



KURIR

NOVO MESTO
29. decembra 1975
št.4 - leto VI.

časopis kolektiva industrije motornih vozil



srečno
1976



PROSLAVA OB DNEVU REPUBLIKE

Pogled na zbrane delavce IMV na proslavi 28. novembra: na odru poje Šentjernejski oktet

V okviru praznovanja naših treh jubilejev: 10 let ADRIA prikolic, 15 let serijske proizvodnje dostavnih vozil in 20 let IMV smo v letošnjem jubilejnem letu — 30 let zmage nad fašizmom in 25. obletnico delavskega samoupravljanja — organizirali 28. novembra 1975 v počastitev dneva republike svečano proslavo.

Proslava je bila v prostorih tovarne avtomobilov, pester program pa je dopolnila godba na pihala iz Novega mesta ter znani Šentjernejski oktet. Govoril je Franc Borsan, predsednik sindikata občine Novo mesto (govor v nadaljevanju članka v celoti objavljamo).

Na proslavi, katere se je udeležilo veliko članov kolektiva, so bila podeljena tudi priznanja za 10, 15 in 20-letno zvesto delo v delovni organizaciji. Podeljenih je bilo 353 priznanj za 10-letno, 210 priznanj za 15-letno delo in 13 priznanj za 20-letno delo. Posebno priznanje za izjemne dosežke pri razvoju delovne organizacije sta prejela dipl. ing. Martin Sever in Jovan Živanovič iz predstavništva Beograd.

Proslave so bile organizirane tudi v drugih TOZD, kjer so podelili svojim sodelavcem priznanja za zvesto delo za ves čas zaposlitve v organizaciji.

K prijetnemu razpoloženju je prispevala tudi malica z običajno „sindikalsko klobaso“, ki je bila v preteklosti še bolj tradicionalna kakor v zadnjih letih, ter 2 x 2 deci, letos v malo spremenjeni embalaži, pa kljub temu na zadovoljstvo tistih, ki so poizkusili vsebino.

Kakor v letošnjem jubilejnem letu, tako bomo organizirali svečane proslave tudi v bodoče. Mimo nas ne sme noben praznik, ki obeležuje našo narodno-osvobodilno borbo, da ga ne bi dostojno počastili. V razpravo je šel tudi predlog, ki ga bodo v kratkem obravnavale sindikalne organizacije pri TOZD: da bi v bodoče priznanja za zvesto neprekinjeno delo podeljevali dvakrat na leto na svečanih proslavah, ob prazniku dela 1. maja in ob dnevu Republike 29. novembra.

Proslave, na katerih bi podeljevali priznanja z „Znakom IMV“ za 10, 15 in 20-letno zvesto delo, bi tako postale tradicionalne, hkrati pa izkazali veliko pozornost do delavcev, zvestih IMV.

Predsednik občinskega sindikata Franc Borsan je nato spregovoril za naš praznik. Dejal je:

„Tovarišice in tovariši!

Jugoslovanski narodi proslavimo letos eno svojih največjih in najpomembnejših obletnic — 30. obletnico zmage nad fašizmom. Zato ob tem jubileju ne moremo mimo jutrišnjega dne, ki predstavlja rojstvo nove Jugoslavije. II. AVNOJ je neusahljiv vir zgodovinskega čustvovanja. Je nepogrešljiv temelj zgodovinske samozavesti revolucionarne, presnavljajoče se jugoslovanske družbe in je izhodišče vseh miselnih tokov o smotrnosti in nujnosti skupnega življenja, skupnega prizadevanja po oblikovanju višjih oblik družbenega obstoja in skupnega boja za uveljavitev socialističnih na-

čel človeškega sožitja. Nočni zbor 29. novembra 1943 nad slapovi Pive je bil izraz docela dozorele, globoko občutne in torej neustavljive težnje vseh jugoslovanskih narodov po temeljiti preobrazbi družbenih razmer po vojni. Na ta dan so se dokončno premaknile kretnice na tir, po katerem vozi vlak revolucionarnega socializma, socialne osvoboditve in novih odnosov med ljudmi.

ZAHTEVA DELAVCEV: NEPOSREDNO ODLOČANJE

Doslednost logike takratne odločitve je razvidna iz celotnega razvoja in poteka teh naših svobodnih 30 let. Razvidna je bila vsakokrat, kadar smo v burnem družbenem razvoju morali skrbeti, da nas ne zanese na to ali ono stran, da nam stihija ali nekritično prevzemanje tujega ne zamegli pregled nad potjo, po kateri smo krenili. Marsikatero bolečo izgubo smo pri tem utrpeli, toda revolucionarno kontinuiteto smo ohranili. Razvidna je bila, ko smo se s sistemom samoupravljanja lotili konkretnega uresničevanja težnje delavskega razreda po neposrednem odločanju o rezultatih dela in njihovi delitvi, pa vse do sprejetja in uresničevanja sedanje ustave.

Niša pot po vojni ni bila lahka. Domovina je bila porušena, vendar je bila zavest in volja ljudstva kljub izčrpanosti po krvavi revoluciji na taki ravni,

da ni bilo ovir, ki bi nas ustavile. Šli smo lastno socialistično pot razvoja, pa čeprav smo večkrat naleteli na hude politične in ekonomske ovire. Toda enotni in pod vodstvom Komunistične partije smo kot neuvrščeni uspeli in si kmalu tudi v zunanjem svetu ustvarili zavidljiv ugled. Prav ta pot, neodvisnost, delavsko samoupravljanje in družbena lastnina proizvajalnih sredstev niso po godu nekaterim zunanjim silam in našim emigrantom ter posameznikom, ki poskušajo razvrednotiti naše dosežke in socialistično pot izgradnje. Toda s ponosom in dvignjeno glavo jim lahko povevmo in tudi na vsakem koraku dokazemo doseženi napredek. Delovno ljudstvo Jugoslavije se ne bo nikoli odpovedalo tega, kar je doseglo.

Tovarišice in tovariši!

Današnja svečanost je za vas delavce IMV še toliko večja, saj praznujete poleg tako pomembne zgodovinske obletnice še kar tri lastne jubileje:

— 20 let obstoja podjetja, 15 let prvega dostavnega avtomobila domače konstrukcije in 10 let proizvodnje ADRIA KARANVAN prikolic.

Iz časovno kratke zgodovine lahko ugotovimo, da pot od Agroservisa, ki je zaposloval 34 delavcev, do današnje tovarne, ki jo estavlja 9 TOZD z že nad 5.000 delavci, ni bila lahka, vendar izredno uspešna. S ponosom lahko trdimo, da je kolektiv dal družbi tisto oziroma več, kot je ta od njega pričakovala. Za nerazvito dolenjsko področje in tudi občino Novo mesto je bilo še kako pomemb-

no vsako novo delovno mesto, ki se je odprlo, saj je agrarnost področja zahtevala čim hitrejšo reševanje in izboljšanje življenjskih razmer. IMV je v veliki meri pripomogel k razvoju gospodarstva občine in ponesele s svojimi kvalitetnimi izdelki ime Novega mesta v širni svet.

PRAVILNA IN ZMAGOVITA POT IMV

Silovit razvoj v zadnjih letih še posebno dokazuje pravilnost vaše usmeritve, ki je temeljila na lastnem razvoju dostavnih vozil in avtomobilskih prikolic, pa tudi na oceni in spoznanju, da je zaradi lastnih možnosti in velikosti jugoslovanskega tržišča nesmiselno v celoti razvijati lastno industrijo osebnih avtomobilov. Naslonitev na velikega in stabilnega svetovnega proizvajalca osebnih avtomobilov RENAULT je narekovala tudi nujnost vključitve v mednarodno delitev dela, tehnološko specializacijo in veliko serijsko proizvodnjo tistih sklopov, ki je v okviru dolgoročne kooperacije upravičena tako s stališča proizvodnih stroškov, kot tudi s stališča zaposlitve delavcev. Že večkrat pa smo bili v Sloveniji kot tudi v Jugoslaviji priča izraženim dvomom, češ da je IMV predvsem delovna organizacija, kjer le montirajo uvožene dele in izdelujejo prikolice. Dejstvo je, da to izražajo predvsem tisti, ki IMV kot tovarne ne poznajo ali pa nočejo priznati vaših delovnih naporov in doseženih uspehov. Več ostrih kritik je usmerjenih na nameravani

razvoj v bodoče, o čemer sem se sam lahko prepričal ob prijateljskem obisku v Kragujevcu. Toda številni podatki povedo, da ste največja OZD v naši občini tako po celotnem dohodku, po številu zaposlenih, po izvozu in še bi lahko našteval.

Vaša osnovna pravica in dolžnost je, da sami in v povezavi z drugimi partnerji iščete svoje razvojne optimume. Nerealnost programov in investicijskih naložb bi bile gotovo tudi družbeni skupnosti v škodo. Prepričan pa sem, da se ravno takšnih vi sami najbolj zavedate. Zato boste z novim sistemom samoupravnega planiranja in snovanja reprodukcijskih kompleksov bolj učinkovito obvladali tržno stihijo in zmanjševali poslovni rizik. Toda to ne pomeni, da se je potrebno vesti cavago, neodločno in brezperspektivno.

POGLABLJAJMO SAMOUPRAVLJANJE!

Ob vsem tem pa ne smemo pozabiti in odlašati z doslednim konstituiranjem združenega dela na novih ustavnih temeljih in usposabljanjem slehernega delavca – proizvajalca v dobrega samoupravljalca. Potrebno se je posluževati različnih oblik izobraževanja ob delu in dosledno izpeljati informiranost. Kajti znanje in spoznanje so ob hotenju tiste predpostavke, ki nam jamčijo, da bomo na novih ustavnih in samoupravnih temeljih s pomočjo delegatskega sistema lahko obvladovali bodoči razvoj in našo socialistično

družbo kot celoto. Nikakor pa ne morem mimo želja delovnih ljudi, ki so vedno bolj prisotne po še hitrejšem uresničevanju skupnih potreb oziroma izboljšanju družbenega standarda. Prav gotovo so tudi na vaših zborih delovnih ljudi prisotne želje, ki so hkrati realne potrebe po hitrejšem reševanju stanovanjskih problemov, otroškega varstva, šolstva, zdravstva in še bi lahko našteval. Vendar se pri reševanju teh vprašanj vedno ustavimo pri sredstvih, zato se bomo morali za ta področja dogovoriti z družbenim dogovorom, kako jih čim hitreje reševati in postaviti takšen vrstni red, kot ga bo želela večina delovnih ljudi. Potrebno se bo obnašati skrajno stabilizacijsko in v okviru dogovorov ter ukrepati proti tistim, ki bodo delali drugače. Še vedno se v vsakdanjem življenju srečujemo z miselnostjo polpretekle dobe, ko je bilo v času ekstenzivnega razvoja in inflacij pokrito tudi slabo delo. Zavedati se moramo, da je nesmiselno pričakovati, da bo nekdo drug namesto nas kaj storil. Prevladovati mora resnično hotenje in smiselni ter organizirani pristop v sleherni TOZD, saj je le to poročstvo za učinkovitejše poslovanje in zboljššan odnos do dela ter sredstev – vsakega posameznika in s tem vseh kot celote.

