

7. komuna NOVO MESTO



S
R
S
L
O
V
E
N
I
J
A

1. komuna VELENJE
2. komuna IDRIJA
3. komuna JESENICE
4. komuna KRANJ
5. komuna KAMNIK
6. komuna SEŽANA

Razgovori o novomeški komuni

»Nova cesta nas bo približala svetu!« smo ujeli tam v dolenski metropoli pred leti; v mislih je bila cesta »Bratstva in enotnosti«, svet pa domovina, ki je bila dolga desetletja malce oddaljena od krajev ob Krki, saj so bile prometne zveze vselej slabe in zanemarjene... Zdaj je drugače! Asfaltna steza povezuje Novo mesto z drugimi kraji ter ljudem iz drugih krajev približuje svet dveh bregov zelene reke, dveh krajin, senčno območje Gorjancev, razkošje Trške gore... **NOVOMEŠKA KOMUNA** je s preštovanjem kilometrih kamnov preštevala uspehe lastnega gospodarskega razvoja: skladno z dograditvijo ceste je dogradila pomembne gospodarske celice, ki so in še izpreminjajo njeno zunanjo podobo.

10 tisoč in več delavcev, zaposlenih v gospodarskih organizacijah komune, mnoge med njimi so mlajšega datuma, pomeni s svojim delom v komuni zajeten delež pri oblikovanju narodnega dohodka. Povprečna stopnja letnega porasta proizvodnje in delovne storilnosti zagotavlja komuni predčasno izpolnitev vseh načrtovanj, ki segajo do leta 1965. Povprečje izpolnjevanja planov v primerjavi z minulim letom marsikje presega republiške in zvezne povprečja: tako v obsegu letošnje proizvodnje in storitev, ki so v primerjavi z lanskim letom za 22 odstotkov višje pri oblikovanju vrednosti družbenega bruto proizvoda, za 19 odstotkov pri družbenem proizvodu, pri realizaciji narodnega dohodka pa za 19 odstotkov.

Navedene številke o gibanju gospodarstva so toliko značilnejše za novomeško komuno, saj pripoveduje živost diagramov o naglem nastajanju novih gospodarskih organizacij v komuni, o hitrem osvajanju proizvodnje, o vitalnem uvažanju sodobnega kmetijstva, gozdarstva in živinoreje, o vidnem nagibanju družbeno-gospodarske dejavnosti k smotrnemu izkoriščanju lastnih osnovnih sredstev, strojnih mehanizmov in sodobne agrotehniko, kar je za dolensko metropolo in njeno komuno resnična pridobitev šele zadnjega, poldruga desetletja.

Zdajšnje gospodarjenje s poudarkom na nadaljnji razvoju seveda zahteva še nadaljnje izpopolnjevanje izredno obširnega programa komune:

- Skrb velja intenzivnejši krepitvi ter poglobljanju poslovnega sodelovanja; industrijska podjetja gladijo pota do večjega sodelovanja s proizvodno obrtjo.

- Gospodarske organizacije uveljavljajo načelo serijske proizvodnje ob nadaljnji notranji organizacijski učvrstitvi ter ob še boljšem izkoriščanju notranjih zmogljivosti.

- Delavci v kmetijstvu hite s socializacijo vasi ter z uveljavljanjem donosnejšega gospodarjenja v gozdovih, ki so družbena last.

- Posebno poglavje je investicijska politika komune, ki usklaja razvoj industrijske dejavnosti z neindustrijsko: skrb za razvoj turizma je pravzaprav poseg v neizmerno bogato zakladnico naravnih lepote Dolenjske, ki je bila vse do nedavnega malone nepristopna domačim in tujim obiskovalcem. S številnimi prenovitvenimi deli, z novogradnjami, z ureditvijo ceste, gostišč in bencinskih črpalk pa postaja novomeško turistično območje enakovredna gospodarska dejavnost drugi industrijski dejavnosti v komuni.

