

Emajlirec

Celje - skladišče

D-Per

214/1978



1119781157,15

COBISS

GLASILO DELOVNE SKUPNOSTI EMO CELJE

LETO XXVIII – ŠT. 15 – 31. AVGUST 1978

NOVIM USPEHOM NAPROTI

Brez pridržka lahko povemo, da je bil »Dan EMO« v Bistrici pri Limbušu resničen dan tovarištva in kulture za vse delavce DO EMO. Tja so prišli delavci in delavke iz vseh TOZD, in čeprav je vreme nekoliko ponagajalo, je bilo ves čas srečanja tovariško in veselo vzdušje, ki so ga ustvarili vsi udeleženci, zlasti pa kulturni program, ki je bil zelo bogat in pester.

Na proslavi dneva EMO in 50-letnici TOZD TOBI je najprej govoril glavni direktor DO EMO Franček Gazvoda, nato pa Miran Potrč podpredsednik IS ZS Slovenije. Oba sta v svojih konkretnih in zanimivih govorih prikazala današnjo stvarnost našega samoupravljanja, njegov napredek in njegovo perspektivo zlasti še, če je samoupravljanje bistveno usklajeno z zakonom o združenem delu, tako kot se je začelo razvijati v naših TOZD.

Podpredsednik republiškega sveta ZS Slovenije je med drugim dejal: »Dokler niste spoznali, da centralizirano vodenje

ne more vzpodbujati potrebne samoiniciative in odgovornosti vseh delavcev in dokler niste odločno stopili na pot uveljavljanja dejanske ustavne in družbenoekonomske vloge delavcev v TOZD, se iz stalnih težav niste mogli izkoptati...« Glavni direktor Franček Gazvoda je v svojem govoru opisal gospodarsko stanje EMO v preteklosti in sedanjosti, prikazal bodočo razvojno pot in povedal za TOZD TOBI, da se zanj obeta nova naložba s katero naj bi bila do leta 1980 zgrajena nova sodobna industrijska dvorana kar naj bi potrojilo celotni dohodek, ki je znašal v letošnjem prvem polletju kar 79 milijonov dinarjev. Moderniziran bo tudi proizvodni program v TOBI.

Sobota 26. avgusta 1978 bo kot »Dan EMO« v TOZD TOBI ostala vsem udeležencem v lepem spominu.

Ker ne moremo govore in reportažo objaviti v celoti v tej številki, bomo to storili v prvi prihodnji številki Emajlireca.

OBISK PREDSEDNIKA ZSS VINKA HAFNERJA

V ponedeljek, 21. 8. 1978 je našo delovno organizacijo obiskal predsednik Zveze sindikatov Slovenije tovariš Vinko HAFNER. Ob tej priložnosti je imel razgovor z nekaterimi našimi vodilnimi delavci in predstavniki družbenopolitičnih organizacij.

Pogovor s predsednikom ZSS je imel predvsem delovni pomen. Osojna tema pogovora pa je bila gospodarska problematika in družbenopolitična situacija v

EMO. Že takoj na začetku je glavni direktor tovariš Franci GAZVODA na kratko predstavil zgodovino in razvoj delovne organizacije. Predvsem je poudaril pospešen razvoj proizvodnje in širjenje asortimana proizvodnih artiklov po prehodu tovarne iz zasebne v družbeno lastnino. V nadaljevanju je tovariš direktor predstavil tozde, in sicer po posameznih področjih, kot so:

— področje toplotne tehnike (TOZD Posoda, Kotli, Tobi)

— področje transporta (TOZD Odpreski in Emokontejner)

— produkcijski tozdi (TOZD Orodjarna, Vzdrževanje, ERC, Frite) in nazadnje delovno skupnost skupnih služb.

Po uvodni predstavitvi delovne organizacije je bil na programu ogled tovarne. Pred tem pa je tovariš Vinko HAFNER zastavil vprašanje katere obrate si bo ogledal, kaj se v njih proizvaja in kakšna tehnologija se pri tem uporablja. V odgovoru je tovariš GAZVODA nudil temeljitejšo obrazložitev, nakar si je tovariš Vinko HAFNER ogledal posamezne proizvodne obrate.

Po ogledu tovarne se je pogovor s predsednikom ZSS nadaljeval. Predsednik Konference OOS tovariš Ervin BELAK je najprej obrazložil organiziranost sindikata v EMO in na kratko prikazal delo osnovnih organizacij. Posebej je poudaril priprave in dejavnost Konference OOS v organiziranju javne razprave o osnutkih dokumentov za 9. kongres ZSS.

(Nadaljevanje na 2. strani)



Predsednik Zveze sindikatov Slovenije Vinko Hafner med pogovorom z našimi delavci

PEREČI EKOLOŠKI PROBLEMI

Naša ekološka služba se je začela šele razvijati in ima v DO EMO bogato področje dela in lahko mnogo stori za izboljšanje perečih problemov s področja ekologije. Teh problemov pa ni malo. Služba pa ni namenjena sama sebi, temveč pričakuje mnogo sodelovanja iz vseh TOZD, poleg tega pa je treba tej službi nujno priskrbeti potrebna delovna in druga sredstva. S problematiko ekologije v EMO je služba seznanila DS EMO, ki bo gotovo zavzel svoje stališče kakor tudi sprejel ustrezne sklepe. To problematiko objavljamo, da bi bil vsak član kolektiva z njo seznanjen.

Ekološka situacija v Celju je izredno pereča na področju zraka, voda in odpadkov. Tudi naša tovarna ima pri tem kar precejšen delež kljub velikim vlaganjem v investicije, ki izboljšujejo stanje okolja. Dovolj zgodaj smo začeli reševati problematiko najagresivnejših odpadkov, ki bo v letošnjem letu končno rešena. Kljub temu pa naše odplake še vedno vsebujejo mnogo snovi, ki se ne smejo spuščati v vodotoke. To so olja, emulzije, topila, razne soli, suspendirane snovi, fekalije itd.

Tesno v zvezi z odpadkami so odpadki, odpadki nasploh in odpadki kot blato iz čistilnih naprav za vode.

Na področju odpadkov je stanje naslednje:

Občina nam je pisмено odsvetovala iskanje lastnega odlagališča. RSU nam zaenkrat za naše blato ni dal dovoljenja za odlaganje v spodnji del Žepine zaradi prilitnih ogorkov, ki jih tu že odlagajo. Mnenje SEPA je, da manjkajo raziskave o vplivu blata na pirit, ter vplivu atmosferilij na blato.

Na področju zraka je stanje naslednje:

Z uvedbo plina so bili konec preteklega leta ukinjeni generatorji, ki so močno onesnaževali odplake pa tudi zrak. Vendar se je plinifikacija v tovarni ustavila in vsi ostali objekti bodo še sigurno onesnaževali zrak z SO₂ prihodnjo kurilno sezono. Narejen je sanacijski program za zrak, ki obsega meritve in na podlagi teh roki in potrebni ukrepi ter sredstva, ki so za to potrebna. Meritve se izvajajo, pripravljajo se kataster virov onesnaževanja po vprašalniku Republiške službe za varstvo zraka.

Meritve emisij, ki so bile izvršene v juniju na talilnici frit, nas postavljajo na prvo mesto onesnaževalcev zraka s fluoridi, ki so v Celju ravno tako problematični kot SO₂ — presegajo dovoljene koncentracije. Naše emisijske vrednosti so po količini in koncentraciji mnogo nad dovoljenimi (HF in F 0,75 kg/h; 5 mg/m³ F spojine 3 kg/h oz. 20 mg/m³).

Zaradi tega je nujno, da nadaljujemo z delom po sanacijskem programu.

(Nadaljevanje s 1. strani)

Ta del pogovora je tovariš HAFNER še posebej pozorno spremljal.

V nadaljevanju je tovariš direktor spregovoril o gospodarski problematiki EMO. Na kratko je opisal težko situacijo delovne organizacije v letu 1976, ko je imela tovarna večje izgube in smo ponovno prešli v sanacijski postopek. Med drugimi je opisal tudi vzroke, ki so nas pripeljali v takšno situacijo. Obenem je nakazal ukrepe, ki smo jih podvzeli za odpravo takšnega stanja in vzporedno s tem omenil paket razvojne sanacije delovne organizacije. Kot prvo investicijo iz teponovno preverjanje situacije v obrata družbene prehrane, potem gradnjo obrata izdelave kotlov, gradnjo novega obrata za TOZD Tobj in nazadnje izgradnjo nove orodjarne.

V svojem izlaganju je tovariš direktor poudaril, da so nakazane investicije še vedno le sanacijske obstoječega stanja, medtem ko

1. Pri plinifikaciji tovarne smo ostali na pol poti. Plinifikacijo je potrebno nadaljevati tudi (in ne samo) zaradi zraka.

2. Po nasvetu dr. Slivnika iz Republiške službe za varstvo zraka naj bi uvedli lastne meritve dimnih plinov, tako kot imamo urejeno kontrolo odplak.