Tovarišice in tovariši!

Dovolite mi, da vam ob koncu v imenu Zveze sindikatov in ostalih družbeno-političnih organizacij občine Novo mesto čestitam za dosežene uspehe ter želim, da bi čimbolj uspešno uresničili vaš srednjeročni program."

Srečanje v Artičah

Letošnja proslava dneva republike v naši TOZD je bila hkrati tudi proslava 20-letnice obstoja IMV. Izvršni odbor sindikalne podružnice je sklenil, da takšna dva jubileja dostojno proslavimo. Proslava je bila v prosvetni dvorani v Artičah s kulturnim programom. S tega področja je zelo veliko zaposlenih v naši tovarni. Tamkajšnje vodstvo prosvetnega društva nam je odstopilo dvorano in dodalo še kulturni program; dali so nam na razpolago še šolski avtobus za prevoz naših članov kolektiva iz tovarne v Artiče. Slavnost se je pričela ob 17. uri. Navzoči so bili tudi predstavniki IMV iz Novega mesta, sekretar občinskega komiteja ZK, sekretar občinskega sveta sindikatov ter predsednik krajevne skupnosti Brežice-okolica. Z Internacionalo, ki jo je zapel moški pevski zbor prosvetnega društva Artiče, se je pričela slovesnost. Sledile so recitacije in nastop moškega pevskega zbora, ki je zapel borbene in narodne pesmi.

Predsednik izvršnega sveta sindikalne podružnice Branko Kovačič je opisal pomen praznovanja dneva republike. O razvoju tovarne in 20-letnici obstoja IMV je govoril Ludvik Metelko. Zatem je predsednik DS Milan Kolar povedal, da bodo prejeli priznanja za 20, 15 in 10-letno neprekinjeno delo v IMV posamezni člani kolektiva. Priznanje za 20-letno delo je prejel Ivan Omerzo. Za 15-letno delo so prejeli priznanje: Jože Baznik, Jože Barbič, Ivan Godler, Ludvik Metelko, Ivan Novak, Miha Ogorevc, Franc Piltaver, Janez Zorko, Marija Žokalj in Anton Pavlovič. Za 10-letno delo je prejelo priznanje 33 članov kolektiva. predsednik DS se je obenem zahvalil za požrtvovalno delo dosedanjemu direktorju Ivanu Krošlu, hkrati pa je zaželel obilo uspeha novoimenovanemu direktorju Srečku Žoklju, dipl. ing.

V lepi dvorani, kjer so bile mize pogrnjene s prtom, na vsaki mizi pa ikebana z svežimi rožami, se je nato pričelo pravo srečanje. Za dobro razpoloženje je poskrbel mladi ansambel „Atemsi“ iz Artič.

Po okusni zakuski z dobrim cvičkom so se zavrteli prvi pari in vse je trajalo pozno v noč. Srečanje je poteklo zelo v redu, saj smo ga ocenjevali kot enega izmed najboljših z željo, da bi kaj takega izvršni odbor sindikalne podružnice še pripravil.

LUDVIK METELKO



S proslave 28. novembra v novomeški tovarni avtomobilov: Franc Borsan, predsednik občinskega sindikalnega sveta, pozdravlja zbrane delavce IMV



22. december – dan JLA

Letošnji praznik JLA praznujemo v okviru 30-letnice osvoboditve. V tem času smo si priborili ekonomsko in politično neodvisnost in položili temelje socialističnega samoupravnega sistema. Vzporedno z družbo se je razvijala tudi JLA. Napredovala je v oborožitvi, opremi in strokovni usposobljenosti, da bi bila kos nalogam časa, zagovarjati neodvisen in varen razvoj socialistične družbe.

V teh desetletjih so nastale v JLA velike spremembe. Leta 1945 so bile naše enote oborožene in opremljene le s sredstvi, ki so jih odvzele sovražniku ali pa so jih dobile kot pomoč od zaveznikov. Danes razpolagajo z orožjem in opremo, ki jo izdelujejo naše tovarne in so proizvođa naših delavcev.

Vzporedno z novo oborožitvijo in opremo se je strokovno usposabljal tudi starešinski kader, ki je uspešno vodil revolucijo in pokazal sposobnosti, da vodi svoje enote tudi v mirnem času ter se prilagodi novim pogojem vojaškega življenja. Ta kader, ki je zrastel pretežno iz delavskih in kmečkih vrst, postopoma predaja dolžnosti mlajšim generacijam, rojenim v pokojnem času – kadru, šolanem v naših vojaških šolah in akade-

mijah. Kakor starejše tovariše, preveva tudi vse mlade kadre visoka politična zavest, usposobljenost in pripravljenost na odrekanja, kar daje poročstvo, da lahko z zaupanjem gledamo v bodočnost in varnost naše svobode in socialistične izgradnje.

Žarišča lokalnih vojn v bližnji preteklosti v Vietnamu, Laosu, Kambodži, na Bližnjem vzhodu in zadnje čase v Angoli nas opozarjajo na stalno budnost pred morebitno agresijo. Naš samoupravni družbeni sistem moti sosede iz vzhoda in zahoda, lega naše dežele pa vzbuja apetite mnogim državam, o čemer priča zgodovina. Razvoj znanosti in tehnike kakor tudi vsestranska budnost pred sovražniki narekujejo armadi, da se stalno izpopolnjuje v uporabi nova tehnike in prilagaja vojskovanju v novih pogojih. Zvezni sekretar za ljudsko obrambo, armadni general Nikola Ljubičić, je v razgovoru z novinarji na začetku tega leta nakazal modernizacijo armade do leta 1980.

Naša armada se bo še nadalje oboroževala in opremljala s sodobnim orožjem in opremo, kar bo dajalo nove kvalitete njeni bojni pripravljenosti. V proiz-

vodnji orožja smo dosegli lepe uspehe, ki obsegajo proizvodnjo modernih šolskih in vojaških bojnih reaktivnih letal, podmornic ter orožje in opremo kopenske vojske. Z moderno oborožitvijo bomo povečali bojno sposobnost naših enot in si prizadevali, da bomo šli v korak z razvojem tovrstne proizvodnje v svetu.

Uporaba modernega orožja in tehničnih sredstev zahteva za to usposobljen kader, kar nakazuje potrebo po modernizaciji vojaških šol, ki obsega nove učne programe in sodobne pripomočke ter vzgojo kadra, ki bo znal uporabljati novo tehniko.

V tem okviru lahko zabeležimo nekaj premikov v Sloveniji, kjer smo letos odprli vojaško gimnazijo v Ljubljani, na visoki šoli za sociologijo in politične vede pa je odprt oddelek za predavatelje predmeta obramba in zaščita na srednjih šolah.

Koncept vsesplošne ljudske obrambe se bo razvijal še naprej, obogaten in iskušnjami zadnjih vojn v svetu, ki so sprejemljiva za naše pogoje vojskovanja. Vseljudska obramba, ki se je razvijala in oblikovala v preteklih tridesetih letih, nam vliva zaupanje v našo obrambno

moč, braniti našo svobodo in neodvisnost. Zato je praznik JLA, ki ga slavimo v jubilejnim letu, praznik ne le naše armade, ampak vseh Jugoslovanov.

Prispevek naše armade pri razvoju dežele:

1. inženirske enote JLA so od leta 1945 do leta 1974 zgradile in obnovile 5.187 km cest ter 932 mostov v skupni dolžini 24.938 m.

2. Vrednost del inženirskih enot JLA v letu 1974 znaša 103.422.106 din.

3. Enote sarajevske in beograjske armijske oblasti so pobrale in prepeljale preko 150.000 ton koruze, repe in drugih kultur.

4. V vojno medicinski akademiji v Beogradu je bilo v letu 1974 izvršenih 745.261 specialističnih in sistematičnih pregledov, v njej pa se je zdravilo 44.076 civilnih oseb.

5. V letu 1974 je nad 70.000 pripadnikov JLA prostovoljno dalo 25.947 l krvi.

Ob dnevu JLA čestitamo pripadnikom enote narodne zaščite, nižjim oficirjem in oficirjem, ki so zaposleni v naši delovni organizaciji!

IVAN TOVŠAK



Ročni metalec min – primerno in uspešno protitankovsko orožje v naši vseljudski obrambi



Transport je najvarnejši prav gotovo po železnici, mnogo avtomobilov pa moramo nujno prepeljati s posebnimi vlačilci

Odprema gotovih izdelkov

Odprema gotovih izdelkov v tuzemstvu in kupcem v inozemstvu predstavlja važno postavko v skupnem stroškovniku vsakega gotovega izdelka, predvsem še zaradi sorazmerno velike oddaljenosti prodajnih mest od proizvajalca. Zlasti velja to za odpremo prikolic kupcem v inozemstvo. Prikolice odpremljamo izključno s specialnimi vagoni, kljub temu pa predstavlja transport od 8 – 18 % vrednosti posamezne prikolic. Odstotek je tem večji, čim večja je prikolica (ker pride na vagon manjše število prikolic). Tako pride na celotno odpremo 20.000 prikolic 90.000.000 din stroškov. To ogromno število moramo zmanjševati s takim nakladanjem, da so vagoni kar najbolj napolnjeni. Prikolice pa morajo biti pritrjene tako, da je izključena vsaka možnost poškodbe med transportom. Še večje težave in raznovrstnost transportnih oblik uporabljamo

pri dostavi vozil domačim prodajnim skladiščem. Tukaj uporabljamo, zlasti zaradi pomanjkanja ustreznih transportnih sredstev, prevoz „per axe“, specialne transporterje za cestni prevoz osebnih vozil in specialne železniške vagonne za prevoz osebnih vozil. Dostavna vozila odpremljamo izključno „per axe“.

Odprema „per axe“, to je prevoz z individualnimi vozniki po cesti, je najmanj varen način dostave izdelka. Gostota prometa na cestah in neustrezne vremenske razmere potrjujejo, da se pri takem transportu poškoduje največ vozil. Iz izkušenj vemo, da se je več kot 95 % vseh vozil poškodovalo pri takšnem prevozu. Zaradi tega smo bili prisiljeni organizirati sicer dražji, vendar zanesljivejši prevoz s cestnimi vozili in z železniškimi vagoni. Taka odločitev je izzvala val negotovanja pri naših stalnih voznikov –

dostavljalcih, vendar se je kmalu pokazala kot pravilna, saj so primeri poškodb na osebnih vozilih prenehali.

Prevoz osebnih vozil po železnici s posebnimi dvoetažnimi vagoni je najcenejša oblika tran-

sporta. Težava je v tem, da je takih vagonov zelo malo; večkrat pride do poškodb zaradi kamenja, ki odleta s proge in potrebna je dodatna organizacija dostave vozil na vagon in z vagona v prodajno skladišče.