- Povečana prizadevnost, produkcija in storilnost — so imperativi za oblikovanje osebnega dohodka delavcev, nikakor pa ne posledica ugodnih tržnih pogojev in sploh zunanjih vplivov.

- Izpopolnjevanje organizacije ekonomskih enot pogloblja delo organov samoupravljanja ter jasneje začuje mejo med dolžnostmi, ki so dolžnosti kolektiva, in dolžnostmi, ki sodijo v pristojnost manjših samoupravnih organov v kolektivu.

- Osnovni pogoj za uspešno poslovanje je dobro poznavanje domačega in tujega trga, v ureditvi dobre, komercialne službe ter spretnosti in sposobnosti v prilagoditvi proizvodnje zahtevam in potrebam porabe.

To je sedem načel iz programa razvoja komune; to so misli iz osnutka statuta komune, zakona, ki prav te dni drami številne pogovore ter dobiva iz dneva v dan natančnejše izražene dolžnosti in pravice občanov. Nesklajano pojmovanje skupnega hotenja pa je temelj za življenje v komuni, ki s ritom v rasti družbenega in osebnega standarda občanov.

V vsej tej nameri je načrtovana možnost komune, da letos omogoči zaposlitev nadaljnjim 670 delavcem, je nemotenost poslovanja 14 osnovnih šol z dvajsetimi podružnicami, srednjih in strokovnih šol v mestu, so ustvarljivi pogoji za nadaljnjo stanovanjsko gradnjo (letos: 130 stanovanjskih enot!) ter za izpopolnjevanje omrežja objektov družbenega standarda od trgovine do otroško-varstvenih ustanov ter tja do nove bolnice in zdravstvenih domov...

Tako je danes v novomeški komuni. Včeraj je bilo drugače, jutri bo spet drugače: nezadržna je silovitost vzpona vsakdanjih uspehov ljudi ob Krki. Kramljanja o posameznih dejavnostih s posamezniki, s predstavniki delovnih kolektivov, organov samoupravljanja in družbenih organizacij dopolnjujejo uvod in hkrati utemeljujejo domnevo o jutrišnjem dnevu.

NAČINI IZKORIŠČANJA SO RAZLIČNI

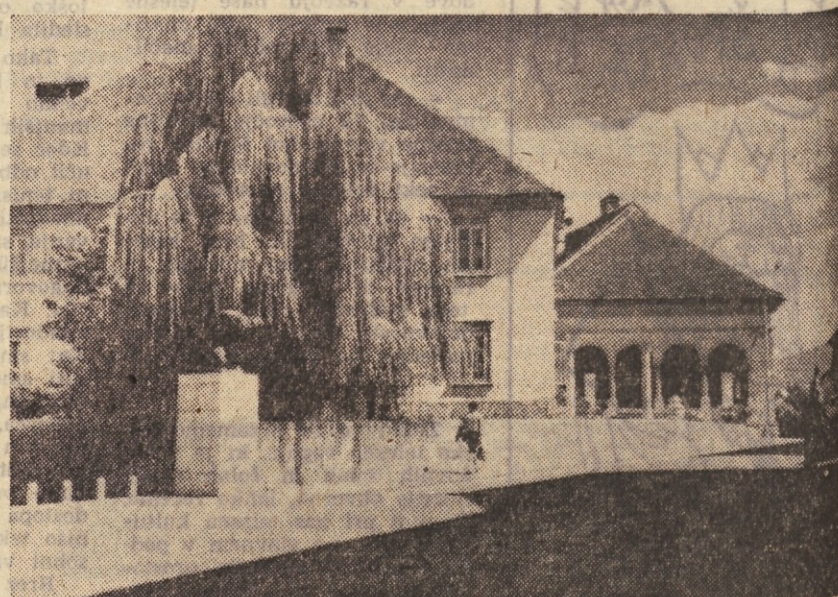
Nadaljnji razvoj naših železnic zaznamuje zanimivo dejstvo, da so potekala dela pri elektrifikaciji železnic od nekdanje italijansko-slovenske meje ter do Rakeka polno desetletje, v pičlih dveh letih pa je bila elektrificirana proga od Rakeka do Borovnice ter do Ljubljane in Zaloga. Hitrejši tempo v modernizaciji naše železnice je vsekakor zrcalo decentralizaciji železnice, ki si je z organizacijo železniških transportnih podjetij zagotovila smotrnejše razdeljevanje ustvarjenih sredstev, predvsem pa racionalnejše izkoriščanje osnovnih, četudi že iztrošenih sredstev.

