

Zbirka medijskih objav INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE, 09. 12. 2013

Število objav: 5
Tiskani mediji: 3
Splet: 2
Radijske postaje: 0
Televizijske postaje: 0
Teletekst: 0

Spremljane teme:
Barbara Škraba Flis
Črtomir Remec
Inženirska dejavnost, inženirji
Inženirska zbornica Slovenije



INTERVJU Marjan Pipenbaher, direktor podjetja Ponting *Domače gradbenoinženirsko znanje se topi*

Po propadu velikih gradbenih podjetij in zaradi pomanjkanja velikih projektov so slovenski gradbeni inženirji izgubili možnost za ambiciozno strokovno delo. V korak s stroko gre do lahko predvsem v podjetjih, ki so se uveljavila v tujini, mednje pa sodi tudi mariborski Ponting. Njegov direktor in solastnik Marjan Pipenbaher, ki je tudi predavatelj na mariborski gradbeni fakulteti, nam je predstavil svoj pogled na raven inženirskega znanja v dobrih časih za gradbeništvo, zdajšnje razmere in svoj pogled na prihodnost.

Na kakšni ravni je bilo slovensko inženirsko znanje na področju gradbeništva pred propadom velikih gradbenih podjetij?

Inženirsko-tehnološko znanje je bilo pred propadom treh velikih slovenskih gradbenih podjetij - Gradisa, SCT in Primorja - na mednarodno primerljivi ravni. Poglejte, kaj vse so zgradila ta podjetja! Veliki viadukti in mostovi, izredno zahtevni predori in odseki avtocest pričajo, da je v tem prostoru delovala nekoč izredno močna in tehnološko visoko usposobljena gradbena operativa, ki so jo projektantsko in tehnično-tehnološko podpirali inventivni inženirski biroji. Predvsem Ponting in Gradisov biro za projektiranje na področju gradnje zahtevnih premostitvenih objektov, Elea IC, Igro Consulting in Geoportal na področju gradnje predorov ter podjetja PNZ, BPI, Lineal in PNG na področju gradnje cest. Z graditvijo velikih in zahtevnih infrastrukturnih objektov so se osvajale nove tehnologije in tehnološki postopki gradnje, pridobivale so se izkušnje in predvsem velike reference, ki so

nujno potrebne pri nastopu na mednarodnem trgu.

Velika gradbena podjetja so pokopala sama sebe.

Nemoremo se strinjati z današnjimi posplošenimi kritikami, da so vsa gradbena podjetja gradila nekakovostno, predrago in da je bilo vse preplačano. Moramo biti korektni in priznati, da so ceno gradnje avtocestnih odsekov močno zvišale tudi dodatne zahteve novih evropskih direktiv spodročja ekologije, lokalnih skupnosti, županov in včasih od izvajalcev izsiljeni skrajšani roki izvedbe zaradi odpiranj avtocestnih odsekov tik pred volitvami. Z divjim lastninjenjem, stečajem Gradisa ter vstopom Preventa, CP Maribor in Vegrada na področje gradnje avtocest se je začel propad gradbene operativne in s tem povezanega inženirsko-tehnološkega znanja. Poslovna filozofija minimalnega vlaganja v tehnološki razvoj, stiskanja in izsiljevanja ter neplačevanje podizvajalcev sta se po letu 2004 prenesla s področja visokih gradenj tudi na inženirske gradnje. Gospodarska kriza, ki se je že začela nakazovati v začetku leta 2008, in s tem povezano zmanjšano vlaganje v večje infrastrukturne projekte sta samo še pospešila propad velikih gradbenih podjetij.

Kakšen je na tem področju položaj danes?