3. Vršiti raziskave blata, vpliv atmosferilij, vpliv blata na okolico, obdelavo blata v netopno obliko.

4. Reševati preostale probleme odplak.

5. S posameznimi TOZD napraviti rokovnik sanacijskih del na podlagi meritev, družbenega dogovora o varstvu okolja in sanacijskega programa.

Da bomo te naloge lahko vršili, pa je potreben prostor in oprema.

Ekološka služba ima danes 4 ljudi, 1 mizo, 1 omaro, 2 stola, steklovino in kemikalije in 1,5 m delovnega pulta v laboratoriju frit. Že 2 leti pa so naročeni najosnovnejši aparati za izvajanje meritev.

V kolikor hočemo uspešno reševati ekološke probleme, moramo kot prvo detajlno poznati stanje, izvršiti vrsto meritev in se na podlagi le-teh odločiti za ukrepe. Potrebno pa bo tudi vršiti poizkuse čiščenja in kontrolo čiščenja. Za to pa moramo imeti ustrezne prostore, opremo in ljudi, ki so veščji vseh teh meritev.

Pri čiščenju fluorovih spojin iz dimnih plinov je potrebno vključiti tudi zunanje sodelavce, predstavnike Inštituta Jožef Stefan (dr. Slivnik), ki se s takšno problematiko ukvarjajo že vrsto let.

Ekološka služba
Roža Ciglar, dipl. ing.

OBISK PREDSEDNIKA ZSS VINKA HAFNERJA

se na srednjeročnih in dolgoročnih programih in razvojnih usmeritvah aktivno dela. V zvezi s tem je na kratko opisal razvojne usmeritve po posameznih področjih. Potem je tovariš direktor spregovoril o samoupravni organiziranosti tozdov in medsebojnem sodelovanju. Poudaril je predvsem decentralizacijo samoupravljanja na nivo samoupravnih delovnih skupin ter razvoj dohodkovnih odnosov znotraj in zunaj delovne organizacije, predvsem s strani delitve dohodka.

Naslednje vprašanje je tovariš Vinko HAFNER postavil o programu delovanja organizacije Zveze komunistov v EMO, delu članov ZK v sindikatu in o številu ter strukturi članstva Zveze komunistov. Tovariš MARTIČ Branko je v odgovoru obrazložil, da je bil že v začetku leta sprejet akcijski program delovanja organizacije ZK, katerega uresničitev pomeni saniranje stanja v družbenopolitičnih organizacijah EMO. Nadalje je poudaril, da s številom in strukturo članstva Zveze komunistov v delovni organizaciji še ne moremo biti zadovoljni. Tovariš direktor pa je dodatno pojasnil delovanje in aktivnost organizacije ZK v preteklem obdobju in predvsem poudaril sodelovanje dosedanjega tovarniškega komiteja z občinskim komitejem ZK.

Tovariš Vinko HAFNER je v nadaljevanju povedal, da je s podanimi informacijami zadovoljen in izrazil prepričanje, da pomenijo za vse udeležence v razpravi ponovno preverjanje situacije v EMO. Posebej je poudaril, da je v trenutnih sanacijskih predavanjih v EMO pomembna predvsem povezanost ekonomske sanacije s politično sanacijo. V zvezi s tem je pohvalil težnje k decentralizaciji poslovnih in samoupravnih odločitev na raven tozdov, širjenje in usposabljanje članstva ZK, aktiviranje delovanja sindikatov, omenil je pomembnost rešitve problema obrata družbene prehrane ter nazadnje ponovno po-

udaril, da se v razpravo o osnutkih dokumentov za 9. kongres ZSS vključi vsak član sindikata.

Ob zaključku pogovora je predsednik ZSS tovariš Vinko HAFNER povedal, da se mu zdi obisk v delovni organizaciji EMO zelo zanimiv in koristen ter da nam je s strani ZSS vedno pripravljen pomagati pri razreševanju naših problemov.

Janko Koštomaj

Ukrepi proti energetski zanikrnosti Amerikancev

V ZDA pripravljajo odločne ukrepe proti razsipništvu na področju energetike. Tako nameravajo občutno zvišati takse na bencin, da bi znižali njegovo porabo. Uveden bo sistem taks in rabatov, ki naj bi spodbujal proizvajalce in kupce avtomobilov, da bi izdelovali oziroma kupovali avtomobile z bistveno izboljšanim izkoristkom goriva. Avtomobili z visoko porabo bencina bodo bistveno dražji. Narasle bodo cene nafte in plina. Za velike industrijske proizvajalce in za proizvodnjo električne energije bo obvezna preusmeritev od tekočega goriva ali plina na premog. Tem podjetjem bodo tudi odobrili odlog plačanja taks, da bi lahko uskladili ustrezne postroje z veljavnimi predpisi o varovanju okolja.

Hišni lastniki, ki bodo izboljšali izolacijo zgradb, vgradili bolj kvalitetno tesnenje oken in vrat, sončno ogrevanje in druge pripomočke za prihranek energije bodo dobili kredite. Pri ogromni energetski potrebnosti v ZDA je vsak odstotek prihranka vreden stotine milijonov dolarjev.



V lepo urejeni jedilnici ene naših TOZD smo posneli to sliko, ki prikazuje kulturo tamkajšnjih delavcev

NAŠI PLANI

Zakoračili smo že krepko v drugo polletje tekočega leta in verjetno že pripravljamo plane za prihodnje leto. O vsebini naših gospodarskih planov ali bolje rečeno o njihovi »hrbtenici« pa bolj malo vemo, čeprav je precej tega zapisanega v samoupravnem sporazumu o osnovah plana v TOZD. Menimo, da ne bo odveč, če nekoliko osvetlimo in osvežimo to vprašanje. Tako bodo naši delegati in mi vsi bolj seznanjeni s problemi našega planiranja.

TOZD načrtuje in sprejema:
 — dolgoročne razvojne usmeritve
 — srednjeročne plane
 — letne plane
 — operativne plane

Z dolgoročnimi usmeritvami se določa splošna koncepcija in orientacija TOZD, dolgoročni cilji, smeri razvoja in osnovne instrumente potrebne za realizacijo dolgoročnih razvojnih usmeritev.

Srednjeročni plan je osnovni plan razvoja in ga sprejema TOZD za 5 let vnaprej. Dolgoročne razvojne usmeritve so izhodišče za določanje srednjeročnega plana.

Letni plani se sprejemajo za eno leto in predstavljajo konkretizacijo srednjeročnih planov.

TOZD planira svoje aktivnosti po enotni metodologiji izdelave, usklajevanja in sprejemanja planov, ki je določena s posebnim splošnim aktom na osnovi 26. člena Samoupravnega sporazuma o osnovah plana delovne organizacije.

Z letnimi plani se določajo konkretne naloge za prihodnje plansko leto in sprejemajo smernice za ukrepanje za zagotovitev realizacije planov. Letni plani se oblikujejo na osnovi analiz izvrševanja srednjeročnega plana in izražajo tekočo ekonomsko politiko TOZD.

Operativni plani se izdelujejo za krajše obdobje od enega leta, najmanj pa za vsak mesec posebej.

Z operativnimi plani se tekoče usklajujejo v okviru ciljev letnega plana, predvsem prodaje, proizvodnje in dejavnosti, ki odločujoče vplivajo na proizvodnjo, prodajo in dohodek.

Vsebina planov

Dolgoročne usmeritve vsebujejo predvsem:

- razvojne programske usmeritve
- razvojne cilje na področju prodaje in nabave
- razvojne cilje na področju proizvodnje in tehnologije
- razvojne cilje na področju kadrov
- razvojne cilje na področju izboljšanja učinkovitosti poslovanja in organizacije dela
- razvojne cilje na področju finančne učinkovitosti
- razvojne cilje na področju skupne porabe in družbenega standarda.

Srednjeročni plan vsebuje:

- plan prodaje na domačem in tujem trgu po osnovnih proizvodnih skupinah
- plan proizvodnje po osnovnih proizvodnih skupinah
- plan porabe ključnih surovin, materiala in energije
- plan investicijskih vlaganj v osnovna sredstva
- plan vlaganj sredstev za obratna sredstva

— plan vlaganj sredstev za družbeni standard

— plan kadrov s kadrovsko politiko

— plan ustvaritve in razdelitve celotnega prihodka, dohodka in čistega dohodka

— plan znanstveno raziskovalnega dela in razvoja novih proizvodov

— plan kazalcev uspešnosti poslovanja.

Letni plan vsebuje:

— plan prodaje na domačem in tujem trgu

— plan proizvodnje z mesečno dinamiko

— plan nabave surovin in reproductivnega materiala z materialno bilanco

— plan izvoza in uvoza z devizno bilanco

— plan raziskovalnega dela in razvoja novih proizvodov

— plan kadrov s kadrovsko politiko

— plan osebnih dohodkov

— plan amortizacije

— plan porabe in oskrbe z energijo

— plan investicijskega vzdrževanja

— plan propagande

— plan varnosti pri delu

— plan stroškov

— plan obratnih sredstev in virov

— plan investicijskih naložb in virov

— plan skupne porabe in družbenega standarda

— ovrednoten program dela delovne skupnosti skupnih služb

— ovrednoteni programi dela TOZD skupnega pomena

— program dejavnosti strokovnih služb TOZD

— terminski plan dela.