Uvodno misel potrjuje pogovor s predstavnikom ZTP Novo mesto, železniškega transportnega podjetja, ki sega od Vinice do Ljubljane. 70

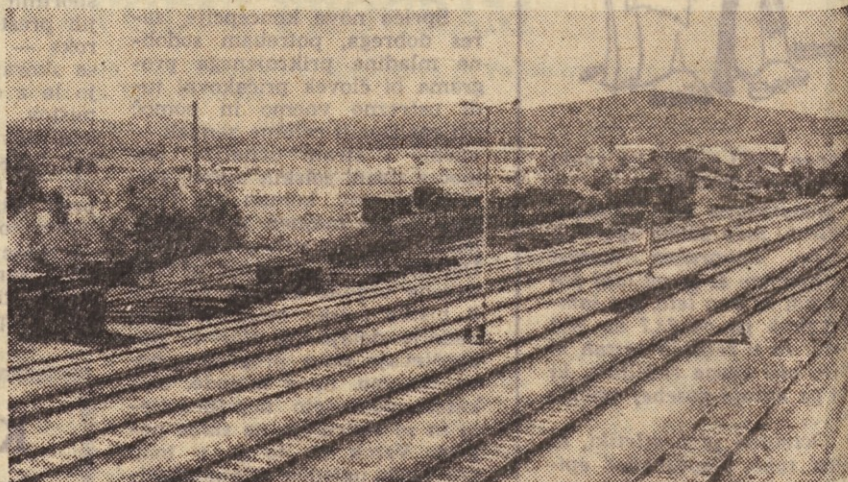
let stara proga sicer preprečuje marsikatero novost, nikakor pa ne onemogoča tamkajšnjemu delovnemu kolektivu, da ne išče primernejših načinov pri organizaciji železniškega potniškega in tovornega prometa. Tako si je delovni kolektiv z novim voznim redom zagotovil smotrnejše izkoriščanje voznega parka, predvsem pa je pridobil na hitrosti s starimi železniškimi veterani. Uvedel je namreč križno upoštevane posameznih železniških postaj: vlak, ki obstane na prvi, preskoči drugo, naslednji vlak pa preskoči prvo in obstane na drugi. S tem je prihranjenih samo v smeri Ljubljana—Novo mesto dobre tri četrt ure, potniki hitreje potujejo, uvajanje motornih vlakov pa jim hkrati še zagotavlja udobno in varno vožnjo. Skladno z uvajanjem boljšega načina izkoriščanja v potniškem transportu izpopolnjuje podjetje v Novem mestu tudi tovorni transport, ki je z letošnjo preizkušnjo, ko je primanjkovalo vagonov, resno opozoril delovni kolektiv na vedno večje potrebe industrije in na malce zaskrbljujoč razvoj tovornega transporta. 440 vagonov, ki so last ZTP Novo mesto, je odločno premalo, (upoštevati moramo celotno jugoslovansko železniško omrežje kot domovino teh vagonov!) ne le po številu, pač pa tudi po karakteristikah. Novomeški bazen daje trgu in industriji znatne količine lesa, za katerega prevoz pa novomeškemu železniškemu transportu primanjkuje štiriosnih odprtih vagonov!

