



dinos

PODJETJE ZA OSKRBOVANJE GOSPODARSTVA
Z ODPADNIMI SUROVINAMI
LJUBLJANA

glasilo

25



GLASILO podjetja za promet z idnustrijskimi surovinami ter
reprodukcijskim in odpadnim blagom "DINOS" LJUBLJANA

Leto VI. 25. januar 1967 števil. 25

Izredni pomen določila fco kupec	stran	2
Prečitajte tudi to!	"	5
Potrošnja investicijskih sredstev v letu 1966	"	6
Prepisali smo iz časopisa Jeseniške Železarne	"	10
Predlog tehnične službe podjetja za porabo investicijskih sredstev v letu 1967	"	11
Z uvedbo akordov dva kamiona preveč	"	16
Novice o izvozu	"	20
Prednost kamiona samonakladalca	"	21
Novice o izvozu	"	23
Izvoz ostružkov	"	24
Tračnice za Ravne in Nikšič	"	25
Kako zapravljamo naš ugled	"	26
Pogodbe med podjetjem in delovnimi enotami	"	27
Sproščeno poslovanje podjetja po uveljavitvi zakona o blagovnem prometu	"	28
Iz 26. zasedanja delavskega sveta podjetja, ki je bilo 20/1-1967	"	31
Prepisali smo iz časopisa Jeseniške Železarne	"	32
Personalne spremembe od septembra do decembra 1966		33

Urejuje uredniški odbor

IZREDNI POMEN DOLOČILA

F. C. O KUPEC

Po dolgoletnih poslovnih običajih prodajajo podjetja za promet z odpadki svoje surovine fco vagon nakladalna postaja ali fco kamion skladišče prodajalca. To pomeni, da kupec - predelovalna industrija - plača stroške železniških ali kamionskih prevozov.

Prevozni stroški po železnici so določeni v posebnem ceniku, imenovanem Tarifa za prevoz robe na prugama jugoslovanskih železnica. Železnica je vse vrste blaga, ki ga prevaža, razporedila v 8 razredov. Za blago, razporejeno v prvi razred so stroški prevoza najvišji in postopno padajo do osmega razreda. Višina prevoznih stroškov zavisi še od kilometrov poti, ki ga blago napravi in od teže naloženega blaga na vagon. Po teži blaga so tri tarife, in sicer:

od 5 ton - 10 ton a tarifa
od 10 " - 15 " b tarifa
nad 15 ton c tarifa

Do 5 ton enovrstnega tovora v vagonu smatra železnica kot vagonsko pošiljko in zaračunava a tarifo za 5 ton, četudi bi bilo v vagonu le ena tona blaga.

Za primerjavo prevoznih stroškov navajamo izvleček iz Tarife:

km	Tarifski razredi								
	I			II			III		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c
50	288	200	160	269	188	149	251	175	139
100	432	300	240	403	281	223	375	261	208
150	576	400	320	536	373	297	497	346	276
200	720	500	400	671	467	372	621	432	345
250	843	585	468	784	546	435	729	507	405
300	965	670	536	898	624	498	837	582	465

km	IV			V			VI		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c
50	230	159	127	211	147	116	188	131	104
100	343	238	190	313	218	173	280	195	155
150	457	317	253	416	289	230	373	260	207
200	570	395	316	519	361	287	465	324	258
250	676	464	371	612	426	339	550	383	305
300	768	533	426	706	491	391	634	441	362

V prvi koloni so navedeni kilometri, v ostalih kolonah pa ustrezní znesek izražen v parah (novih) za 100 kg blaga.

Navajamo še tarifske razrede za posamezne vrste odpadkov:

tekstilni odpadki	5 razred
čistil bombaževina	3 razred
aluminij	1 razred
baker	1 razred
cink pločevina in elektrolitni	
cink	1 razred
cink odpadni	3 razred
svinec	4 razred
železo, litina, železni in li-	
tinski ostružki	6 razred
betonsko železo	2 razred
železniške tračnice za predel.	6 razred
uporabno železo	2 razred
steklo	5 razred
papir	5 razred
kosti	5 razred

Po železniškem pravilniku zaračunava železnica napačno deklarirano blago po tarifi za 1 razred, čeprav je v vagonu nalo-

Ženo blago drugih razredov.

Po gornjih podatkih lahko sami izračunamo na primer prevoz 8 ton papirja na relaciji 200 km. Papir je uvrščen v 5. tarifski razred z ozirom na to, da 8 ton šteje v a tarifo znašajo prevozni stroški 5,19 starih din za kg, če pa bi bilo v vagonu 10.100 kg bi po b tarifi stroški znašali 3,61 st. din, nad 15 ton pa 2,87 st. din.

Ta prikaz služi samo za primerjavo stroškov prevoza po železnici, iz katerega je razvidno, kolikega pomena je, če vagono dobro naložimo.

Železnica je za prevoze na nerentabilnih progah zvišala prevozne stroške na ta način, da je na dejanske kilometre dodala še po posebnem ključu, objavljene v Daljinarju za prevoz robe na prugama JŽ, še dodatne kilometre, s katerimi se povečujejo prevozni stroški.

V blagovnem prometu vplivata na tržne pogoje predvsem ponudba in povpraševanje. Ko je ponudba večja od povpraševanja, morata tisti, ki blago proizvajata ali prodajata, nuditi čim boljše pogoje, to je nižja cena, daljši plačilni rok, rabat, kasa skonto, dobavo blaga fco kupec itd.

V zadnjih mesecih je v državi občutno večja ponudba papirnih odpadkov od povpraševanja, zato zahtevajo kupci ugodnejše pogoje kot so jih imeli doslej, in sicer: daljši plačilni rok (60 dni), dobave papirnih odpadkov fco kupec, boljši asortiman, čisto in suho blago in podobno. Pogoji, da moramo dobavljati papirne odpadke fco kupec pomeni, da bremenijo prevozni stroški do namembne postaje dobavitelja. S tem se moramo sprizniti in se čim prej prilagoditi temu pogoju. Najnižja obremenitev s prevoznimi stroški bo, če

bomo izkoristili ugodnost prevozne c tarife, kjer je to le možno. To bomo dosegli pri dobavah papirnih odpadkov, če bodo bale težke, dobro stisnjene in naložene vsaj nad lo ton.

Doslej nismo občutili stroškov, ki so nastajali z vagonskimi pošiljkami, v katerih je bilo papirja od 2 - 5 ton, kjer je v pomanjkanju blaga te stroške rad ali nerad vključil kupec v svoje breme. Zdaj je pa v pogojih dobav fco kupec, temu vseeno, koliko blaga bo v vagonu, ker bo stroške za slabo naložen vagon plačal prodajalec.

Ob pogoju dobav fco kupec smo zainteresirani, da pri železnici naročamo vagone z največjo možno prostornino, ker bo z dobro stisnjenimi balami možno doseči celo najugodnejšo tarifo.

PREČITAJTE TUDI TO!