Najvarnejši in najhitrejši, a hkrati tudi najdražji način prevoza je prevoz osebnih vozil s posebnimi cestnimi transporterji. Ta vozila lahko nakladamo na skladišču gotovih izdelkov in razkladamo na skladišču poslovalnic. Poškodb ni. Kljub dražjemu transportu se tak transport obrestuje predvsem zaradi varne dostave in zaradi izredno kratkega časa prestavitve vozila od proizvodnje do kupca. Tak način dostave izključuje tudi vse stroške, vezane na izgubo zaradi poškodovanja vozil. Mislimo, da bi se prevoz z lastnimi cestnimi transporterji kmalu izplačal.

ENOTEN DUH

... Vi veste, da je naša komunistična partija, ki je vodila težko vojno, bila maloštevilna, ko smo začeli z bojem. Toda po prvih bitkah so se naše vrste z vsakim dnevom številčno bolj in bolj krepile. Danes imamo socialistično zvezo in milijonsko partijo, prežeto z enotnim duhom, da ustvarimo še boljše možnosti za življenje našega človeka, delavca, za boljše prihodnost sedanjih in prihodnjih rodov...

Tovariš TITO prebivalcem Valjeva, 2. 11. 1975

VLADO UDOVČ

Letošnja nagrajenca

Priznanji za požrtvovalno delo v kolektivu IMV sta letos prejela tovariša inž. Martin Sever in Jovan Živanović. Znano je, kako velik pomen pripisuje socialistična družba izumom in tehničnim izpopolnitvam; oboje je osnova poslovnega in tehničnega uspeha.

Inž. Martin Sever je konstruktor prikolice, s katero je dosegel IMV prve uspehe na evropskem tržišču; njegova prikolica je bila podlaga za nadaljnji razvoj prikolic. Njegovo delo je temelj, na katerem gradi IMV naprej in od katerega ima celoten kolektiv ogromne koristi. Zaradi tega mu je bilo podeljeno priznanje in skromna nagrada v znesku 10.000 dinarjev.

Jovan Živanović, direktor predstavništva IMV v Beogradu, je s svojim delom in s številnimi predlogi za ekonomske rešitve kot s svojo osebno zavzetostjo za hitro in samostojno reševanje številnih vprašanj omogočil boljše poslovanje delovne organizacije. S tem je veliko koristil celotnemu kolektivu IMV.

Letos so to prve nagrade. Ne bi pa se smeli ob tem že ustaviti, te oblike podeljevanja priznanj in nagrad je treba vpeljati kot sistem. To vprašanje moramo urediti, ko bomo spreminjali oz. dopolnjevali samoupravni sporazum o osnovah in merilih za delitev osebnih dohodkov in drugih prejemkov delavcev v delovni organizaciji IMV Novo mesto. Določiti bomo morali tudi komisijo, ki bo obravnavala take predloge v delovni organizaciji.



Naše priznanje za izjemne dosežke in požrtvovalno delo pri razvoju delovne organizacije sta dobila dipl. strojni inženir Martin Sever in Jovan Živanović, direktor predstavništva v Beogradu. Na sliki: predsednik DS Štefan Poredoš izročča nagrajencema priznanji

Družbena samozaščita

Družbena samozaščita je sestavni del samoupravne organiziranosti delovnih ljudi in občanov, torej pomeni varovanje in zaščito ustavnega sistema, varovanje družbenega in osebnega premoženja, samoupravnih pravic delovnih ljudi in občanov ter njihovih svoboščin. Torej je družbena samozaščita nadaljevanje zaščite pridobitev NOB in ustavnega reda.

Družbena samozaščita ni sama sebi namen, temveč sta njena organiziranost in delovanje določena že v 143., 147., 150. in 151. členu Ustave SRS in tudi v statutih občin, krajevnih skupnosti in organizacij združenega dela. Izhajajoč prav iz teh določil ni skrb za varnost našega ustavnega reda samo stvar ustreznih družbenih organov, temveč in predvsem naloga družbenih dejavnikov, delovnih ljudi in občanov, temeljnih organizacij združenega dela, samoupravnih interesnih skupnosti, družbeno-političnih organizacij, krajevnih skupnosti ter vseh ostalih družbeno-političnih dejavnikov.

Uresničujoč načelo in določila ustave so nekatere občine že podpisale družbeni dogovor o družbeni samozaščiti, katerega podpisnice so temeljne organizacije združenega dela, samoupravne interesne skupnosti, krajevne skupnosti in skupščina občine.

Tudi skupščina občine Novo mesto bo v najkrajšem času organizirala podpis družbenega dogovora, kjer se bodo podpisniki obvezali, da bodo:

- razvijali zavest o varovanju vrednot družbenega sistema,
- razvijali socialistične odnose, norme, oblike dela in ravnanja pri opravljanju funkcij in pri izvrševanju poverjenih nalog pri opravljanju, koriščenju in razpolaganju z družbenim premoženjem,
- varovali samoupravne pravice delovnih ljudi in občanov,
- organizirali in razvijali civilno zaščito in druge oblike varovanja življenja in zdravja delovnih ljudi in občanov, da bodo organizirali varovanje družbene lastnine,

– organizirali in razvijali zaščito človeka v prometu,

– preprečevali in pravočasno odkrivali kazniva dejanja, gospodarske prestopke ter druge oblike škodljivih dejanj in pojavov, predvsem tistih, ki razbijajo bratstvo, enotnost in enakopravnost jugoslovanskih narodov ter tistih pojavov, ki ogrožajo pridobitve NOB,

– nudili vso potrebno pomoč organom, ki so pristojni za odkrivanje in pregon kaznivih in drugih družbeno škodljivih dejanj.

Naštete obveze pa niso samo stvar samoupravnih organov in strokovnih služb v organizaciji združenega dela, temveč je izpolnjevanje teh obvez tudi dolžnost slehernega posameznika na delovnem mestu in okolju, v katerem živi in ustvarja. Le z nenehnim uresničevanjem s tem dogovorom sprejetih obvez bomo varovali naš ustavni in družbeni sistem.

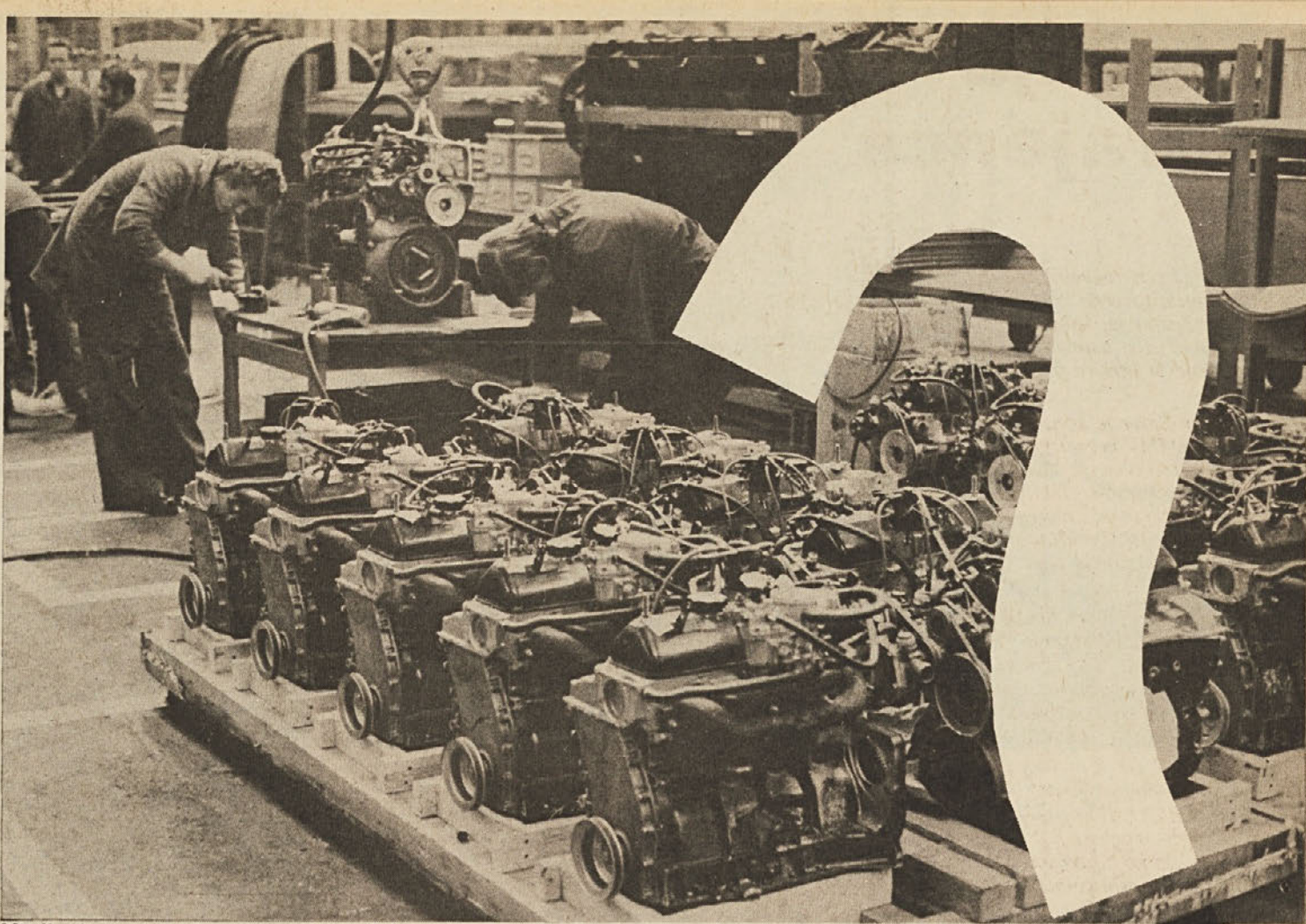
Delovni ljudje in organi upravljanja v organizacijah združenega dela so že po določilih ustave dolžni varovati in

terese svojih organizacij in skupnosti ter sredstva družbenega premoženja, s katerim upravljajo in razpolagajo. Družbeni dogovor to ustavno določilo še bolj konkretizira, saj med drugim nalaga kot dolžnost tudi odstranjevanje vzrokov za nastajanje negativnih pojavov ter boj za zakonitost dela.

Z ukrepi družbene samozaščite in s svojo dejavnostjo moramo vsi varovati ekonomsko osnovo naše družbe in samoupravne odnose pred raznovrstnim sovražnim delovanjem in vsemi drugimi protisocialističnimi in protisamoupravnimi težnjami. Tako bomo prispevali k utrditvi delovnega in družbenega reda.

Dolžnosti vsakega posameznika delavca na delovnem mestu so tudi v organiziranju družbene samozaščite obsežne in bomo morali vsi, vsak na svojem področju dela storiti vse, da bomo lahko v miru in zadovoljstvu ustvarjali materialne dobrine in lepši jutrišnji dan.