Primer je postal očiten z decentralizacijo upravljanja osnovnih sredstev, z ukinitvijo administrativnega formiranja skupnega ter osebnega dohodka, z uvedbo stimulativnejšega nagrajevanja po delu. Zdajšnji sistem samoupravnega gospodarjenja na železnici sicer še ne rešuje v celoti nekaterih problemov — tarife v transportu so še zmerom centralizirane — vsekakor pa s prenosom vrste dolžnosti na posamezna železniška transportna podjetja omogoča prizadevnostim kolektivom boljše izkoriščanje osnovnih sredstev in razsodnejšo uporabo lastnih sredstev za morebitne izboljšave, za modernizacijo.

Elektrifikacija je zdaj prva potreba naše železnice. Sredstva za elektrifikacijo so skupna dogovorjena sredstva, ki jih posamezna železniška transportna podjetja tako rekoč »posojajo« podjetju, ki elek-



NOVOMEŠKA VRATA s spomeniki NOB



Križišče železnih poti v Novem mestu

trificira na svojem območju. Ta sredstva se bodo prej ali slej vrnila na svoj naslov in tedaj jih bo moč izkoriščati tudi drugim podjetjem. Tako presoja ZTP Novo mesto ter pri tem spreminja desetine kilometrov svoje proge, ki je že dobra iztrošena ter bo kmalu izterjala potrebne investicije za obnovitvena dela, za modernizacijo. Modernizacija zahteva že zdaj hitrejšo izpopolnjevanje prevoznih sredstev, ne le vagonov in lokomotiv, ampak že tudi tovornih avtomobilov in av-

tobusov, ki lahko kot dopolnilo železniški progi zagotove hitrejšo prevoze, predvsem pa prevoze od naslova do naslova komitentov. S tem bi postala železnica enakovrednejši sopotnik cestnemu prometu, vsekakor pa bi si utrla pot do višje tarifiranega kosovnega blaga. Potlej zasluži pozornost le še dogovor, koordinacija železniškega s cestnim tovornim prometom, ki bi si lahko razdelila delovno področje v transportu s poudarkom na ekonomiko posameznikovega poslovanja.



Novo mesto ob Krki

VSAK DAN — TRIJE NOVI AVTOMOBILI

Novomeška Industrija motornih vozil — »IMV« preseneča s silovitim vzponom v proizvodnji; preseca z intenzivnim osvajanjem zahtevnih motornih delov, z naglim izpopolnjevanjem asortimenta starih izdelkov, ki nam v končni fazi predstavljajo vozila raznih oblik in za razne koristi. To so vozila za izlete, za transport, za potrebe bolniške službe, za gasilce, to so vozila za izpopolnjevanje voznega parka raznih specialnih služb. Njihova odlika je domača konstrukcija, ki ob domiselni iznajdljivosti ter strokovni sposobnosti domačega konstrukcijskega oddelka dovoljuje številne variante glede na funkcionalnost in estetiko avtomobila.

Lani je Industrija motornih vozil dala trgu 1100 avtomobilov in je presegle podjetje s to proizvodnjo za 8 odstotkov predvideni plan. Njegov skupni dohodek lani presega tri milijarde za 407 milijonov dinarjev, kar uvršča »IMV« med najmočnejše gospodarske organizacije na Dolenjskem. Z uveljavitvijo na domačem trgu pa se je podjetje tudi uveljavilo na tujem tržišču. Lani je izvozilo 76 avtomobilov. S tem izvozom si je zagotovilo letošnja naročila — 400 vozil — kar je vsekakor rezultat kvalitete.

Letošnja proizvodnja predvideva 1800 raznih vozil; s to proizvodnjo bo podjetje ustvarilo 4 milijarde skupnega dohodka ali za 18 odstotkov več kot lani. Vse to mu bo kmalu omogočilo delo v novi proizvodni dvorani — plan rekonstrukcije je bil že lani na dnevnem redu — ki jo podjetje za zdaj dograjuje z lastnimi sredstvi. Z rekonstruirano dvorano si bo podjetje ustvarilo možnost za povečanje proizvodnje ter produktivnosti, doslej malce utesnjeni v prostoru, ki ga je začela preraščati proizvodnja s svojim programom.