— Operativni plan vsebuje:

— plan prodaje po asortimanu in izvedbah

— plan proizvodnje po asortimanu in izvedbah

— plan dohodka in delitve dohodka

— plan nabave

— plan financiranja.

OBISK V LOGARSKI DOLINI

Aktivni oddih je letos pri nas nova oblika koriščenja letnega dopusta in s tem tudi nova oblika sprostitve in nabiranja moči za napore, ki nam jih diktira sodobna družba.

Organizirali smo aktivni oddih v Logarski dolini za eno skupino ter v Crikvenici za dve skupini naših delavcev. Namenjen je bil predvsem starejšim oziroma za služnim članom naše delovne organizacije kot nagrada za minulo delo. Osnovna organizacija sindikata posameznih TOZD in DSSS so predložile večje število kandidatov, kot pa se jih je dejansko

odločilo za ta oddih. Osnovni vzrok, zakaj je nekaj delavcev odpovedalo ponujeno priložnost aktivnega oddiha, je v nezainteresiranosti naših delavcev do rekreativnega dela človekovega življenja. Vse preveč pozabljamo, da je potrebno nenehno obnavljati fizične in psihične sposobnosti, ki krepijo človekov razum in telo, s tem pa omogočajo večjo produktivnost in kakovost pri delu. Ne smemo pozabiti, da je velik del naših delavcev pol proletarcev, ki imajo po 8-urnem delu v tovarni še veliko dela doma in sploh ne mislijo na to, da je tudi njim potreben oddih. Temu pa sledi vedno večje število obolenih in poškodb pri delu.

Da se ne bi naša skupina delavcev, ki je bila na letovanju v Logarski dolini počutila osamljene, smo jih obiskali. Za obisk so se odločili predstavniki sindikata, referent za šport in rekreacijo in socialna delavka, ki so bili glavni pobudniki take oblike oddiha.

Avto je požiral zadnje kilometre proti Logarski dolini, v meni pa so se porajale najrazličnejše misli; ali so zadovoljni s hrano, prenočiščem, kako so sprejeli naš program rekreacije in še in še...

Vendar pa nas je čakalo veliko presenečenje, cela skupina je bila skupaj na improviziranem igrišču, kjer so koristili aktivni počitek po športnih aktivnostih. Vendar na njihovih obrazih niso bili znaki utrujenosti, ampak vselega razpoloženja. Razveselili so se se našega obiska, vendar z besedami niso mogli povedati v kratkem času našega obiska vse, kar so lepega doživeli in videli v teh dneh bivanja v Logarski dolini in ob prisotnosti organizatorja rekreacije.

Vsi so si bili edini, da je s takim načinom oddiha treba nadaljevati in zajeti še večje število članov naše delovne organizacije. Zase pa so si želeli, da bi se jim lahko podaljšal oddih vsaj še za nekaj dni ali pa da bi bili naslednje leto zopet deležni podobne oblike oddiha.

Za zaključek obiska pa smo zaigrali tekmo v malem rokometu, kjer ni manjkalo golov in smeha. Po kosilu smo se poslovili in jim zaželeli še naprej prijeten oddih.

Vodja socialnega oddelka
Marta Bračun

NAŠ DELOVNI ČAS

O smotrnem in racionalnem izkoriščanju našega delovnega časa mnogo govorimo, vendar ostaja večji del le pri govorjenju. Ogromno delovnega časa se izgubi v nič in če je »nič« ostane nič tudi pri dohodku in osebnem dohodku. Zaradi tega ne zapirajmo oči pred pojavi, ki nam kradejo dragoceni delovni čas in spodbujajmo drug drugega, da bomo dobro opravili svoje delo na delovnih mestih, da bo delovni učinek mnogo večji, da bomo ob koncu leta zadovoljni z našim poslovanjem. Iz podatkov za prvo polletje lahko vidimo, da nam uhajajo dragocene ure delovnega časa in da se število takih ur v primerjavi z lanskim letom v istem obdobju povečuje. To pa ni dobro za naše gospodarstvo in moramo te pojave vsaj nekoliko zaježiti, če hočemo bolj uspešno gospodariti.

Spodnja tabela prikazuje izkoriščanje delovnega časa v prvem polletju letošnjega leta in nam najbolj zgovorno pove, kako naš delovni čas izkoriščamo.

Elementi	Izvrš. I-VI/77	Strukt.	Izvrš. I-VI/78	Strukt.	Indeks
					2:1
0	1		2		3
1. Opravljene ure	3.036.538	73,4	3.175.125	72,6	105
2. Nadure	117.572	2,8	146.395	3,3	125
3. Neopravljene ure	804.251	19,4	829.161	19,0	103
— odmor	200.250	4,8	208.599	4,8	104
— drž. prazniki	136.478	3,3	143.527	3,3	105
— redni letni dopust	196.708	4,8	208.743	4,8	106
— izredni plač. dop.	3.744	0,1	17.471	0,4	467
— hranarina do 30 dni	232.315	5,6	234.874	5,3	101
— ost. plač. izostanki	34.754	0,8	15.947	0,4	46
4. Neopravljene ure za katere prejme delav. nadom. OD iz sred. zdrav. zav.					
— hranarina nad 30 dni	168.188	4,1	207.124	4,7	123
5. Neopravljene ure, za katere ni nadom. OD	11.778	0,3	16.758	0,4	142
SKUPNO					
STEVILNO UR:	4.138.326	100,0	4.374.563	100,0	106

VARSTVO PRI DELU

O varstvu pri delu veliko govorimo in pišemo, vendar ta tako važen činitelj v našem gospodarjenju mnogokrat zavestno ali podzavestno zanemarjamo. Vse, kar je slabega pri naši skrbi za varstvo pri našem delu, se nam prej ali slej bridko maščuje. Zanemarjanje tega tako važnega dejavnika v našem gospodarjenju pomeni nevarnost za vsakega od nas, zlasti pa za tiste, ki delajo na nevarnih in premalo zavarovanih ali sploh nezavarovanih delovnih mestih.

Sodeč po poročilu službe varstva pri delu za letošnje prvo polletje glede varstva pri delu nismo napredovali, temveč nasprotno, slabše je kot v enakem obdobju lani, če to lahko tako primerjamo.

V primerjavi z lanskim letom se je število poškodb na delu in tudi drugače povečalo. Zlasti gre tu za težje poškodbe, ki so posledica trajne invalidnosti človeka, ki je bil poškodovan.

Pri izvajanju plana varstva pri delu je občutiti močno zavestno ali podzavestno brezbržnost odgovornih delavcev, ki lahko s svojo pozitivno aktivnostjo in voljo mnogo vplivajo na dobro in trajno rešitev nekaterih problemov varstva pri delu.

Naj navedemo nekaj primerov, ki bi morali biti pa še niso rešeni.

- dokončno bi morali usposobiti čistilne naprave v emajlirnici;
- več pozornosti in odgovornosti bi morali čutiti pri reševanju problema transporta kisline, kajti sedanji način transporta s plastičnimi baloni je nevaren človeku in so bili zaradi tega nekateri delavci že poškodovani;
- izvajanje izobraževanja za varstvo pri delu ne poteka po postavljenem načrtu in zakonskih zahtevah, ker se na tečaje in izpite ne odzovejo nekateri vodilni, vodstveni in drugi delavci iz tehničnih strokovnih služb, kakor tu-

di tisti delavci na delovnih mestih, kjer obstaja večja nevarnost za nezgode pri delu;

- sprejeti bi morali samoupravni sporazum o varstvu pri delu in še nekatere druge akte, vendar priprave o tem zastajajo;

- vse naštetu in še drugi nereseni problemi vplivajo na dobro organizacijo varstva pri delu, zato se poškodbe pri delu večajo.

Če analiziramo statistične podatke o poškodbah pri delu v letošnjem prvem polletju, vidimo, da je bilo največ poškodb v TOZD tovarna kontejnerjev, TOZD tovarna posode in v TOZD TOBI v Slov. Bistrici.

Poleg nekaterih drugih vzrokov so zlasti vzrok povečanja poškodb v navedenih TOZD nezainteresiranost odgovornih delavcev za izvajanje predpisov o varstvu pri delu, neupoštevanje varnostnih ukrepov pri delavcih, ki delajo na delovnih mestih v proizvodnji, mnogo kršitev najosnovnejših varnostnih predpisov v pričlo odgovornih delavcev in podobno. Zaradi takega stanja morajo zlasti delavski sveti TOZD in drugi organi upravljanja v TOZD zelo poostriiti vprašanje odgovornosti glede na ukrepe za varstvo pri delu.