"Glasilo" dobivajo vsi tisti v podjetju, ki imajo kakršnokoli funkcijo v organih samoupravljanja, nadalje vsi poslovodje, obratovodje in šefi skladišč, predsedniki sindikalnih podružnic, člani ZK in nosilci znaka podjetja.

Ne vemo kdaj in koliko ga čitajo, toda vsem priporočamo, da ga odnesejo domov in doma v miru prečitajo ter vse važne stvari podčrtajo, da si jih bodo lažje zapomnili.

Ponovno priporočamo, da se vsebine "Glasila" poslužujejo takrat, kadar razgovarjajo z delavci o situaciji v podjetju in takrat, kadar vodite ali prisostvujete sestanku.

POTROŠNJA INVESTICIJSKIH SREDSTEV V LETU 1966

Podatki, ki se ob končnem obračunu ne bodo bistveno spremenili, nam kažejo naslednjo porabo investicijskih sredstev v letu 1966.

Prikazano kronološko kot so se sredstva nabavljala:

1. trgalni stroj	TO Bohova	48.150,00
1a. prikrojevalni stroj	TO Bohova	5.400,00
2. zastava 1300	uprava podjetja	25.490,00
3. decimalne tehtnice	Ljubljana	1.449,50
4. elektromotor	TO Ljubljana	1.702,98
5. plinske peči	uprava podjetja	1.284,98
6. centralno ogrevanje	Maribor-Ledina	11.845,95
7. mize, klopi	Ljubljana	1.086,90
8. police	mehanična delavnica	1.847,20
9. zastava 620	Il.Bistrica	32.470,00
10. stoli	TO Ljubljana	151,00
11. koši za samonaklad.	Maribor-Ledina	20.000,00
12. železna blagajna	Il. Bistrica	300,00
13. viličar 600	TO Ljubljana	31.500,00
14. telefonski aparat	uprava podjetja	1.176,00
15. računski stroj Olivetti	uprava podjetja	5.700,00
16. računski stroj Portabel	uprava podjetja	1.480,00
17. fakturni stroj	uprava podjetja	48.381,94
18. garderobne omarice	Ljubljana	3.249,68
19. garderobne omarice	Nova Gorica	1.392,72
20. ureditev vodovodne instalacije	Maribor-Ledina	11.234,86
21. hidravlična stiskal.	Celje	99.402,73
22. peč	Sežana	436,64
23. telefonski aparat	Dravograd	198,00
24. telefonski aparat	Lendava	198,00

25. enoosna prikolica	Kočevje	2.000,00
26. izolacija kotlarne	Maribor-Ledina	1.871,60
27. japajnarji	Celje	1.668,80
28. selenski usmernik	mehanična delavnica	4.983,00
29. koši za samonaklad.	Maribor	2.000,00
30. koši za samonaklad.	Maribor	13.682,00
31. kamion Chepel	komercialni biro	69.961,13
32. tehtnica 1000 kg	Koper	2.720,00
33. tračna žaga	TO Ljubljana	1.650,00
34. stiskalnica za papir ročna	Trbovlje	2.841,80
35. računski stroj Zgb	Maribor	2.374,40
36. optimatik	uprava podjetja	93.162,62
37. police	uprava podjetja	1.920,00
38. mize in stoli	uprava podjetja	1.497,44
39. ročne stiskalnice	Maribor, Dravograd, Štunj, M. Sobota	8.800,00
40. samonakladalec	Maribor-Ledina	112.698,00
41. gradbena dela, kotlarna	Maribor-Ledina	10.801,84
42. računsktri stroj	Ljubljana	2.856,00
43. pisalni stroj	uprava podjetja	677,60
44. pisalni stroj	Slov.Konjice	1.302,56
45. računski stroj	Il. Bistrica	2.856,00
46. nadstrešnica (obrat za čiščenje vreč)	Most na Soči	48.864,00
47. vodovod	Škofja Loka	700,00
48. trgalec	Bohova	33.000,00
49. stiskalnica za pa- pir MEDI	Ljubljana	10.197,96
50. stiskalnica za pa- pir MEDI	Maribor-Ledina	10.197,96
51. stiskalnica za pa- pir MEDI	uprava podjetja	10.197,96
52. hidrofor	Celje	369,60
53. kamion Deutz 5000	TO Bohova	59.900,00

54. elektromotor	komercialni biro	672,50
55. obešalniki	uprava podjetja	82,88
56. rolo omara	Škofja Loka	411,04
57. rolo omara	Novo mesto	501,60
58. računski stroj	uprava podjetja	2.856,00
59. nastavki, omara	uprava podjetja	1.205,36
60. telefonski aparat	Ajdovščina	161,63
61. oljna peč	Maribor - uprava	748,30
62. kamion Deutz 500	Maribor-Ledina	73.010,00
63. izdelava in montaža hidravl. klešč za vilič. 600	TO Ljubljana	13.205,00
64. telefonski aparat	Kranj	153,20
65. voziček za jaklenke	komercialni biro	667,20
66. stoli	Škofja Loka	141,00
67. asfaltiranje grad. obj.	TO Ljubljana	13.792,00
68. omare, stoli	uprava podjetja	2.565,00
69. mize, stoli	Jesenice	994,30
70. telefonski aparat	Kranj	153,20
71. pisalni stroj	Bohova	3.696,00
72. žerjavna progra	Maribor-Ledina	14.541,68
73. predelava kamiona	Maribor-Ledina	51.000,00
74. avans za koše	Maribor-Ledina	31.900,00
75. knjigovodski stroj		39.785,00
		<u>1.123.554,24</u>
76. obračun 2,5% prisp. za energetske objekte		<u>20.902,13</u>

S K U P A J

1.144.456,37

=====
Iz razpredelnice, ki bo doživela še manjše spremembe, je jasno razvidno, koliko je kdo in zakaj uporabil sredstva za investicije v letu 1966. Tabela smo prikazali čim bolj podrobno, da

lahko vse poslovne enote vidiijo, kam so se usmerjala oziroma kje so se porabila ustvarjena sredstva iz leta 1965.

Od vseh sredstev ustvarjenih v letu 1965 je bilo namenjeno za gospodarske investicije (sredstva amortizacije in skladov) z upoštevanjem prispevkov in obveznih rezerv 1,291.050,00 N din. Od tega je bilo potrošeno 1,150.000,00 N din (vzeli smo zaokroženo številko) ali 89%. Tako je ostalo na obratnih sredstvih zaradi nepotrošenih investicij oca 140.000,00 N din. Vzrok je v nerealizaciji dveh litostrojskih stiskalnic in samonakladalca za poslovno enoto Ljubljana in opustitvi oziroma prestavitvi gradbenih del na letošnje leto (Kranj, Celje, Dravograd, Ljubljana - novo skladišče).

Zaradi te nerealizacije so bila že med letom preusmerjena določena investicijska sredstva na:

- izgradnjo obrata za čiščenje vreč v M₀stu na Soči
- nabavo električnih stiskalnic tipa MEDI za papir
- nabavo viličarja 600 za TO Ljubljana
- nabavo kamiona za komercialni biro
- večjo potrošnjo birotehnične in pisarniške opreme in inventarja ter podobno.