Problemu prostora pridružuje »IMV« še problem pomanjkanja strokovnega kadra. 1200 zaposlenih predstavlja vsekakor močan delovni kolektiv, vendar pa terja zahtevna proizvodnja še nadaljnje izpopolnjevanje delovnih mest s kvalificiranimi ter visokokvalificiranimi delavci. Teh pa na Dolenjskem ni na pretek! Če pripovedujemo o nekdanji zaostalosti tega podjetja, polje lahko podčrtamo sled zaostalosti, ki se kaže v pomanjkanju delovnih tradicij, raznih poklicev, industrijskih delavcev. Nedvomno, industrijska avtomobilov je zahtevna industrijska panoga ter vsekakor temelji na izkušnosti in znanju delovnega kolektiva z večletno tradicijo. Tradicija pa ne nastane čez noč — tu sta potrebna čas in upornost v politiki kadrovanja. Ne le stipendije, pač pa predvsem številni pogovori z mladino, ki razsoja o

bodočem poklicu, so ključ pri reševanju kadrovskega problema.

Morda je ravno politika kadrovanja in dobršna mera strpnosti kot njen spremljevalec, osnova za razširjanje delovnega kolektiva, da počasi, skladno s številno usposobljenih delavcev in strokovnjakov ter s potrebno strojno opremo, povsem osvoji proizvodnjo avtomobila od motorja do zadnjega vijaka. Za zdaj je »IMV« odvisen od uvoza motorjev; vse ostalo je njegova lastna proizvodnja. Motor pa je zahteven izdelek, ki mu je težko biti kos z minimalnimi delovnimi izkušnjami ter s pomanjkljivo strokovno opremo. Vsekakor pa je njegova proizvodnja osvojljiva in podjetje, o katerem je beseda, že dolgo časa razmišlja o pogojih, ki jih mora ustvariti za lastno proizvodnjo motorjev ter s tem temelj za popolno osamosvojitve v proizvodnji avtomobilov, ki bi bila odvisna samo od domačih kooperantov in ne več od uvoza.

Semkaj sodi razumni odlok Zveznega sekretariata za zunanjo trgovino, ki je odobril Industriji motornih vozil uvoz pogonskih agregatov. Odobritev tesno zadeva avstrijskega uvoznika, ki je že lani naročil pri »IMV« 500 vozil raznih tipov, toda naročilo je umaknil zavoljo trenutne prepovedi uvoza originalnih motorjev »Auto Union«. S tem zastojem je podjetje izgubilo 200.000 dolarjev, saj bo kolektiv le delno izpolnil obnovljeno pogodbo z avstrijskim uvoznikom ter bo izvozil le nekaj nad 300 avtomobilov do konca leta.

Začasna prepoved uvoza je imela jasen namen: spodbuditi domače proizvajalce, da začno z lastno proizvodnjo motorjev. Ampak motor ni preprost izdelek! »IMV« je od leta 1959 v tesnih stikih s številnimi domačimi proizvajalci, ki lahko uresničijo ali kakorkoli pomagajo pri uresnitvi načrta o proizvodnji močnejšega domačega avtomobilskega motorja za osebne in druge avtomobile. Rezultati teh stikov so sicer ugodni, še zmerom pa ne govore v prid minimalnemu času, ki obeta tovrstno domačo proizvodnjo.

Srečanje z dolenjsko avtomobilsko industrijo je potemtakem srečanje s problemom naglega osvajanja določene proizvodnje v korist zmanjšanja uvoza in hkrati v korist povečanja izvoza. Vsekakor nam to srečanje predstavi odličnega dobavitelja raznovrstnih vozil domačim odjemalcem, ki so jim znane odlike avtomobila znamke »IMV« z lastovico; njihova vsestranska uporabnost, nezahtevnost pri oskrbovanju, ekonomičnost pri potrošnji goriva in maziva, je legitimacija, za katero bi se potegovala marsikatera tovarna avtomobilov.