Kako je s poškodbami v posameznih TOZD v letošnjem prvem polletju, nam prikazuje naslednja tabela:

TABELA PRIKAZUJE STANJE POŠKODB PO TOZD

TOZD	Smrtne 1977—1978	Težke 1977—1978	Lahke 1977—1978	Na poti 1977—1978	Skupaj 1977—1978
Frite	—	—	—	1	1
Posoda	—	—	2	23	33
Kotli	—	1	14	14	1
Radiatorji	—	—	10	8	1
Odpreski	—	1	6	2	1
Orodjarna	—	—	3	5	1
Emo-kontejner	—	1	10	18	2
Sk. službe	—	1	11	4	5
ERC	—	—	—	—	1
Vzdrževanje	—	—	1	2	—
Tobi	—	—	17	20	—
Skupaj:	—	4	5	94	107

Tabela prikazuje stanje poškodb za I. polletje 1978 za vse TOZD v primerjavi z letom 1977.

Iz analize poškodb po mesecih je razvidno, da je bilo največ poškodb v januarju, aprilu in juniju. Sicer pa si ogledamo spodnjo tabelo.

Mesec	Smrtne 1977—1978	Težke 1977—1978	Lahke 1977—1978	Na poti 1977—1978	Skupaj 1977—1978
Januar	—	—	3	1	14
Februar	—	—	—	—	13
Marec	—	—	—	—	17
April	—	—	—	1	18
Maj	—	—	—	1	12
Junij	—	—	—	2	20
Skupaj:	—	—	4	5	94

Brezbržnost, neizvajanje predpisov o varstvu pri delu, nedisciplinarni in drugi slabi pojavi, kar se tiče skrbi za varstvo pri delu, nas drago stanejo. Poleg obolenj, ki jih človek občuti na svojem telesu in muk, ki jih prestane, se zmanjšuje tudi naš dohodek in osebni dohodek. Da je temu tako, nam nazorno pokazeta spodnji dve tabeli.

FINANČNI IZDATKI ZA IZPLAČANO HRANARINO ZARADI POŠKODB V I. POLLETJU 1978

TOZD	Nezgode din do 30 dni	Nezgode din nad 30 dni	Skupaj din
SK. SLUŽBE	21.000,80	19.972,35	40.973,15
FRITE	5.532,50	—	5.532,50
POSODA	90.916,61	53.500,61	144.417,22
ODPRESKI	5.219,45	—	5.219,45
ORODJARNA	16.417,60	32.546,60	48.964,20
VZDRŽEVANJE	9.875,95	2.438,65	12.314,60
RADIATORJI	16.264,70	—	16.264,70
KOTLI	28.247,15	23.906,90	52.154,05
KONTEJNER	44.538,15	5.584,80	50.122,95
ERC	2.630,35	—	2.630,35
Skupaj:	240.643,26	137.949,91	378.593,17

FINANČNI IZDATKI ZA IZPLAČANO HRANARINO ZARADI OBOLJENJ V I. POLLETJU 1978

TOZD	Zaradi obolenj do 30 dni	Zaradi obolenj nad 30 dni	Skupaj
SK. SLUŽBE	306.532,75	166.029,44	472.562,19
FRITE	41.503,40	46.352,21	87.855,61
POSODA	1.990.435,68	1.150.161,33	3.140.597,01
ODPRESKI	142.528,15	142.375,33	284.903,48
ORODJARNA	128.113,89	46.729,75	174.843,64
VZDRŽEVANJE	191.902,10	82.533,35	274.435,45
RADIATORJI	197.456,00	33.721,10	231.177,10
KOTLI	162.687,80	85.457,30	248.145,10
KONTEJNER	417.044,00	111.953,05	528.997,05
ERC	21.817,75	47.951,23	69.768,98
Skupaj:	3.600.021,52	1.913.237,09	5.513.286,41

Ali se pri našem vsakdanjem delu na delovnem mestu kdaj vprašamo, koliko dni izgubimo zaradi poškodb in obolenj? Verjetno vsi ne! Tisti, ki so najbolj odgovorni za varstvo pri delu, pri čemer niso izvzeti tudi organi upravljanja naj si ogledajo naslednji dve tabeli, ki prikazujejo podatke o izgubljenih delovnih dnevih zaradi poškodb in obolenj v DO EMO.

EKONOMSKE IZGUBE ZARADI POŠKODB IN OBOLJENJ V DO EMO PO POSAMEZNIH TOZD
Izgubljeno število delovnih dni zaradi poškodb

TOZD	Poškodbe do 30 dni	Poškodbe nad 30 dni	Skupaj
SK. SLUŽBE	119	136	255
FRITE	34	—	34
POSODA	582	349,5	931,5
ODPRESKI	31	—	31
ORODJARNA	68	157,5	225,5
VZDRŽEVANJE	53	13	66
RADIATORJI	105	—	105
KOTLI	162	153	315
KONTEJNER	271	34	305
ERC	19	—	19
Skupaj:	1444	843	2287

(Nadaljevanje na 5. strani)

(Nadaljevanje s 4. strani)

IZGUBLJENO ŠTEVILO DELOVNIH DNI ZARADI OBOLENJ PO TOZD

TOZD	Bolezni do 30 dni	Bolezni nad 30 dni	Skupaj dni
SK. SLUŽBE	1.697	1.053,5	2.750,5
FRITE	264	366,5	630,5
POSODA	14.832,5	9.437,5	24.270
ODPRESKI	894	1.011,5	1.905,5
ORODJARNA	614	250	864
VZDRZEVANJE	1.117	499	1.616
RADIATORJI	1.234,5	232	1.466,5
KOTLI	1.006,5	564	1.570,5
KONTEJNER	2.799	856	3.655
ERC	108,5	224	332,5
Skupaj:	24.567	14.494	39.061

Zanimivi so podatki o vzrokih poškodb. Pri teh prevladujejo zlasti železo in strojni deli ter poškodbe na poti na delo in z dela. Dejansko so ti vzroki posledica zanemarjanja varnostnih ukrepov pri delu ter nepazljivost v cestnem prometu. Spodnja tabela.

Šifra	Zunanji vzrok poškodbe	Jan.	Febr.	Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Skupaj
02	delovni stroji	6	—	2	1	3	1	13
03	dvigala in žerjavi	2	1	—	—	2	6	11
07	človeška noga	—	—	1	—	—	—	1
08	električni tok	—	—	1	—	—	—	1
09	ročno orodje ali orodje na el. pog.	—	—	—	1	—	2	3
10	snovi in material v trdem stanju	3	3	—	4	3	3	16
11	kamen, zemlja, pesek, prah	—	1	1	—	—	—	2
12	železo in strojni deli	6	6	8	14	8	5	47
13	les, lesni izdelki	3	2	2	—	1	1	9
14	voda, kisline, lugi kov. v tek. stanju	1	1	—	—	1	2	5
18	delovna pota	—	1	—	1	1	—	3
19	delovna mesta na strehah, odrih, lestvah	—	—	—	—	—	1	1
21	pot na delo in z dela	4	2	2	5	—	6	19
Skupaj:		27	18	17	25	19	25	131

Tabela prikazuje stanje poškodb za I. polletje 1978 za vse TOZD.

Je pač tako, da narava dela na naših delovnih mestih zahteva veliko pazljivost pri delu, da ne pride do lažje ali težje poškodbe. Če bi bili vsaj malo bolj pazljivi, bi bilo manj trpljenja in nevarnosti. Kakšne so najčešče poškodbe, nam prikazuje naslednja tabela:

Prikaz poškodb po načinu	Jan.	Febr.	Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Poškodbe skupaj v I. poll. 1978
Odrgrnina	1	—	—	—	—	—	1
Urez	6	3	5	5	3	4	25
Udarec	4	8	1	8	6	6	33
Stisnina	3	—	3	5	1	5	17
Opekline	1	—	—	—	1	1	3
Vbod	—	—	2	2	2	1	5
Tujek v oko	4	2	2	2	2	1	13
Padec	5	5	2	4	1	3	20
Zvin	3	—	2	1	2	2	11
Zlom	1	—	—	—	1	2	3
Skupaj:	27	18	17	25	19	26	131

Tabela prikazuje stanje poškodb za I. polletje za vse TOZD.

Te podatke smo prikazali zato, da bodo z njimi seznanjeni vsi delavci in malo o tem razmislili. Poleg tega ne bo odveč, če se za boljšo delovno varnost na delovnih mestih več kot doslej zavzamejo družbenopolitične organizacije, zlasti sindikat. Sidikalne or-

ganizacije v TOZD bi morale večkrat pregledati pojave, ki ogrožajo delavce na njihovih delovnih mestih ali v njihovem okolju in zahtevati od samoupravnih organov, da se slabe razmere kolikor mogoče čimprej uredijo.

ej

ODNOSI NA CESTI SO PREDPISANI Z ZAKONI

Veliko, zelo veliko je žrtev cestnega prometa. Ljudje plačujejo z življenjem krvavi davek, ki bi ga bilo mnogo manj, če bi se vsi zavedali nevarnosti in jo preprečevali sami ter si medsebojno pomagali. Da bi prispevali k vzgoji udeležencev v prometu zlasti avtomobilistov, objavljamo dva sestavka in smo prepričani, da jih boste z zanimanjem prebrali in si jih tudi zapomnili.