Velika slovenska gradbena podjetja so bila tudi v času največje konjunktуре majhna v primerjavi s srednjimi in velikimi gradbenimi podjetji posvetu. SCT

z letnimi prihodki med 300 in 500 milijoni evrov ter Primorje z 200 do 400 milijoni na leto sta bila majhni podjetji v primerjavi z nam najbližjimi avstrijskimi (Strabag, Porr, Alpine-Bau), italijanskimi (Astaldi, Rizzani de Eccher, Impregilio), nemškimi (Bilfinger, Zublin, Max Bögl, Hochtief) in francoskimi podjetji (Vinci, Bouyg, Eiffage), ki so v tem času na leto ustvarjala od tri do sto milijard evrov prihodkov. Iz povedanega je razvidno, da so naša podjetja v tujini izredno težko nastopala s konkurenčnimi ponudbami, še posebno, če poznamo mednarodne reference teh velikih evropskih družb. Slovenski gradbeni operativi je bil v danem trenutku dostopen predvsem trg nekdanje Jugoslavije (Bosna in Hercegovina, Črna gora, Srbija, Makedonija), nekdanje Sovjetske zveze in severne Afrike (Libija, Alžir), vendar so ob takratni konjunkturi v Sloveniji nekako kar pozabila prodirati in si odpirati nove trge.

Kje je po propadu velikih slovenskih gradbenih podjetij končalo oziroma se izgubilo inženirsko znanje?

SCT, Primorje in Gradis so imeli kakovostne tehnološke oddelke za kontrolo, pripravo in vodenje del, ki so tehnološko skrbeli za pripravo, izvedbo in predvsem optimiziranje tehnološko-poslovnih procesov in racionalizacijo del - zagotavljanje kakovosti, znižanje stroškov in krajšanje rokov graditve. Ta strokovno in organizacijsko kakovostna jedra so se razbila, s tem pa tudi sinergijski učinek tehnološkega znanja posameznih strokovnjakov. Starejši so se večinoma upokojili in občasno delujejo kot samostojni svetovalci na območju nekdanje Jugoslavije, mlajši pa so se prezaposlili ali celo postali brezposelni. Po-

sebnost je škoda tudi sposobnega delovodskega kadra - delovodij z dolgoletnimi izkušnjami, ki so kljub nižji izobrazbi odlično obvladovali tehnološke procese in - kar je tudi pomembno - bili maksimalno zvesti svojim podjetjem. Še posebno pa mi je žal za odlično inženirsko-razvojno skupino, ki jo je vodil inženir Cotič iz Primorja in ki je v sodelovanju z zunanjimi raziskovalci in instituti dosegala svetovno primerljive rezultate s področja razvoja visoko zmogljivih betonov, ter tehnološko-razvojne skupine iz SCT, ki jo je vodila Tanja Omahen. Seveda sta si z lahkoto našla dobro delovno mesto v drugih domačih in tujih gradbenih podjetjih, ki trenutno delujejo v Sloveniji.

Ali nam je uspelo inženirsko znanje toliko ohraniti, da smo sposobni, vsaj z znanjem, izpeljati velike gradbene projekte?

Slovenija nima več velikega in tehnološko sodobno opremljenega gradbenega podjetja, ki bi bilo sposobno graditi najzahtevnejše inženirske konstrukcije. Tu smo povsem odprti za velika tujagradbena podjetja, ki imajo veljavne reference, sposobnost pridobitve bančnih garancij in zavarovanj ter sodobno tehnološko znanje. Recesija je tudi izredno velika težava za projektantska in specializirana inženirsko svetovalna podjetja. K sreči so to večinoma zasebna podjetja z znanimi lastniki, ki so podjetja gradili z lastnimi finančnimi vložki, požrtvovalnim delom in veliko pripadnostjo podjetju. Mislim, da sva bila s partnerjem Viktorjem Markljem med prvimi, ki sva že leta 1990 ustanovila podjetje Ponting, ki ima zdaj svetovne reference na področju projektiranja ter gradnje premostitvenih in drugih inženirskih objektov. Enako je, sicer nekoliko pozne-

je, storilo tudi nekaj kolegov, ki imajo zdaj kljub veliki krizi kakovostna in še vedno uspešna podjetja. Škoda je Gradisovega biroja za projektiranje, ki ga je na koncu prevzel Integral Banjaluka iz Republike srbske. Biro je vrsto let vodil inženir Ačanski, ki je tako kot mi vedno skrbel tudi za razvoj mladega in sposobnega inženirskega kadra.

📌 In kaj zdaj?