Obdelava ohišij za znana vozila IMV — karoserijski oddelek

OD GOZDNEGA GOSPODARSTVA DO LESNE INDUSTRIJE

Gozdovi v naši republici s količinami lesa, ki ga dajejo lesni industriji, pomenijo 10 odstotkov skupnega narodnega dohodka, s 30 odstotki pa so udeleženi pri skupnem letnem izvozu Slovenije. Prav zategadelj zaslužijo posebno pozornosti; njihova vrednost je toliko večja, kolikor prizadenejšje gospodarimo v njih, kolikor smotrneje izkoriščamo letni prirastek, kolikor vitalnejša je lesna industrija s svojo raznoliko proizvodnjo.

Tako povsod, tako v novomeškem središču lesne industrije »Novoles«, ki daje s proizvodnjo žaganega lesa iglavcev, šivanih zabojev, sredic za panelke in panel plošč, lameliranega parketa in nekompletnega malega pohištva znaten delež pri oblikovanju narodnega dohodka kumune. Ta delež pa pomeni v lanskem letu milijardo 735 milijonov dinarjev družbenega bruto proizvoda — 12 odstotkov nad predvidenim planom in še za 12 odstotkov več kot predlanskim. Podjetje je namreč razžagalo 23.200 kubičnih metrov lesa namesto predvidenih 17.800, kar je 30 odstotkov nad planom. Letošnji plan podjetja predvideva realizacijo milijarde 833 milijonov družbenega bruto produkta, pri čemer bo narodni dohodek podjetja presegel 733 milijonov dinarjev.

Takšen plan je vsekakor odvisen od številnih pogojev, ki lahko vplivajo na njegovo izvedbo.

Osnova za proizvodnjo je vsekakor — les! Lesa je v novomeškem bazenu dovolj. Za primer: »Novoles« potrebuje letno 25.000 kubičnih metrov bukovine; bazen je zmora 25.700! Zamotano vprašanje je seveda, če daje tamkajšnje gozdno gospodarstvo potrebno količino lesa svojemu najbližjemu odjemalcu? Na žalost — ne! Odjemalcev je dosti več in njihove potrebe so dosti večje, kot je zmogljivost novomeških gozdnih predelov. Veliko povpraševanje in skromna ponudba pa seveda rojevata različne načine trgovanja, ki niso vselej najprimernejši. Bržkone je dokaj negospodarno, da »Novoles« nabavlja surovino nekje daleč v Bosni, iz gozdov v njegovi neposredni bližini pa gre les kdo ve kam.

Ekonomsko utemeljen je edinole račun, ki govori v prid izkoriščanju na najkrajši relaciji gozd—industrija, utemeljuje ga tudi namen ko-

mune, ki je organizirala lesno predelovalno proizvodnjo s ciljem, da ob izkoriščanju gozda daje ob minimalnih proizvodnih stroških najboljše proizvodne rezultate.

Ozko grlo v »Novolesu« sta žagista v Straži in ona v Soteski! Stari sta, iztrošeni ter majhne zmogljivosti. Nedvomno, žaga je osnova nadaljnje proizvodnje. Razumna presoja tehta dve možnosti: ali postavitev popolnoma nove, moderne žage, ki bi razbremenila delavce, ugodno vplivala na zmanjšanje števila zaposlenih, pocenila proizvodnjo ter povečala dnevno zmogljivost, ali temeljita obnova starih veterinarov in še nadaljnja vztrajnost v iskanju kdo ve kakšnih načinov za boljše izkoriščanje. Vsekakor: izbira je odvisna od sredstev!