Že ustavni amandmaji, posebej pa še nova Ustava SFRJ je narekovala tudi na področju cestnega prometa na novo uzakoniti odnose med udeleženci v prometu in predvsem razmejiti pristojnosti med federacijo in republikami oziroma avtonomnimi pokrajinami.

V skladu s to ustavno zasnovano je bilo zvezni zakonodajni prepisano, da določi temelje v urejanju odnosov na naših cestah. Zvezni predpisi, ki so usklajeni z mednarodnimi sporazumi in veljajo enotno na vsem območju SFRJ, so dokaj izčrpnost in temeljiti pri razlaganju prometnih pravil ter pri obravnavanju motornih vozil in njihovih voznikov. Na ostalih področjih pa so podani temelji in načelne rešitve, za podrobnejšo ureditev odnosov pa so pooblaščenec republike oziroma avtonomne pokrajine glede na njihove posebnosti v prometu.

Spominjamo se še, da je začel že 1. oktobra 1974 veljati novi zvezni zakon o temeljnih varnostnih cestnega prometa in kasneje tudi predzakonski predpisi kot npr. Pravilnik o prometnih znakih in znakih, ki dajejo udeležencem v prometu pooblaščenec osebe; Pravilnik o napravah, opremi, dimenzijah in skupnih težah vozil v cestnem prometu itd.

S tem je bila zvezna zakonodaja na področju cestnega prometa zaokrožena in zaključena in je bila dana možnost republikam in avtonomnim pokrajinam, da z lastnimi predpisi uredijo specifičnosti glede na posebnosti njihovih prometnih razmer.

Več kot eno leto po uveljavitvi Zveznega zakona o temeljnih varnostnih cestnega prometa smo tudi Slovenci dobili novi republiški zakon o varnosti cestnega prometa, ki je začel veljati 19. novembra 1975. Po uveljavitvi zakona so bili izdani tudi republiški podzakonski predpisi in lahko trdimo, da so odnosi na naših cestah zakonsko do potankosti urejeni. Kljub temu pa se že kažejo težnje po spremembi nekaterih predpisov, saj smo zelo razgibana družba, ki narekuje spremembe odnosov.

Že ob površnem ocenjevanju naše prometne zakonodaje lahko ugotovimo, da so pri strogosti predpisov in sankcij v zvezi s prekrški dokaj izenačeni vsi udeleženci v cestnem prometu, ne glede na to, v kakšnem svojstvu nastopajo.

Ugotovimo lahko tudi, da naša zakonodaja nalaga večjo odgovornost delovnim organizacijam, ki gradijo ceste in skrbijo za njihovo vzdrževanje, kar se kaže v zahtevah po boljše opremljenih in vzdrževanih cestah.

Podana je tudi večja odgovornost delovnih organizacij pri notranji kontroli nad vozili in vozniki ter njihovimi pogoji dela.

Prometna in druga pravila so taka, da bi se z maksimalno angažiranostjo vseh dejavnikov prometne varnosti, kot so človek, vozilo in cesta, zmanjšal krvni davek na naših cestah. Vemo, da samo na slovenskih cestah ugasne življenje več kot 600 ljudem v enem letu, potem je prizadevanje zakonodajalca treba podpreti z doslednim spoštovanjem vseh cestno-prometnih predpisov in uveljavljanjem tistih moralno-etičnih kvalitet, ki bodo odnose med udeleženci v prometu še oplemenitile.

Mrtvi kličejo nas žive k budnosti! Preprečimo zlo, ki naša kratka življenja tako vztrajno redči.

OBNOVA STAREGA GRADU

Že nekaj let se vršijo obnovitvena dela na celjskem starem gradu. Letos pa so se lotili sanacije najpomembnejšega dela gradu — Friderikovega stolpa, ki ga je zob časa najbolj načel. Sanirali bodo severno in vzhodno steno stolpa. Celjski stari grad je zgodovinski spomenik, ki ima velik pomen ne samo v celjskem temveč tudi v slovenskem in jugoslovanskem prostoru.

Med obema vojnama so bila izvršena le nekatera manjša obnovitvena dela in stopnice na Friderikovem stolpu, za kakšna večja dela in sanacijo pa takrat ni bilo posluha. Po vojni je skrb za sanacijo prevzelo Olepševalno in turistično društvo Celje. Leta 1951 je skušalo odstraniti posledice vojne, ki tudi gradu ni prizanesla. V letih 1953—1954 pa so popravili razne dele gradu, medtem pa so se odločili za novo gostišče v gradu samem. Gostišče so uredili v Andrejevem stolpu. Nov objekt je močno povečal turistično privlačnost gradu.

Zavod za spomeniško varstvo Slovenije in Kulturna skupnost Celje s celjskimi arheologi so napravili načrt za sistemsko raziskavo in obnovo gradu. Tudi na zadnji seji Sveta za kulturo pri SZDL Celje so obravnavali to problematiko tudi predstavniki teh zavodov in povedali, kako potekajo obnovitvena dela in arheološka raziskovanja, katerih najdbe bodo razstavljene po končani sanaciji na gradu samem v posebnem muzejskem prostoru.

Sanacijo financira KS Celje in RKS Slovenija 50 % : 50 %. Za celjsko kulturo pa je značilno to, da je v načrtu tudi ureditev grajskega središča, ki naj bi služil kot naravni ambient za letne kulturne prireditve, ki naj bi ponovno postale tradicionalne na obnovljenem celjskem starem gradu.

Rafko Gregorc

ŠPORT IN REKREACIJA

Podvodna dejavnost

Pri društvu LT EMO deluje uspešno klub za podvodno dejavnost, ki vsako leto organizira svoje vaje na morju. Tako je bilo tudi letos, o čemer nam piše član tega kluba Albin Lesjak.

Dne 24. 6. 1978 zjutraj ob 1.30 smo se zbrali potapljači Podvodnega kluba LT EMO na dvorišču pred klubom na zadnji kratek posvet, preden smo odrinili na dolgo planirano in težko pričakovano akcijo na drugi konec otoka Cresa. Kolona avtomobilov natoovorjena s čolni ter vsem mogočim za taborjenje, kuhanje, potapljanje in podvodni ribolov, je krenila iz Celja ob 2. uri.

Samo organizacijo in pripravo te ekspedicije pa smo začeli že dva meseca prej. Potrebno je bilo zbrati udeležence, narediti kalkulacijo stroškov, določiti zadostno število avtomobilov za prevoz ljudi in opreme ter plovnih objektov za vozno potapljačev in ribolovcev. Ze pred akcijo je bil izdelan jedilni list za vseh 11 dni. Jedilni list je obsegal hrano samo za zajtrk in kosilo, večerjo smo si morali nabaviti z morja. Če ne bi nalovili zadosti ali nič, bi bili pač brez večerje, tak je naš stari nepisani zakon potapljačev. Precej hrane po jedilnem listu smo nabavili že kar v Celju.

Ze pred akcijo je bil izdelan urnik in raspored za vsakega člana in za vse dni. V rasporedu je bilo točno določeno, kaj ima vsak član v določenem dnevu za delati. V rasporednici so bile razne oznake za posamezna dela: D = dežurni, P = se potaplja z aparati, L = lovi ribe, B = barba (čolnar), K = Capo di cucina (šef kuhinje), Ko = skrbi za kompresor, F = fotografiranje.

Na rasporedu je bil tudi čas za zajtrk 6,45, odhod na teren ob 8. uri, kosilo od 13. do 14. ure, večerja ob 19. uri. Dežurni so morali vstajati 1 uro pred zajtrkom.

Ko smo krenili iz Celja, smo vedeli, da se kolona 10 avtomobilov ne more držati skupaj, zato smo se dogovorili za določene postanke, da vidimo, kako poteka

zelo obloženi transport. Postanki so bili: Postojna (ravbar komanada), pred trajektom Brestovo, mesto Cres (benc. črpalka), Osor in zaliv Bokinič.

V Osorju smo dobili lovna dovoljenja za vsakega člana posebej in za tiste dni, ko je bil na sporedu ribolov.

Za potapljanje z aparati ni potrebno imeti dovoljenja članom jugoslovanskih društev. Omejene so samo posamezne cone: luke, bližina vojaškega objekta itd.

V Brestovi smo čakali na trajekt okrog 3 ure. Morje je bilo precej valovito in uro in pol trajekt niso vozili. Pred trajektom smo tudi ugotovili, da smo enega člana pozabili v Celju. V mestu Cresu smo se povezali z njim po telefonu in se dogovorili za prevoz. Drugo jutro se je pojavil v taboru, tako da ni nič zamudil, ker prvi dan nismo mogli niti na ribolov, niti na potapljanje zaradi poznega prispetja v tabor in velikih valov 4-5 boforov. Uredili smo si tabor in združili kosilo z večerjo. Pred tem pa smo še dvignili na drog našo klubsko potapljaško zastavo, sicer že precej obledelo od sonca, vetra, soli, dežja in spominov.