G.



Mladim in novim delavcem moramo pri delu vedno pomagati z nasveti; tako bo veliko manj uničenega in poškodovanega materiala, hkrati pa bomo vzgajali bodoče samoupravljavce

Je naš odnos do materiala pravilen

Smo v času, ko si vsi prizadevamo stabilizirati naše gospodarstvo.

Tudi pri našem delu so napake in pomanjkljivosti, ki onemogočajo boljše delo v proizvodnji. Te napake skušamo z našim delom odpraviti, kajti le tako bomo naš plan uresničili, to pa je pogoj, da bomo lahko na naš razvoj in dohodek gledali brez bojzani.

Pri mojem vsakodnevnem delu pogosto naletim na napake, katerih se delavci sploh ne zavedajo in se zanje sploh ne čutijo odgovorne. Posebej me zbode, ker imajo nekateri naši delavci šibak čut odgovornosti do materiala. Navidez je to le ena izmed vsakodnevnih napak, toda če se človek le malo poglubi vanjo, bo prišel do sklepa, da bi lahko prav tu vsak član našega kolektiva veliko pripomogel k boljšemu delu, izpolnitvi plana, stabilizaciji proizvodnje in celotne OZD. Da bi bil namen odgovornosti do materiala čimbolj razviden,

moramo začeti pri prevzemni službi.

Kot je večini že znano, prevzame kontrola ves material naših dobaviteljev, kooperantov in od TOZD. Prevzemna kontrola sprejme material od prevoznika in ga razloži, količinsko in kvalitetno pregleda ter odda ustreznemu skladišču. Zgodi pa se večkrat, da delavci že pri raztovarjanju in premikanju materiala neodgovorno ravnavajo, tako da se material poškoduje. S tem trpi proizvodnja, pa tudi dohodki vsakega posameznika, čeprav se delavci tega verjetno ne zavedajo v zadostni meri.

Jasno je, da se pri vsakem delu in v vsaki proizvodnji določen odstotek materiala uniči. Kljub temu moramo zelo paziti že pri transportu, ker se dogaja, da se material poškoduje, ker je nepravilno naložen ali pa ga poškoduje delavec, ki upravlja s transportnim sredstvom. Marsikdo, ki je povzročitelj škode, se ne čuti odgovornega in prizade-

tega; misli pač, da sam s tem ni oškodovan. Tako mišljenje posameznikov je seveda nepravilno in škodljivo za vse proizvajalce v TOZD in OZD.

Znano je, da poškodovane sklope in podslope vrnemo v prevzemno kontrolo na podlagi poročila o izmečku in prijave o napaki. Poročilo o izmečku se uporablja v primeru, ko je poškodba taka, da dela ni mogoče več usposobiti za vgradnjo. Prijava o napaki se napiše za dele, katere je prezrla kontrola, a ni reklamirala izdelka po redni poti pri proizvajalcu. Če se tak del vrne prevzemni kontroli, je treba pri vračanju zelo paziti, da se ne poškoduje, ker drugače niti ni mogoča reklamacija niti ni mogoče dela popraviti.

Vse te napake je mogoče z malo dobre volje in samovzgoje odpraviti v najkrajšem času. Zavedati se moramo, da lahko z večjim čutom odgovornosti do materiala preprečimo zastoje v proizvodnji in s tem prihranimo

naši družbi in vsakemu posamezniku znatna sredstva!

Nujno bo treba v zvezi s tem uvesti pravilo, da oddelek ali posameznik, ki povzroči škodo, le-to tudi sam plača. Tako bi se verjetno v najkrajšem času poškodbe materiala najbolj zmanjšale. Ravno tako bi z vsakodnevnim opozarjanjem in vzgajanjem lahko dosegli vidne rezultate tudi predelavci in oddelkovodje.

Zavedajmo se, da je vsak vijak, katerega se nam ne da pobrati, naš, da je vsaka poškodba delov dodatno breme za našo proizvodnjo. To pa občuti tudi vsak zaposleni na svojem dohodku.

Vsak dan bomo morali opozarjati na nepravilnosti, ki jih vidimo. Mislim, da bi z malo dobre volje, predvsem pa z zavestnim in odgovornim odnosom do dela lahko še veliko več pripomogli k stabilizaciji naše proizvodnje.

DOMINIK BRATOŽ



Naša vozila v puščavah Južne Amerike

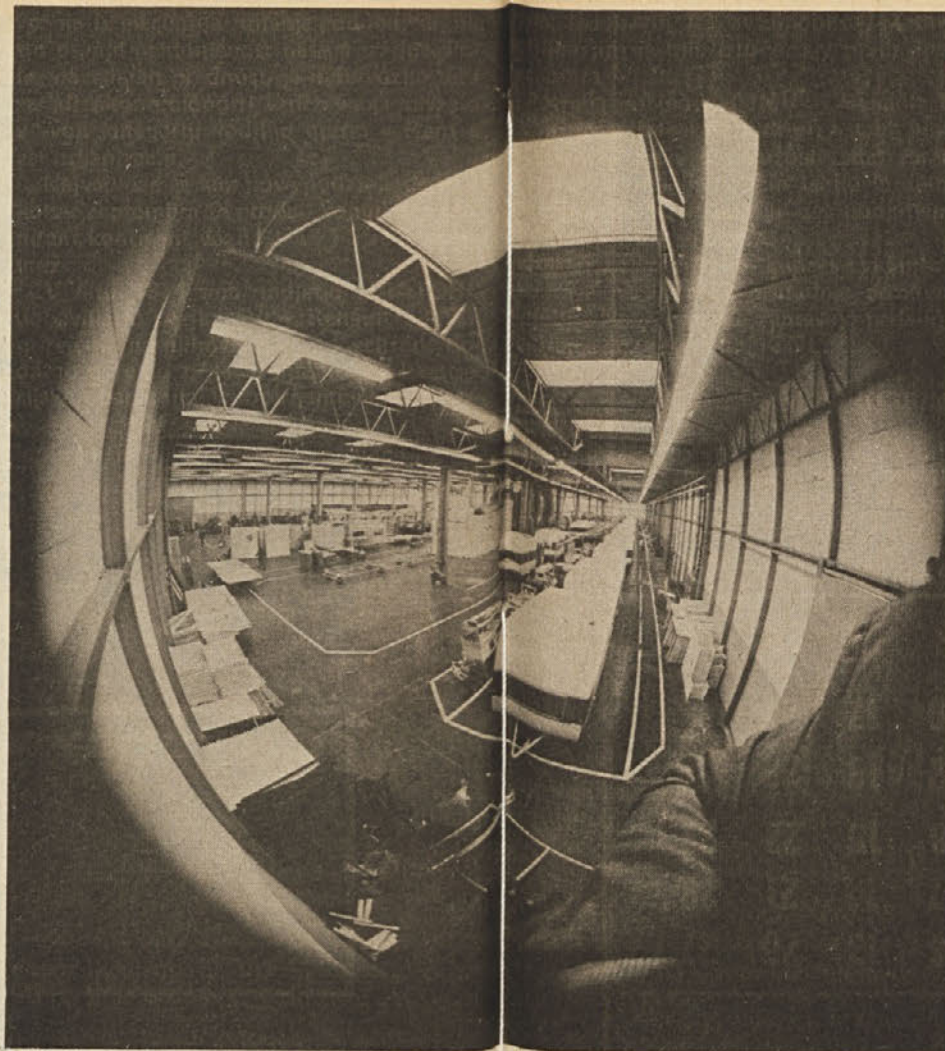
Poslovalnica IMV Beograd je februarja 1972 dobavila podjetju ENERGOPROJEKT-BEOGRAD 18 vozil IMV 1600 raznih tipov za delo podjetja v južnoameriški državi Peru. Vozila uporabljajo za prevoze, oskrbovanje delavcev ter za prvo pomoč na prostranem območju puščave Sečua, kjer je treba prevoziti v eno smer tudi

do tisoč kilometrov. Dnevna vročina naraste tu v senci do 35 stopinj! Dostavni avtomobili IMV so tudi tokrat potrdili visoko raven kvalitete. Razen rednega vzdrževanja, ki ga opravljajo vozniki sami, drugih servisov ne poznajo, kljub temu pa so vsa vozila opravila že nad 100.000 km.

MIROSLAV JOVANOVIĆ



Sanitetni kombi in „transport“ v Peruju, kjer so naša vozila odlično prestala težke preizkušnje tamkajšnjega podnebja



Pogled v IMV — tokrat malo drugače . . .



Ponos ljubljanskega VIATORJA: dolga vrsta taksijev, ki so na sleherni vožnji nenehno v medsebojni radijski zvezi s svojo centralo

R12 TL — ponos taksistov

Osebno vozilo IMV Renault 12 TL je s svojimi osnovnimi karakteristikami: temperamenten motor, stabilnost vozila, udobna vožnja in elegantna zunanja podoba, kaj hitro osvojil naklonjenost našega tržišča. Poleg navedenih prednosti je naše vozilo tudi zaradi ekonomičnosti vzdrževanja zavzelo v svoji kategoriji vodilno mesto v Rent a car organizaciji.

Največ nam o tem pove podatek, da smo konec septembra že prodali kompletan planirani kontigent vozil R-12 TL za letošnje leto.

V letu 1974 smo podjetju „VIATOR“ dobavili 30 vozil IMV — Renault 12 TL, prirejenih na njihovo željo s specifično dodatno opremo za taksi službo in z izvenserijsko obarvanimi karoserijami v citron bar-

vi. Tovrstna varna, udobna in elastična vozila so preselila pričakovanja njihove taksi dejavnosti, zato smo letos izdelali in uspešno izdabavili 42 avtomobilov. Zadnja pošiljka jim je bila izročena v prvih dneh decembra.

Potrebe po modelu IMV — Renault 12 TL, ki so se pokazale tudi pri ostalih jugoslovanskih rent a car službah, smo zaradi plansko določenih količin lahko le delno realizirali poleg Viatorja še podjetjem: Kompas, Putnik in Unis.

Razen že specifičnih kupcev evidentiramo nova naročila za prihodnje poslovno obdobje. Nove potrebe zahtevajo nadaljnje plasiranje vozil Renault 12 TL.

DANICA VOGRINC



Izpred tovarne v Novem mestu — v daljini, prostrani svet: od 1962 dalje edini v Jugoslaviji serijsko proizvajamo sanitetne avtomobile

Tradicija proizvodnje sanitetnih vozil

Posnetek je narejen leta 1963, leto dni potem, ko smo začeli serijsko proizvajati sanitetna vozila za prevoz bolnikov in specialne sanitetne avtomobile za hitro medicinsko pomoč. IMV je že od leta 1962 ne samo najpomembnejši proizvajalec sanitetnih avtomobilov, ampak tudi edini, ki od takrat serijsko proizvaja sanitetne avtomobile.