Nesmemo obupati. Vse na svetu temelji na periodičnih gibanjih - od finančnih trgov, energij pri kroženju elektronov okoli atomskega jedra do človekovega bioritma -, kjer se nenehno zvezno izmenjujejo ekstremi, maksimumi in minimumi. Spomnim se leta 1984, ko je bil izdan zakon o omejevanju investicij, nakar do izvedbe avtocestnega programa v Sloveniji tako rekoč ni bilo večjih infrastrukturnih projektov. Prav tu je odločilna vloga zrele politike, ki mora skrbeti za minimalno in stalno gospodarsko rast z možnostjo ukrepanja države za blažitev šokov na trgu. Skrajni čas je, da politiki spoznajo, kar je izjavil nekdanji nemški zvezni kancler Kohl:

kar je dobro za državo, je dobro tudi za stranko, in kar je dobro za stranko, ni nujno dobro tudi za državo, ter da država ni krava, ki se hrani na nebu, molze pa na zemlji!

📌 V Pontingu ste z velikimi gradbenimi podjetji sodelovali pri številnih projektih doma in v tujini. Ali po propadu velikih gradbenikov še imate ustrezne partnerje za velike projekte?

Trenutno delujemo pri projektih zunaj Slovenije, v sosednjih evropskih državah, na Poljskem, Irskem, v Avstriji, Hrvaški in Srbiji. Naši glavni projekti pa so trenutno zunaj Evrope, v Turčiji, Izraelu in Alžiru. Kot neodvisno svetovalno inženirsko podjetje sodelujemo z različnimi tujimi izvajalskimi podjetji, ki so tehnološko usposobljena za graditev najzahtevnejših premostitvenih objektov z razponi tudi prek 400 metrov. Kljub temu dobro čutimo in se zavedamo, da je finančna kriza globalna, konkurenca na svetovnem gradbenem trgu in trgu svetovalnih storitev pa velikanska. Zaradi visoke brez-

poselnosti in pomanjkanja dela ponujajo po svetu predvsem portugalska, španska in italijanska svetovalna in izvajalska podjetja nerealno nizke cene, ki jim lahko konkurirajo samo turška in kitajska gradbena podjetja. Boj za trg je neusmiljen in nenehen!

📌 Kje so vaše konkurenčne prednosti?

Edini adut, ki ga imamo kot malo specializirano svetovalno podjetje, so projektantska in tehnološko-izvedbena znanja ter izkušnje pri snovanju in izvedbi velikih in zahtevnih premostitvenih objektov. Vsi naši projekti večjih premostitvenih objektov v tujini imajo naslednje skupne značilnosti: imajo zahtevno temeljenje, velike razpone in visoke stebre, so na območju velike potresne aktivnosti in jih je treba ponavadi tudi potresno izolirati, so na območju močnih in sunkovitih vetrov. To velja še posebej za mostove in viadukt v Turčiji in Alžiru.

📌 Ali vam uspeva zagotavljati si dovolj dela?

Stalno zagotavljanje dela je tu-

di za nas velika težava. Doma in v tujini smo se udeležili tudi več javnih natečajev, kjer nam je zmaga na natečaju zagotovila tudi neposreden podpis pogodbe za nadaljnje projektiranje. Ker smo v mednarodni inženirski stroki že nekoliko uveljavljeni, nas v posameznih primerih tudi neposredno pokliče določen tuji investitor ali podjetje, ki želi hiter odziv na neko težavo ali zahteva svetovanje oziroma izdelavo projekta. Dobro je, da imamo že veliko izkušenj ter odličen in stroki predan inženirski tim, ki mu delo v biroju pomeni tudi nenehen strokovni izziv, tako da je lahko naš reakcijski čas izredno kratek - kar je izredno pomembno. Seveda pa je ob rednem delu nujno treba poskrbeti za nenehno učenje in strokovno izpopolnjevanje. Razvoj na področju novih materialov in konstrukcijskih zasnov velikih mostov je izjemen, zato znanje hitro zastareva. Nenehno se je treba učiti, se seznanjati z novostmi na svetovnem trgu ter si predvsem pridobiti čim več izkušenj in znanja do naslednjega, še težjega projekta.



”

Slovenija nima več velikega in tehnološko sodobno opremljenega gradbenega podjetja, ki bi bilo sposobno graditi najzahtevnejše inženirske konstrukcije.