Naslednji dan se je začelo redno življenje v taboru. Znak za zajtrk, kosilo in večerjo se je dal s piščalko.

Za posamezne panoge smo imeli odgovornega člana:

- za podvodni ribolov — Veber Marjan in Gregorčič Emil,
- za potapljanje z aparati — Madronič Mišo,
- za fotografiranje — David Valentin,
- Capo di kužine (šef kuhinja) — Zorzini Valter,
- vodja barkačev (barb) — Spec Emil,
- dežurna sta bila po rasporedu vsak dan dva.

Vodja za ribolov je imel pred odhodom na lov posvet z lovci, kje, kako in kaj bodo lovili.

Šef kuhinje pa jim je naročal, katere primerke ribjega zaroda bi želeli na raženj ali v ponvo.

Vodja barkačev je prevzel spisek lovcev, s posameznih čolnov, ribolovna dovoljenja za vse lovce dotičnega dne in zemljevid, kje je dovoljen ribolov. Vse to je moralo biti zavito v polivinilnem ovitku, da do teh reči ni prišla voda in vlaga. Vsak barkaš je moral skrbeti, da je vzel za svoje lovce marendo za okrepitev med 4. in 5. uro lova.

Ob 8. uri je s čolni krenila skupina za ribolov. Začetek področja dovoljenega za ribolov je bil oddaljen ca. 8 km in se je raztezal ca. 30 km daleč.

Druga skupina je pognala kompresor in polnila akvalunge — s seboj smo jih imeli 9, poleg tega pa še eno od našega bivšega člana, zdaj Maribor in dve od podvodnega kluba Bled. Po napolnitvi vseh akvalung je odšla skupina, ki je bila predvidena za potapljanje na vodo s čolni ali pa se je potapljala v bližini tabora. Tudi ta skupina je morala prej vsak potop planirati in prekontrolirati, če akvalunge delajo in koliko je zraka v njih.

Dežurni so se odpravili v samopostrežno trgovino nabaviti, kar je manjkalo, kot: kruh, sol, česen, čebula, pijače itd. Spisek pa jim je pripravil capo di kužina.

Fotograf pa je posnel odhod na lov in potope, glavno delo pa je imel, ko so se vračali lovci s trofejami.

Po prihodu lovcev smo ribe očistili še pred kosilom. Lovni plen so bile različne ribe, kot: šarge, pici, orade, vrane, drozgi, smokve, knezi, salpe, kavali, škarpine, škropči, ugorji, hobotnice, sipe, jastogi itd.

Po izdatnem kosilu so šli lovci na sonce, saj se ga dopoldne v 4 do 5 urah ribolova v samorazmerno hladni vodi niso mogli naužiti.

Druga skupina pa se je pripravljala za popoldanske potope, polnila akvalunge, ki so se dopoldne izpraznile, ali pa so se dogovarjali za nočni potop. Nočni potop ima še poseben čar, je pa bolj zahteven in je treba več dogovarjanja in planiranja zanj. Pri nočem potopu morajo biti potapljači v navezi kot alpinisti, da se ne izgube in da takoj opazijo, če ima kateri potapljač težave s pritiskom, zrakom ali s čem drugim. Seveda spadajo v nočni potop tudi podvodne luči, globinometri, kompasi, boje itd. Imamo tudi posebne varnostne veste, katere oblečemo, da se z njimi uravnavamo v različnih globinah, ker jih lahko iz akvalung napihujemo ali spuščamo iz njih zrak po potrebi. V skrajnem primeru, če nam odpove akvalunga, pa lahko v sili porabimo zrak za dihanje iz njih.

Popoldne so imeli tudi posvet capo di kužine in oba dežurna, na kateri način bodo pripravili ribe za večerjo. V glavnem so možni naslednji načini: lešo, ribja juha,

brodet, pečene v olju, pečene na žaru, ribja solata, za kar so posebno pripravne hobotnice in sipe. Seveda so še variacije, kot so pomokane ali brez itd. Tudi začimbe igrajo svojo vlogo v okusu, zato se uporabljajo poleg soli še česen, poper, peteršilj, timijan, za mazanje z oljem med pečenjem pa se obvezno uporabljajo vejice rožmarina. Določitev, na kateri način pripravimo ribe, pogojuje že sama vrsta rib. Nekatere so dobre za pečenje na žaru, druge v olju, nekatere pa za brodet. Stari ribarski izrek je, da ni brodet brez škarpine, pa tudi ugor je dober za brodet. Za pečenje v olju je važno, da je olje dovolj vroče in da dajemo ribe postopoma vanj, ker bi ga drugače ohladili. Če pečemo ribe na žaru, jih moramo ves čas mazati z oljem, oziroma z začimbami in da je pečovka za obračanje na koncu dovolj izbrušena. Za večerjo smo imeli vedno ribe vsaj na dva načina narejene, tako da so prišli vsi ribji sladokusci na račun. Seveda smo ribe tudi zalivali, ker riba mora 3-krat plavati, da je dobra in nazadnje mora plavati v vinu.

Po večerji smo se zbrali okoli ognja, si pravili dnevne ribolovske in potapljaške dogodivščine, kako so katerega lovca pametne ribe potegnile za nos in mu pobegnile, ko je že mislil, da jih ima. Sicer pa je resničen pregovor, da ulovimo samo neumne ribe, pametne pa nam pobegnejo. Marsikateri večer pa smo tudi prepevali pozno v noč, posebno ko smo dobili družbo naših bivših članov z instrumenti.

Za taborni ogenj smo uporabili kar naš klubski roštilj, na katerega smo nalagali česarke ob borov, pinij in drugih iglavcev. Ti česarke zelo radi gorijo, ker so smolnati. Ko nam je po nekaj dneh v bližini zmanjkalo česarokov, smo se obrnili na naše štiri cicitabane (3-7 let) naj nam preskrbijo nekaj več česarokov za taborni ogenj. Cicitabani so vzeli zadevo resno v roke in nabavili toliko česarokov, da smo jih imeli zadosti do konca taborenja in smo jih še nekaj pustili za zanamce.

Kuhinjo smo napravili ob betonski mizi veliki kot za igranje ping ponga. Kuhinjski prostor in del mize je bil pod platneno streho, tako da bi lahko kuhinja delovala tudi v primeru dežja.

Vodstvo tabora je bilo v klubski prikolici, pisarniški prostori pa pod baldahinom prikolice. V prikolici je bil tudi prostor za skladišče živil, varen pred mravljami ali drugim mrčesom ter dragocenejši kosi opreme (respiratorji, veste, globinometri, kompasi itd.). Tudi prostor za kompresor, akvalunge in pijačo je bil pri prikolici ali pa pod njo. Stole in klopi je izdelal naš potapljač Adi, specialist s sekirico. Iz naplavljege hloda je napravil stole. Za klop pa je uporabil naplavljenno desko. Tako smo dobili 6 stolov in 2 m dolgo klop, nekaj zlozljivih stolčkov pa smo prinesli s seboj.

(Nadaljevanje na 7. strani)



Potapljači pripravljajo odhod v akcijo

Avto in življenje

Danes je avto že vsakdanja stvar. Lažje je priti do njega kot pa do tako zaželene in cenjene vozniške knjižice. Mnogo je šoferjev amaterjev, mnogo je žal tudi takih, ki se ne ravna po določenih pravilih in povzročajo nesreče. Potrebna je vzgoja vseh nas, potrebno je, da se medsebojno vzgajamo, si pomagamo ter gojimo tovarištvo tako na cesti kot tudi na delovnem mestu. Prav temu so namenjeni nekateri sestavki o prometu, ki jih objavljamo.

Z AVTOM NA POČITNICE

Poletje je in ne ravno tisto koledarsko, ampak počitniško: čas dopustov in potepanj, kar ima vsekakor za posledice, da naše ceste spet prepolne domačih in tudi tujih turistov.

Vendar naj bo na cestah še taka gneča, pa vseeno komaj čakamo, da se priključimo železni kači, ki se vije od severa proti jugu in spet od juga proti severu. Ta vesel, skozi vse leto željno pričakovani dogodek pa nam vseeno velikokrat pokvari razpoloženje in celo sam dopust. Prvi problem, na katerega naletimo je, da moramo v avto poleg družine spraviti še celo vrsto potrebnih in tudi nepotrebnih stvari. V prtljajniku našega železnega konjička nam kaj kmalu zmanjka prostora in prtljago zlagamo tudi na prtljavnike na strehi avtomobila. Pri tem le redko upoštevamo dejstvo, da obremenjen avto slabše uboga zavore in da težak tovor na strehi povzroči, da se težišče avto-

mobila občutno pomakne navzgor. To seveda povzroči zmanjšanje stabilnosti vozila, ki je tako obremenjeno bolj nagnjeno k prevračanju in nenazadnje smo z visokim tovorom na strehi mnogo bolj izpostavljeni vplivom bočnega vetra. Mimogrede, na bočni veter so še posebej občutljivi avtomobili z motorjem zadaj in pogonom na zadnja kolesa.