V letih 1964/65 smo izvozili na Češko 1200 sanitetnih avtomobilov, takm da so na celotnem Češkem organizirali moderno reševalno službo izključno z IMV saniteti.

V teku preteklih 13 let je IMV v celoti rekonstruiral svoja sanitetna vozila ter uvedel vrsto novosti in izboljšav na motorju, menjalniku, pogonskih oseh, vzmetenju, signalizaciji, voznih lastnostih, ogrevanju, predvsem pa na notranji opremljenosti bolniškega prostora, tako da je tudi jugoslovansko zdravstvo pretežno preskrbljeno s sanitetnimi vozili IMV.

Z dobrim sodelovanjem strokovnih zdravstvenih delavcev in strokovnjakov IMV bomo lahko ponudili še bolj dognana in kva-

litetnejša sanitetna vozila. Zdravstvenim organizacijam so ta vozila lahko dosegljiva, saj jih imamo stalno na zalogi in jih prodajamo na ugodnejši kredit kot druge izvedbe vozil drugim delovnim organizacijam.

Zato tudi ni redkost, da si manjše zdravstvene postaje naenkrat kupijo toliko sanitetnih vozil, kot jih je n.pr. leta 1963 prevzela velika Stanica za hitnu pomoč Zagreb.

V. KERIN



Vsakdanja podoba tudi na naših cestah: zanesljiva, prikupna in vedno bolj množična „katrca“ varno vozi proti cilju . . .



S kombijem po Sahari

Lepega dne zaslišim na društvu besedo Hoggar. Kaj za vruga pa je to? Sliši se kot Vogel (planina nad Bohinjem), kamor je nameravala oditi klapa iz društva na silvestrovanje.

Zadeva se kmalu razjasni. Gre za pogorje, ki leži skoraj v središču Sahare, na jugu Alžirije. V Sahari, največji puščavi sveta, gospodarita pesek in sonce, voda pa je dragocena kot kri. Podobne doneče besede mi rojijo po glavi, ko se pogovarjamo o tem, da bi organizirali odpravo v ta konec Afrike. Kmalu nato se začno redni tedenski sestanki, napravimo načrt, razdelimo delo. Problem prevoza je hitro rešen. Planinska zveza ima kombi IMV. Revež se je namučil že v Hindukušu, zdaj pa bremeni našo organizacijo. Kmalu je avto naš, mi pa smo že v Novem mestu v IMV s prošnjami za predelavo ipd.

Naletimo na veliko razumevanje in podporo. Teden dni pred odhodom ga dobimo iz servisa. Blešči se kot nov, motor skoraj žvrgoli. Dan pred odhodom nalagamo do 23. ure vsa

ropotijo. Avto kar počepne pod bremenom.

Odrinemo naslednji dan ob šestih zjutraj in se vozimo skozi severno Italijo proti Genovi, od koder vozi trajekt za Tunis. Tam nas čaka prvo grdo presenečenje: mornarji so se spuntali in stavkajo. Direktor firme sedi sam v uradu in se opravičuje. Že padajo ideje, kako IMV kombi spremeniš v jahto, ko zremo za trajekt, ki pelje iz Napolija v Tunis naslednji večer. To pomeni še 700 km po cestah Italije! Že smo v Neaplju. Videti Neapelj in umreti — od kolere . . . Mesto je zelo umazano, ima ozke ulice in visoke temačne hiše, med katerimi so napeljene vrvi za perilo. Najbolj občudujemo promet. Zdi se kot eno samo izsiljevanje, vse probleme reši trobljenje. Kmalu se tudi sam vživim: trobit na vse pretege, izsiljujem in uvedem pomembno novost: divje bliskam z lučmi. Najdemo pristanišče, kjer nas čaka trajekt, ki pa odpelje šele pozno zvečer. Izkoristimo čas in se odpeljemo pod Vezuv v

starodavne Pompeje.

Zvečer nas naš prezident popelje raziskovati neapeljsko nočno življenje tako, da vpraša mimoidočega:

— Dove e un night club?

Možakar izbulji oči, predsednik pa nadaljuje:

— Night club, potane, potane?

Možakar pravi:

— Aha, aha!

Odpelje nas v bližnji bar. Nenadoma planejo po nas tarezne prostitutke, misleč pač, da smo ameriški mornarji, ki imajo zasidrano svojo letalonilko pred Neapljem. Zmedeni bežimo iz bara, možakar pa, ki se izkaže za zvodnika, nas odpelje v drug bar. Naše navdušenje nad nočnim življenjem se polega, Italijan pa nas že čudno gleda. Končno odbije ura odhoda in pobegnemo na ladjo. Ta ni preveč lepa, ima pa kopalnice. V naskoku jo zavzamemo (kopalnico namreč), kajti odprta je bila samo ena. Drugo jutro smo v Palermu na Siciliji. Ne vidimo nič zanimivega. Na srečo ladja kmalu odpluje in

pozno zvečer pristanemo v Tunisu.

Nekaj časa moramo še ostati na ladji. Eden izmed nas si ne more kaj, da ne bi odšel po mostičku na kopno. Policaji ga napode nazaj, on pa pravi ves žareč:

— Fantje, pravkar sem bil v Afriki!

Ko uredimo vse formalnosti, odidemo proti alžirski meji. Avto hitro požira kilometre, v snopu reflektorjev ne vidimo nič drugega kot neskončen drevored. Cesta postaja vse slabša, nenadoma se na njej pojavi zapornica, ob njej pa stavba, podobna hlevu. Kaj neki je sedaj to? Uniformiran možakar nam hitro razkrije skrivnost: meja. Prav prijazen je videti in v kaki urici opravimo vse formalnosti. Alžirska meja pa je kakih 20 km naprej. Nenavadno! Nehote se spomnim na Podkoren in Rateče.

Ob štirih zjutraj prispemo pred drugo zapornico. Na desni stoji velika lepa stavba, okrašena z arabeskami. Hiša je vsa v temi. Potrobim. Nič! Še enkrat

pritisnem na trobljo, tedaj pa se odpre okno v prvem nadstropju in neki možakar v spalni srjaci zavpije:

— Kaj vam pa je? ter zapre okno.

Čez četrtr ure se odpro vrata, uslužbenec si zapevja hlače, natika suknjič uniforme in nas povabi noter.

— Kaj iščete tu ob taki nekulturni uri? Od kod pa ste?

— Smo jugoslovanski alpinisti.

— Vi ste jugoslovanski... Kaj? Alpinisti!?

Samo razumevač pogled in vsevedni: A, ja!

Nato dve uri izpolnjujemo kartončke, listke, cele gore papirja. Ko je vse napisano in narisano mislimo, da smo končali. Tedaj pa nam lepi carinik vljudno pravi:

— Gospodje, kot veste, smo vsi cariniki radovedni; pokažite, prosim, avto!

Odprem zadnja vrata. Ko zagleda zaboje, zavoje, zavojčke in nešteto druge šare, naložene do vrha, zavpije:

— Ca c'est un bordel!

Divje začne metati kramo iz vozila, odpira vsak skrbno zavit paket. Odpira vsak skrbno zložen omot Fructalovih sokov (najmanj deset) in venomer ponavlja:

— Bordel, bordel!

Nato sklene, da nas bo pridržal, dokler ne pride šef. Tedaj pristopi Janči in s hinavskim obrazom pravi:

— A Jugoslovane boste zaprli? Mislim sem, da je Alžirija bratska država.

Carinik debelo požre in moljla, da je leta 1964 videl Tita v Alžiru. Preneha s preiskavo.

Medtem se zdani in našim očem se prikaže gričevnata pokrajina, porasla s šopasto travo. Tu in tam odkrijemo kako nasele, domačini nas radovedno opazujejo. Nizke hiše so narejene iz ilovice, pred njimi pa posedajo možki v značilnih tunikah. Vozimo se ves dan in popoldan prispemo v Constan-tin, veliko mesto, kakih 700 km od Alžira. Tu vlada pravi arabski utrip. Ženske imajo zastrta lica, oblečena pa so v ohlapna, do tal segajoča oblačila, ki so navadno črne barve. Barva teh oblačil v Alžiru je navadno bela, tako da so ženske podobne nevestam. Tudi večina moških je oblečena v ohlapne plašče s kapucami, ki imajo velike široke rokave in so navadno zemeljske barve. Najbolj zanimivi so starci z razbrazdanimi obrazi. Povsod lahko kupiš pomaranče in se spotakneš ob ovco. Ta predel dežele je naploh v znamenju ovac in Peugeota, kajti na cesti srečaš vozila samo te znamke.

Ko nakupimo svežega kruha (ki je, med brati, odlični!), se odpravimo naprej. Zvečer se spomnimo, da je Silvester. Popijemo mikro količine piva in gremo spat. Naslednji dan prispemo v Alžir. Mesto je zelo veliko, grajeno v značilnem arabskem slogu in bogato okrašeno. Vendar ne more skriti evropskega vpliva in utripa. Alžir je mesto nasprotij. Mimo mene hodijo ženske v feredžah, druge pa so v mini krilih in odkrivajo nožice, ki so v poprečju slabše kot so nožice kakega našega dekleta (samo v poprečju). Tudi moški svet se v Alžiru oblači po evropsko. Moda pa ne moti ovac, ki se mirno spreha-

jajo po glavni avtobusni postaji. Nekatere smo videli celo na balkonih blokov v predmestju Alžira. Prav ti bloki so se nam zdeli izgubljena bitka s tradicijo, ki jo goji narod, in kamor spadajo tudi ovce. Popoldne izgubimo z iskanjem jugoslovanske ambasade v diplomatski četrti, imenovani Hydra. Prijetno vzdušje pričarajo drevesa in snežno bele hiše z visokimi, belimi ograjami, ki pričajo o diplomatski zadržanosti. Naslednje jutro se obrnemo proti jugu.

DOBER DAN, SAHARA

Prehod v puščavo je postopen. Iz bujnega zelenega primorja se dvigamo v gozdnate griče, ki se vedno bolj nižajo, vzporedno pa se niža tudi rastlinje; na koncu ostanejo le še šopi ostre trave.

Začne se brezkončna kamnita ravnina. Sprva sem nad pokrajino razočaran, kajti v svojih predstavah sem videl Sahara kot izrazito peščeno pokrajino. Tu pa je samo kamenje bakrene in črnkaste barve. Razdalje se ne merijo več v kilometrih, temveč v stotinah kilometrov. Oaze so med seboj precej oddaljene, popotnik se mora oskrbeti v njih z gorivom in vodo, vmes pa je puščava. Cesta je obupno ravna. Vsakih nekaj deset kilometrov stoji znak za nevaren ovinek, ki se potem pokaže za komaj omembe vrednega. Drugi znak je bolj zanimiv: Pozor, kamela!