V Straži stoji nov obrat »Novolesa«. Te dni bo začel z delom. Staro poslopje v Novem mestu je odslužilo. Delavci sicer razmišljajo o drugačnih delovnih pogojih, ki jim

jih bo nudil obrat, težko pa je prijateljstvo z vsakodnevnim potovanjem v Stražo in domov. Prvo zmaguj drugo, novi stroji so vabljeviši, saj napovedujejo višji skupni in osebni dohodek; prostorna, svetla dvorana je mikavnejša, saj razpolaga s študijozno razporejenimi delovnimi mesti, ki ustrezajo vsem higiensko-tehničnim in varnostnim predpisom. Naposled so tu še razvojni načrti lesne industrije, ki potrebuje neomejen življenjski prostor, če hoče v korak z že razvitimi sorodnimi industrijskimi podjetji.

Rešljivi problemi, ki trenutno spremljajo lesno industrijo »Novoles«, so več ali manj vnaprej predvidene težave, o katerih se pogovarja delovni kolektiv podjetja ter jih odklanja skladno z rekonstrukcijskimi deli in novogradnjami, vendar pa bi bili ti problemi hitreje odklonljivi ob večji pomoči skupnosti, ob pogostejšem medsebojnem pogovarjanju gospodarjev, ki s podobno proizvodnjo lahko uveljavijo smotrnejše medsebojne odnose v prid produktivnosti in vsakoletni realizaciji.