Morda pa je v bližini kraja, kamor greste na letni dopust, celo železniška postaja. V tem primeru imate idealno priložnost, da se večina tovora znebite. Dan ali dva pred odhodom na zaslužni dopust odpeljite svojo prtljago na železniško postajo in jo pošljite v kraj letovanja. Tako boste za relativno malo denarja, če upoštevate trpljenje obremenjenega in preobremenjenega vozila, posledice te obremenitve in povečano porabo goriva, potrebne rekvizite spravili v kraj letovanja. Tudi čoln lahko tako odpošljete. Če pa že morate vse reči odpeljati sami, pa je tega iz leta v leto mnogo ali

celo več, pa se nam bo obrestovala prikolica. Ni treba, da je tista stanovanjska, tudi tovorna zadošča, še zlasti, če je avto mini, družina in prtljaga pa maks. Poleg tega nam bo taka prikolica tudi po počitnicah kaj kmalu prav prišla za preskrbovanje z ozimnico v prvih jesenskih dneh.

Drugi neprijeten začetek letovanja je samo potovanje v avtomobilskih kolonah. Vendar se le redko zgodi, da bi bila nepretrgana kolona nekaj kilometrov. Običajne kolone so dolge nekaj sto metrov, nato so spet daljši razmaki z redkimi avtomobili in spet za tem se pojavi krajša ali nekoliko daljša kolona. Za kolikor toliko prijetno vožnjo je bistveno, da ujamemo s tjem teh kolon. Ne bo odveč, če zasledujemo ritem in gostoto prometa na

naših cestah in se odločimo za potovanje v tistem času, ko ocenjujemo, da vendarle promet ne bo zelo gost.

Če pa smo že prisiljeni voziti v koloni, kar seveda tudi ni redkost, se pač moramo zavedati režima vožnje v takih situacijah in velike soodvisnosti od drugih vozil. Posebej bi pri taki vožnji opozoril na dve stvari: pazite na dovolj veliko varnostno razdaljo med vozili, da ne bi zaradi morebitnega naleta vozil imeli pokvarjenega dopusta. Posebno pozornost posvetite tudi prehitovanju in ne pozabite upoštevati, da vaš preobremenjen avtomobil ne bo poskočil tako hitro kot tedaj, ko ste sami peljali v službo. Škarje — te avtomobilske mislim, vam lahko prerežejo pot, kamor ste namenjeni.

Počitniške zaprege

Smo v sredini turistične sezone, ko se sodobni nomadi preseljujejo s severa proti jugu in spet vračajo na sever. Ta najnovejši način dopustovanja ima svoje čare, v katerih so združene prednosti povratka nazaj k naravi in svežemu zraku ter dokaj varnega zavetja pred vremenskimi neprikljankami. Drugi čar je finančna plat. Pametno izkoriščena prikolica, ki si jo morebiti delimo s prijatelji in sorodniki pri naku pu in uporabi, se v nekaj letih izplača s prihranki nasproti hotelskim cenam, obenem pa varčujete z živci, ki bi jih marsikje načeli ne preveč prijazni natakarji.

Kar brez strahu prosim! Vožnja počitniške prikolicе ni nikakršna čarovnija, rezervirana za izjemno nadarjene in spretnе voznike. Potrebno je poznati le nekaj dodatnih predpisov in tehnik vožnje, pa ne bo vleka prikolicе noben »bav-bav«. Najprej ugotovimo, da je razvoj turizma narekoval potrebo, da smejo v smislu zakonskih določil vleči vozniki motornih vozil B kategorije tudi kamp prikolicо največje dovoljene teže nad 750 kg, ne da bi imeli tudi E kategorijo, seveda pa največja dovoljena teža sklopa vozil ne sme presegati 3.500 kg.

Pri tem jasno ne sme širina prikolicе presegati 2,5 m, v višino ne več kot 4 m in dolžina osebnega avtomobila s prikolicо vred ne sme presegati 15 m. Za vleko počitniške hiše nad temi dimenzijami pa si moramo priskrbeti posebno dovoljenje in spremstvo, za kar pa v naših skromnejših razmerah verjetno ne bo potrebno.

Prikolicе smemo v javnem cestnem prometu vleči le, če ima brezhibne vse predpisane naprave in opremo, predvsem pa pozicijske luči, zavorne luči, smerne kazalce in osvetljeno registrsko tablico. Prikolicо največje dovoljene teže do 750 kg ni potrebno registrirati, pač pa moramo imeti zadaj ponovljeno registrsko tablico vlečnega vozila in mora biti ponoči osvetljena. Ker so počitniške prikolicе običajno višje in širše od vlečnega vozila, morajo imeti tudi na sprednji strani dodatne, vendar bele pozicijske luči. Vse te svetlobne in svetlobnosignalne naprave na prikolicah že izdelajo v tovarni, naša skrb

bo le, da pred odhodom na pot te naprave preizkusimo, če pravilno delujejo. Posebno vprašanje v zvezi z vleko prikolicе predstavlja priklop. Vlečni kavelj mora biti izdelan iz pravega materiala, strokovno sestavljen in zvarjen ter vsekakor tudi pritrjen na avto. To je delo strokovnjaka z izkušnjami. Nestrokovno napravljen in pritrjen priklop nas lahko spravi v veliko zagato, če bo prikolica zaradi tega povzročila prometno nesrečo. Zato vam priporočam izključno priklope z opravljenim »A-testom«.

Za vleko prikolicе se bolje obnesejo vozila s pogonom zadaj, ker bo prikolica prek kavlja priklopa vlečno vozilo pritiskala navzdol in bo tako stik pogonskih koles s cesto boljši, vendar pa o je prikolicе naj ne pritiska na vlečni kavelj več kot s 50 kg. Proizvajalec prikolicе je v tem smislu poskrbel za enakomerno porazdelitev teže, vaša skrb pa je, da dodatna oprema in prtljaga oziroma tovor v prikolicо pred vožnjo namestite čim bolj enakomerno in simetrično glede na os prikolicе. In ne pozabimo: kadar osebni avto vleče kamp prikolicо, ne smemo voziti hitreje kot 80 km na uro, razen na avtomobilski cesti, kjer pa zopet priporočam, da ne vozite prehitro. Posebej bodite previdni pri morebitnem prehitovanju in se izogibajte vožnje čez prelaze ali po klancih, z več kot 15° nagiba. Jasno je tudi, da je v prikolicі prepovedano prevažati ljudi.

ZAHVALA

Ob mojem odhodu v pokoj se prav iskreno zahvaljujem vsem sodelavcem in sodelavkam iz zavijalnice, kontrole kvalitete in skladišča gotovih izdelkov za iskreno pozornost in tovarištvo ter za lepo darilo, ki mi bo drag spomin nanje.

Tako mojim sodelavcem in sodelavkam kakor tudi vsem delavcem in delavkam DO EMO želim mnogo uspehov pri delu, da bi bili ob koncu leta in tudi pozneje zadovoljni z rezultati svojega prizadevanja na delovnih mestih.

Marija Jerneje

Podvodna dejavnost

(Nadaljevanje s 6. strani)

Vreme je bilo prve dni vetrovno, morje pa valovito 3—4 bofore, pihal je jugo. Četrty dan so bili valovi do 5 boforov, tako da ni bilo možno priti okoli rta do lovišča z otovorjenimi čolni.

Morje smo ukanili tako, da so se lovci odpeljali z avtomobili do vasic Punta Križa in od tam v zaliv, vodja barkačev pa jo je sam mahnil mimo razburkanega rta in iz Puntakriškega zaliva razvozil ribolovce na lovišča, kjer je bilo manj valovito. Obvoz je znašal okoli 4 km in problem večer je bil tako rešen.

Prve dni, ko je bilo morje valovito, smo ulovili za normalno večerjo, ko pa se je morje umirilo in so prišli lovci malo v formo, je bilo dovolj za nas in še za naše sosede. Vrstile so se trofeje za trofejo: kaval dolg 47 cm, ugor dolg 140 cm, jastog dolg 60 centimetrov, cela vrsta škapin težkih približno 2 kg ter več ostalih rib težjih od 1 kg. Veliko je bilo tudi manjših rib, ki pa so izredno okusne, kot so: šarge, orade, picci, salpe, fratori itd. Ko smo ribe pripravljali za pečenje in jih mazali z dišavami, smo jih dajali v skledo, ko je bila skleda zvrhana, je bila mera za naše želede, ostalo pa smo razdelili prijateljem in znancem, ki pa so nam vračali s pijačo. Ko nam je pošel bencin za čolne in za kompresor, smo ga nabavili iz Malega Lošinja in to enkrat z avtomobilom in enkrat s čolnom. Zvezo s klubom v Celju pa smo morali vzpostaviti s telegrafom, ker telefonske linije med otokom in ce-

lino niso delovale. Šele predzadnji dan smo se lahko povezali s telefonom.

