

VELIK PROIZVODNI USPEH PRED PRAZNIKOM

»Aero« 3 milijarde

Kolektiv tovarne »Aero« v Celju je pred dnevi dosegel izredno pomemben proizvodni in poslovni uspeh, ko je dosegel 3 milijarde dinarjev finančne realizacije proizvodnje. Te tri milijarde bo kolektiv do konca leta še znal

no preseget, saj je do novega leta še več kot mesec dni. Dosežen uspeh je toliko večji, če pogledamo nazaj, kako hitro je ta kolektiv bogatil svojo proizvodnjo. Leta 1958 je tovarna »Aero« beležila 1

milijardo realizacije. Tri leta pozneje leta 1961 je podvojila to vsoto in se povzpela na 2 milijardi. Skok od leta 1961 do letos za nadaljnjo milijardo dinarjev pa prav preseneča.

Uspeh podjetja je bil dosežen zato ker je kolektiv zavestno in načrtno vlagal sredstva v razširitev, predvsem pa v modernizacijo proizvodnje. Kolektiv ima danes za razpolago najmodernejšo strojno opremo. Z modernizacijo proizvodnega procesa, s sodobno opremo za proizvodnjo in povečano storilnostjo kolektivu ni uspelo dvigniti samo realizacijo proizvodnje na tako zadovoljivo višino, temveč mu je uspelo ustvariti pogoje za prehod na 42-urni delovni teden, o čemer smo v našem listu že nekajkrat poročali. Kolektiv »Aero« se je s tako pomembnim uspehom najbolj dostojno vključil v praznično razpoloženje pred 20. obletnico AVNOJ. —ek

Naš razgovor o statutih

Izdelava osnutkov statinov je v sedanjem času ena poglobitih nalog delovnih organizacij na območju konjske občine. Rok, do katerega morajo biti novi statini potrjeni, je iz dneva v dan krajši. Organi upravljanja in politične organizacije imajo pri tem veliko odgovornost, saj ne gre za formalen akt, temveč za temeljni dokument vsake delovne organizacije. Predsedniku občinskega sindikalnega sveta tov. Vladu Praternerju, ki je skupaj še z nekaterimi člani pred kratkim obiskal vsa podjetja v konjski občini, smo vprašali, kako daleč so z izdelovanjem statinov v posameznih delovnih organizacijah. Na postavljeno vprašanje nam je tov. Praterner takole odgovoril:

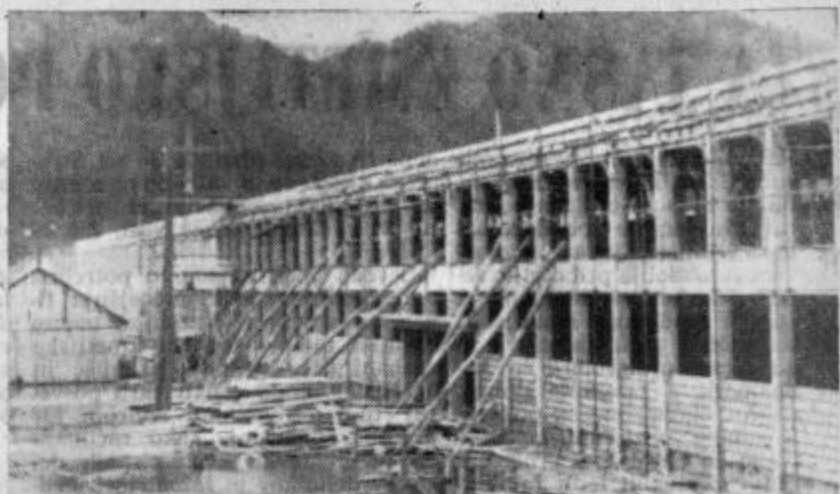
v ostalih podjetjih, pri čemer nam je povedal:

»Mnogo je napravljene tudi že v nekaterih večjih podjetjih; npr. v usnjarskem kombinatu »KONUS«, dalje v tovarni usnjarskih strojev »KOSTROJ«, na LIP v Slov. Konjicah, v TKO Zreče in še v nekaterih drugih delovnih organizacijah. Seveda pa zahteva izdelava v večjih podjetjih tudi mnogo več časa. Razen v industrijskih podjetjih so večji del osnutka pripravili tudi že v trgovskem podjetju »Dravinski dom«, kjer bodo že kmalu o njem razpravljali.«

Ko smo tov. Praternerju postavili vprašanje o pripravah za izdelavo osnutkov v manjših, predvsem obrtnih podjetjih, nam je dejal:

»Prav v teh je bilo doslej najmanj napravljene. Delno je temu krivo to, ker nimajo ustreznih kadrov, ki bi to zbrali, uredili in primerno oblikovali ter napisali. Zato se razgovarjamo z delavsko univerzo, ki bi organizirala poseben seminar, na katerem bi se podrobneje pomenili o posameznih določilih. Vsekakor se splošna določila ne bodo bistveno razlikovala, večje razlike pa bodo prav gotovo v notranji organizaciji, delitvi dohodka, v organi upravljanja in podobno. Na podoben način bomo verjetno pomagali pri osnutkih osnovnim šolam in zavodom. S tem želimo doseči to, da se celotna akcija ne bi preveč zavlekla, da bi naloge dobro in pravočasno opravili ter da ne bi čakali prav zadnjih dni in nato vse površno izdelali.«

V. L.



Štedilniki s tekočega traku

Tovarna gospodinske opreme »Gorenje« gradi poleg železniške postaje v Velenju nove tovarniške objekte. Sedanji prostori že zdavnaj ne ustrezajo povečani proizvodnji, razen tega pa zaradi nefunkcionalnosti ne dopuščajo nadaljnjo modernizacijo proizvodnje. Ker bo rudnik lignita kmalu pričel z izkopom varnostnega stebra na katerem stojijo sedanji prostori tovarne in pa stara termocentrala, je postala gradnja novih objektov nujna. Gradbena dela potekajo dokaj udobno in v tovarni računajo, da se bodo

februarja prihodnjega leta že lahko selili. Novi obrati bodo imeli kapaciteto 300.000 raznih štedilnikov letno, kar predstavlja več kot polovico celotne jugoslovanske proizvodnje štedilnikov. Tolikšno povečanje zmogljivosti bo omogočala nova, sodobna oprema, tekoči trak, urejen notranji transport in modernizirana emajlirna. Brutoprodukt podjetja se bo povečal in bo znašala okrog 12 milijard dinarjev letno, od tega bo več kot 20% odpadlo na izvoz. Tovarna se na tujih tržiščih vse bolj uveljavlja, večje količine plinskih štedilnikov že pošilja na Madžarsko, pogajanja s Poljsko pa so v teku. O novih proizvodih so v tovarni bolj redkobesedni, zaupali so nam le, da pripravljajo nekaj novih proizvodov, ki bodo tako po obliki kot po kvaliteti presenetili potrošnike. P. B.

Velenjski rudarji

Velenjski rudarji so svoj prispevek za obnovo Skopja vezali tudi na pokritje rastočih potreb po premogu. Skupno so vpisali 26,8 milijonov dinarjev ali okrog 8500 na posameznika. Sklenili pa so, da bodo ta sredstva zbrali z nedeljskim delom, tako da bo sleherni član kolektiva delal pet nedelj, in sicer eno na mesec. —ik

IZ SLOV. KONJIC

Pred kratkim smo že poročali, da v Slov. Konjicah in v nekaterih okoljskih krajih ob glavni cesti urejajo avtobusna postajališča. V teh dneh so jih izročili prometu v Zrečah in v Slov. Konjicah. Pred tem pa so bila urejena v Teplju in na Strančah. V samih Slov. Konjicah se je o primernem prostoru za pristajanje avtobusov že dalj časa kazala potreba, saj ga za avtobus v smeri Celje — Maribor ni bilo, kar je seveda oviralo vedno večji promet.