Proti večeru prispemo v Laghouat, prvo oazo na naši poti. Hiše stoje ob pravokotnih ulicah, so največ enonadstropne, z ravnimi strehami in bele. Lepše med njimi imajo belo

obarvane vhode. V središču je mošeja, brez minareta, od koder se razlega večerna molitev k Alahu — po zvočniku. Fuj, na-predek!

Mene kot šoferja zanima trgovina z avtomobilskimi deli. Podobna je špeceriji, v kateri kraljuje prijazen Arabec, ki je že bil v Jugoslaviji. Ko kupujemo posode za gorivo, nas prijazno odere.

Odpravimo se naprej. Po tridesetih kilometrih ugotovimo, da nam manjka olje za motor. Vrnemo se nazaj na črpalko, kjer nam ob kupu konzerv olja dopovedujejo, da olja ni. Ker se ne damo odgnati, nam ga prodajo pod pogojem, da kupimo tudi primerno količino goriva... Naslednje jutro nas najde sonce pred Gnardaio, drugo oazo na naši poti. Tu domuje pleme staroselcev, ki niso Arabci. Mesto je sestavljeno iz zaselkov, ki se stiskajo vsak k svojem griču. Na vrhu je visok, piramidast stolp. Za oazo se razprostira 10 km dolga palmerija. Goje predvsem dateljeve palme. Naš hidrotehnik se zanima le za preproste namakalne naprave. Sam pa imam dela čez glavo. Kupujem manjkajoče orodje. Dobim še perforirano pločevino, ki jo položim pod kolesa, kadar se avto zakoplje v pesek. Ne slutim, kako pameten nakup so ta železa, ki jih možakar vleče iz nekega kurnika.

Opoldne se odpravimo naprej. Vozimo vse popoldne in velik del noči. Prespimo 200 km pred In Salahom, zadnjo oazo, do katere vodi asfalt. Pokrajina se spremeni, postaja vse bolj peščena in kmalu že vidimo prve sipine. To je slika iz mojih predstav o Sahari. Samo mesto je rjavo. Hiše so grajene iz rjavega blata. Če bi dež padal več kot tri ure, bi se sesule. Na srečo se to ne zgodi. Izvemo, da nebo ni oželo niti kaplje dežja že polnih sedemnajst mesecev!

Zaposlijo nas nujna mehanična opravila. Servisna knjižica veleva, da je treba vozilo podmazati. Veselo se vržem pod avto. Vodja ugotavlja, da smo vsi šoferji enake opice. Res je zabaven prizor, ko se avtomobili ustavijo. Prvi izstopi šofer, ne pogleda ne desno ne levo, ampak se takoj vrže pod avto. Srečamo popotnike, ki so prišli čez puščavo. Njihovi avtomobili so vsi prašni, prah prodre v najmanjše kotičke. Prevladujejo nizko, skratka plezalsko nezanimivo. Sestopiva do avtomobila. Drago, ki je bil na sosednjem vrhu, pripoveduje, da se bomo peljali tudi mimo stene na nasprotni strani doline, zaradi katere smo porabili pol dneva, ko smo se vzpenjali na hrib. Ha,



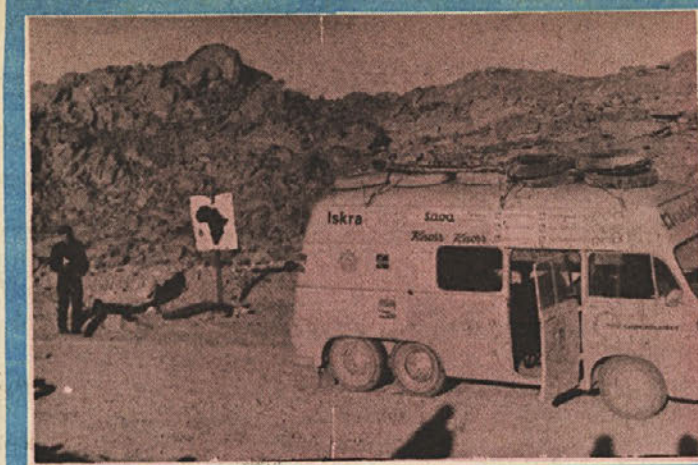
Jutra so bila ledeno hladna, topla vetrovka nas je komaj zagrela. Posvet in zajtrk hkrati, pred nami je nov dan.

Land-Roverji, ki so slikovito opremljeni. Na strehah posode za vodo in gorivo, pa tudi kozji mehovi, ki so v teh krajih kar nekakšni potujoči vodnjaki. Imajo to zanimivo lastnost, da puščajo vodo skozi pore, tako da je zunanost stalno vlažna in ker voda hlapi, se s tem tudi hladi.

Tudi naš kombi s šestimi kolesi in nenavadno obliko vzbuja precej pozornosti. Okoli njega se kmalu nabere gruča radovednežev. Nekdo plaho vpraša, če ima avto pogon na vseh šest koles. Mi se seveda zabavamo in mu pritrdimo. Ljudi pa najbolj preseneča, da nas je v takem avtu osem. V landroverjih ali VW-kombijih se vozijo navadno le trije. Kaki dve uri stojimo pred zaprto bencinsko črpalko. Nato izvemo, da dobimo gorivo prav na drugem koncu mesta.

Popoldne se odpravimo naprej. Ker ne najdemo piste, se držimo kar asfaltne ceste, ki jo grade do Tamanrasseta. Računajo, da bo cesta asfaltirana v dveh letih. Veselja pa je kmalu konec. Pridemo do gradbišča, kjer nam povedo, da je prava pista zahodno od nove ceste. Moramo obrniti. Tedaj ustrelim največjega kozla. Skrajšati hočem pot, zato jo nadaljujem po peščinem kolovozu. Pesek postaja vse globlji in globlji. Nenadoma obstanemo. Postane mi resnično žal, da avto nima pogona na vseh šest koles ali vsaj zapore diferenciala. Nič ne pomaga: železa morajo s strehe. Odlično se izkažejo, nekako se priklopljemo na pravo pisto, ki pa je taka kot star ribežen. Vsakega pol metra ima grbino, visoko vsaj 20 cm čez vso cesto. Najhujša pa je čudovita enakomernost teh valov. Avto ima vse možnosti, da zaniha in pade v resonanco. Vozimo 20 km na uro v prvi prestavi. Cesta pred nami se razdeli. Ljudje so na robu obupa raje zapeljali s piste ter se peljali po puščavi ob njej. Tudi sam preizkusim. Tu je čisto gladko! Pritisnem na plin. Avto drvi že kakih 50 km na uro, ko priletimo v nekakšen jarek. Ni vse zlato, kar se sveti. Vodja ugotovi, da je bolje, da pridemo na cilj dan kasneje kot pa nikoli.

Ta večer prespimo v neki soteski. Nato pridemo v oazo Tadjimout, kjer nas pozdravi nekaj palm, nekaj podrtih koč iz blata in roj muh. Srečamo neke Angleže, ki so pripotovali iz Zambije. Eden od njih pojasni, da so na poti že dva meseca in imajo samo štiri tedne zamude. Vozili so „Among breakdowns“ (med defekti). Izgubim spoštovanje do Bekfordovega terenskega tovornjaka,



S kombijem po Sahari

ki bi bolj zaslužil ime „Badford“.

Cesta pa pusti sledove tudi na naši kameli. Kar nekam postrani visi. Ko iščemo vzroke, ugotovimo z grozo, da se je odlomilo rebro šasije. Odločimo se, da nadaljujemo pot. Avto bomo popravili v Tamanrassetu čez kakih 400 km. Samo še dva dni je do tja...

Presune nas beda prebivalcev v tej oazi. Trije majhni otroci obirajo na pol gnilo surovo kozjo glavo. Razmišljam o higieni in šele sedaj se zavem, da sem umazan tudi sam. Roke so črne od olja in masti, lasje so polni prahu. Še dobro, da sem 5000 km od tistih, ki me poznajo.

Pokrajina oaze je gorata, pozna se, da smo že blizu našega prvega cilja, pogorja Muydir. O teh gorah je malo znanega, večina vrhov je še deviških. Poznamo pa recept, kako se pride do njih. Splezaj na hrib na levi strani ceste kakih 300 km od In Salaha. V dalji boš opazil gorovje, ki je za dan hoda oddaljeno. Ustavimo avto in se odpravimo na hrib, ki je seveda na levi strani ceste. V bistvu gre za več hribov. Razdelimo se na dvojice. Ko prideva z Janezom na vrh najinega hriba, ugledava dolino. Na drugi strani je razpotegnjena gora, ki nama zakriva boljši razgled. Kje neki so sedaj gore, oddaljene za dan hoda? Vse je ha! Cesta v resnici zavije v dolino čez kak kilometer. Smo rahlo poparjeni in sklenemo, da Muydirja nismo našli in ga tudi ne bomo več iskali. Torej naprej v Hoggar.

Zopet vozimo po cesti, mimo ceste, ob cesti itn. Pokrajina postane bolj peščena, cesta malo boljša. Ko smo se vozili po brezpotju, si naš predsednik, ki je tudi uradni snemalec, pripravi kamero in snema kar med

vožnjo. Pred nekim jarkom pa močno zavrem in fanta, ki tega ni pričakoval, vrže s kamero vred naprej v šofersko kabino. Med smehom ugotavljamo, da ima odlično kamero na zoom.

Naslednji dan se pripeljemo do grobnice Marabuja. Stoji pod veliko bazaltno goro, katere pobočje je čisto gladka, od vetrov izbrušena plošča. Marabu je bil menda znan muslimanski duhovnik, ki je umrl pred sedemsto leti. Od takrat ima njegova grobnica čuvaja, ki še dandanašnji postreže utrujenemu popotniku s čajem, če ga ta prej plača. Tekočina je močna in zelena, vendar dobro odžeja. Grobnica je preprosta stavba bele barve, na strehi pa je razvrščenih pet stolpičev. Radovednež lahko pokuka vanjo skozi majhno linico. Notranjost je opremljena z lepimi preprogami ter s pokojnikovimi predmeti. Popotnik si zagotovi varno potovanje, če trikrat zapelje okrog grobnice.

V oblaku prahu zapustimo Marabuja in zvečer prispemo v Tamanrasset. Iz oaze že opazimo obrise vršakov Hoggarja. Med njimi je najbolj inpozantent Iharen, 200 m visoka zaobljena kopa. Oaza pa je zelo podobna In Salahu. Enaka arhitektura, vendar drugi ljudje. Najbolj so zanimivi tuareški „hommes blues“ – modri ljudje. Oblečeni so v modro oblačilo, ki je zelo ohlapno in sega do tal. Obraz in glavo pokriva nekakšna ruta, ovita tako, da so proste samo oči. Kaj kmalu ugotovim, da je noša zelo priročna, saj brani ljudi pred prahom in muhami, le-te pa so poglavje zase. Nihče se jih ne otepa, vsakomur se kar pasejo po obrazu (za nas, ki tega nismo vajeni, zelo ostuden prizor). Mi sami smo za ta mrčes zelo zanimivi, muh se besno otepamo.