Potapljači z akvalungami so se tudi pridno vadili v veččinah pod vodo. Opravljali so razna dela in vaje pod vodo. Preizkus dihanja z akvalungo so opravili tudi vsi člani, ki še niso dihali s temi aparatii. Seveda je bil ta pouk v bolj plitvi vodi, ker še niso bili dovolj podkovani z znanjem, ki ga ta panoga zahteva.

Pri polnjenju akvalung in potapljanju se vodita dva dnevnika. Prvi dnevnik polnjenja in nega kompresorja, ki točno predpisuje, kdaj je potrebno zamenjati olje v kompresorju ali v motorju in kdaj je obvezno zamenjati posamezne filtre (fini končni filter smo morali zamenjati med akcijo).

Drugi dnevnik pa vodi poimenško vsak potop, kdo ga je odobril, kdo je spremljevalec, globina, čas in kraj potopa in če je potop potekal normalno.

Navajam nekaj statističnih podatkov o delu med akcijo:

- opravili smo 59 potopov s 330.400 litri zraka,
- opravili 69 posameznih ribolovnih nalog.

Tako je čas z vsestranskim angažiranjem hitro mineval in prehitro je prišel čas, ko smo morali pripraviti marenost za na pot, podreti šotore, priklopiti čolne k avtomobilom, sneti klubsko zastavo in se s težkim srcem posloviti od kraja, kjer smo pustili mnogo prijetnih trenutkov ter preživeli 11 nepozabnih dni.

RAZGLEDNICE MESECA



V zaslužni pokoj je odšla Terezija Klokočan iz emajlirnice. Njeni sodelavci in sodelavke so ji priredili prisrčno slovo in ji izročili darilo



Gospodinjski krožek društva LT EMO je organiziral kuharsko tekmovanje, ki je zelo dobro uspelo. Pri tekmovanju so se izkazali kot dobri kuharji tudi moški, kar je zelo razveseljivo predvsem za njihove žene.



Dolgoletni delavec iz topilnice emajlov se je poslovil od svojih sodelavcev in odšel v zaslužni pokoj. Ob njegovem odhodu so mu sodelavci izročili lepo darilo in mu želeli še dolgo in mirno življenje v pokoju

NOVO V KNJIŽNICI

- Knjige:
- »Zakon o opštem upravnem postopku«
Beograd 1978
 - Nikolić A.: »Priručnik o odgovornosti radnika«
Beograd 1978
 - Pantović M.: »Komentar zakona o radnim odnosima SR Srbije, SR BiH, SR Crne Gore, SAP Vojvodine i SAP Kosovo«
Beograd 1978
 - Đurović D.: »Bankarske garancije u poslovlm sa inostranstvom«
Beograd 1978
 - »Jugoslovensko krivično zakonodavstvo«
Beograd 1978
 - »Krivični zakon SFRJ sa napomenama i registrom pojmova«
Beograd 1978
 - »Motorna industrija Jugoslavije 1978«
Beograd 1978
- Revije:
- »Blech« 25 (1978) 4, 5, Coburg
 - »DIN-Mitteilungen« 57 (1978) 5, 6, Berlin
 - »Fördern und heben« 28 (1978) 4, 5, Mainz
 - »Gesundheits-Ingenieur« 99 (1978) 4, 5, 6, München
 - »Industrie-Anzeiger« 100 (1978) 29—48, Essen
 - »Industrie Lackierbetrieb« 46 (1978) 4, 5, Hannover
 - »Die Kälte und Klimatechnik« 31 (1978) 4, 5, Stuttgart
 - »Keramische Zeitschrift« 30 (1978) 1—5, Freiburg
 - »Konstruktion« 30 (1978) 4, 5, Berlin
 - »Mitteilungen des Vereins Deutscher Emailfachleute« 26 (1978) 3, 4, Hamburg
 - »Neue Verpackung« 31 (1978) 4, 5, Berlin
 - »Öl und Gasfeuerungen« 23 (1978) 4, 4, Stuttgart
 - »Qualitäts und Zuverlässigkeit« 23 (1978) 4, 5, Berlin
 - »Sanitär-Heizungs Technik« 43 (1978) 4, 5, Düsseldorf
 - »SBZ. Sanifär-Technik, Heizungs- u. Lüftungsbau« 33 (1978) 7, 8, 9, 10, Stuttgart
 - »Schweiss Technik« 28 (1978) 4, 5, Berlin
 - »Schweissen und Schneiden« 30 (1978) 4, 5, Düsseldorf
 - »Der Siebdruck« 24 (1978) 3, 4, 5, Lübeck
 - Sprechsaal für Keramik Glas Email Silikate« 111 (1978) 4, 5, Coburg
 - »Strojniški vestnik« 26 (1978) 3—4, Ljubljana
 - »Tehnika« 28 (1978) 4, Beograd
 - »VDI Zeitschrift« 120 (1978) 7, 8, 9, 10, Düsseldorf
 - »Werkstatt und Betrieb« 111 (1978) 4, 5, München

Novo v standardoteki

- JUS-CA5.021 Korozijsko preskušanje. PRESKUŠANJE OBSTOJNOSTI KOVIN, KOVINSKIH IN NEKOVINSKIH PREVLEK V ATMOSFERI VLAŽNE PARE
- JUS-CA5.022 Korozijsko preskušanje. PRESKUŠANJE OBSTOJNOSTI KOVIN, KOVINSKIH IN NEKOVINSKIH PREVLEK V ATMOSFERI VLAŽNE VODNE PARE, KI VSEBUJE ŽVEPLOV DIOKSID
- JUS-C.T7.311 Zaštita od korozijske. REAKTIVNO OSNOVNO PREMAZNO SREDSTVO (Wash-primer)
- JUS-C.T7.322 Zaštita od korozijske. OSNOVNO PREMAZNO SREDSTVO SA CINK-HROMATOM
- JUS-C.T7.325 Zaštita od korozijske. OSNOVNO PREMAZNO SREDSTVO SA CINKOM U PRAHU
- JUS-C.T7.326 Zaštita od korozijske. ALKIDNI MINIJUM. I premaz
- JUS-C.T7.327 Zaštita od korozijske. ALKIDNI MINIJUM. II premaz
- JUS-C.T7.328 Zaštita od korozijske. ULJANI MINIJUM. I premaz
- JUS-C.T7.329 Zaštita od korozijske. ULJANI MINIJUM. II premaz
- JUS-C.T7.342 Zaštita od korozijske. ALKIDNO PREMAZNO SREDSTVO. I pokrivni premaz
- JUS-C.T7.344 Zaštita od korozijske. ULJANI PREMAZ SA OKSIDOM GVOŽDA. I pokrivni premaz
- JUS-C.T7.371 Zaštita od korozijske. ALKIDNI PREMAZ. II pokrivni premaz
- JUS-C.T7.374 Zaštita od korozijske. ULJANI PREMAZ SA OKSIDOM GVOŽDA. II pokrivni premaz
- JUS-H.F1.016 UGLJENDIOKSID komprimovan
- JUS-M.E7.100 Rashladna postrojenja. Osnovna tehnička pravila bezbednosti. OBLASTI PRIME-NE PRAVILA I NJHOVA SVRHA
- JUS-M.E7.107 Rashladna postrojenja. Osnovna tehnička pravila bezbednosti. SUDOVI POD PRITISKOM
- JUS-N.S8.201 Eksploziona zaštita. VRSTA ZAŠTITE POVEČANA, SIGURNOST. Opšti tehnički uslovi
- JUS-U.C9.100 DNEVNO I ELEKTRICNO OSVETLJENJE PROSTORIJA U ZGRADAMA
- JUS-A.K.003 POSTUPCI ISPITIVANJA ZA ATESTIRANJE I ZNAK KVALITETA
- JUS-M.A1.245 Tolerancije u mašinogradnji. Tolerancije oblika i položaja. PRINCIP »MAKSIMUM MATERIJALA«
- JUS-M.A1.246 Tolerancije u mašinogradnji. Tolerancije oblika i položaja. PRAKTIČNI PRIMERI OZNAČAVANJA NA CRTEZIMA

Emajlirec

Casopis izhaja dvakrat mesečno kot glasilo delovne skupnosti EMO -Celje in ga prejema člani te delovne skupnosti brezplačno. Ureja ga uredniški odbor: Emil Jejič, Fric Kotnik, Danilo Kralj, Jože Keber.

Glavni in odgovorni urednik: Emil Jejič. Naslov uredništva Celje, Mariborska 86, telefon 23-921, interna 238. Po mnenju Republiškega sekretariata za prosveto in kulturo Ljubljana, je časopis oprošten plačevanja davka od prometa proizvodov (št. 421-1/72 z dne 22. 5. 1973). Tisk in klišej AERO Celje