulo, da bodo poskušali delavci čimprej izkoristiti preostale dopuste ter da jih lahko delodajalec v primeru pomanjkanja dela kadarkoli napoti domov. Dodatno je moral sindikat še zagotoviti, da do konca likvidacije ne bo nobenih stavk v podjetju.⁴⁶

Predstavniki Siemens so izrazili obžalovanje, da kljub trudu vseh vpletenih ni bilo mogoče najti rešitve, ki bi omogočila, da bi se proizvodnja tirnih vozil ohranila v Sloveniji. Predsednik sindikata pa je izrazil nezadovoljstvo z odnosom vlade do tega problema, saj od obiska pri premierju predstavniki delavcev niso od vlade dobili nobene konkretne informacije o delu v smeri rešitve podjetja pred likvidacijo, ki je bila v tem trenutku že trdno dejstvo. V protestnem telegramu premierju so izrazili upanje, da se vlada še zavzame za rešitev podjetja in zaposlenih.⁴⁷

Postopek likvidacije podjetja se je uradno začel 25. februarja 2009. Prvi delavci so obvestila o odpovedi delavskega razmerja prejeli 12. marca 2009, vlada Republike Slovenije pa je predstavniku sindikata obljubila, da bo preučila predlog sindikata o možnosti oprostitve davka. Hkrati se je začela selitev strojev iz podjetja v tovarno v avstrijski Gradec, nedokončano proizvodnjo vagonov Railjet za Avstrijske železnice pa je Siemens preselil v madžarski Sombotel, v okolico Salzburga in v več podjetij na lokaciji med Dunajem in Gradcem.⁴⁸

21. decembra 2009 je bila ta družba izbrisana iz sodnega registra.





Dizelski motorni vlak z aluminijasto konstrukcijo, izdelan za ŽG Ljubljana



Vlaki, ki so jih imenovali tudi »zelenci«, so sodili med vrhunska tirna vozila za potniški promet



*Fiatov dizelski motorni vlak
(proizvod za tuje tržišče)*

Razvoj proizvodov⁴⁹

Tirna dejavnost

Po drugi svetovni vojni je tirna dejavnost doživljala precej vzponov in padcev, zaradi odpiranja novih tovarn v Jugoslaviji v začetku šestdesetih let pa je začelo v TŽV Boris Kidrič primanjkovati dela na tem področju. Zaradi zastarelih stavb in opreme v podjetju ni bilo mogoče izdelovati velikih serij novih tovarnih ali potniških vagonov. Pred letom 1960 je bilo izdelanih le malo novih proizvodov. Pred tem letom je bil najbolj odmeven proizvod proizvod t. i. Modri vlak, ki ga je naročilo predsedstvo Jugoslavije in se mu je reklo tudi »saloni« ali »plava garnitura«. Z njim je predsednik Josip Broz - Tito potoval po Jugoslaviji in Evropi..

Najbolj značilen proizvod podjetja je bila drezina. Leta 1963 je bila pripravljena tehnična dokumentacija, 1964 pa je bila izdelana prva drezina za prevoz osebja in materiala za delo na progi. V letih 1976–1982 so bile v razvojnem sektorju projektirane nove serije drezin, ki so tvorile celovito paleto tovrstnih tirnih vozil.

1963 je podjetje sklenilo pogodbo za izdelavo 200 zaprtih vagonov WL za Novozelandske železnice, v tem času pa je bila izdelana še tehnična dokumentacija za parno gretje, prototip hladilnega vagona za prevoz krvne plazme idr.

Med letoma 1964 in 1970 je bilo izdelanih mnogo novih vozil: plato tovarni vozovi za DDR, hladilniki za Madžarsko, potniški vagoni za Izrael in zaprti tovarni vagoni za Čehoslovaško. Leta 1974 je bila prometu izročena prva doma narejena garnitura fiata, 14 enot tega vlaka je bilo namenjenih italijanskemu podjetju Suzzara-Ferrara. 1979 je bil izdelan »bife«, sestavni del poslovnega vlaka Beograd–Ljubljana. Leta 1979 je začel na progi Maribor–Ljubljana voziti motorni vlak Mercedesove serije 711, t. i. »Zeleni vlak«, ki je bil predelan v TVT Boris Kidrič Maribor. Sestavljen je bil iz salona in bifeja, sprejel pa je 92 potnikov v potniškem oddelku in 5 potnikov v posebnem salonu za poslovne sestanke.



Tovarna drezina



Notranjost potniškega vagona - »bife«

49 »Razvoj proizvodov«, v: Almanah 120 let DO TVT Boris Kidrič Maribor, ur. Zmago Gomzi (Maribor, 1983).

Cestna dejavnost

Že od leta 1962 je, vzporedno s tirno dejavnostjo, potekal razvoj vrhnjih gradenj za cestna vozila. Že leta 1961 je bila, v sodelovanju s TAM, izdelana prva vrhnja gradnja za avtobus, namenjen za medmestni in primestni promet, ter vrhnja gradnja za avtomobil za odvoz smeti in fekalij. Proizvajale so se še vrhnje gradnje za avtobuse, hladilnike, polivalnike, fekalce, gasilska vozila in smetiščnike.



Avtobus AS 3500

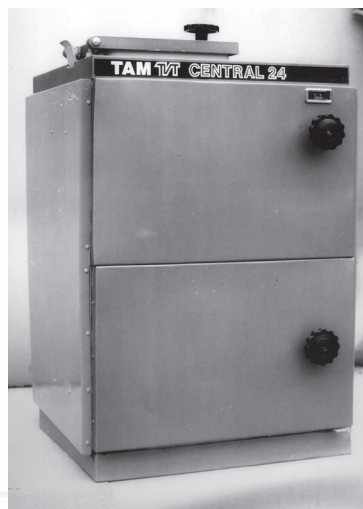
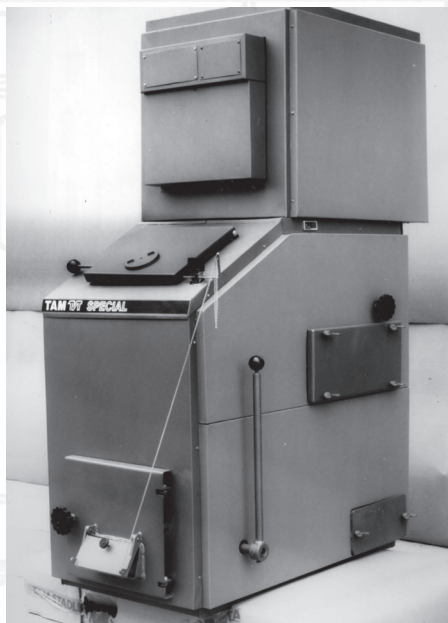


Gasilsko vozilo



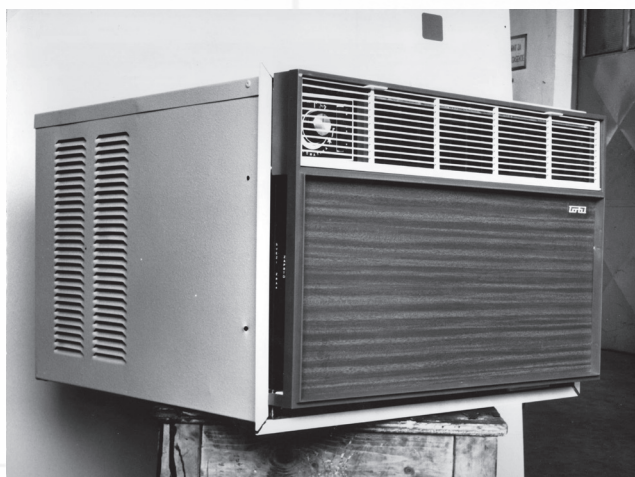
Toplotna dejavnost

Ob ukinitvi remonta parnih lokomotiv je bila leta 1970 podpisana pogodba o licenci in poslovno-tehničnem sodelovanju pri izdelavi toplovodnih kotlov s podjetjem STADLER iz Neu-Ulma v Nemčiji. Prvi izdelani kotli so bili z bojlerjem ali brez njega, kuriti pa jih je bilo moč z oljem, plinom ali trdim gorivom in so bili ustrezni za stanovanjske objekt ali manjše bloke. Leta 1971 se je začela proizvodnja Z-kotlov – specialnih kotlov na tekoča in plinasta goriva, leta 1973 se je pričela proizvodnja prvih toplovodnih kotlov z vakuumsko emajliranim bojlerjem. Leta 1974 se je pričela proizvodnja dvokuriščnih toplovodnih kotlov BD, ki jih je bilo mogoče kuriti s trdim gorivom in s tekočim oz. plinastim gorivom.