Nudijo se nam slikoviti pogledi, ko se mimo nas z mehkim

korakom priziba ladja – kamele, ki lastniku pomeni pravo premoženje, katero pa vedno bolj izpodriva kamela sodobnosti: land-rover. V turističnem uradu lahko najameš vse od kamele in kamelarja pa do land-roverja. Veliko šal gre tudi na rovaš neke hiše, kjer stane deklet brez večerje 11 din, deklet z večerjo pa 20 din. Nas pa tarejo druge skrbi. Že med vožnjo opazimo, da je počilo rebro šasije na avtu, ki se zaradi tega nagne na eno stran, posledica tega pa je, da eno izmed koles drgne ob amortizer. Ko povprašamo pri neki delavnici, koliko bi stalo popravilo, nam brez zadrege povedo, da 2500 din. Ob tej vsoti nam ne preostane drugega kot da skomignemo z rameni in sami popravimo okvaro. Delo nam vzame en dan, vendar je uspešno. Zvečer je rebro zvižajeno in šasija okrepljena z vodovodnimi cevmi.

Naš prvi tabor je 2 km od Tamanrasseta v vadiju, kjer je izvir vode, kadar dežuje. Tu se zadržimo kakih pet dni, nato odidemo naprej v osrčje Hoggarja. Pokrajina je bolj podobna površju Lune kot Zemlje. Gore so nenavadnih oblik in ne preveč visoke. Smo pač mi v „dolini“ že 2000 m visoko. Drug tabor postavimo pod goro z nenavadnim imenom Assekrem. Hrib je visok okoli 2900 m in ima namesto vrha ogromno ploščad. Z nje je čudovit razgled na vse strani. Človek se še bolj zave divjosti in puščobnosti pokrajine, kjer vladata samo sonce in veter. Ta samotni kraj je izbral za bivališče puščavnik, francoski duhovnik iz reda „Malih bratov“. Živi sila preprosto življenje, predvsem skrbi za kapelo Piera de Foucauda, duhovnika, ki je prišel v te kraje v začetku tega stoletja. Njegov „potomec“ ima obsežno knjižico ter ureja slovar tuareškega jezika. Možakar je izredno prijazen, morda zaradi hrane, ki smo mu jo poklonili. Postreže nam z znanim osvežilnim čajem. Ko ga povprašam, za kakšen čaj gre, samo skrivnostno razpotegne usta v nasmeh in govori o nekih zeliščih. Opoldne se poslovimo od puščavnika ter se obrnemo proti domu.

Na poti do Tamanrasseta se ustavimo v tuareški vasi. Takoj se razvije trgovanje s spominki. Opazujem vas, ki je zgrajena iz tršja in okoli katere se podede mali črni otroci, ki imajo obrbite glave. Doživimo prelep saharški večer.

Zaspimo z zavestjo, da od jutri dalje potujemo samo še domov.

N. N.



Med številnimi manjšimi in večjimi letošnjimi razstavami naših izdelkov je vzbudila posebno zanimanje obiskovalcev razstava v Ljubljani

Ukrepi za poživitev prodaje ADRIA prikolic

V letošnjem letu smo imeli objektivno boljše možnosti plasmana IMV ADRIA prikolic kot lansko leto, vendar vseeno ne bomo dosegli lanskoletnih rezultatov, ko smo prodali rekordno število prikolic.

Razlogov za slabšo realizacijo je bilo več. Povzročili so jo objektivni vzroki za zamudo pri proizvodnji, vsled česar kupcem nismo mogli pravočasno dobaviti že vplačane prikolic. Občutek pomankanja prikolic so vnesli tudi kupci, ki so odločitev za nakup prikolic sporočili tik pred začetkom glavne sezone dopustov. V tako kratkem času pa nismo mogli izjemno povečati proizvodne zmogljivosti in jih hkrati prilagoditi raznovrstnim zahtevam stalnega tujega in sezonskemu interesu domačega tržišča.

Neuskajenost med potrebnimi trga in proizvodnimi kapacitetami se je odrazila v zalogi prikolic koncem poletja, ki je rešno obremenila naše sklade. Zato smo podvzeli več ukrepov, da bi čimprej razbremenili zalogo in sprostili vezana finančna

sredstva. Najprej smo vsem letošnjim kupcem napisali opravičilo in obrazložitev, zakaj niso dobili pravočasno prikolic. Hkrati smo jih obvestili, naj se za naslednjo sezono odločijo za nakup že sedaj ob koncu leta, ko imamo na izbiro dovolj prikolic.

Glede na to, da so prodajni referenti relativno premalo seznanjeni z načinom prodaje in s tehničnimi karakteristikami prikolic, kar pa je neobhodno potrebno pri prodaji, smo organizirali dvodnevni tečaj, na katerem smo podrobno seznanili vse uslužbence, ki se ukvarjajo s prodajo prikolic, s tehničnimi podatki, tipi in modeli ter z opremo prikolic.

V septembru smo sodelovali na tradicionalnem jesenskem zagrebškem velesejmu in Poljoprivrednem sajmu v Novem Sadu, kjer je bilo veliko zanimanje individualnih obiskovalcev kot večjih delovnih organizacij (sindikati, turistično hotelske organizacije, kampi itd.).

Za popularizacijo cenejšega delavskega turizma in novega

načina koriščenja letnega dopusta je potrebno seznaniti tudi ostala področja. Zato smo organizirali več „mini razstav“, kjer smo ob priložnostnih prireditvah razstavili naše izdelke.

Med poslovalnicami, ki so se v tem smislu najbolj angažirale, omenjamo Prodajno skladišče Novi Sad in Beograd. Poslovalnica Novi Sad je v večjih mestih Vojvodine (Subotica, Kikinda) v najprometnejšem delu mesta razstavila del našega proizvodnjega programa. Prav tako je organizirala v času ribiškega prvenstva na Donavi 8-dnevno razstavo prikolic. Specifična prireditev, ki je v glavnem privabila ljubitelje narave, je obiskovalcem ponudila idejo, kako se da v naravi na neurejenem zemljišču ugodno preživeti dopust ali vikend.

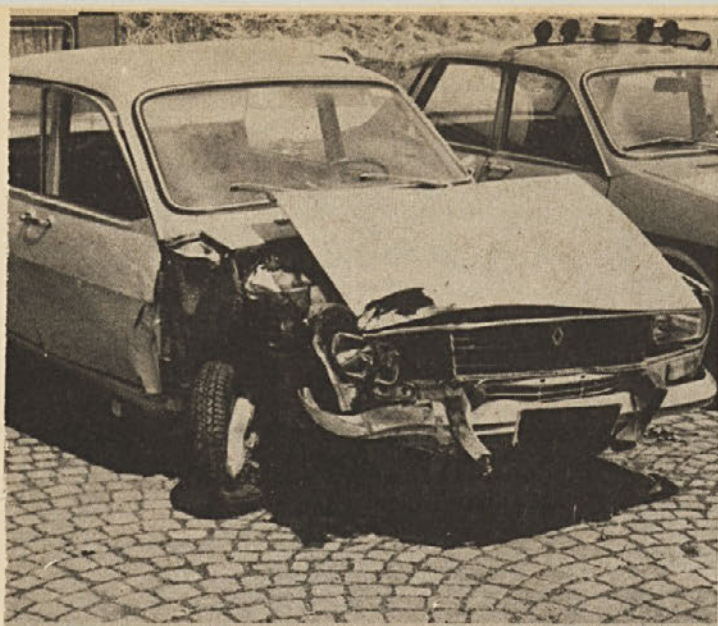
Podobnih prireditev se je udeležila tudi poslovalnica Beograd, in sicer na gospodarsko turistični prireditvi v Progaru in X. jubilejni razstavi „Poljoprivreda“ v Uzički Požegi ter v Požarevcu na tradicionalnih Ljubičevskih konjeničkih igrah. Na

vseh razstavah smo sodelovali z nekaterimi prikolicami ter z osebnimi in dostavnimi vozili, s katerimi smo demonstrirali uporabo in namembnosti posameznih izdelkov.

Še posebej je uspela razstava v Požarevcu, kjer je prireditev obiskalo v 4 dneh okoli 50.000 gledalcev. Tudi v tem kraju se je večina obiskovalcev prvič seznanila s proizvodnim programom IMV kot z možnostmi za nakup.

Ko sedaj pregledujemo rezultate teh akcij v posameznih krajih ugotavljamo, da smo na teh področjih vzbudili ogromen interes za nakup naših izdelkov. Tam, kjer so nas že poznali, pa smo utrdili ugled naše tovarne in izdelkov.

Glede na dobre uspehe ter minimalne stroške, ki jih imamo, smo se odločili, da bomo tudi vnaprej intenzivno in načrtno po posameznih področjih prirejali ogledne razstave, da bi s tem na neposreden način vzbudili interes za nakup naših izdelkov.



Vzroki so navadno različni (vsak dan beremo o njih v dnevnem in drugem tisku), posledice pa vedno enake: škoda in uničena, začasno neuporabna vozila...

Kako s poškodovanimi?

Povsod po svetu se pri transportu in ob manipulacijah poškodujejo avtomobili in drugi različni izdelki. Seveda je več poškodb tam, kjer sta organizacija dela in delovna zavest na nižji stopnji. V katero skupino spadamo mi, bi lahko ugotovili po številu poškodovanih gotovih izdelkov.

Nekaj pa lahko ugotovimo že brez gornjega ugotavljanja: glede našega odnosa do poškodovanih izdelkov spadamo v spodnjo kategorijo! Pri transportu poškodovani avtomobil preva-

memo od voznika-dostavjalca ali organizacije, ki opravlja transport, vse prelahkotno. Premalo poskrbimo za to, da bi število takih okvar oz. poškodb zmanjševali in da bi zaostri merila za ugotavljanje krivde in krivcev.

Poškodovana vozila tudi pre slabšo zaščitimo, ko čakajo, da se konča postopek ocenjevanja in vzrokov nastale škode. V času, ko taka vozila skladiščimo, vse preradi dovoljujemo pristop nepoklicanim osebam, ki pri takih „obiskih“ navadno nimajo namenov, koristnih za IMV.

Skrb za poškodovana vozila in prikolice doslej ni bila zadostna. To se kaže v številu poškodovanih izdelkov, pa tudi v tem, da puščamo te izdelke kjerkoli ob tovarni, celo v različnih nepristojnih oddelkih. Pozna pa se vse to seveda tudi pri odškodninah, ki so zanesljivo vplivale in še bodo vplivale na višino zavarovalne premije.

Zaradi tega pada ugled podjetja, „hijene“ so motajo po tovarni in kar prepogosto se kupci zanimajo za vozila iz „antikvariata“. Vse to seveda imamo vedno vsi pred očmi, a premalo smo naredili, da bi to področje našega dela izboljšali. Pomaga naj nam zdaj, da bomo upeljali več prizadevnosti in več reda ter skrbi tudi za poškodovana vozila!