■ Marjan Pipenbaher, direktor in solastnik podjetja Ponting

■ Most na otok Pelješac sodi med bisere slovenskega inženirskega znanja.

Narodnik: INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE
Objave so namenjene interni uporabi v skladu z odločbami ZASP in se brez soglasja imetnika pravic ne smejo proslo razmnoževati in distribuirati!
Kiplog d.o.o.



Zibelka združevanja slovenskih inženirjev

V obdobju 1919-1944 je delovala Ljubljanska inženirska zbornica, njeno življenje pa je opisano v knjigi, ki je luč sveta ugledala v sredo. Zbornica je svoje člane zavezovala, da delujejo strokovno in etično. V sredo je bila v prostorih Inženirske zbornice Slovenije predstavljena knjiga Ljubljanska inženirska zbornica 1919-44, ki jo je napisal arhitekt in publicist Bogo Zupančič. Pobudo zanjo je konec prejšnjega leta dal predsednik Inženirske zbornice Slovenije **Črtomir Remec**.

Zametki delovanja v Trstu Predhodnica Ljubljanske inženirske zbornice (LIZ) je bila tržaška inženirska zbornica, ki je bila ustanovljena leta 1913 in je imela tri sekcije: nemško, italijansko in slovansko. Prav zaradi razlik v narodnostni sestavi ni mogla nikoli polno zaživeti.

Do leta 1937 člani tudi Dalmatinci

LIZ je bila ustanovljena leta 1919 in se je uradno imenovala Ljubljanska inženirska komora, svoje delovanje pa je ura-

dno končala leta 1944. Okoli leta 1937 se je preimenovala v Inženjersko zbornico Ljubljana. Zanimivost pa je, da so bili do leta 1937 vanjo vključeni tudi dalmatinski inženirji, ki so šele takrat zbrali dovolj članov, da so se lahko tudi formalno osamosvojili. Po podatkih iz leta 1934 so bili v LIZ vključeni inženirji različnih strok: gradbeni, strojni, elektro-strojni, elektro-, vodni, gozdni in kemično-tehnični inženirji ter arhitekti.

V obdobju 1939-1944 je bilo v register članov LIZ vpisanih prek 400 inženirjev, polovica je bila članov, polovica pa pripravnikov za člane. Na začetku delovanja LIZ je bilo približno 30 članov, do 1944 se je članstvo povečalo za sedemkrat.

Trije predsedniki

Avtor delovanje zbornice deli na dve obdobji: od leta 1919 do 1933, ko jo je vodil Milan Šuklje (le leta 1929 je vodenje za leto dni prevzel Čeh Alojz Král), in od leta 1933 do 1942, ko jo je vodil Milko Pirkmajer. Milan Šuklje je imel velike zasluge za ustanovitev tehniške fakulte-

te v Ljubljani v letu 1919 in razvoj inženirske stroke v Sloveniji po prvi svetovni vojni. Milko Pirkmajer je njegova prizadevanja nadaljeval in delovanje LIZ profesionaliziral. Edo Pirkmajer, sin Milka Pirkmajerja, je na predstavitvi knjige povedal, da sta bili v LIZ glavni načeli strokovnost in etično poslovanje. Dodal je tudi, da so bili inženirji v tedanji družbi zelo cenjeni.

V času velike gospodarske krize, v letu 1933, se je Vilko Pirkmajer zavzemal za zagon javnih del, ki bi pripomogla k oživitvi gospodarske dejavnosti. Pri tem Bogo Zupančič pravi, da bi ta nasvet lahko veljal tudi danes, je pa gospodarska sestava zdaj precej drugačna, zato nasvetov iz preteklosti ne moremo neposredno prenašati na sedanji čas.

Študirali v Ljubljani in tujini

Večina slovenskih inženirjev je študirala na ljubljanski tehniški fakulteti. Po besedah Boga Zupančiča so premožnejše ljubljanske družine svoje otroke pošiljale študirat v tujino, saj

ljubljanska fakulteta še ni imela tradicije. Največ so študirali v Gradcu in na Dunaju, v Pragi in Brnu, v manjšem številu pa v Budimpešti, Nancyju, Frankfurtu, Stuttgartu, Parizu in Londonu. Zelo malo jih je študiralo v Beogradu, precej več pa v Zagrebu.