TOBI

Začetek proizvodnje sega v leto 1928, ko so bile delavnice v poslopju nekdanjega mlina. Do druge svetovne vojne je podjetje izdelovalo črne pločevinaste štedilnike, dimne cevi, zidane štedilnike in gradbeno okovje. Po osvoboditvi se je proizvodnja razširila na izdelavo gradbenega okovja in naprav za ogrevanje. V letu 1948 je bil izdelan prvi emajlirani štedilnik na trdo gorivo, leta 1954 pa prvi emajlirani električni štedilnik. Leta 1955 se je podjetje preimenovalo v Tovarna termoelektričnih proizvodov TOBI Bistrica. Tega leta se je začela proizvodnja absorpcijskih hladilnikov. V TOBI-ju je bil izdelan prvi tak hladilnik v Jugoslaviji, kmalu pa se je začela tudi proizvodnja kompresorskih hladilnikov. Kasneje se je proizvodni program razširil še na naprave za ogrevanje, hlajenje in klimatizacijo. Od leta 1981 je TOBI deloval v sklopu TVT Boris Kidrič Maribor kot TOZD Proizvodnja naprav za ogrevanje in klimatizacijo.



RAZPISUJE KADROVSKE ŠTIPENDIJE

STROJNIŠTVO: IV., V., VI., VII.

— strugar, frezalec, klepar, ključavničar, varilec,
monter ogrevalnih in vodovodnih naprav,
avtomehanik, strojni tehnik, inženir strojništva,
diplomirani inženir strojništva

ELEKTROTEHNIKA: IV., V., VI., VII.

— električar, elektrotehnik, inženir
elektrotehnike, dipl.inženir elektrotehnike

METALURGIJA: IV.

— kovač

GRADBENIŠTVO: IV.

— ličar

EKONOMIJA: VI.

— ekonomist

KEMIJA: VII.

— dipl. inženir
kemijske
tehnologije

BORIS KIDRIČ

MARIBOR, LENINGRAJSKA 27
TIRNI PROGRAM



TOPLOTNI PROGRAM

TOVARNA VOZIL IN TOPLOTNE TEHNIKE

CESTNI PROGRAM

INFORMACIJE DAJE IZOBRAŽEVALNI CENTER TVT BORIS KIDRIČ-LENINGRAJSKA 27,
MARIBOR, KAMOR LAHKO NASLOVITE TUDI PROŠNJE

TELEFON: 302-321 int. 61-18, 61-32, 61-33

Izobraževanje kadrov

Leta 1936 je bila v Delavnici Maribor ustanovljena štiriletna obrtna šola za vzgajanje obratnih mojstrov, strojevodij, vozovnih preglednikov in podobnih strokovnih poklicev. Zgrajeno je bilo novo šolsko poslopje z dvema učilnicama. Šola je lahko sprejela 40 kandidatov, vendar jih je za sprejem zaprosilo kar 250. Pred vojno je šola uspešno končala le ena generacija, saj je šolski proces prekinila druga svetovna vojna. Med okupacijo je nemška železniška uprava odprla vajensko šolo, na katero so se vpisali nekateri kandidati.⁵⁰

Po vojni je nova uprava hitro spet organizirala šolo, saj so bile potrebe po usposobljenih kadrih velike. Že maja 1945 je bil organiziran šestmesečni tečaj za učence, ki so šolo že obiskovali pred ali med vojno. Šolsko leto 1945/46 se je začelo z dvema šolama – obrtno in vajeniško – z 217 učenci. Postavljen je bil nov učni program, pouk je bil organiziran v novih prostorih z urejeno šolsko delavnico. Šolski internat je lahko sprejel 120 dijakov in slednjim poleg spanja nudil tudi prehrano. Triletna šola je tako poskrbela za vzgojo poklicev, ki so bili potrebni za popravilo voznih sredstev. V šolskem letu 1946/47 je število učencev naraslo na 267. Učenci so pomagali tudi pri obnovi delavnice in sodelovali v delovnih akcijah. S šolskim letom 1947/48 se je šola osamosvojila in delovala pod nazivom Železniška industrijska šola.⁵¹

Internat vajeniške šole delavnic državnih železnic ob Preradovičevi ulici 31 in 33 ter šolsko poslopje ob ulici Na Poljanah je pričela graditi uprava delavnic leta 1947 kot dvonadstropno stavbo, ki so jo povišali v petnadstropno.⁵²

Velika potreba po strokovnem podmladku je narekovala ustanovitev lastne nižje strokovne šole za učence v gospodarstvu kovinske stroke. Ta šola je začela delovati 7. februarja 1949 in bila ukinjena konec šolskega leta 1951/52. V tem času so se na njej izučili 203 strokovni delavci.⁵³

V letu 1957 je podjetje izšolalo 99 vajencev. Praktični pouk so imeli vajenci v podjetju štirikrat tedensko, teoretični pouk pa v vajeniških šolah. Ob vsaki šolski konferenci so bili vajenci ocenjeni za praktično delo, ob koncu šolskega leta pa so morali pred izpitno komisijo, ki jo je imenovalo podjetje, opraviti preizkusni izpit iz praktičnega dela in teorije.⁵⁴



Fotografije leto 1961: Wikimedia Commons, avtor: Danilo Škofič

Fotografija: 120 let TVT 1863–1983



50 Devetdeset let Delavnice železniških vozil "Boris Kidrič" Maribor: 1865–1955 (Maribor, 1955).

51 Prav tam.

52 PAM, Zavod za urbanizem Maribor, Preradovičeva ulica.

53 Prav tam.

54 Odmev TVT, maj 1961.

Za vzgojo svojega kadra je podjetje ustanovilo lasten izobraževalni center (IC), eden prvih v Mariboru. Podjetje je s pomočjo tega centra, v okviru katerega so bili izvedeni mnogi tečaji, usposobilo in pridobilo preko tisoč kvalificiranih kadrov različnih profilov in več sto polkvalificiranih delavcev ter podeljevalo tudi štipendije dijakom na srednjih, višjih in visokih šolah.⁵⁵

Naloga IC je bila, da je nenehno spremljal razvoj podjetja in izobraževal proizvodnji potrebne kadre. Delo centra je nadzoroval upravni odbor, predavanja pa so izvajali honorarni predavatelji, uslužbenci podjetja. Glavna področja dela centra so bila naslednja:

- strokovno izobraževanje delavcev in uslužbencev v podjetju,
- strokovno izobraževanje delavcev in uslužbencev izven podjetja,
- štipendiranje osebja,
- vzgoja vajencev in
- počitniške prakse.

V letu 1961 je tako center organiziral tečaje in seminarje za delavce strojne obdelave, varilce, upravljavce dvžnih in transportnih naprav, voznike, upravljavce notranjega premika, seminar uporabe vlečnega orodja ter seminar za administrativno osebje.

V letu 1961 je bilo v podjetju skupno 136 vajencev.



Prva generacija izobraževalnega centra
(Almanah 120 let DO TVT)



Fotografijo je prispeval Blaž Vuglač



Vajenci prve generacije.
Fotografijo je prispeval Blaž Vuglač



Fotografijo je prispeval Blaž Vuglač

55 Odmev TVT, maj 1961.

56 Odmev TVT, maj 1971.

57 Odmev TVT, september 1989.

58 Prav tam.

V letu 1971 je bilo v tovarni 312 učencev raznih strok, ki so se usposabljali za kvalificirane delavce. Teoretični pouk so obiskovali na poklicnih šolah, praktično delo pa je potekalo v tovarni.⁵⁶

Po sprejetju Zakona o usmerjenem izobraževanju in z uvedbo usmerjenega izobraževanja je IC sodeloval z večino srednjih šol, v podravskega območju z naslednjimi ustanovami: Srednja kovinarska, strojna in metalurška šola, Srednja kovinarska strojna šola pri TAM, Srednja elektro-računalniška šola, Srednješolski center Ptuj, Srednja ekonomska šola, Srednja družboslovna šola, Srednja naravoslovna šola ter univerzi v Mariboru in Ljubljani. Letno je v podjetju obvezno proizvodno delo oziroma delovno prakso opravilo 400 učencev.⁵⁷

Izobraževalni center je imel mnogo nalog:

- neprekinjeno analiziranje izobraževanja,
- ugotavljanje izobraževalnih potreb,
- načrtovanje izobraževanja,
- programiranje izobraževanja,
- priprava in organizacija izobraževalnih procesov ter
- vrednotenje izobraževanja.

Dopolnilno in funkcionalno izobraževanje, izobraževanje ob delu in štipendiranje so bili glavna skrb in dejavnost IC, s čimer naj bi podjetje zagotovilo normalno kadrovska strukturo.⁵⁸

Odmev TVT, junij 1990

»Praksa nam bo koristila«

Tudi letos smo se v delovni proces podjetja vključili kot praktikan-
tje mnogi študentje in dijaki. Za štipendiste je praksa obvezna, drugi pa
smo se zanjo odločili prostovoljno. Nekateri so delo začeli že v juniju.

V juliju opravlja počitniško prakso 35 učencev, dijakov in študentov, v
avgustu pa jih bo na praksi le okoli 45. Vsi praktikan-
tje imajo letni dopust. Razporejeni smo po vsem podje-
tju, v proizvodnji in skupnih službah. Kakor vsako leto do sedaj, nas je tudi
letos pred pričetkom prakse sprejel Trajko Damevski iz IC in nas razpore-
dil na različna dela po vsej tovarni.