V glavnem lahko trdimo, da smo racionalno gospodarili z ustvarjenimi sredstvi ne glede na to, da bi morali zlasti s sredstvi za pisarniško opremo v bodoče bolj skrbno gospodariti.

Ko bo napravljen končni obračun vseh sredstev, namenjenih investicijam in primerjava z ustvarjenimi sredstvi po posameznih poslovnih enotah v letu 1967, se bo jasno videlo, koliko teh sredstev kdo ustvari in koliko potroši. Osnovna pot bodočega razvoja vsake ekonomske enote naj bi praviloma

bila, da lahko porabi samo toliko sredstev, kolikor jih ustvari iz amortizacije in skladov. Pri tem pa bi morali imeti pred očmi, da so določene ekonomske enote že zgrajene in zato ne potrebujejo toliko sredstev, določene ekonomske enote pa še čakajo na izgradnjo in jim zato samo njihova ustvarjena sredstva ne bi zadostovala. Zato pravimo, praviloma naj bi bila ta odvisnost med ustvarjenimi sredstvi in fazami izgradnje po letih, da bi prišlo do čim manjšega prelivanja sredstev med poslovnimi enotami.

PREPISALI SMO IZ ČASOPISA JESENIŠKE ŽELEZARNE

ITALIJA - V italijanski železarni Cornigliano pri Genovi bo v kratkem pričela obratovati naprava za izločanje jekla in grodlja iz žlindre. Ta naprava, ki je prva v Italiji bo lahko letno predelala več kot 1 milijon ton žlindre.

ZAHODNA NEMČIJA - V zahodnonemški železarni "Klöckner - Hütte" v Bremenu je pričel pred kratkim obratovati nov plavž. Ima koristni volumen 1.823 m³. Dnevno lahko proizvaja okoli 3.000 ton grodlja. Njegovo obratovanje bo avtomatizirano. Za gradnjo so porabili 80 milijonov DM.

PREDLOG TEHNIČNE SLUŽBE PODJETJA ZA PORABO
INVESTICIJSKIH SREDSTEV V LETU 1967

Po podatkih 9-mesečnega obračuna lahko računamo, da bomo ob koncu leta razpolagali z naslednjimi sredstvi:

V N DIN

Razpoložljiva sredstva	2,700.000,00
Prispevek v rezervni sklad in sklad skupne porabe gospod.organizacij	250.000,00
Prispevek za Skopje	40.000,00
Prispevek za sklad skupne porabe	<u>300.000,00</u>
Poslovni sklad	2,110.000,00
Anuitete in obveznosti, ki zapadejo v plačilo	360.000,00
Ostane za OS in ObS	1,750.000,00
+ ostanek neporabljenih sredstev iz leta 1966	140.000,00
a/ Viri sredstev za OS + ObS	1,890.000,00
b/ Amortizacija	<u>600.000,00</u>
Skupaj a + b	2,490.000,00

Razdelitev ustvarjenih sredstev:

Osnovno sredstvo	poslovna enota	znesek v ND
1. samonakladalec s koši	Maribor	200.000,00
2. samonakladalec s koši	Celje	200.000,00
3. koši za samonakladalec	Ljubljana	60.000,00
4. viličar 2,5 t	Ljubljana	80.000,00
5. viličar 1,5 t	Maribor	60.000,00
6. Schliter stiskalnica		160.000,00
7. Schliter stiskalnica		160.000,00
8. električne stiskalnice MEDI	Koper, Trbovlje, Kranj	30.000,00
9. gradbena dela na novi lokacije	Dravograd	70.000,00
10. gradbena dela na novi lokaciji	Lendava	70.000,00
11. garderobe	Celje	70.000,00
12. rekonstrukcija obrata za steklo	Celje	60.000,00
13. prodajalna na drobno	TO Ljubljana	35.000,00
14. garderobe	Škofja Loka	25.000,00
15. načrti in deloma gradbena dela na novi lokaciji	Ljubljana	300.000,00
16. knjižni stroj za blagovno knjigovodstvo	uprava podj.	25.000,00
17. birotehnična in pisarniška oprema, drobno orodje in inventar		<u>50.000,00</u>
S K U P A J		1,655.000,00
20% obvezna rezerva, 10% garancija in prispevki na investicijska vlaganja		<u>145.000,00</u>
		<u>1,800.000,00</u>

Za obratna sredstva bi tako namenili ND 690.000,00 s tem, da bi razen najbolj nujnih investicijskih del (tč. 1,3,6, 8, 9 lo in 13), ostale točke le deloma ali pa sploh ne realizirali v odvisnosti od tega, kakšno bo pomanjkanje obratnih sredstev. Kolikor bi realizirali program, bi v osnovna sredstva vložili v primerjavi z lanskim letom za cca 65.000,000 ND ali 56% več, pri tem pa moramo upoštevati, da smo lanski program realizirali le 89% in še tega zaradi objektivnih vzrokov med letom večkrat korigirali. Gotovo je eno, čim več bomo hoteli investirati v OS, manj bo ostalo za obratna, zato bomo morali težiti k najbolj optimalnemu vlaganju. Gotovo je tudi to, da bomo morali obratna sredstva hitreje obračati, del k hitrejšemu obračanju ObS pa lahko prispevajo povečane kapacitete iz tega programa, še večji del pa večje izkoriščanje obstoječih kapacitet, kjer bomo morali zaostri osebno odgovornost mnogo bolj kot v letošnjem letu. Sicer se bo dogajalo podobno kot letos, če ne še bolj, da bodo efekti zaradi zmanjšane vrednosti materiala (zaradi izpostavljenosti materiala vremenskim spremembam) mnogo manjši kot bi lahko bili ali pa jih sploh ne bo. Tu naj omenimo, da veliko želja in potreb sploh nismo upoštevali, ker enostavno ni na razpolago finančnih sredstev, ampak smo upoštevali samo tisto, kar smatramo nujno potrebno.

Tako je tekstilni obrat Ljubljana predlagal nabavo:

- combija
- asfaltnega tlaka v obstoječih skladiščih
- ostale potrebe se bodo lahko financirale iz investicijskega vzdrževanja in smo jih tudi tam planirali.

Maribor:

- dvoosne prikolice, ostale potrebe so planirane v investicijskem vzdrževanju

Nova Gorica:

- nov kamion - kiper
- preselitev poslovne enote Ajdovščina na novo lokacijo
- ostale potrebe so planirane v investicijskem vzdrževanju

Koper:

- napeljava vodovoda
- montažnega objekta v Tomosu
- ostale potrebe se bodo financirale iz investicijskega vzdrževanja

Brežice:

- podzidava temeljev
- ostalo se bo financiralo iz investicijskega vzdrževanja

Kranj:

- lope za papir na Jesenicah
- sanitarije v Škofji Loki
- vprašanje gard. obj. v Kranju je še nadalje odprto

Celje:

razna adaptacijska dela in nabava Ferguson nakladalca, ostalo smo upoštevali v investicijskem programu, deloma pa financ. v inv. vzdrž.