Delali po vsej Kraljevini Jugoslaviji

Po besedah Boga Zupančiča so imeli slovenski inženirji v času Kraljevine Jugoslavije pomemben položaj, saj so jih veliko pošiljali v Bosno in Srbijo, kjer so potrebovali predvsem strokovnjake za rudarstvo.

V konfliktu z Jožetom Plečnikom

V LIZ so bili v konfliktu z arhitektom Jožetom Plečnikom. Ta je predvsem ustvarjal in za svoje projekte naročnikom ni računal, hkrati pa je naročila pridobival mimo natečajev. V LIZ pa so se zavzemali, da bi se posli pridobivali na natečajih in bi bili inženirji za svoje plačilo pošteno plačani.



■ V Kraljevini Jugoslaviji so imeli slovenski inženirji pomemben položaj, ugotavlja Bogo Zupančič, avtor knjige Ljubljanska inženirska zbornica 1919-44.



Gradbeni inženirji se bodo morali na novo prešteti

Zlasti gradbeni inženirji si bodo morali delo poiskati zunaj gradbeništva ter pridobivati dodatna znanja in veščine. Slovenija pa na novo premisliti, na čem bo gradila gospodarski razvoj. Pri tem se lahko zgledujemo po uspešnih sosedih.

Stečaji velikih gradbenih podjetij so spravili na cesto številne dobre inženirje in pridne delavce, prav tako so morali zmanjšati število zaposlenih nekateri inženirski biroji. Po drugi strani pa imajo slovenski pooblaščen inženirji že stoletno tradicijo in so uspešno prestali obe svetovni vojni, kar nekaj gospodarskih kriz in propadanje številnih gradbenih in inženirskih podjetij, razlaga Črtomir Remec, predsednik Inženirske zbornice Slovenije (IZS).

Pehanje za dobičkom škoduje stroki

Sogovornik tudi pravi, da so velika gradbena podjetja, ki nimajo dolgoročne strategije razvoja in poslovne uspešnosti ne gradijo na iskanju najboljših inženirskih rešitev, za inženirsko stroko celo škodljiva. »V letih tik pred vstopom v EU je konjunktura z velikim zadolževanjem Slovenije v tujini pognala

gradbeništvo v tako visoke obrate, da so vodilni izgubili kompas in se brez lastnega denarja lotili neobvladljive privatizacije, ki jo je kriza samo razgalila. Inženirska zbornica se zaveda, da je prek šest tisoč pooblaščenih inženirjev na področju graditve preveč za trenutne domače potrebe, zato spodbuja člane k izobraževanju na tržno bolj aktualnih področjih, učenju podjetništva, tujih jezikov in k delovanja na širšem mednarodnem trgu,« poudarja Remec.

Zgledujemo se po uspešnih sosedih

V kolikšnem času lahko inženirsko znanje zastari? Sogovornik pravi, da številčno določeni roki zastarenja inženirskega znanja ne obstajajo. Seveda pa je za ohranjanje kondicije v gradbeni stroki nujno aktivno delo pri zahtevnejših inženirskih projektih, ki jih primanjkuje predvsem doma, medtem ko za sosednjo Avstrijo in dalje Nemčijo in Švico to ne velja, zato se moramo zgledovati predvsem pri njih. »Ko sem pred kratkim sedel na svečani večerji ob 20-letnici saške inženirske zbornice v Leipzigu skupaj z nemškim parlamentarcem, ki je pristojen za promet, mi je dejal, da ne more razumeti, kako se že 15 let igramo z gradnjo

prepotrebne drugega tira do Luke Koper. Prepričan sem, da bi ob racionalni gradnji avtocestnega križa brez lokalnih interesov takratnih poslancev in hkrati županov ter večji odločnosti najvišjih državnih politikov danes že izpolnili vse potrebne infrastrukturne pogoje za logistično dejavnost, ki bi lahko izdatno pospešila rast BDP,« pravi predsednik IZS.