Praktikantje, s katerimi sem se pogovarjala, so takole opisali vtise o
počitniški praksi:

MARJANA PECEK, dijakinja SES:

»Počitniško prakso bom tukaj opravljala ves mesec. Delo, ki ga opravljam, sicer ni v skladu z mojo šolsko usmeritvijo, vendar je kljub temu zanimivo. Čistim in pospravim pisarne, dvorišče in druge objekte. V tem okoliščini se dobro počutim in razumem s tistimi, ki tukaj delajo.«

BOJAN JARH, dijak SKSMS:

»V prihodnjih letih se bom izučil za konstrukcijskega ključavničarja. Moje delo tukaj je zelo zanimivo; vrtam pločevino v vagonih, montiram mreže za parno kurjavo, »oblačim« parne vode, izdelujem izolacijo in zavorne plošče.«

ALEKSANDER ŠAVEC, dijak SKSMS:

»Sem štipendist TVT Boris Kidrič. Letos sem tukaj drugič. Opravljam vso delo, ki je potrebno za usposobitev kupejev. Brusim, vrtam in vstavljam prtižalnice, izdelujem ključe, popravim ključavnice. Delo je zanimivo in takšno praktično delo mi bo zelo koristilo.«

MARJETA KARAZINEC, dijakinja SSGT:

»Tukaj opravljam počitniško prakso prvič. Delam v glavni jedilnici. Delo je zelo zanimivo; pripravljamo, prodajamo in razdeljujemo malice. Nato je na vrsti čiščenje in pospravljanje. S tukaj zaposlenimi se zelo dobro razumem. Dajo mi tudi potrebne praktične nasvete. To delo mi bo v prihodnje koristilo, predvsem praksa pri prodaji. Tukaj sem dobila zaupanje in za vest v samo sebe.«

BRANKA MAJSTOROVIČ, dijakinja STS:

»Poletne počitnice so vse predolge, da jih ne bi izkoristila tako, da bi si prisluzila dodatno žepnino. Tako sem se odločila za počitniško prakso, ki jo tukaj opravljam že tretjič. Svoje delo opravljam v tehnični knjižnici. Delo je sicer rutinsko, vendar zanimivo. Ob dobrem počutju bom tukaj ostala ves mesec.«

BOJAN BABIČ, dijak SŠPKU:

»V TVT Boris Kidrič opravljam letos počitniško prakso že tretjič, vendar štipendist nisem. Prvič sem delal v proizvodnji, lani in letos pa raznašam pošto, kar je veliko bolj zanimivo delo. Tukaj bom preživel ves julij. Počutim se dobro in čas mi zelo hitro mine.«

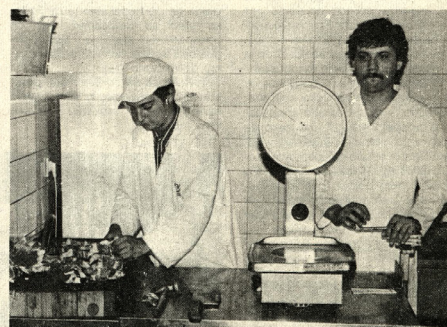
MIRAN TRUNČIČ, dijak SKSMS:

»Tukaj sem bil na počitniški praksi že večkrat. Poznam tukajšnje delavce in delo. Naša in moja naloga je izdelovanje raznovrstnih tesnil. Razlike pri delu v primerjavi s prejšnjimi leti ni. Delo je zelo monotono. Z malico in delovnim časom sem zelo zadovoljen.«

GORAZD TOMAZIČ in MARKO NÁMEŠTNIK, študenta TF, smer strojništvo:

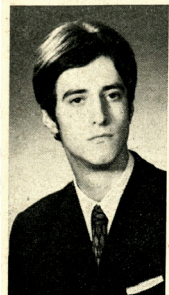
»Počitniško prakso kot štipendista opravljava že od začetka meseca. Spoznala sva proizvodni proces v tirnem programu, pripravo dela, delovne postopke pri remontu tirnih vozil. Seznanila sva se tudi z jenbach proizvodnim procesom. Tukaj sva dobila odgovore na praktična vprašanja, kaj-
tera so se nama porajala v času študija. V delovno okolje sva se dobro vključila in tudi tukajšnji delavci so naju lepo sprejeli medse.

Breda Donko



Mirko Koletnik (levo), dijak 1. letnika živilske stroke, ki se uči kuharskega poklica, je na praksi v našem gostišču ob čolnarni Drava. Delo bodočega kuharja spremlja mentor Silvo Safran, ki bo z delčkom svojih kuharskih veščin prav gotovo obogatil znanje nadobudnega Mirka

Dušan VIDMAR,
VTS strojne smeri



Kako gledajo starejši delavci na vas? Ali vam nudijo pomoč, če jo pri praktičnem delu rabite?

Starejši delavci so mi bili pripravljeni pomagati v vsakem trenutku, ko sem naletel na kakšne ovire, vendar ne vsi. Mislim, da je pri tem pomembno, kakšen odnos imaš do delavcev in na kakšen način pristopiš k njim.

V čem je po vašem mnenju razlika med mladinsko in študentsko organizacijo na šolah in mladinsko organizacijo v tovarni?

Mladinske organizacije v tovarni ne poznam dovolj dobro in zato tudi ne morem dati določenega mnenja. Razlika nedvomno obstaja, saj se študentska organizacija ukvarja s povsem drugačnimi problemi in vprašanji kot pa mladinska organizacija v tej ali katerikoli drugi delovni organizaciji.

Ali imate kakšne težave pri opravljanju počitniške prakse?

Posebnih težav pri opravljanju počitniške prakse nisem imel, čeprav ni vse potekalo tako, kot sem si želel. Mislim, da bi v bodoče vodstvo izobraževalnega centra bolj sistematično oziroma načrtno pripravilo še vnaprej določen program in praktikan-
ti bi se izpolnjevali po njem. Ta program bi morali prilagoditi glede na letnik, ki ga študent in dijak obiskuje. Opažam, da sedaj ni veliko razlike med prakso, ki jo opravlja študent na eni in dijak na drugi strani. Kljub vsemu pa sem zadovoljen, saj sem si pridobil nekaj praktičnega znanja, kar mi bo koristilo pri nadaljnjem študiju in pozneje v službi.

Peter ROJS, VTS



Ali ste letos prvič na počitniški praksi pri nas in ali ste, za-
dovoljni s potekom prakse?

Da, letos sem prvič na praksi. Z njo nisem posebno zadovoljen, ker sem pričakoval, da bo potekala drugače. Podjetja pravzaprav sploh ne poznam, razen majhnega dela. Ne vem nič o razvoju podjetja, čeprav bom kmalu sklenil letošnjo prakso. Po mojem mnenju bi lahko en dan porabili za ogled tovarne ter se tudi seznanili s samo proizvodnjo.

Ali ste v času počitniške prakse spoznali delovanje samoupravnih organov v tovarni?

Prvih štirinajst dni sem delal v cestno-prometnem oddelku in nisem spoznal delovanja samoupravnih organov niti delovanja obratnega delavskega sveta in sindikalne-
ga pododpora.

Zakaj ste se odločili za študij strojništva?

Že od nekdaj sem stal pri kakšnem stroju in gledal, kako se vse vrtilo, giblje in poskakuje, me je zanimalo, kako ta reč deluje. Z vsakim letom se je v meni bolj in bolj krepila želja, da bi tudi sam kdaj kaj takega skonstruiral ali vsaj dognal podrobnosti takega stroja.

Ste zadovoljni z višino štipendije? Želite, da se da kaj spre-
meniti?

Z višino štipendije nisem povsem zadovoljen, ker se vozim vsak dan 25 km daleč v šolo. Večkrat sem ves dan v šoli. Kupiti si moram kakšen krepel obrok, knjige in dražje pisalni pribor, tako da mi ne ostane nič. Višina štipendije naj bi bila odvisna od oddelka študenta in od šte-
vil opravljenih izpitov. Tu se pojavljajo razne mahinacije, ki bi jih bilo potrebno čimprej odstraniti.

Zmago Gomzi



Delavniška gasilska enota leta 1895
(Odmev TVT, september 1969)



Industrijsko gasilsko društvo

Povzeto po: 100 let Industrijskega gasilskega društva TAM-Maribor, Skupnost TOZD tirnih vozil : 1876–1976 (Maribor, 1976).

Industrijsko gasilsko društvo je bilo ustanovljeno leta 1876, zelo verjetno pa je neka oblika obrambe pred ognjem bila organizirana že pred formalno ustanovitvijo. Do ustanovitve društva je bila naloga gasilskih čuvajev v delavnicah predvsem preprečevati požare, saj za učinkovito posredovanje še niso bili primerno izurjeni. Ob morebitnih požarih so na intervencijo poklicali takrat že nekaj let delujočo gasilsko enoto Maribor mesto.

Ustanovitev prostovoljne požarne brambe v delavnicah leta 1876 je temeljito spremenila organizacijo požarnovarstvene službe. Dolžnosti čuvajev so prevzeli prostovoljni gasilci, ki jim je predsedoval predstojnik delavnice, v posameznem oddelku (v začetku so bili štirje) pa je bilo sedem gasilcev, ki jih je vodil brizgalni mojster. Upravljali so samo z dvema ročnima brizgalkama na kolesih ter drugo manjšo gasilsko opremo. Prve uniforme in čelade so pridobili šele leta 1916.