Ljubljana:

asfaltiranje dvorišča z ureditvijo kanalizacije, ostalo smo upoštevali v programu, kolikor bo realiziran.

Bohova:

viličarja, ostalo smo planirali v inve. vzdrževanju

Kočevje:

nov kamion, ostalo planirano v inv. vzdrževanju

Trbovlje:

nov kamion, ostalo planirano v inv. vzdrževanju.

Ni izključeno, da bo treba predloženi program korigirati zaradi nepredvidene zahteve občinske skupščine po preselitvi na novo lokacijo kakšne poslovne enote (Novo mesto, Slovenske Konjice, Jesenice). Upajmo, da do tega ne bo prišlo.

In kako bo s sredstvi sklada skupne porabe. Tu mislimo predvsem na sredstva za rekreacijo. Gotovo je, da se bomo morali odločiti za gradnjo počitniškega doma na morju v Savudriji ali adaptacijo počitniškega doma na Pohorju, ker za oboje ne bo dovolj finančnih sredstev.

Iz nepotrošenih sredstev za nagrade bo mogoče razpolagati v letu 1967 cca 100.000,00 N din, kar bo zadostovalo za izgradnjo počitniškega objekta (dvojčka), eventuelno bi lahko nastopilo kot vprašanje edino financiranje notranje opreme. Na ta način bodo obmorske kapacitete v letu 1967 dovolj velike, saj bi razpolagali s tremi lastnimi počitniškimi objekti v Savudriji, Umagu (Pelegrin) in sobami v Kopru in Malinski.

Za tiste pa, ki želijo razvedrilo v gorah, bo na razpolago soba v domu na Trenti, deloma bo še uporaben tudi dom na Pohorju.

Naslednji članek smo prejeli iz delovne enote Maribor. Iz njega je razvidno, da uvajanje akordov zahteva sposobnost temeljitega proučevanja in da se takšen trud splača. Upamo, da bo ta članek koristil tudi drugim delovnim enotam in jih vzpodbudil, da bodo čimprej rešile svoj problem nagrajevanja po akordu. Tovarišu Žoherju se za izredno zanimiv in poučen članek iskreno zahvaljujemo.

Uredništvo

Z UVEDBO AKORDOV DVA KAMIONA PREVEČ

Na 13. zasedanju dne 5/4-1966 je svet delovne enote Maribor po poročilu in predlogu posebne komisije sprejel sklep:

- da se od 1/4 uvedejo nova merila za delo pri paketirki za pločevino, "Mamut" škarjah, paketirki za papir in v transportu, in sicer po akordu.

Preden se je svet delovne enote odločil za tak sklep, je dobro vedel, da na novo postavljena merila lahko mnogo doprinesejo k zboljšanju poslovanja, lahko pa tudi škodujejo. Če nastavimo prenizke akorde, potem akordanti ne bodo zainteresirano, ker ne bi bili plačani po vrednosti dela, v nasprotnem primeru, to je pri previsokih akordih, pa bodo prikrajšani vsi režijski delavci. Kako se odločiti?

Podatki oziroma baza za nastavitev cenika akordov je bila skromna in nepreverjena. Ali so nam znani rezultati, stvarna ali samo delna zmogljivost delavca? O vsem tem je svet delovne

enote razpravljajal, preden se je odločil, da postavi nova merila za delo po akordu. Nazadnje je bil soglasno sprejet sklep, da naj bodo akordne postavke raje višje; v primeru, da bi se zaradi previsoko postavljenih akordov osebni dohodki režijskim delavcem občutno zmanjšali, bo le-te lažje prepričati v nujnost postopka, kot pa akordante, ki predstavljajo večino kolektiva.

Z nestrpnostjo smo čakali prve rezultate, posebno pri transportu, ker je tu akord bila novost. Zavedali smo se, da nova merila pri transportu ne bodo pokazala takojšnjih rezultatov, temveč bo za uvedbo akordov pri transportu potrebno daljše razdobje, da bi prišli do tistih rezultatov, katere smo z uvedbo akorda upali in želeli doseči.

Po prvih rezultatih je bil napredek v tem, da so akordanti pri transportu imeli večje zaslužke, vendar storilnost ni sorazmerno povečala z zaslužki. Nekaj je bilo narobe. Narobe je bilo, da smo postavili akorde, nismo pa določili vrednost točke oziroma koeficienta, po katerem bi plačali akordantom režijske ure. Ko smo uvedli akord pri transportu, je bila dana prilika, da je bil določen čas pri transportu plačan po akordu, toda, ker v akordu čas ni pomemben, temveč kilogram, so se poleg akorda beležile tudi režijske ure. Na ta način je bilo delo dvakrat plačano. Vsak akordant je bil zainteresiran, da ima poleg akorda čim več režijskih ur. Z določitvijo novega koeficienta nižje vrednosti točke akordantu, smo odpravili tudi zadnjo prepreko. Akordant je uvidel, da se mu lahko dvigne osebni dohodek le z večjo tonažo ne pa tudi z režijskimi urami. Takoj po tem ukrepu smo dosegli viden napredek. Vozila rijo več mirovala na skladišču, čas razkladanja in nakladanja je bil krajši, število voženj po kamionu se je povečalo in kar nas je najbolj razveselilo je bilo, da so ekipe zahtevale vožnje. Kaj kmalu smo ugotovili, da imamo

dva kamiona prveč.

Po tabeli, ki jo prikazujemo, je točno razvidno, da se tonaža prevoženega blaga v celoti ni bistveno dvignila, toda dvignila se je tonaža po posameznem kamionu ob istočasnjem padanju režijskih ur. V tem smo videli dokaz, da je bil postopek pravilen.

Seveda s tem še ni bilo storjeno vse. Potrebne so bile še naknadne korekture pri cenah za delo v akordu, ki pa nam zdaj niso več delale težav, ker so nam bili rezultati znani in preverjeni.

Tabela prevoženega blaga v tonah v letu 1966

april	7 kamionov	2418	akord.ur	963	rež.ur	prevož.	756	ton
maj	7 "	2247	" "	1575	" "	" "	741	"
junij	7 "	2489	" "	1186	" "	" "	867	"
julij	7 "	2720	" "	955	" "	" "	861	"
avgust	6 "	2662	" "	740	" "	" "	871	"
septem.	6 "	2463	" "	813	" "	" "	919	"
oktöber	5 "	2361	" "	369	" "	" "	770	"
novemb.	5 "	2613	" "	117	" "	" "	1072	"

Za primerjavo navajamo še cenik akordov v mesecu aprilu 1966 in cenik, ki je veljaven od 1/1-1967, vse v starih dinarjih in neto.