Preveč smo se usmerili le na gradnjo avtocest

Sogovornik pravi, da se je širina inženirskega znanja začela ožiti že pred propadom večjih gradbenikov z večanjem intenzitete gradnje avtocestnega križa in pešanjem investicij na drugih področjih javnega prometa, visokotehnološke industrije in tudi obnovljive energije, z izjemo hidroelektrarn na spodnji Savi. »Ponosni smo lahko, da imamo kar nekaj izjemno kakovostnih projektantov mostov, predorov, stavb, hidromehanske opreme in druge infrastrukture, ki so konkurenčni in delujejo tudi v mednarodnem okolju. Gledano v celoti pa lahko rečem, da je splošno inženirsko znanje v Sloveniji še vedno dovolj kakovostno in nam manjka predvsem več poslovnih izzivov in priložnosti.«

Črtomir Remec si bo v prihodnosti prizadeval za zagon investicij v železniško, pristaniško, letališko in pripadajočo logistično infrastrukturo, vodne, geotermalne in vetrne elektrarne, morski turizem, termalna zdravilišča in gorska smučišča. Že zdaj pa je kar nekaj dela z reševanjem naslednjih investicij za banke upnice, energetske sanacije zgradb, kmalu pa lahko pričakujemo tudi množično legalizacijo črnih gradenj, ki mora po njegovem mnenju potekati po pravilih stroke in ob plačilu visokih kazni v opomin drugim graditeljem.

Sodelovanje s strokovnjaki iz EU

V IZS si v svojem desetletnem sodelovanju z drugimi evropskimi zbornicami in od začetka tega leta tudi pri vodenju Evropskega sveta inženirskih zbornic prizadevajo za izboljšanje regulacije poklicev v gradbeništvo in evropsko sofinanciranje do okolja in človeka prijaznih stavb in infrastrukture do leta 2020, ki bo podpisalo dolgoročni družbeni razvoj. Ob rasti gradbenega sektorja v EU Črtomir Remec verjame tudi v oživitvev slovenskega trga in izboljšanje razmer za naše pooblaščen inženirje doma in v tujini.

Inženirjem je gradbena konjunktura sicer prinašala delo, vendar so jih lastniki podjetij tudi strokovno omejevali.

■ Črtomir Remec, predsednik Inženirske zbornice Slovenije

Page: 20

Reach: 57000

Country: SLOVENIA

Size: 462 cm2

Kazalo

2 / 2



Zibelka združevanja slovenskih inženirjev

09.12.2013 00:01 / Finance 236/2013

Oglasna priloga

V obdobju 1919-1944 je delovala Ljubljanska inženirska zbornica, njeno življenje pa je opisano v knjigi, ki je luč sveta ugledala v sredo.

Zbornica je svoje člane zavezovala, da delujejo strokovno in etično. V sredo je bila v prostorih Inženirske zbornice Slovenije predstavljena knjiga Ljubljanska inženirska zbornica 1919-44, ki jo je napisal arhitekt in publicist Bogo Zupančič. Pobudo zanjo je konec prejšnjega leta dal predsednik Inženirske zbornice Slovenije Črtomir Remec.



V Kraljevini Jugoslaviji so imeli slovenski inženirji pomemben položaj, ugotavlja **Bogo Zupančič**, avtor knjige Ljubljanska inženirska zbornica 1919-44.

Zametki delovanja v Trstu

Predhodnica Ljubljanske inženirske zbornice (LIZ) je bila tržaška inženirska zbornica, ki je bila ustanovljena leta 1913 in je imela tri sekcije: nemško, italijansko in slovansko. Prav zaradi razlik v narodnostni sestavi ni mogla nikoli polno zaživeti.

Do leta 1937 člani tudi Dalmatinci

LIZ je bila ustanovljena leta 1919 in se je uradno imenovala Ljubljanska inženjska komora, svoje delovanje pa je uradno končala leta 1944. Okoli leta 1937 se je preimenovala v Inženjsko zbornico Ljubljana. Zanimivost pa je, da so bili do leta 1937 vanjo vključeni tudi dalmatinski inženirji, ki so šele takrat zbrali dovolj članov, da so se lahko tudi formalno osamosvojili. Po podatkih iz leta 1934 so bili v LIZ vključeni inženirji različnih strok: gradbeni, strojni, elektro-strojni, elektro-, vodni, gozdni in kemično-tehnični inženirji ter arhitekti. V obdobju 1939-1944 je bilo v register članov LIZ vpisanih prek 400 inženirjev, polovica je bila članov, polovica pa pripravnikov za člane. Na začetku delovanja LIZ je bilo približno 30 članov, do 1944 se je članstvo povečalo za sedemkrat.