Požarna bramba, 1921
(PAM, fond Tovarna vozil in toplotne
tehnike Boris Kidrič, AŠ 151)

Kot prvi Slovenec je vodstvo čete leta 1923 prevzel Jože Alt, s prevzemom uprave delavnic v domače roke pa se je začelo tudi intenzivnejše usposabljanje novih članov gasilske čete. Ves vodstveni kader delavnic se je moral udeležiti vaj in predavanj o požarni preventivi, najboljši pa so bili uvrščeni v gasilsko četo kot prvi gasilski mojstri. Prvi gasilski mojstri slovenskega rodu so bili: Peter Franko, Franc Potočnik, Karel Grušovnik, Hugo Marusig, Ivan Čop in Hinko Kesler.

Med letoma 1927 in 1935 je gasilska četa pridobila štiri motorne brizgalke, gasilci pa so dobili nove delovne in paradne obleke, čevlje, usnjene in gumijaste škornje, delovne pase in čelade.

Leta 1935 je bila gasilska četa sprejeta v članstvo okrajne gasilske zveze Maribor.

Ob okupaciji leta 1941 je okupator prevzel gasilsko četo, njene slovenske vodje pa zamenjal. Po osvoboditvi so se v gasilske vrste vrnili slovenski člani in pomagali pri obnovi uničene tovarne. Poveljstvo so prevzeli Oskar Bizjak, Franc Vidic ter Srečko Koren.

Leta 1950 je bila ustanovljena industrijska zavodska gasilska in narodna milica, ki je štela 16 članov, poleg nje pa je delovala še prostovoljna gasilska četa, ki je imela 34 članov. Leta 1951 so bili gasilci ponovno poenoteni, vodil pa jih je Anzelm Habinc.

Prva avtocisterna, ki so jo dobili gasilci v podjetju, je bilo predelano vozilo Gref-Stiff, ki jim ga je uprava podjetja odstopila v predelavo. V montažnem oddelku so izdelali cisterno in jo 1954 predali v uporabo. Ta jim je služila do leta 1969, ko je društvo dobilo novo, moderno avtocisterno.



Ženska desetina, 1959-1960

Društvo je leta 1955 dobilo tudi svoj čoln, v uporabo ga je predal direktor podjetja Franjo Štruel na Mariborskem jezeru. Z razmahom vodnih športov ter z namenom ponuditi članom cenejšo in zdravo rekreacijo je društvo v letu 1956 pričelo s pripravljalnimi deli za urejevanje prostora ob Dravi v Limbušu, kjer je kasneje zrasla čolnarna Drava.

Ob 90. obletnici društva, leta 1966, so bili v upravnem odboru:

- Ljubo Granda, predsednik,
- Alojz Šmid, poveljnik,
- Franc Ogrizek st.,
- Oto Konec,
- Jože Stiplošek,
- Anton Cvetko,
- Oto Korošec,
- Franc Ogrizek ml.,
- Dušan Mikolj,
- Matija Pintarič,
- Jože Zorko.



Tečajniki z izpitno komisijo, 1967

Gasilsko društvo je imelo 10 častnikov, 17 podčastnikov, 59 izprašanih gasilcev ter 6 neizprašanih gasilcev. Med njimi je bilo 18 strojnikov, 3 poklicni šoferji in 20 šoferjev amaterjev. Povprečna starost gasilcev je bila 34 let.



Tekmovalna desetina, 1965

Leta 1969 je vodenje društva prevzel Anton Petek, poveljnik je postal Anton Cvetko. Že v septembru tega leta je društvo organiziralo republiško prvenstvo industrijskih gasilskih enot. Tekmovanje je potekalo na stadionu na Poljanah 27. 9. 1969, udeležilo pa se ga je 11 industrijskih gasilskih društev.

Ob 95. obletnici društva (1971) je društvo dobilo v uporabo naslednjo mehanizacijo: kombinirano avtocisterno TAM 5500, gasilski kombi IMV z opremo, 1600 m gumiranih gasilskih cevi B in C ter drugo gasilsko opremo. Formirana je bila tekmovalna desetina, ki je na tekmovanjih dosegala zavidljive uspehe. V njej so bili: Jože Hrelja, Franc Ogrizek ml., Marjan Vrabl, Milan Strah, Peter Lencl, Stanko Kerec, Franc Lazar, Jože Krušnik, Alojz Danko, Franc Šrmpf in Ivan Rozman, vodila pa sta jih Jože Bele in Franc Ogrizek st. Društvo je nabavilo 80 novih paradnih uniform in 70 delovnih oblek.

V 70-ih letih je poveljstvo prevzel Franc Gregurič, podjetje pa je društvu dodelilo še nalogo čiščenja snega. V ta namen so nabavili dva moderna pluga ter rolbo za odmetavanje in nakladanje snega. V svojih prostorih je društvo uredilo še rusko keglišče in mizo za namizni tenis, člani pa so se udeleževali tekmovanj za športno značko TRIM.



Fotografije: fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor, AŠ 147, 148, 151, 174, foto, Zmago Gomzi



Tekmovalna desetina, 1986



Pevski zbor
(PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič, AŠ 147)

Kulturna dejavnost

Že leta 1869 je bila ustanovljena godba na pihala, 1919 pa glasbeno društvo Drava. Člani obeh društev so bili izključno delavci takratnih železniških delavnic. V Železničarskem glasbenem društvu Drava so delovali pevski zbor, tamburaška sekcija in glasbena šola za potrebe društva. Sočasno z razvojem društva Drava in potem, ko je po osvoboditvi društvo prevzelo ime po narodnem heroju Angelu Besednjaku, se je razvijalo tudi kulturno življenje v tovarni. Močno oporo je kulturna dejavnost imela v sindikalni organizaciji, kjer je delovala komisija za kulturo in aktiv organizatorjev za kulturo, ki ga je sestavljalo 23 članov.⁵⁹

Železničarsko kulturno-umetniško društvo Angel Besednjak je v letu 1957 delovalo v okviru Delavsko prosvetnega društva (DPD) Svoboda Tabor in štel kar 4163 članov.⁶⁰

Železničarsko kulturno-umetniško društvo Angel Besednjak je v tem obdobju imelo naslednje sekcije:

- Železničarski moški pevski zbor Angel Besednjak,
- Lutkovna sekcija Angel Besednjak,
- Dramska sekcija Angel Besednjak,
- Železničarski ženski pevski zbor Angel Besednjak,
- Železničarski mešani pevski zbor Angel Besednjak,
- Ženski pevski zbor »Splošne bolnice«,
- Mladinski pevski zbor II. državne gimnazije,
- Železničarska godba Angel Besednjak,
- Železničarska mladinska godba Angel Besednjak,
- Mladinski tamburaški zbor z mladinsko folklorno skupino,
- Mladinski harmonikarski zbor,
- Likovna sekcija Angel Besednjak,
- Balinarska sekcija Angel Besednjak,
- Ljudsko-prosvetna glasbena šola Angel Besednjak,
- Mandolinski zbor Angel Besednjak,
- Instrumentalni kvintet Domači fantje,
- Instrumentalni kvintet Štajerski bratje,
- Plesna šola,
- Kino-gledališka sekcija,
- Plesna sekcija.

V okviru društva so potekala tudi predavanja Ljudske univerze, društvo pa je ustanovilo še Ljudsko prosvetno glasbeno šolo, ki je imela ob začetku pouka že 170 učencev.

V letu 1982 si je na primer 300 delavcev ogledalo predstavo Hrestač v SNG Maribor ter 60 delavcev predstavo Lažna Ivana v nekdanjem domu JLA (današnjem Narodnem domu). Delavci so se množično udeležili srečanja pevskih zborov in prireditve Naša pesem. 355 delavcev je odšlo v Zagreb na ogled mesta in predstave Zemlja smehljaja.⁶¹

Društvo Angel Besednjak je združevalo vrsto sekcij od godbe na pihala, mešanega pevskega zbora, dramske sekcije, likovne in kino sekcije do tamburaške sekcije, vanj pa so se vključevali še balinarji in člani plesne sekcije. V društvu je delovalo 377 članov, ki so nastopali na kulturnih programih v delovnih kolektivih ali lokalnih skupnostih. Za svoje delo so prejeli tudi državno odlikovanje Red bratstva in enotnosti s srebrnim vencem, Listino mesta Maribor, znak OF mesta Maribor, 54 članov je prejelo Gallusove značke, 23 članov društva pa državna odlikovanja.⁶²

59 »Kulturna dejavnost«, v: Almanah 120 let DO TVT Boris Kidrič Maribor, ur. Zmago Gomzi (Maribor, 1983).

60 Zaključni račun za leto 1957, PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič, AŠ 86.

61 »Kulturna dejavnost«, v: Almanah 120 let DO TVT Boris Kidrič Maribor, ur. Zmago Gomzi (Maribor, 1983).