Nakladanje in razkladanje kamionov

železo, litina, pločevina, ostružki, steklo za vse kamione:

v mesecu aprilu 1966

1.20 po kg za skupino, ali šofer 0,45, delavec 0,37.-

januar 1967

kontener	0.85.-	po kg za skupino,	šofer	0.35.-,	delavec	0,25.-
kiper	1.-	po kg	"	0.40.-,	"	0,30.-
ostala mot. vozila	1,10.-	"	"	0.44.-,	"	0,33.-

Odpadni papir, rinfuza:

april 1966

3,80.- po kg za skupino, šofer 1,54.-, delavec 1,13.-
januar 1967

Avala	3,60.-	po kg za skupino,	šofer	1,40.-,	delavec	1,10.-
TAM 4500	3.-	"	"	1,20.-,	"	0,90.-

Odpadni papir in tekstil v balah:

april 1966

1,30.- po kg za skupino, šofer 0,30.-, delavec 0,25.-

januar 1967

1.- po kg za skupino, šofer 0,20.-, delavec 0,20.-

Pri postavljanju cenika smo opazili, da mora biti v primeru, ko je več nakladalcev na kamionu, razlika med šoferjem in delavci manjša, ker delavec oziroma več delavcev hitreje naklada in je vsled tega tonaža prevoženega materiala večja. Prav tako je bilo potrebno, da se nastavijo tudi individualni akordi, in sicer vsled tega, ker se ekipe menjajo oziroma menjajo se nakladalci in zato je nujna postavitvev individualnih akordov. Teža za posameznika se izračuna tako, da se tonaža deli z urami in na

ta način ugotovi teža prevoženega materiala za posameznika. Najbolj idealno za obračun je, če so ekipe stalne, toda to je skoraj nemogoče pri onih delih oziroma strojih, kjer ni dela za 7 ur dnevno.

Uspehi, ki smo jih dosegli s postavljanjem akordov v transportu, so nas opogumili, da smo z novim letom postavili tudi akorde za nakladanje vagonov, tako, da imamo sedaj skoraj vsa dela akordirana.

NOVICE O IZVOZU

- vse tekstilne cevke bomo po zelo dobri ceni lahko prodali v Italijo, če bo kupec zadovoljen z lo vzorčnimi balami, ki mu jih moramo čimprej poslati. Pogoji je, da morajo biti balirane ločeno po barvah in brez ostankov nitk.

- italijanskemu kupcu bomo lahko prodali tudi papir VIII. vrste, če bo zadovoljen z vzorčno pošiljko 60 - 70 ton, ki mu jo moramo čimprej poslati.

Prodajna cena je skoraj enaka domači.

Tudi ta članek smo prejeli iz delovne enote Maribor. Poučen je zato, ker dokazuje pravilnost odločitve delavskega sveta o nakupu kamionov - samonakladalcev kljub svoječasnem nezaupanju nekaterih članov našega kolektiva.

PREDNOST KAMIONA SAMONAKLADALCA

Po sklepu delavskega sveta podjetja je bil nov kamion - samonakladalec dodeljen delovni enoti v Mariboru. Razen redkih izjem so delavci podjetja z nezaupanjem gledali na kamion - samonakladalec. Nihče ni namreč vedel, kako se bo obnesel v naših pogojih poslovanja. Danes lahko z gotovostjo trdimo, da ima kamion - samonakladalec tudi pri nas prednost pred navadnimi kamioni, čeprav z njim še ne dosegamo takšnih rezultatov, kakršne dosegajo s podobnimi vozili v inozemstvu.

Razlika v tonaži prevoženega blaga med navadnim kamionom in samonakladalcem je sedaj, ko samonakladalec še ni do skrajnosti izkoriščen, že za 100% večja. Doseženi rezultati pa ne dajo prave slike, ker smo dva meseca vozili z enim košem, potem nekaj časa z osmimi, nato s štirinajstimi in šele v novembru z devetnajstimi koši.

Za naše okoliščine je potrebno, da ima samonakladalec najmanj 20 košev ali še več, če ga hočemo polno izkoristiti. Večje število košev je potrebno zato, ker na našem področju ni tovarn, ki bi imele toliko odpadnega blaga, kolikor bi ga lahko prepepeljali s samonakladalcem, saj ga lahko en sam prepelje oca 20 ton dnevno. Ker toliko odpadnega blaga ni na enem mestu, je potrebno koše enega samonakladalca namestiti tudi v več podjetij, ki imajo vsak za sebe manj odpadnega blaga in tudi

polnjenje košev traja dalj časa. Daljši kot je čas polnjenja košev oziroma čim manj odpadkov je pri izvoru, tem več košev je potrebno, da se kamion samonakladalec polno izkoristi.

Ko smo razporejali koše po podjetjih, smo nekje naleteli na odpor, ker so mislili, da jim ne bo uspelo prepričati delavce, da odpadno blago odlagajo v koše, temveč, da ga bodo odlagali vsepovsod, samo ne v koše. Pri drugih podjetjih pa so koše sprejeli z odprtimi rokami. Takoj so ugotovili prednost v tem, ker se koše lahko postavi k izvorom nastajanja odpadnega blaga in ker se s tem prihrani na notranjih transportnih stroških. Eventuelni boksi za odpadni material so namreč skoraj vedno locirani nekje na skrajni točki tovarniškega prostora.

Prednost kamiona samonakladalca je tudi v tem, ker lahko opravlja funkcijo dvigala, posebno v primerih, ko je treba nakladati težje dele in stroje. Prej smo v primerih, ko smo naleteli v tovarnah na stroje oziroma kose, ki so tehtali 2 do 5 ton, morali najprej razrezati, da smo ga lahko nakladali in še potem, ko je bilo vse razrezano, smo morali povečati še ekipo nakladalcev. Vse to pri kamionu - samonakladalcu odpade, ker težje komade naklada sam brez večjih komplikacij in v kratkem času. Če vse to upoštevamo, šele vidimo, koliko delovnih ur smo prihranili in koliko manj težav imajo delavci z nakladanjem.

Prav tako smo se prepričali, da je kamion - samonakladalec bolj praktičen tudi pri ročnem nakladanju koša. Nakladanje gre hitreje, ker samonakladalec postavi koš do blaga za nakladanje, poleg tega pa delavec pri nakladanju porabi manj fizične sile, ker mu ni treba metati blaga v višino navadnega kamiona, temveč le v višino koša, ki je na tleh.

V dokaz, da je kamion - samonakladalec boljši od navadnega kamiona, navajam tudi nekaj števil:

v osmih mesecih je kamion - samonakladalec imel 1126 delovnih ur in je v tem času prevozil 1983 ton blaga, kar da 250 ton mesečnega povprečja, ali 1760 kg na delovno uro. V tem času je bilo tudi 310 ur dela v režiji, ki se nanaša na servise, dopusta in mala popravila. Če spremenimo te ure v delovne ure, potem bi bilo mesečno povprečje prevoženega blaga 310 ton. To pa ni kot že rečeno končna zmogljivost kamiona - samonakladalca, ker je v tem obdobju manjkalo košev. Pripomnil bi še, da je kamion - samonakladalec prevažal vse razen papirja in tekstila. Če bi prevažal samo težko železo, bi bila zmogljivost še enkrat večja. Iz navedenih števil je torej razvidno, da bi za tonažo prevoženega blaga po samonakladanju rabili dva navadna kamiona in še dva delavca - nakladalca.