Trije predsedniki

Avtor delovanje zbornice deli na dve obdobji: od leta 1919 do 1933, ko jo je vodil Milan Šuklje (le leta 1929 je vodenje za leto dni prevzel Čeh Alojz Král), in od leta 1933 do 1942, ko jo je vodil Milko Pirkmajer. Milan Šuklje je imel velike zasluge za ustanovitev tehniške fakultete v Ljubljani v letu 1919 in razvoj inženirske stroke v Sloveniji po prvi svetovni vojni. Milko Pirkmajer je njegova prizadevanja nadaljeval in delovanje LIZ profesionaliziral. Edo Pirkmajer, sin Milka Pirkmajerja, je na predstavitvi knjige povedal, da sta bili v LIZ glavni načeli strokovnost in etično poslovanje. Dodal je tudi, da so bili inženirji v tedanji družbi zelo cenjeni. V času velike gospodarske krize, v letu 1933, se je Vilko Pirkmajer zavzemal za zagon javnih del, ki bi pripomogla k oživitvi gospodarske dejavnosti. Pri tem Bogo Zupančič pravi, da bi ta nasvet lahko veljal tudi danes, je pa gospodarska sestava zdaj precej drugačna, zato nasvetov iz preteklosti ne moremo neposredno prenašati na sedanjí čas.

Študirali v Ljubljani in tujini

Večina slovenskih inženirjev je študirala na ljubljanski tehniški fakulteti. Po besedah Boga Zupančiča so premožnejše ljubljanske družine svoje otroke pošiljale študirat v tujino, saj ljubljanska fakulteta še ni imela tradicije. Največ so študirali v Gradcu in na Dunaju, v Pragi in Brnu, v manjšem številu pa v Budimpešti, Nancyju, Frankfurtu, Stuttgartu, Parizu in Londonu. Zelo malo jih je študiralo v Beogradu, precej več pa v Zagrebu.

Delali po vsej Kraljevini Jugoslaviji

Po besedah Boga Zupančiča so imeli slovenski inženirji v času Kraljevine Jugoslavije pomemben položaj, saj so jih veliko pošiljali v Bosno in Srbijo, kjer so potrebovali predvsem strokovnjake za rudarstvo.

V konfliktu z Jožetom Plečnikom

Kazalo

V LIZ so bili v konfliktu z arhitektom Jožetom Plečnikom. Ta je predvsem ustvarjal in za svoje projekte naročnikom ni računal, hkrati pa je naročila pridobival mimo natečajev. V LIZ pa so se zavzemali, da bi se posli pridobivali na natečajih in bi bili inženirji za svoje plačilo pošteno plačani.

Gradbeni inženirji se bodo morali na novo prešteti

09.12.2013 00:01 / Finance 236/2013

Oglasna priloga

Zaradi propada velikih gradbenikov je dela za njih manj kot v preteklosti, obenem pa jih je za potrebe gospodarstva preveč

Zlasti gradbeni inženirji si bodo morali delo poiskati zunaj gradbeništva ter pridobivati dodatna znanja in veščine. Slovenija pa na novo premisliti, na čem bo gradila gospodarski razvoj. Pri tem se lahko zgledujemo po uspešnih sosedih. Stečajni velikih gradbenih podjetij so spravili na cesto številne dobre inženirje in pridne delavce, prav tako so morali zmanjšati število zaposlenih nekateri inženirski biroji. Po drugi strani pa imajo slovenski pooblaščen inženirji že stoletno tradicijo in so uspešno prestali obe svetovni vojni, kar nekaj gospodarskih kriz in propadanje številnih gradbenih in inženirskih podjetij, razlaga Črtomir Remec, predsednik Inženirske zbornice Slovenije (IZS).