62 Prav tam.



120 let pihalnega orkestra

Leta 1869 so v Mariboru ustanovili železničarski pihalni orkester, ki deluje danes pod okriljem DKUD Angel Besednjak

V teh dneh mineva 120 let, kar so v sklopu takratne železniške delavnice Južnih železnic v Mariboru ustanovili železničarski pihalni orkester. Članstvo orkestra so sestavljali večinoma delavci omenjenih železnic. Za igranje v orkestru jih je pridobival ključavničar Vencel Anderle, ki ga lahko štejemo za ustanovitelja pihalnega orkestra Južnih železnic, prvi kapelnik 30-članskega orkestra pa je bil uslužbenec Južnih železnic Franc Schönherr.

Število godbenikov je pozneje raslo iz leta v leto, tako da je v orkestru redno vadilo in igralo okoli 40 godbenikov. Leta 1875 je vodenje orkestra prevzel Maks Schönherr, ki je bil na čelu orkestra kar 38 let. Pihalni orkester je imel v tem času vrsto nastopov na raznih prireditvah, delavskih shodih in taborih, različnih srečanjih v naravi in drugod.

V letih 1919–1920 je prenehala obstajati Južnoželezniška delavniška godba, kot njeno nadomestilo pa je bilo ustanovljeno Glasbeno društvo Drava. To društvo ni sprejelo v svoje vrste le godbenikov pihalnega orkestra Južnih železnic, temveč je prevzelo tudi njihov inventar in arhiv.

Nadaljnji razvoj pihalnega orkestra je bil poslej tesno povezan z razvojem Železničarskega glasbenega društva Drava, ki ga je ustanovil Jože Vokač. Društvo je kmalu razširilo svoje delovanje še na pevski in tamburaški zbor, kar je prispevalo k poživitvi kulturnoglasbenega življenja v Mariboru. Posebno mesto je pripadalo pihalni godbi, ki je tedaj štela nad 40 članov; največ med njimi je bilo delavcev železniških delavnic na Studencih. Do leta 1941 je imela godba kar 1920 nastopov.

Leta 1941 je bilo kulturnoprosvetnega in glasbenega dela mariborskih železničarjev konec, saj je okupator prepovedal delovanje slovenskih kulturnoprosvetnih društev, Nemci pa so med vojno viхро uničili in izropali domala ves dragoceni inventar in arhiv Drave.

Takoj po osvoboditvi je skupina godbenikov pričela aktivnost za vnovično ustanovitev godbe na pihala. Že 15. julija 1945 so na sestanku izvolili pripravljalni odbor za ponovno ustanovitev Železničarskega glasbenega društva, 20. januarja 1946 pa je bil ustanovljen zbor. 16. decembra istega leta je društvo dobilo novo ime, in sicer Sindikalno kulturnoumetniško društvo Angel Besednjak. Poimenovalo se je torej po narodnemu heroju Angelu Besednjaku, ki je pred odhodom v NOV, kjer je junaško padel, delal v železniških delavnicah. Leta 1952 je društvo znova spremenilo ime, in sicer v Delavsko prosvetno društvo Svoboda Tabor, leta 1964 pa se je preimenovalo v Delavsko kulturnoumetniško društvo Angel Besednjak.

Seveda so bili godbeniki med najaktivnejšimi sekcijami društva tudi v povojnih letih. Od novembra 1951 do decembra 1952 so imeli pod vodstvom znanega glasbenika in kapelnika Filipa Bernarda kar 98 javnih nastopov. Leta 1969 je slavila godba 100-letnico obstoja. Visoki jubilej je proslavila z vrsto nastopov v Mariboru in v drugih krajih po Sloveniji in Jugoslaviji, njeno ubrano igranje pa so poznali tudi prek meja.

V zadnjih nekaj letih so pričele pestiti pihalni orkester zlasti kadrovske težave, saj so nekateri starejši godbeniki prenehali aktivno nastopati, nekateri pa so si poiskali druge pihalne orkestre. Zaradi tega vlaga vodstvo pihalnega orkestra velike napore za pridobitev novih godbenikov, zlasti mladih, ki bi čez nekaj let tvorili jedro pihalnega orkestra. Vodenje orkestra je prevzel mladi, ambiciozni in delovni Renato Ribič in upati je, da bo ob pomoči ostalih članov orkestra znova povrnil mesto in ugled, kakršnega je imel v vseh 120 letih pihalni orkester DKUD Angel Besednjak.

V prihodnji številki glasila bomo objavili podroben program prireditev ob jubileju pihalnega orkestra.

Zmago Gomzi

Odmev TVT, maj 1989



Predstava Divji lovec

(PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič, AŠ 151)



Razstava likovnih del
(PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič, AŠ 147)



Godba na pihala
(Odmev TVT, september 1965)



Tamburaši
(PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič, AŠ 151)

Tevetejevke znova najuspešnejše

Sredi februarja je bila v Tamovi restavraciji slovesna razglasitev rezultatov in podelitev priznanj najuspešnejšim ekipam in posameznikom v DŠI Maribora za leto 1989. Slovesnost je pripravil svet za organizirani letni oddih, šport in rekreacijo delavcev, ki deluje pri MS ZSS Maribor. Slavnostni govornik je bil predsednik tega sveta Milan Holc, ki je pozneje tudi izročil najuspešnejšim 85 pokalov in 118 zlatih, srebrnih in bronastih kolajn. Lani je v DŠI sodelovalo 573 ekip z nad 12 tisoč posamezniki in posameznicami.

Med dobitniki pokalov in kolajn je bilo tudi večje število delav in delavcev našega podjetja. Nekaj med njimi jih je v posameznih športno-rekreacijskih panogah zasedlo najvišja mesta, večina pa solidne rezultate. Vendar pa uvrstitve in dosežki v DŠI nikoli niso bili primarnega pomena, kajti osnovni smisel teh iger je — sodelovati v organiziranih športnorekreacijskih dejavnostih; za razvedrilo in nabiranje novih moči, za lažje premagovanje vsakodnevnih delovnih in življenjskih težav, za tkanje novih prijateljskih vezi med delavkami in delavci različnih poklicev in različne starosti.

Objavljamo rezultate in uvrstitve naših predstavnikov v posameznih športnorekreacijskih panogah v DŠI Maribora za leto 1989:

NAMIZNI TENIS: Naša ženska ekipa je osvojila med desetimi sodelujočimi 6. mesto. Prva moška ekipa je bila v A ligi osma, druga ekipa pa v B ligi druga. Na prvenstvu posameznikov do 45 let starosti je bil Igor Klinger 4., medtem ko je dvojica Klinger—Zelič osvojila 2. mesto.

ŠAH: V drugi ligi so med 14 ekipami naši šahisti osvojili 11. mesto.

STRELJANJE: Ženska ekipa našega podjetja je med sedmimi nastopajočimi osvojila 5. mesto. Med posameznicami je bila Breda Herček 11., Berta Zupanič pa je osvojila 19. mesto. Naša moška ekipa je osvojila med 15 ekipami 14. mesto, med posamezniki pa so osvojili Ferid Čomič 7., Ratko Petković 9. in Drago Sedmak 64. mesto.

MALI NOGOMET: V skupini A je naša ekipa osvojila 9. mesto med dvanajstimi nastopajočimi.

KOŠARKA: Med desetimi ekipami v drugi ligi je naša ekipa osvojila 6. mesto.

ODBOJKA: Naši odbojkarji so igrali v prvi ligi in se med desetimi ekipami uvrstili na 7. mesto, ženska ekipa, ki je prav tako igrala v prvi ligi odbojkaric, pa je osvojila 10. mesto.

ROKOMET: Ekipa TOBI je v konkurenci osmih ekip osvojila 3. mesto.

KEGLJANJE: Kegljači TVT Boris Kidrič so med 41. ekipami osvojili 38. mesto, kegljavke pa med 15. ekipami 12. mesto.

PLAVANJE: Na 100 metrov prosto je bil v skupini A Miran Furek 9., na 50 metrov prosto v skupini C je bil Štefan Polenšak 7., na 25 metrov prosto v skupini E pa je bil Alfonz Perko prvi. V prsnem plavanju na 50 metrov je bil v skupini C Štefan Polenšak 7., Zvonimir Ingolič pa 8. V ekipni konkurenci so igralci TVT Boris Kidrič osvojili 8. mesto.

BALINANJE: Med sedmimi ekipami so naši balinarji osvojili 2. mesto.

ŠPORTNI RIBOLOV: Ribiči našega podjetja so v ekipnem delu dosegli imeniten uspeh, saj je med 30 ekipami 1. ekipa TVT zmagala, 2. ekipa pa je osvojila 8. mesto. Med posamezniki so osvojili Miran Vodopivec 2., Franc Premzl 3., Stanko Robnik 7., Albin Kajzer 14. in Ivan Čeh 29. mesto.

V B ligi je ekipa Tobija osvojila 25. mesto.

TENIS: V A ligi so naši predstavniki osvojili 14. mesto, druga ekipa pa je v C ligi osvojila 9. mesto.

PIKADO: Med ženskimi ekipami je prva ekipa našega podjetja osvojila 4., druga ekipa pa 8. mesto. V konkurenci posameznic so osvojile Katica Cestnik 8., Ivanka Kocbek 10., Anica Novak 14., Bogomila Mehle 17., Cilka Velički 18. in Jožica Gaube 23. mesto.