Sodim, da bomo to dosegli z organiziranjem prehodnega skladišča, v katerem se bodo na podlagi dokumentov (skladišnic) zbirali vsi pri transportu poškodovani izdelki.

VLADO UDOVČ

Poškodbe v zadnjih šestih mesecih

V času od 1. 6. do 30. 11. 1975 se je v Industriji motornih vozil Novo mesto pripetilo 214 nesreč na delu in 24 nesreč na poti na delo in z dela.

Na poti na delo in z dela so se ponesrečili 1. Bajič Jure, 2. Kojič Milka, 3. Šinkovec Jože, 4. Gorenc Anton, 5. Frankovič Anton, 6. Guštin Mihael, 7. Nučič Jože, 8. Grabnar Alojz, 9. Šalinger Josip, 10. Štancar Franc, 11. Zupan Aleksander, 12. Potočar Stane, 13. Turk Janez, 14. Gorišek Alojz, 15. Kotar Jože, 16. Gregorič Malči, 17. Barkovič Vlado, 18. Hrlec Franjo, 19. Brnec Marija, 20. Kocjančič Jože, 21. Hrovatič Vinko, 22. Mavec Ivan 23. Krakar Anton, 24. Žabkar Martina.

Po oddelkih pa je bilo nesreč: karoserija 24, lakirnica PA 22, mont. dost. vozil 18, tek. vzdrževanje 1, presernica 19, prevzemna kontr. 1, meh. obdelava 12, mont. R-12 15, mont. R-4 14, varilni oddelek 8, mont. R-16 3, proizv. prik. 39, tehnoservis 3, commerce 3, skl. PA 17, gradbišče 5, DS OSS 2, servis 8.



Vzroki nesreč so naslednji: neurejena delovna okolica 34, nepazljivost 59, tehnična pomanjkljivost 29, neuporaba os. varovalnih sred. 18, nepravilno del. sredstvo 21, nepravilen postopek dela 17, neorganizirano delo 9, oster rob 19, nezav. sosed. del. mesto 8.

Samovolja botruje nesreči

V oddelku presernice TOZD Tovarna avtomobilov si je delavka poškodovala kalezec in sredinec leve roke. Do poškodb je prišlo na hidravlični stiskalnici pri nazobčanju podložk.

Pri raziskavi dogodka je bilo ugotovljeno, da se je poškodba pripetila zaradi tega, ker je delavka samovoljno prestavila način proženja stiskalnice iz dvoročnega prožilnega sistema na enoročni vklop.

Stiskalnica za oblikovanje kovin je v kovinski industriji eden najbolj nevarnih strojev! Osnovna nevarnost je hod pada z zgornjega položaja v delovni položaj. Nevarnost se povečuje, če delavec uporablja pri delu odprto orodje in z roko posega v nevarno območje, tako da obdelovance vstavlja in jemlje iz orodja. Osnovni varnostni ukrep pri takem delu je uporaba dvoročnega vklopnega mehanizma. Z dvoročnim vklopom dosežemo to, da sta delavčevi roki v

trenutku hoda pada izven nevarnega območja. Poleg dvoročnega vklopa se lahko uporablja tudi nožno proženje, pri določenih stiskalnicah tudi proženje s posamezno roko. Stiskalnica, na kateri je prišlo do poškodbe, ima proženje izvedeno dvoročno ali pa s posamezno roko, kar je razvidno iz položaja uravnalnega stikala. Da bi delavka hitreje delala, je prestavila proženje tako, da je prožila z levo roko, z desno pa je jemala obdelovance iz orodja. V trenutku, ko je imela delavka desno roko v nevarnem območju, je izvršila proženje stiskalnice, kar je povzročilo opisano poškodbo.

Primer nam dokazuje, da je samovoljno ravnanje in prestavljanje stroja lahko usodno. Poleg opisanega vzroka poškodbe moramo poudariti, da je zatajila tudi kontrola predpostavljenega. Ta bi moral kontrolirati delo in v takem primeru takoj prekiniti delovni postopek.



IMV - KURIR izdaja delovna skupnost Industrije motornih vozil Novo mesto - Izhaja vsak mesec v 5000 izvodih - Ureja uredniški odbor - Glavni urednik: Andrej Dular - Odgovorni urednik: Alfonz Brzič - Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška cesta 18/20 - Grafična priprava: ČZP DOLENJSKI LIST, Novo mesto - Tisk: Tiskarna LJUDSKA PRAVICA, Ljubljana

Ugodnosti življenjskega zavarovanja

V današnjem času tehničnega napredka in visoko razvite motorizacije je osebno zavarovanje vsakega izmed nas velikega pomena. Mnogih, ki so bili še pred kratkim živi in zdravi, ni več med nami. Zahrbne bolezni in predvsem nesreče spravijo v hudo stisko marsikatero družino. Vsi težimo k boljšemu standardu, skrbimo za svoje imetje, na sebe pa večkrat pozabimo. Kaj je hujšega kot smrt v družini ali težka nesreča z do smrtnimi posledicami!

Zavarovalnica SAVA nudi zelo ugodna življenjska zavarovanja z dodatnim nezgodnim zavarovanjem oseb od 15. do 65. leta starosti. S tem zavarovanjem so osebe zavarovane za primer naravne smrti, nezgodne smrti, popolne in delne invalidnosti ter imajo zavarovane vse svoje otroke.

Zavarovalnica SAVA deli na ta zavarovanja vsako leto po bilanci presežke, ki jih pripisuje zavarovalnim glavnica življenjskih zavarovanj. Tako prejme vsak, ki je življenjsko zavarovan pri zavarovalnici SAVA, ob izteku zavarovalne dobe mnogo višji znesek kot je bil dogovorjen ob sklenitvi. Zavarovanci, ki so sklenili v letu 1965 življenjsko zavarovanje za dobo 10 let, prejmejo letos med 31,2 in 37,6 % presežkov na zavarovalno glavnico.

Življenjska zavarovanja sklepajo zastopniki zavarovalnice SAVE, PE Novo mesto, po domovih, večkrat tudi v podjetju, premije pa odtegujejo od osebnih prejemkov v podjetju.

Primer življenjskega zavarovanja delavca za mesečno premijo 120 dinarjev:

1. 13.176 dinarjev za primer doživetja ali naravne smrti;

2. 25.200 dinarjev za primer nezgodne smrti;

3. 50.400 dinarjev za primer 100 odstotne invalidnosti in

4. 1.317 dinarjev za primer smrti vsakega otroka.

Glavnico pod 1. prejme zavarovanec izplačano po 10 letih kot doživetje. Ta glavnica se ob izplačilu poveča za bilančne presežke. Enaka glavnica se izplača svojcem v primeru, če zavarovanec umre kadarkoli prej, le v

primeru smrti v prvi polovici leta zavarovanja se izplača polovična glavnica.

Glavnica pod 2. se izplača svojcem v primeru nezgodne smrti. V tem primeru se izplačata obe glavnici v celoti, torej pod 1. in 2. skupaj.

Glavnica pod 3. se izplača za 100-odstotno invalidnost zaradi nezgode. Če je invalidnost nižja, se izplača pripadajoči del glavnice.

Glavnica pod 4. se izplača za primer naravne ali nezgodne smrti otroka od 1 meseca starosti do izpolnjenega 15. leta starosti.

Primer je narejen za delavce do 32 let. Za starejše se glavnica pod 1. nekoliko zniža. Vsak se lahko zavaruje tudi za višjo premijo; tej pripadajo potlej sorazmerno višje zavarovalne glavnice.

V primeru, da se zavarovani osebi zgodi tisto, za kar je zavarovana, ima možnost vse urediti pri svojem področnem zastopniku, lahko pa se obrne tudi naravnost na poslovno enoto zavarovalnice SAVA, Novo mesto, Glavni trg 24.

Zavarujte se pri zavarovalnici SAVA, ki vam nudi vse ugodnosti življenjskega zavarovanja!

MARINA KOMELJ



Kvaliteta izdelkov je edini porok za uspešno prodajo. Ali se tega vedno zavedamo?

USTVARILI SMO NOVE LJUDI

„... V Jugoslaviji smo zgradili ogromno tovarn in različnih podjetij. Toda naša največja zmaga je v tem, ker smo ustvarili nove ljudi, in v tem, ker danes v naši državi vlada nov duh. Jugoslavija z vsemi svojimi spremembami, ki so se v njej dogodile, je last vseh naših delovnih ljudi, vseh tistih, ki iskreno gradijo socializem, ki se bore ravno za takšno Jugoslavijo, kakršna ta danes tudi je in kakršno si tudi želijo, da bi ostala. In nihče na svetu nam ne more odvzeti tistega, kar smo ustvarili v času vojne in po vojni. Delavski razred in pravice delavcev, da v svojih tovarnah sami upravljajo – to je tisto, kar najmočnejše povezuje našo socialistično skupnost...“

Tovariš TITO prebivalcem Valjeva, 2. 11. 1975

Delovni koledar za leto 1976

(Glej zadnjo stran!)

Izračun urnega fonda	366
Koledarskih dni	52
fond ur po koledarju	267 dni
praznikov	9 dni
SKUPAJ:	276 dni
Koledar upošteva naslednje praznike:	
Novo leto – 1. in 2. januar	
Ustanovitev OF – 27. april	
Praznik dela – 1. in 2. maj (2. maj se praznuje 3. maja)	
Praznik borcev – 4. julij (letos pade na nedeljo in se ne praznuje)	
Dan vstarej – 22. julij	
Dan mrtvih – 1. november	
Pri izdelavi je bil upoštevan 42 urni delavnik ter načelo prostih sobot 1 : 3. Izjeme so le sobote pred prazniki.	
Delovnih dni	267
Prostih sobot	38
Praznikov	9
Nedelje	52
	366

Delovni koledar za leto 1976

JANUAR

N	4	11	18	25	
P	5	12	19	26	
T	6	13	20	27	
S	7	14	21	28	
Č	1	8	15	22	29
P	2	9	16	23	30
S	3	10	17	24	31

FEBRUAR

1	8	15	22	29
2	9	16	23	
3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	

MAREC

7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	

APRIL

N	4	11	18	25	
P	5	12	19	26	
T	6	13	20	27	
S	7	14	21	28	
Č	1	8	15	22	29
P	2	9	16	23	30
S	3	10	17	24	

MAJ

2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29

JUNIJ

6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	

JULIJ

N	4	11	18	25	
P	5	12	19	26	
T	6	13	20	27	
S	7	14	21	28	
Č	1	8	15	22	29
P	2	9	16	23	30
S	3	10	17	24	31

AVGUST

1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	

SEPTEMBER

5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	
4	11	18	25	

OKTOBER

N	3	10	17	24	31
P	4	11	18	25	
T	5	12	19	26	
S	6	13	20	27	
Č	7	14	21	28	
P	1	8	15	22	29
S	2	9	16	23	30

NOVEMBER

7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	

DECEMBER

5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	