Pehanje za dobičkom škoduje stroki

Sogovornik tudi pravi, da so velika gradbena podjetja, ki nimajo dolgoročne strategije razvoja in poslovne uspešnosti ne gradijo na iskanju najboljših inženirskih rešitev, za inženirsko stroko celo škodljiva. »V letih tik pred vstopom v EU je konjunktura z velikim zadolževanjem

Slovenije v tujini pognala gradbeništvo v tako visoke obrate, da so vodilni izgubili kompas in se brez lastnega denarja lotili neobvladljive privatizacije, ki jo je kriza samo razgalila. Inženirska zbornica se zaveda, da je prek šest tisoč pooblaščenih inženirjev na področju graditve preveč za trenutne domače potrebe, zato spodbuja člane k izobraževanju na tržno bolj aktualnih področjih, učenju podjetništva, tujih jezikov in k delovanja na širšem mednarodnem trgu,« poudarja Remec.

Inženirjem je gradbena konjunktura sicer prinašala delo, vendar so jih lastniki podjetij tudi strokovno omejevali. **Črtomir Remec**, predsednik Inženirske zbornice Slovenije

Zgledujmo se po uspešnih sosedih

V kolikšnem času lahko inženirsko znanje zastari? Sogovornik pravi, da številčno določeni roki zastarenja inženirskega znanja ne obstajajo. Seveda pa je za ohranjanje kondicije v gradbeni stroki nujno aktivno delo pri zahtevnejših inženirskih projektih, ki jih primanjkuje predvsem doma, medtem ko za sosednjo Avstrijo in dalje Nemčijo in Švico to ne velja, zato se moramo zgledovati predvsem pri njih. »Ko sem pred kratkim sedel na svečani večerji ob 20-letnici saške inženirske zbornice v Leipzigu skupaj z nemškim parlamentarcem, ki je pristojen za promet, mi je dejal, da ne more razumeti, kako se že 15 let igramo z gradnjo prepotrebne drugega tira do Luke Koper. Prepričan sem, da bi ob racionalni gradnji avtocestnega križa brez lokalnih interesov takratnih poslancev in hkrati županov ter večji odločnosti najvišjih državnih politikov danes že izpolnili vse potrebne infrastrukturne pogoje za logistično dejavnost, ki bi lahko izdatno pospešila rast BDP,« pravi predsednik IZS.

Preveč smo se usmerili le na gradnjo avtocest

Sogovornik pravi, da se je širina inženirskega znanja začela ožiti že pred propadom večjih gradbenikov z večanjem intenzitete gradnje avtocestnega križa in pešanjem investicij na drugih področjih javnega prometa, visokotehnološke industrije in tudi obnovljive energetike, z izjemo hidroelektrarn na spodnji Savi. »Ponosni smo lahko, da imamo kar nekaj izjemno kakovostnih projektantov mostov, predorov, stavb, hidromehanske opreme in druge infrastrukture, ki so konkurenčni in delujejo tudi v mednarodnem okolju. Gledano v celoti pa lahko rečem, da je splošno inženirsko znanje v Sloveniji še vedno dovolj kakovostno in nam manjka predvsem več poslovnih izzivov in priložnosti.« Črtomir Remec si bo v prihodnosti prizadeval za zagon investicij v železniško, pristaniško, letališko in pripadajočo logistično infrastrukturo, vodne, geotermalne in vetrne elektrarne, morski turizem, termalna zdravilišča in gorska smučišča. Že zdaj pa je kar nekaj dela z reševanjem nasedlih investicij za banke upnice, energetske sanacije zgradb, kmalu pa lahko pričakujemo tudi množično legalizacijo črnih gradenj, ki mora po njegovem mnenju potekati po pravilih stroke in ob plačilu visokih kazni v opomin drugim graditeljem.

Sodelovanje s strokovnjaki iz EU

V IZS si v svojem desetletnem sodelovanju z drugimi evropskimi zbornicami in od začetka tega leta tudi pri vodenju Evropskega sveta inženirskih zbornic prizadevajo za izboljšanje regulacije poklicev v gradbeništvu in evropsko sofinanciranje do okolja in človeka prijaznih stavb in infrastrukture do leta 2020, ki bo podpiralo dolgoročni družbeni razvoj. Ob rasti gradbenega sektorja v EU Črtomir Remec verjame tudi v oživitev slovenskega trga in izboljšanje razmer za naše pooblašcene inženirje doma in v tujini.