Iz Velenja

Pred dnevi je svet za industrijo pri skupščini občine Velenje razpravljal o perspektivnem razvoju lesno industrijskega kombinata v Soštanju in obrtno komunalnem centru »Ojčka« v Smartnem ob Paki. Lesno industrijski kombinat bo preusmeril svojo proizvodnjo na izdelovanje plošč iz tarolita (gradbeni elementi). »Ojčka« pa bo že prihodnje leto razširila kapacitete obrata apnenice.

O DELU CESTNEGA PODJETJA ● O DELU CESTNEGA PODJETJA ● O DELU CESTNEGA PODJETJA ● O DELU CESTNEGA PODJETJA ● O DELU CESTNEGA PODJETJA ●



zadolženi za določeno dolžino cestišč. Njihova naloga bo, da bodo sproti obveščali delovodstvo o večjih okvarah na cestišču, hkrati pa bodo manjše okvare tudi sami popravili. Pri vsem tem pa zasledujemo predvsem dva smotra, da bi delo pri vzdrževanju cest kar se da izboljšali in hkrati pocenili.

— Letos je vaše podjetje opravilo veliko delo pri gradnji novih sodobnih cestišč. Koliko cest ste letos rekonstruirali?

V letošnjem letu je naše podjetje rekonstruiralo 25 km cest. Vsekakor

je poškodoval letošnji mraz, bilo izredno težavno. V vseh teh primerih smo namreč cestišča nekoliko dvignili in na novo asfaltirali, tako da se podobna škoda ne bo mogla več ponoviti.

— Pri cestnem podjetju je bržčas glavno merilo finančno vprašanje. Ali nam lahko kaj več poveste o tem?

Res je, finance so slaba stran. Doslej se sredstva za vzdrževalno delo zbirajo od prodaje bencina. Od vsakega litra prodanega motornega goriva dobi cestno podjetje pet dinarjev. Zaradi tega bi kazalo prispevke porabnikov goriv obremeniti z dodatnimi petimi dinarji. Če bi potem uporabili tudi prometni davek od bencina za vzdrževanje cest, bi zagotovili dovolj sredstev za vzdrževanje cest. Tako razdelitev in zbiranje sredstev pa bi bila tudi pravičnejša, kajti v sedanjih pogojih morajo manjkajoča sredstva prispevati okraj in republika in sicer iz drugih virov.

Na koncu smo tovariša Vivoda vprašali še o težavah, s katerimi se cestno podjetje srečuje.

Takole je odgovoril na to vprašanje: Pri vsakem delu in vsepovsod se delovni ljudje srečujejo s težavami. Tako tudi mi, vendar menim, da so štiri stvari za nas kritične, in sicer nesigurni letni plani, ki so predvsem odvisni od proračunskih možnosti, na



Bogdan Vivod

dalje obratovalni prostori, ki so zastareli, neustrezni, premajhni in funkcionalno nezadostni ter neprimerni, potem še pomanjkanje mehanizacije in nazadnje še neustrezna razdelitev območij cestnih podjetij.

Najprej bi se rad dotaknil potrebe po gradnji novih obratnih prostorov. Sedanji prostori na Lavi ne zadostujejo. Zaradi tega bi bilo treba podobno kot v Ljubljani, Mariboru in tudi drugih mestih, kjer imajo sedeže ostala cestna podjetja, urediti primerne prostore. Sele tedaj bi lahko nabavili tudi potrebno mehanizacijo. Slednje — pomanjkanje ustrezne mehanizacije — ostaja namreč iz dneva v dan bolj pereče vprašanje. S sezonsko delovno silo je namreč vse več težav, pomanjkanje delovne sile pa bo v naslednjem obdobju možno nadomestiti le s primerno mehanizacijo. Istočasno je nujno, da zgradimo za stalne delavce ustrezna stanovanja, še posebej zaradi tega, ker povečevanje mehanizacije bistveno preminja strukturo zaposlenih — vse več je visokokvalificiranih delavcev, tehničnega osebja.