Bolj uspešni so bili naši sodelavci, saj so v ekipni konkurenci osvojili 1. mesto (I. ekipa) in 6. mesto (II. ekipa). Med posamezniki so osvojili Samo Rostohar 1., Jože Štumberger 4., Stjepan Varga 13., Milan Velički 17. in Herman Pavalec 18. mesto.

MINI GOLF: Igralci TVT-TOBI so osvojili 2. mesto, 3. mesto pa je pripadlo ekipi Teveteja. Iztok Slapnik iz Tobija je med posamezniki osvojil 3. mesto.

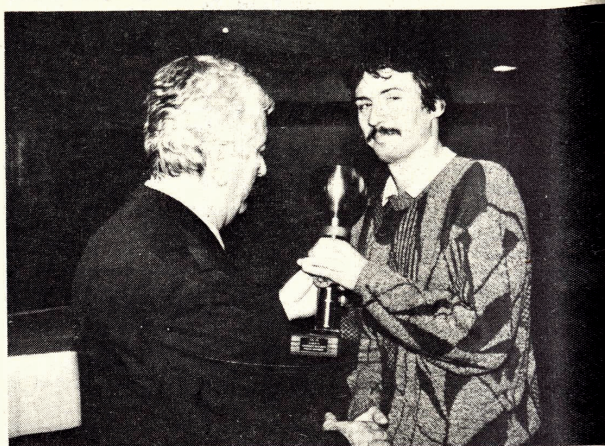
GOBARJENJE: V ženski konkurenci so naše predstavnice kot ekipa osvojile 2. mesto, med posameznicami pa so osvojile Ivanka Kocbek 3., Dušica Radivojevič 5., Irena Trdin 13. in Bogomila Mehle 16. mesto.

Med moškimi je naša prva ekipa osvojila 3., druga ekipa pa 5. mesto. Med posamezniki so naši gobarji osvojili ta mesta: Vlado Mukebauer 6., Ivan Kocbek 7., Štefan Vereš 9., Ivan Zagoranski 11., Anton Serdinšek 17., Drago Ledinek 22., Franc Brglez 23. in Viktor Marinič 24. mesto.

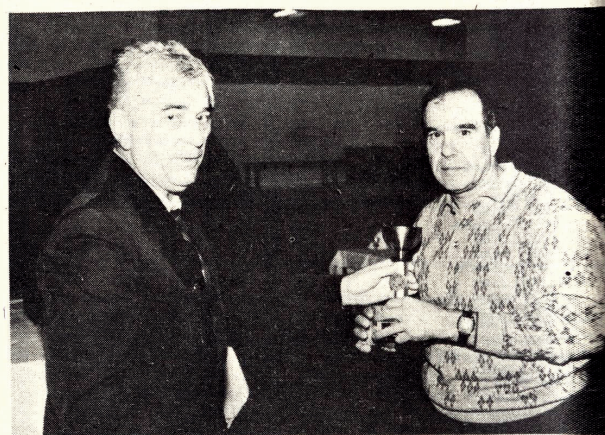
Lani nismo sodelovali v atletiki in kolesarjenju.

Končni vrstni red podjetij z nad 2.500 zaposlenimi — moški:
1. TAM (2894 točk)

Milan Holc (levo) izroča priznanja našim rekreativcem ...



... Samu Rostoharju,



... Alfonzu Perku,



... Milanu Kolerju

2. Metalna (2276 točk)
3. TVT Boris Kidrič (2225 točk) itd.
V ženski konkurenci so naše sodelavke osvojile 328 točk in s

tem 1. mesto, druge so bile prve predstavnice Tama (318) in tretje Maribor (286 točk).

Zmago Go

Športna rekreacija

Po vodstvom matičnega društva Železničarsko športno društvo Maribor je v letu 1957 delovalo 15 sekcij oz. klubov:⁶³

- Nogometni klub,
- Atletski klub,
- Košarkarski klub,
- Težkoatletski klub s štirimi sekcijami,
- Odbojcarska sekcija,
- Namiznoteniška sekcija,
- Hokej na travi in na ledu,
- Smučarski klub,
- Rokometna sekcija,
- Šahovski klub,
- Sekcija za umetno drsanje,
- Kegljaški klub.

V teh panogah je aktivno delovalo okoli 1600 članov, še 5000 je bilo podpornih, večina zaposlenih v podjetju.

Nosilca dejavnosti športne rekreacije v podjetju sta bila sindikat in komisija za športno rekreacijo, v njej pa je sodelovalo kar preko 40 odstotkov zaposlenih.

Od leta 1971 je podjetje sledilo jasni zasnovi za organizirano rekreiranje delovnih ljudi z namenom, da bi delavci vsebinsko bolj bogato in organizirano preživljali prosti čas.⁶⁴

Komisija za športno rekreacijo je za delovanje in dosežke na tem področju prejela mnogo priznanj, med njimi Bloudkovo plaketo, ki je bilo najvišje priznanje v Sloveniji za delovanje na področju športa in rekreacije, ter plaketo TRIP kot najvišje priznanje Zveze telesnokulturnih organizacij Slovenije za množično vključevanje delavcev v športno rekreacijo.⁶⁵

63 Zaključni račun za leto 1957, PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič, AŠ 86.

64 »Športna rekreacija«, v: Almanah 120 let DO TVT Boris Kidrič Maribor, ur. Zmago Gomzi (Maribor, 1983).

65 Prav tam.



Delavci so se lahko vključevali v naslednje aktivnosti:

1. Delavske športne igre med osnovnimi organizacijami sindikata in drugimi aktivni v delovni organizaciji

V tem delu so tekmovala moške ali ženske ekipe v panogah: smučarski tek, veleslalom, kegljanje, streljanje z zračno puško, pikado, namizni tenis, vlečenje vrvi, plavanje, ribolov, veslanje, mali nogomet, kros, balinanje, mini golf in gobarstvo.

Letno je v vseh panogah sodelovalo okoli 380 ekip, ki so se potegovala za prehodni pokal delavskega sveta.

2. TRIM (rekreacija posameznikov)

Aktivnost je bila razdeljena na dve področji: tekmovalje za značko TRIM (lažja aktivnost) in tekmovalje za značko TVT_KAVELJC (težja aktivnost). Delavci so se udeleževali tekmovalj v smučarskem teku, plavanju, hoji (planinstvu), teku, veslanju in kolesarjenju.

Letno je sodelovalo tudi do 1200 članov kolektiva.

3. Sodelovanje ekip delovne organizacije v tekmovaljih mestnega sindikalnega sveta Maribor

Tekmovalja so bila organizirana v panogah: streljanje z zračno puško, balinanje, pikado, kegljanje, namizni tenis, odbojka, mali nogomet, rokomet, košarka, atletika, šah, plavanje, smučarski tek, alpsko smučanje in ribolov.

4. Organizirani izleti za delavce

Organizirani izleti so bili namenjeni delavcem in so potekali v planine in kraje, znane iz narodnoosvobodilne vojne. Najmnožičnejši izlet pa je bilo tradicionalno gobarsko tekmovalje.

5. Aktivnosti na rekreacijskem centru

V Limbušu ob Mariborskem jezeru je podjetje leta 1956 zgradilo rekreacijski center. Tam so imeli delavci na voljo razne športno-rekreacijske objekte: čolne na vesla ter čoln Stradun na nožni pogon, rekvizite za namizni tenis, pikado, badminton, odbojko, mali nogomet, kegljanje in lokostrelstvo, progo za smučarski tek in trimsko stezo.

Rekreacijski center je letno obiskalo več tisoč delavcev in drugih občanov.

6. Zlet bratstva in enotnosti proizvajalcev tirnih vozil Jugoslavije

Športna srečanja so potekala vsako leto v drugem kraju, tekmovala pa so ekipe proizvajalcev tirne industrije za prehodni pokal v odbojki, streljanju z zračno puško, pikadu, plavanju, partizanskem mnogoboju, ribolovu, šahu, namiznem tenisu in kegljanju.



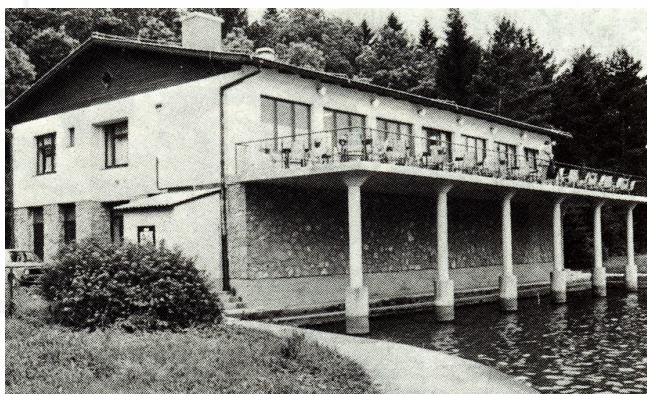
Fotografije: fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor, AŠ 147, 148, 151, 174, foto, Zmago Gomzi







Na čolnarni v 60-ih letih



Čolnarna, 1989



Čolnarna TVT Boris Kidrič

V okviru sindikalne podružnice je bil leta 1957 ustanovljen Iniciativni odbor za gradnjo čolnarne na Mariborskem jezeru. Ta odbor si je v letu 1957 pripravil zemljišče ter postavil začasne prostore bodoče čolnarne. Delavci so organizirali udarniško delo, kjer so se posebno izkazali mladinci predvojaške vzgoje, člani gasilskega društva in drugi člani kolektiva. Vso materialno pomoč so prejeli od organov družbenega upravljanja. Delo se je opravljalo v popoldanskem času, ob nedeljah in prostih urah. Najprej so zgradili osnovo, lesen provizorij 20 x 6 metrov, ki je služil za garderobe, spravilo čolnov in bife. V prostem času so izdelali 20 čolnov, ki so se imenovali Blejci. Ob otvoritvi so organizirali srečelov, z izkupičkom pa nabavili osnoven inventar. Čolnarna je privabljala vedno večje število obiskovalcev.