Prepričan sem, da sem s tem dokazal prednost kamiona - samonakladalca, posebno še, ker do sedaj nismo imeli okvar na hidravliki, katere brezhibno delovanje je pogoj za funkcionalnost samonakladalca.

NOVICE O IZVOZU

- Našli smo še eno firmo v Italiji, ki nam bo preoblikovala težje železniške tračnice v betonsko železo.

Obema podjetjema v Italiji bomo torej lahko letos poslali v preoblikovanje 6 - 7.000 ton težjih tračnic, če si bomo preskrbeli devize, s katerimi moramo plačati predelavo.

IZVOZ OSTRUŽKOV

Že lani ste občutili, da smo imeli velike težave s prodajo železnih ostružkov. Ko jih železarne niso hotele več sprejemati oziroma, ko so jih sprejemale le manjše količine, smo preko našega poslovnega združenja INOT iskali odobritev izvoza. UJŽ dolgo ni hotelo o tem ničesar slišati, končno pa smo uspeli. Najprej je INOT dobil dovoljenje za 5.000 ton pred kratkim pa je zaprosil in obljubljen je, da bo dobil še za 5.000 ton. Poleg tega je podjetje "Surovina" - Beograd dobila izvozno dovoljenje za 1.000 ton in potem še za 2.000 ton železnih ostružkov.

Izvozno dovoljenje za 10.000 ton bo torej imel INOT. Na sestanku operativne grupe INOTA 12. januarja v Sarajevu je bilo sklenjeno:

- da UJŽ sporoči od kje ne bodo jemali ostružkov, da bi se od tam izvozili
- da bo INOT takoj plačal izvožene ostružke po 12.- din za kg, čeprav bo ostružke prodal po 28.- din

Z razliko bo INOT najprej pokrival transportne in druge stroške, ko pa bo posel končan, bo čisto razliko razdelil med vse člane INOTA na osnovi količin, ki so jih v letu 1966 prodali železarnam.

S temi sklepi se je hotelo preprečiti konkurenčno borbo za nakup ostružkov, ki imajo v izvozu višjo ceno kot doma; preveliko razliko pri zaslužku zaradi prevoznih stroškov, ker je izvozna cena določena na fco meja.

V Sarajevu je bilo tudi sklenjeno, da kdor od članov INOTA ne bo soglašal s temi sklepi, ne bo mogel sodelovati v izvozu

teh 10.000 ton ostružkov, niti v delitvi čiste razlike. In kaj bomo napravili mi? Zapravili bomo, da dovolijo izvoz tudi nam tako kot so Surovini v Beogradu.

TRAČNICE ZA RAVNE IN NIKŠIČ

Železniške tračnice so odlična surovina za pretopitev, vendar so se prodajale le kot uporabno blago. Starih železnih tračnic je bilo in jih bo vsako leto več, njihova potrošnja kot uporabno blago pa vsako leto bolj pada. Železniške tračnice imajo ceno uporabnega blaga, železarne pa smejo tračnice plačevati le kot staro železo I. vrste, to je po 27.-- st. din za kg, ako so narezane na 110 cm, medtem ko je odkupna cena od 40 do 60.-- st. din za kg.

Ker so se stare tračnice vse bolj pojavljale kot višek, smo že lani prosili dovoljenje za izvoz, vendar ga nismo dobili. Dobili smo le dovoljenje za preoblikovanje tračnic v betonsko železo. Toda tračnic je še vedno preveč, zlasti onih izpod 35 kg na meter. Ponovno smo iskali dovoljenje za izvoz. Iskala pa so ga tudi druga podjetja, toda UJŽ se z izvozom tračnic ni hotelo strinjati. Nato smo se začeli boriti za izvoz tračnic preko INCTA. Pritisk je bil tolikšen, da so v UJŽ začeli razmišljati o novih cenah, po katerih bi začele tračnice kupovati tudi železarne. Sklenili so, da bodo letos kupili 20.000 ton starih tračnic po ceni, ki jo ima uvoženo staro železo, in sicer 51.-- din za kg fco Reka in pod pogojem, da bodo tračnice narezane na 110 cm dolžine. Tračnice bo kupovala železarna v Ravnah in Nikšiču. In kaj bomo napravili mi? Še naprej jih bomo pošiljali v preoblikovanje v betonsko železo, čeprav poznavljamo odločitev UJŽ.

KAKO ZAPRAVLJAMO NAŠ UGLED

Lani, ko smo kupovali nove stiskalnice za papir v Italiji, smo se obvezali izvoziti v Italijo 350.000 ton starega papirja oziroma valovite lepenke. Takrat smo začeli tudi resneje opozarjati, da zunanje tržišče ni takšno kot notranje in da je treba spremeniti odnos do blaga, ki ga prodajamo oziroma nameravamo izvažati. Obenem smo opozarjali, da bo tudi notranje tržišče postalo zahtevnejše.

Nas so v Italiji poznali predvsem iz pozitivne strani. Za njih smo bili največja tovrstna delovna enota v Jugoslaviji, najbolj organizirana in najbolj mehanizirana in z najbolj sposobnimi delavci. Zato so bili toliko bolj razočarani, ker jim nismo poslali prvih pošiljk valovite lepenke v dogovorjenem času, **ker nismo 350 ton** valovite lepenke izvozili v dogovorjenem roku in ker je valovita lepenka v balah bolj vlažna kot pa bi smela biti.

Zadnja pošiljka valovite lepenke iz Kopra v Italijo pa je izbila sodu dno. Na kamion s prikolico so naložili preko 20 ton bal valovite lepenke, toda v njej je bilo cca 10 ton vode. Italijanski kupec je torej plačal carino in prevoz tudi za 10 ton vode, poleg tega pa je tudi delovna enota Koper plačala prevoz desetih ton vode od Kopra do Nove Gorice. Italijanski kupec nas je popolnoma opravičeno opozoril na to, da mu sme naše podjetje zaračunati le 10 ton valovite lepenke, da pa bi morali vrniti tudi stroške carine in prevoz vode do Milana. Izjavili so nam v brk, da je pošiljka iz Kopra ne samo sramotna za Dinos, temveč za vso Jugoslavijo. in da v bodoče, če se bo še kaj takšnega zgodilo, sploh ne bodo hoteli več poslovati z nami. Kaj neki so mislili v Kopru, ko so stiskali mokro lepenko za izvoz? Morda so rekli

"poskusimo, če bodo reklamirali, bomo priznali". Toda dragi tovariši, to smo si lahko dovolili do 1/1-1967 in še to le doma. Priznanje reklamirane tonaže zaradi vlage ali nečistoče ni več dovolj. Pri izvozu je še vprašanje povračila stroškov plačane carine in prevoza za vodo in nečistočo. In ker sedaj prodajamo papir in tekstil fco kupec tudi doma, je tudi doma nesmiselno prodajati mokro blago, pa čeprav ga kupec, preden ga uporabi, meče v vodo.