Na koncu bi rad omenil še razmejitve območij. Tu se srečamo z nenavadnim pojavom, da naše območje proti jugu sega od Celja le kakih 20 kilometrov, čeravno območje proti Zasuju teritorialno gravitira k Celju. Zato bi vsekakor bilo za koristi prometa ugodneje, če bi ta cestišča prevzelo naše podjetje.

NA DOBRI CESTI VAREN PROMET

Cestni promet v zadnjem obdobju pri nas sunkovito narašča. Razumljivo je, da s tem nastajajo tudi znatne težave, cestna podjetja pa imajo vse odgovornejše delo. Od pravilne organizacije in prizadevanja članov kolektivna cestnega podjetja je namreč v veliki meri odvisna tudi varna in udobna vožnja. Prav o teh problemih in dosedanjem delu smo zastavili nekaj vprašanj direktorju cestnega podjetja v Celju tov. Bogdanu Vivodu. Nanje je takole odgovoril:

— V koliki meri se je v zadnjem obdobju stopnjevalo delo cestnega podjetja spričo vseh večjih zahtev?

To stopnjevanje lahko najbolje ilustrira primerjava obsega dela v letu 1962 in 1963. Letos se je namreč obseg dela našega podjetja (tako tudi brutoprodukt) podvojil. Medtem ko je vrednost opravljenega dela lani znašala okoli 750 milijonov dinarjev, smo letos že presegle 1,5 milijarde. In sicer pri isti zasedbi uprave in tehnične službe. Zato je tudi razumljivo, da je letošnja stopnja obsega dela zahtevala od vsakega posameznika veliko požrtvovalnosti in nesebičnega zalaganja.

Ta številka pa nam ob dejstvu, da se režija ni povečala, tudi pove, da smo lahko tudi s finančnimi rezultati zadovoljni. Vredno je še povedati, da kolektiv zmanjšanih stroškov ni uvrstil v svoje sklade, temveč je sredstva

pridobljena s prihranki namenil za potrebe vzdrževanja in rekonstrukcij cest — skratka v dobro naših cestišč.

— Veliko se govori o nekaterih spremembah glede vzdrževanja cest. Ali nam lahko s tem v zvezi poveste kaj določnejšega?

Sedanji brigadni sistem organizacije vzdrževalne službe cestišč je pokazal velike prednosti, hkrati pa tudi nekatere manjše hibe, ki jih bomo s spremembami odpravili. Doslej smo imeli tri vzdrževalne obrate in osem cestnih delovodstev — v začetku naslednjega leta pa bomo organizacijo službe vzdrževanja spremenili tako, da bomo imeli samo dva vzdrževalna obrata, število delovodstev pa se bo povečalo na štirinajst.

S tem bomo pridobili več stvari. Nadzor nad delom cestarskih skupin bo mnogo učinkovitejši, delovodje bodo lahko oddajali in sprejemali doma vsa dela, ki jih bodo izvrševale posamezne skupine. Na ta način pa bo tudi delo pridobilo na kvaliteti, istočasno pa tudi na kvantiteti — posamezne skupine bodo gibčnejše in bodo v istem času lahko opravile več storitev kot doslej. Pomembno pri tem pa je se to, da se bo bistveno zmanjšalo število administrativnega kadra. Pri tej reorganizaciji pa se hočemo predvsem izogniti nekaterim slabostim. Zaradi tega bomo namestili tudi posebne preglednike cestišč, ki bodo



Asfaltirna skupina med delom na cesti v Smarju