S pomočjo inž. Černiča so bili izdelani načrti in projekti ter študija celotnega terena z orisanimi površinami posameznih objektov, obale, parka, bazena, torej celotne rekreacijske površine kasnejše čolnarne. Izgradnja obale, parka, planiranje terena, gradnja kleti, otroškega bazena ter treh vikend hišic se je končala leta 1961. Planirana pa je bila še izgradnja 25 x 12,5 m velikega bazena, igrišč za odbojko idr.

V času gradbenih del so istočasno izdelali 6 novih jadrnic tipa »O« jole in 30 komadov turističnih čolnov Blejcev. Ob otvoritvi leta 1960 je sindikat organiziral tekmovanje z Blejci med sindikalnimi odbori. Tekmovanje je spremljalo kar preko 1000 gledalcev.

Izgradnjo je vodil tovarniški sindikat in dolgo časa so lahko delavci TVT »Boris Kidrič« in drugi občani uživali svoj prosti čas v lepem ambientu te čolnarne, njene okolice ter s čolni na Dravi.

Podjetje je kasneje čolnarno oddajalo v najem, konec 80-ih let pa se je odločilo njeno upravljanje prevzeti nazaj v svoje roke. Ob tem so obnovili zunanost in uredili notranjost ter odprli sodobno urejen prostor za gostinsko dejavnost.⁶⁶



Osebj, 1989



Terasa, 1989



Prireditev, 1989



66 Odmev TVT, julij 1989.



Železničarski dom

Prvi direktor tovarne inž. Dobromil Uran je podal pobudo za zgraditev postojanke na Pohorju. Že maja 1945 je ekipa podjetja začela z iskanjem primerne lokacije. Ko jo je našla, so se takoj pričela pripravljala udarniška dela, kmalu pa je na tem mestu že stala koča, ki so jo po idejnem vodji poimenovali »Uranova koča«. Slovesno so jo odprli 18. novembra 1945, v naslednjih letih pa je gostila mnogo pohodnikov.

Že v letu 1946 se je pričela gradnja večjega doma. Udarniki so ga gradili ob nedeljah in praznikih, za gradnjo pa porabili porabili kar 90.000 udarniških ur.

22. decembra 1949 je bil slovesno odprt sprednji del zidane stavbe, v kateri je bila restavracija, leta 1956 je bil končan spalni trakt, leta 1961 pa še dvorana. Načrte za vse stavbe je brezplačno projektiral arhitekt inž. Milan Černigoj.

Od leta 1965 so ga imenovali »Železničarski dom«.

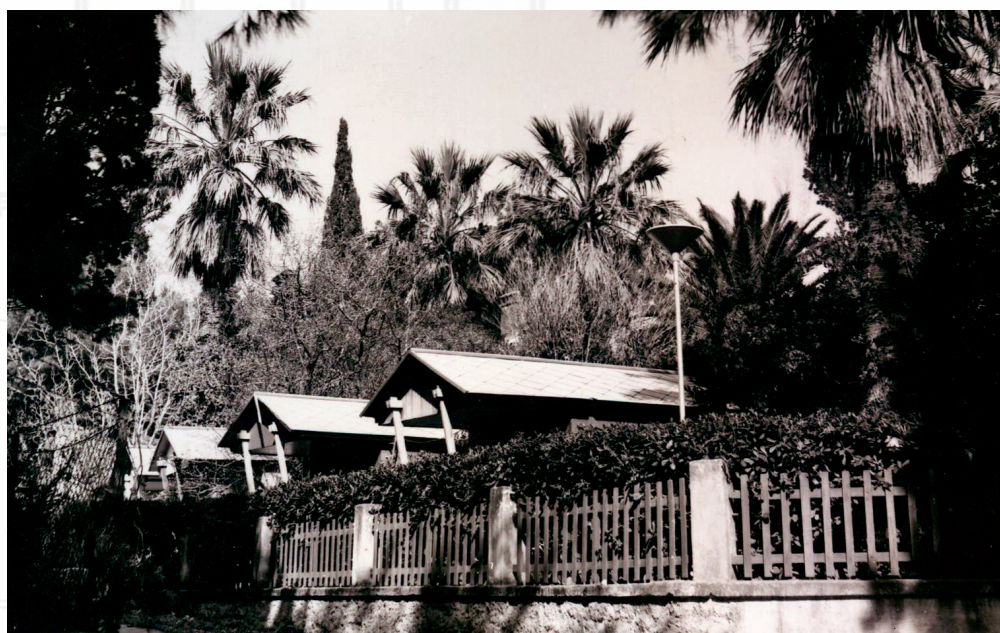
V zahodnem krilu doma so se nahajale sobe, v severnem krilu pa je bil restavracijski del s kuhinjo in prostori za osebje. Ob domu je bila še pralnica, lovska koča in drugi infrastrukturni objekti.

Železničarski dom je v svojem najboljšem razcvetu zaposloval 50 ljudi. Bil je znan in zelo priljubljen, tako v mestu Maribor kot tudi na območju tedanje skupne države. Dom so leta 1986 zaprli, saj ni bilo sredstev za njegovo temeljito obnovo.



Fotografije: PAM, Zbirka fotografij in razglednic





Fotografije počitniškega doma v Kaštelu Gomilici

Fotografije: fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič Maribor, AŠ 147, 148, 151, foto, Zmago Gomzi



Letni oddih delavcev

V začetku 60-ih let je podjetje kupilo in uredilo počitniška domova v Piranu in Kaštelu Gomilici s skupno 170 ležišči, v najemu pa je imelo počitniški dom v Seči. Letno je tako lahko v teh objektih svoj dopust preživel preko 1000 delavcev.

V letu 1961 je letni oddih v počitniških domovih podjetja izkoristilo 1227 članov kolektiva.

Počitniški dom v Piranu je bil v 80-ih letih obnovljen. Stal je v središču Pirana ter razpolagal s 70 ležišči v 24 sobah. V vsaki etaži so bile skupne sanitarije s prhami.

Počitniški dom v Kaštelu Gomilici je imel na razpolago 13 ležišč v 30 počitniških hiškah in 4 sobah v zidani zgradbi. Dom je imel kuhinjo, jedilnico in bife.

Podjetje je imelo tudi 5 počitniških prikolic v avtokampu Lanterna pri Poreču, Maredi pri Novem gradu in v zdravilišču Atomske toplice. Na razpolago pa sta bila še dva šotori, ki sta bila običajno v kampu Stella Maris v Umagu.

Počitniška hiša na otoku Murterju je imela na razpolago 25 ležišč v 7 sobah. Stala je ob morju in imela svoj pomol. Letovalci so imeli na voljo dve skupni kuhinji v pritličju, vsaka družina pa je imela tudi svoj kuhinjski kotiček in skupni dnevni prostor.

Počitniška hiša na otoku Pagu v Mandrah je lahko gostila goste v 4 sobah s skupno kuhinjo in sanitarijami.

Delavci podjetja so lahko letovali še v počitniških domovih Elektrovine (Betina na Murterju ter v Logarski dolini) in Livarne v Novem Vinodolskem.⁶⁷

67 Odmev TVT, maj 1971.; Odmev TVT, februar 1989.





Darovanje krvi

(PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič, AŠ 147, foto, Zmago Gomzi)



Prostovoljni darovalci krvi

(PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič, AŠ 151)

Krvodajalstvo

V tovarni je bil leta 1953 ustanovljen aktiv prostovoljnih krvodajalcev, ki je bil eden izmed bolj dejavnih v Mariboru. V podjetju je bilo leta 1971 registriranih kar 450 aktivnih prostovoljnih darovalcev, tj. vsak peti član kolektiva.

Krvodajalci so v letih 1969 in 1970 darovali več kot sto litrov krvi.⁶⁸

Leta 1978 se je aktiv preimenoval v aktiv Rdečega križa, deloval je pod okriljem konference osnovnih organizacij zveze sindikatov v TVT Boris Kidrič in štel okoli 400 aktivnih članov, ki so letno darovali okoli sto litrov krvi.⁶⁹

68 Odmev TVT, maj 1971.

69 »Aktiv Rdečega križa«, v: Almanah 120 let DO TVT Boris Kidrič Maribor, ur. Zmagor Gomzi (Maribor, 1983).