POGODBE MED PODJETJEM IN DELOVNIMI ENOTAMI

V letošnjih pogodbah z železarnami je določeno, da sme železarna zaračunati 5% vrednosti nedobavljenih količin železa po pogodbi v vsakem kvartalu. Mi moramo železarnam poslati vsako tromesečje določeno količino starega železa. Če teh količin ne bomo izpolnili, bomo denarno kaznovani. Pravilno bi bilo, da je kaznovan tisti, ki bo kriv za neposlano količino starega železa. Da bi vedeli kdo je kriv, je potrebno skleniti pogodbo, koliko in kakšno staro železo bo posamezna delovna enota podjetja v vsakem četrtletju poslala v železarne.

Pogodbo pa bo treba skleniti tudi za izvoz starega papirja. Dosedanje izkušnje nam kažejo, da priporočila ne zaležejo in da vsled tega izgubljam ugled pri inozemskih kupcih. Verjetno bi se razmere popravile, če bi podjetje imelo pogodbe z delovnimi enotami o tem kakšen papir, koliko in kdaj ga bodo pripravile za izvoz.

Z italijansko prešo se da napraviti bale, ki so težke od 190 do 230 kg. Papir za izvoz je treba prešati le s temi stiskalnicami, kajti sicer se ne more doseči predvidene teže, ki jo mora vsebovati ena izvozna pošiljka.

Prav tako pa pridejo prav italijanske stiskalnice pri pošiljkah starega papirja v naše papirnice. Od novega leta sem oziroma od 1. decembra preteklega leta, se vse prodajne cene razumejo fco kupec. To pomeni, da prevoz plačamo mi in da smo zelo zainteresirani, da spravimo čim več ton v kamion ali vagon. Z ozirom na vse to je prav, da italijansko prešo lahko dobi le tista delovna enota, ki bo sklenila določeno pogodbo s podjetjem. Sklep o tem je delavski svet sprejel dne 20/1-1967.

SPROŠČENO POSLOVANJE PODJETJA PO
UVELJAVITVI ZAKONA O BLAGOVNEM
PROMETU

V Uradnem listu SFRJ št. 1 z dne 6/1-1967 je bil objavljen temeljni zakon o blagovnem prometu, ki je odpravil vrsto omejitev o poslovanju podjetij za promet z odpadki. Z uveljavitvijo tega zakona je namreč prenehala veljati:

- 1/ uredba o trgovanju ter o trgovskih podjetjih in trgovinah, objavljena v Uradnem listu FLRJ št. 49/59, ki je uveljavljala načela, da je odkupovanje odpadkov možno preko odkupnih postaj, sprejemnih skladišč in zbiralnic in da trgovska podjetja na debelo ne smejo prodajati blago drugemu trgovskemu podjetju na debelo z maržo, če to blago ni kupilo od proizvajalca
- 2/ odredba o pogojih za opravljanje prometa z odpadki, objavljene v Uradnem listu FLRJ 32/60, po kateri podjetja za promet z odpadki niso smela prodajati odpadkov drugim podjetjem za promet z odpadki in ki je uveljavila načelo,

da se smejo s prometom z odpadki ukvarjati samo podjetja, katerih poslovni predmet je izključno promet s proizvodi iz trgovske stroke - odpadki.

- 3/ odredba o kupovanju nekaterih proizvodov po nabiralcih objavljene v Uradnem listu FLRJ št. 52/56, po kateri pogodbeni nabiralec ni mogel biti v delovnem razmerju in ni smel kupovati odpadkov iz gospodarskih organizacij njegov zbirni okoliš pa je bil omejen na območje tiste občine, v kateri je prebival.

S tem zakonom je prenehal veljati tudi zakon o prometu blaga in trgovskih storitvah iz leta 1965, dalje zakon o ureditvi poslovnih razmerij na trgu iz leta 1962, uredba o gospodarskih organizacijah za trgovske storitve iz leta 1954 ter uredba o trgovskih strokah iz leta 1954.

Še naprej pa ostane v veljavi pravilnik o posebnih minimalnih tehničnih pogojih, napravah in opremi prostorov podjetij za promet z odpadki objavljene v Uradnem listu FLRJ št. 32/60 in 38/65.

Kaj nam torej po ukinitvi navedenih predpisov prinaša nov zakon o blagovnem prometu:

- a/ s trgovino oziroma prometom z odpadki se bo v bodoče lahko ukvarjala vsaka gospodarska organizacija, ki bo registrirala tak predmet poslovanja in če bo izpolnjevala minimalne tehnične pogoje za tako poslovanje. Obratno pod istimi pogoji bodo tudi podjetja za promet z odpadki lahko izvajala tudi drugo trgovsko dejavnost
- b/ blagovni promet med podjetji za promet z odpadki je postal povsem sproščen in ni zanj več nobene ovire

- c/ notranja organizacija podjetja je povsem prepuščena podjetjem za promet z odpadki, njihove organizacijske enote pa izvajajo dejavnost v obsegu in načinu, ki ga določa podjetje s svojim splošnim aktom
- d/ dejavnost pogodbenih odkupovalcev bo odvisna od pogodbene volje prizadetih strank ter se lahko vključi v tržno področje celega jugoslovanskega ozemlja
- e/ podjetje lahko določi, da sme opravljati promet z odpadnim blagom zanj tudi kdo, s katerim ni sklenilo delovnega razmerja proti plačilu določenega zneska
- f/ račune za prodajo blaga na drobno se mora v bodoče izstaviti le kadar potrošnik to zahteva ali kadar je to izrecno predpisano
- g/ s posli blagovnega prometa se smejo ukvarjati le delavci, ki imajo potrebno strokovno izobrazbo, kakšno strokovno izobrazbo morajo imeti delavci na takih delovnih mestih, določa podjetje s splošnim aktom.

Naj navedemo še, da je prepovedano kupcu postavljati pogoj, da mora poleg enega blaga kupiti tudi drugo, dajanje blaga v promet z neresnično označbo, kvaliteto ali drugih lastnosti, dajanja oziroma obljubljanje daril, potrjevanje ali raznašanje neresničnih trditev v drugem podjetju in podobno.

Sorazmerno visoke kazni, ki jih predvideva nov zakon o blagovnem prometu, če podjetje nudi svojemu članu ali komu drugemu blago po nižji ceni kot ga sicer prodaja, dalje, če podjetje zaposluje osebo, ki se ukvarja s posli blagovnega prometa brez predpisane strokovne izobrazbe, če podjetje nepravilno meri blago potrošnikom itd, daje slutiti, da ta zakon vnaša v blagovni promet ne samo sproščenost, temveč tudi zaostritve, ki naj vplivajo na možnejše uveljavljanje dobrih poslovnih običajev na trgu ter hitrejšo normalizacijo blagovnega prometa.

IZ 26. ZASEDANJA DELAVSKEGA SVETA
PODJETJA, KI JE BILO 20/1-1967

Najprej je delavski svet podjetja odobril, da sme komercialni direktor podjetja v posameznih slučajih odobriti, da se kupca ne obremeni za zamudne obresti, ako ima plačilni rok daljši kot 20 dni. Delavski svet je imel v mislih takšno blago, ki ga je težko prodati.

Nato je delavski svet poslušal poročilo direktorja o ponovnih razgovorih s predstavnikom Poslovnega združenja za predelavo papirnih odpadkov glede prodaje starega papirja v letu 1967, o sklepih operativne grupe INOTA v Sarajevu, ki je zasedala 21. januarja v Sarajevu, in sicer glede prodaje starega železa in tračnic železarnam; o izvozu železnih ostružkov in o sodelovanju s Poslovnim združenjem za predelavo papirnih odpadkov.

Za direktorjem podjetja je poročal tovariš Jančič o službenem potovanju v Italijo, in sicer v Mantovo, Milano in Varese. Delavski svet je odobril oba poročili in v zvezi z razpravo po obeh poročilih sprejel naslednja dva sklepa:

- 1/ Ker je v pogodbi z železarnami določilo o kaznovanju, ako dobavitelj ne dobavi pogodbenih količin starega železa v vsakem kvartalu, morajo delovne enote skleniti s podjetjem pogodbo o izkoriščanju stiskalnice za pločevino in sporazum koliko, v kakšnem času in kakšno železo bodo dobavile železarnam.
- 2/ Ker so italijske stiskalnice za papir slabo izkoriščene in ker ne izpolnjujemo pogodbenih rokov za izvoz starega papirja, morajo delovne enote skleniti pogodbo

s podjetjem o izkoriščanju stiskalnic tipa MCDI in sporazum, koliko, v kakšnem času in kakšen papir bodo pripravile za izvoz.

Nato je direktor podjetja obrazložil finančno situacijo podjetja, situacijo glede zaloga blaga ter vsebino okrožnice, ki jo je s tem v zvezi izdal 6/1-1967. Delavski svet je vsebino okrožnice oziroma ukrepe, ki jih okrožnica vsebuje, potrdil.

Potem je delavski svet obravnaval predlog novega Statuta podjetja in dodatne predloge komisije za statut. Končno je Statut z nekaterimi dopolnilnimi predlogi sprejel, razen dveh členov, ki govore o tem, kdo oziroma od kje se pokriva eventualna izguba, ki bi jo napravile delovne enote. O tem bo delavski svet še enkrat razpravljajal.

Po Statutu je razpravljajal še o spremembah pravilnika o delovnih razmerjih. Sprejel ga je z dopolnitvami, ki jih je predložila komisija delavskega sveta za organizacijo podjetja.

PREPISALI SMO IZ ČASOPISA JESENIŠKE ŽELEZARNE

ZDA - V ZDA so objavili zanimive podatke v zvezi z uvozom železne rude iz različnih prekomorskih dežel v posamezne industrijske države. Po teh podatkih so v letu 1965 prevozili po svetovnih morjih skupno 157,8 milijonov ton železne rude.

PERSONALNE SPREMEMBE OD SEPTEMBRA
DO DECEMBRA 1966

V podjetju so se na novo zaposlili:

uprava podjetja

Aldo FRANK, strojni ključavničar, v komercialnem biroju;
Frani SERDINŠEK, snažilka na upravi podjetja; Marija
KURENT, saldakontist - pripravnik; Marija DJURIĆ, materi-
alni knjigovodja; Vera HIENG, blagajnik; Alenka JAKOPIČ
kot pripravnik v finančnem knjigovodstvu; Vojo VRIŠČEK, ko-
mercialist v komercialnem biroju.

delovna enota Celje

Jože JESENKO, skladiščni delavec; Mehmed BERANA, skladiščni
delavec; Milan HROVAT. Anton PUKMAJSTER, Drago HOBLAJ,
Vlajko SIMIČ, Jože MAVRER, Štefan GANBER, Milovan DRAGORE-
LIĆ, Franc VINDER in Rudolf OVČJAK.

delovna enota Maribor

Vid BORKO, pomočnik skladiščnika v Ludbregu; Adolf ŠTUBER,
Valentin JEDJUT.

delovna enota Velenje:

Franjo ORTL, v.d. poslovodje

delovna enota Koper:

Marjan LUKA, skladiščni delavec, Albert DEBERNARDI, skladiščni
delavec; Husein BAŠIČ, skladiščni delavec, Justin PEČAR, skla-
diščni delavec.

delovna enota Ilirska Bistrica:

Rado KUKOVEC, šofer.

delovna enota Nova Gorica:

Radovan PETREVČIČ, skladiščni delavec.

Vsem, ki stopate v našo delovno organizacijo, želimo, da se med nami kar najbolje počutijo, se kar najhitreje seznanijo s pogoji dela in tako dosegajo kar najboljše uspehe. Vse to je v interesu kolektiva kot tudi vsakega posameznika.

Iz delovne skupnosti so odšli:

delovna enota Ljubljana:

Ludvik NEMET, skladiščni delavec; Ilija ORLOVIČ, skladiščni delavec; Muharem HELJEZOVIČ, skladiščni delavec; Jože ŠEBENIK, šofer viličarja.

delovna enota Celje:

Jože MAVER, skladiščni delavec; Štefan GARBAR, skladiščni delavec; Jože POTUŠEK, čuvaj; Jože MAVSEK, skladiščni delavec; Štefan GAUBER, skladiščni delavec; Milovan DRAGOLEVIČ, skladiščni delavec; Franc UDOVČ, šofer.

delovna enota Sortirnica:

Bosiljka ANTONIČ, sortirka; Fani TRČEK, sortirka; Antonija FLEŽAR, sortirka

delovna enota Kranj:

Janez JAMNIK, skladiščni delavec

delovna enota Maribor:

Drago KOVAČIČ; Danica POTOČNIK, skladiščna delavka; Valter ČRNKO, skladiščni delavec; Stanko ŽUGMAN, skladiščni delavec; Dominik KOCBEK, šofer; Slavko ŽEMBER, skladiščni delavec; Janez KRANJC, Ivan VUZEN.

delovna enota Brežice:

Anton BERILAK, skladiščni delavec; Jože KOPRIVC, skladiščni delavec.

delovna enota Nova Gorica:

Silvijo Petrovčič, skladiščni delavec

Na demontaži proge Jesenice - Kranjska gora se je z deli končalo. Z vsemi delavci, ki so delali na progi je bilo sklenjeno delovno razmerje za določen čas. Tako je prenehalo delovno razmerje 24 delavcem. Od teh se je

Kasima MESIČA, skladiščnega delavca; Vahiba KURTOVIČA, skladiščnega delavca; Ibrahima ALIBEGOVIČA, skladiščnega delavca; Aleksandra SCHUBERTA, ključavničarja; in rezilca

zaposlilo v komercialnem biroju v Ljubljani.

Vsem, ki so izstopili iz članstva delovne skupnosti, želimo na novih delovnih mestih kar največ uspeha.