Uspela akcija odvzema krvi

V petek, 1. septembra, je aktiv Rdečega križa našega podjetja organiziral skupaj z mladinsko organizacijo prostovoljno akcijo odvzema krvi na transfuzijskem oddelku Splošne bolnišnice Maribor. Akcije se je udeležilo nad sto članov kolektiva. Tolikšna udeležba je lep dokaz, da je akcija natekla na ugoden odmev nad člani kolektiva, še posebej pa je razveseljivo, da je bilo med udeleženci akcije veliko takih, ki so darovali kri prvič. Bilo pa je tudi nekaj primerov, ko so člani kolektiva, ki so hoteli darovati kri, po odvzetem vzorcu odklonili zaradi zdravstvenih razlogov. Zopet dokaz, da je vsak prostovoljni krvodajalec pred odvzемом krvi ustrezno zdravstveno pregledan.

Ob letošnji akciji odvzema krvi je bila majhna slovesnost, saj je član našega aktivna RK **Anton Černež** že 110-krat daroval kri, za kar se mu je vodstvo RK iskreno zahvalilo, skromne slovesnosti ob tem dogodu pa se je udeležila tudi novinarka Radia Maribor Sonja Šubernik, ki je pripravila za radijske valove krajši posnetek z rekorderjem po številu odvzemov krvi v našem podjetju in z Ludvikom Rozinom, predsednikom aktivna RK TVT Boris Kidrič.

Po akciji je odbor aktivna pripravil tradicionalno družbeno srečanje prostovoljnih krvodajalcev. Na njem so prejeli nekateri krvodajalci priznanja in plakete za leto 1988; lani smo imeli 620 odvzemov krvi.



Odvzem krvi poteka skorajda brez bolečin, če pa je zraven še brhka medicinska sestra, pa bolečin pravzaprav niti ne čutiš. Nasmeh Jožeta Koberna je dovolj zgovoren dokaz za to.



Za Skenderja Jadadiča (spredaj) je bil odvzem krvi posebno doživetje, saj je prvič daroval dragoceno življenjsko tekočino, za Antona Černeža (zadej) pa je odvzem krvi »rutinirano opravilo«.

Odbor ugotavlja, da zaradi izredno visokih cen ter zaradi skromnih finančnih sredstev žal ne bo mogel več organizirati srečanj darovalcev krvi v dosednji obliki. Zaradi tega je ena izmed osrednjih nalog odbora, da za prihodnje leto poskuša pridobiti več sredstev za delovanje aktivna RK. Seveda pa moramo imeti pri načrtovanju in pridobivanju denarnih sredstev v mislih predvsem to, da je darovanje krvi predvsem humani odnos do sočloveka in družbe.

Za leto 1988 je prejel priznanje za darovanje krvi 101 krvodajalec, od tega je 41 članov kolektiva darovalo kri 5 krat, 21 članov kolektiva 10 krat, 17 članov kolektiva 15 krat, osem članov kolektiva 20 krat, medtem ko so 25 krat darovali dragoceno življenjsko tekočino **Marija Gril, Jože Bračko, Ivan Paulin, Srečko Vogrin** in **Herman Pavalec**. 50 krat je daroval kri **Franc Vincekovič**.

Vsa nepodeljena priznanja so pri tajniku aktivna Vinku Juriču v TOZD 28 – Mehanska obdelava (tel. 28-15), kjer naj jih prejemniki priznanj čimprej dvignejo.

Odbor aktivna RK se ob koncu akcije odvzema krvi zahvaljuje sindikalni konferenci podjetja za dodeljeno finančno pomoč s katero je aktiv lahko izpolnil program dela za leto 1989. Z darovanjem krvi smo prispevali k rešitvi mnogih življenj in k čimhitrejši ozdravitvi poškodovanih in bolnih svojcev, znancev, prijateljev, sodelavcev in drugih, ki so bili potrebni krvi.

Daruj kri, rešuj življenja!

Tajnik aktivna RK Vinko Jurič

Odmev TVT, september 1989





Člani avto-moto sekcije
(PAM, fond Tovarna vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič, AŠ 147)

20 let AMD Boris Kidrič

Prejšnji teden je bila v domu JLA v Mariboru 11. redna skupščina Avto-moto društva Boris Kidrič, ki se je udeležilo okoli 210 članov društva in gostov. Na skupščini so pregledali in ocenili delo društva v preteklem letu, izvolili novo vodstvo in podelili priznanja najzaslužnejšim članom društva.

Poročilo o delu društva je podal Jože Klinger, predsednik Avto-moto društva Boris Kidrič, ki je dejal:

— Z delom našega društva, ki je potekalo prek komisij, smo lahko domala v celoti zadovoljni. Lani smo imeli v društvenih učilnicah 21 teoretičnih tečajev za bodoče voznike osebnih motornih vozil, ki jih je obiskovalo skupno okoli 450 občanov. Poleg tega so opravili lani kandidati za bodoče voznike 7630 ur vožnje, kar pa je skoraj polovico manj kot leto prej. Manjše zanimanje za opravljanje voznškega izpita je nedvomno posledica vedno dražje tečajnine.

Posebno pozornost je društvo namenilo tudi vzgojno-preventivni dejavnosti, zlasti še vzgoji pionirjev in mladine. Tako smo priredili tečaj za pionirje prometnike, ki ga je obiskovalo 29 pionirjev. Naj za konec še dodam, da smo se na vseh ravneh trudili za čimvečjo prometno varnost in vzgojo občanov na tem področju.

Za letošnje leto načrtuje društvo vrsto investicij, s katerimi želi razširiti svojo dejavnost in odpraviti nekatere težave pri prometni vzgoji kandidatov za voznike. Med drugim nameravajo dokončati obnovo ostrejša društvenih prostorov, obnoviti ploščad za pranje osebnih av-

tomobilov in kupiti šolsko vozilo zastava 101.

AMD Boris Kidrič slavi letos 20-letnico obstoja in uspešnega dela. Društvena dejavnost je sicer pričela že v prvih povojnih letih, vendar kot krožek v okviru takratnega društva Ljudske tehnike. Društvo šteje sedaj 710 članov, od tega jih kar okoli 500 dela v TVT Boris Kidrič.

Na skupščini so tudi podelili priznanja najzaslužnejšim članom AMD Boris Kidrič.

Bronasto plaketo AMZS so dobili Jože Babič, Avgust Šoštarič in Ivo Goisnikar.

Srebrno plaketo AMZS so dobili Ciril Plazl, Jože Klinger, Alojz Krebs, Alojz Krejač in Edvard Razboršek.

Zlato plaketo AMZS sta dobila Anton Marčič in Jože Kladnik.

Častni znak AMZS so dobili Peter Gabrovec, Mirko Farasin, Franc Podgoršek in Rezika Zakrajšek.

Priznanje za prispevek pri razvoju društva so dobili Stanko Habjanič, Maksimiljan Fuchs, Jože Marovič, Stane Murko in Karel Velikonja.

Nekateri prizadevni člani AMD Boris Kidrič so dobili še priznanja upravnega odbora društva in občinske zveze za tehnično kulturo, društvo pa je dobilo priznanje republiške AMZ in občinske zveze za tehnično kulturo.

Pod konec skupščine so izvolili novo vodstvo AMD Boris Kidrič in za predsednika društva Jožeta Klingerja.

Z. G.

Avto-moto društvo Boris Kidrič

Avto-moto društvo Boris Kidrič je bila ena izmed najstarejših tovrstnih organizacij na širšem mariborskem prostoru. Pod okriljem Društva ljudske tehnike je že leta 1945 pri Železniških delavnicah deloval avto-moto krožek, kjer so člani predvsem popravljali stare motorje in vozila, ki jih je za seboj pustila nemška vojska. Kmalu so usposobili dve motorni kolesi ter osebni avtomobil in lahko začeli z usposabljanjem voznikov motornih vozil. Krožek je imel posebno sekcijo, ki se je ukvarjala z avto-moto športom. V takšni obliki je krožek deloval do leta 1962, ko je postal samostojen in se poimenoval Avto-moto društvo Boris Kidrič Maribor.⁷⁰

Društvo se je vključilo v Avto-moto zvezo Slovenije in Avto-moto zvezo Jugoslavije. Tovarna železniških vozil Boris Kidrič je društvu v Komenskega ulici odstopila gradbeno zemljišče, kjer je bila zgrajena stavba, v kateri so bili uprava društva, osnovna sredstva in vozniška šola.⁷¹

Poleg izvajanja redne vzgoje voznikov motornih vozil je društvo vzgajalo tudi pionirje po osnovnih šolah. Društvo je vzgajalo odred pionirjev prometnikov na območju taborskih osnovnih šol in jih opremilo z ličnimi uniformami.

Najvišji organ društva je bila skupščina, operativno pa je društvo vodil 19-članski upravni odbor. V začetku 80-ih let je imelo društvo 750 članov. Za praktično vožnjo je imelo društvo šest vozil Zastava 101 in eno vozilo Zastava 750 ter dva avtosimulatorja v elektronski učilnici.



Vozni park
(Spletna stran Avto moto društva Boris Kidrič Maribor)



Prostori društva na Komenskega ulici, 1971
(PAM, fond Zavod za urbanizem Maribor)

70 Odmev TVT, februar 1971.

71 »Avto-moto društvo Boris Kidrič«, v: Almanah 120 let DO TVT Boris Kidrič Maribor, ur. Zmago Gomzi (Maribor, 1983).