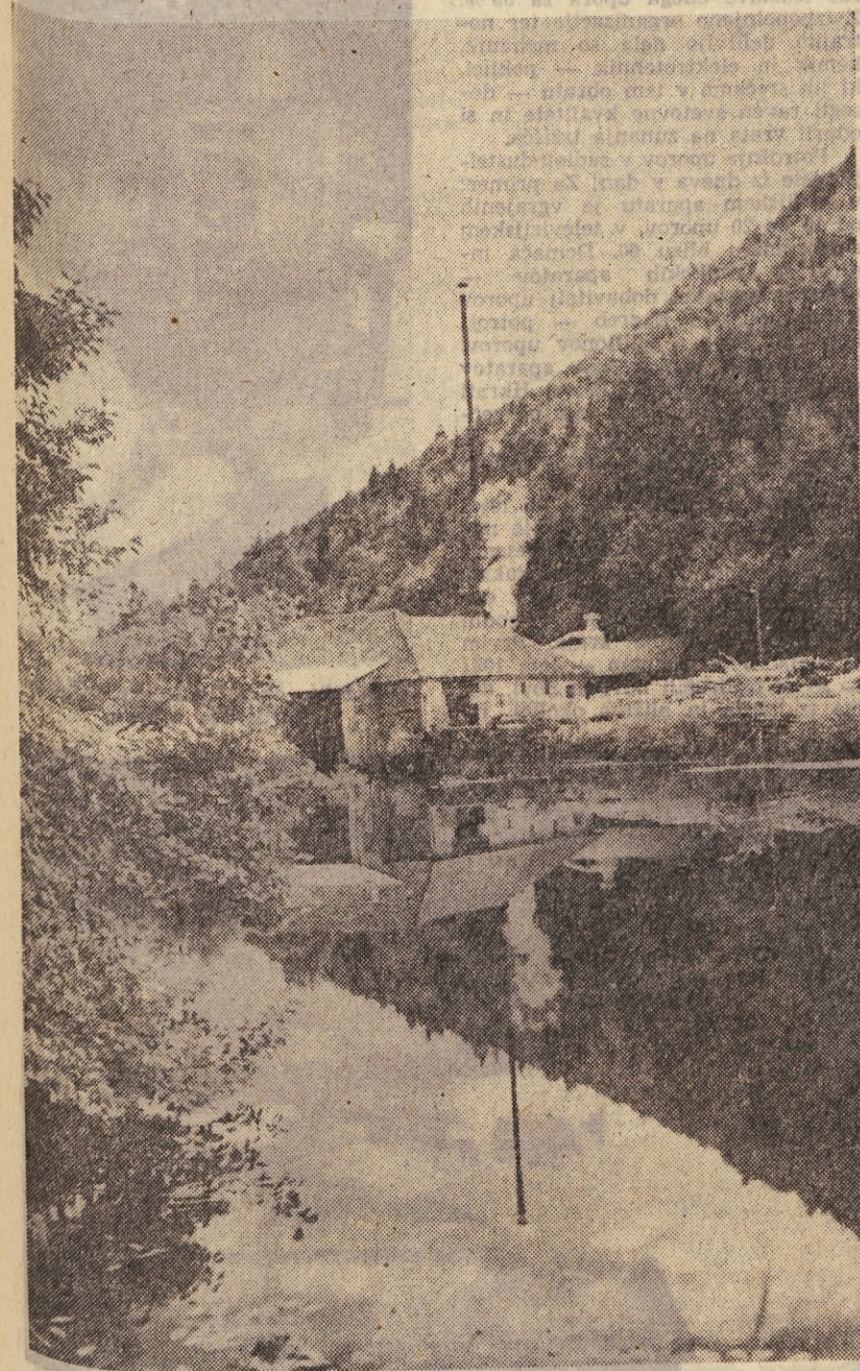
UVELJAVLJANJE MEHANIZIRANE PROIZVODNJE

Modelami blok — MOB 3 krat 2 krat 2 — parali 5 in 8, BH 4, rapid — so strokovni izrazi, s katerimi nas seznanja Opekarna Zalag, so predhodniki gradbenih elementov, ki so zamenjali klasičen zidak. Opekarna, podjetje, ki smo ga obiskali, hiti s proizvodnjo iskanih voltakov različnih oblik in dimenzij, saj je trg imperativ takšne proizvodnje, pogodbeni odnos s stalnimi odjemalci — »Pionir« Novo mesto, GP Grosuplje, »Zidar« Kočevje — pa z Opekarno hkrati iniciatorji takšne, sodobne opekarske proizvodnje.

Moderna proizvodnja terja tudi moderno tehnologijo: podjetje razmišlja o žični vlečnici, ki bi omogočila hitrejši, cenejši in manj napornejši dovoz surovine iz že moderniziranega glinokopa (buldožerji Pionirja, Kremena in ljubljanske Agroobnove so prilagodili zdajšnji glinokop sodobnejšim in smotrnejšim možnostim izkoriščanja!), razsoja o skorajšnji gradnji nove sušilnice s sušilnimi komorami, ki naj enkrat za vselej zamenja tako imenovane »kozolčke«, z uvedbo specialnih traktorjev za prevoz zidakov in tako imenovanih »ogokuli-

jev« za prevoz vtičnikov, pa je podjetje znatno zmanjšalo proizvodne stroške ter hkrati število zaposlenih. Povedati moramo namreč, da ima podjetje z delavci težave — trenutno, v poletnih mesecih, si pomaga z dijaki na počitnicah — in lahko edinole z mehanizirano proizvodnjo zmanjša potrebno število delavcev — 60 — na 40 ali celo manj. Obenem pa pomeni mehanizacija ter modernizacija proizvodnje za podjetje 4 mesece daljšo sezono, saj moderne peči ne vprašujejo za vremenom, ki je v mnogih primerih nekakšna »vis maior« opekarske proizvodnje.

Uspehe in načrtovanja deli obrat v Zalagu z obratom v Prečni — kjer dela 30-članski delovni kolektiv — nekdanj samostojno tovarno, ki pa je zdaj združena s svojo sosedo. Z uvedbo skupne uprave ter komercialne službe, tehničnega vodstva dosegeta oba obrata znatno manjše proizvodne stroške ter vsekakor dokaj hitreje uresničujeta svoje plane o modernizaciji proizvodnje, o približevanju svojih proizvodov zahtevam gradbeniške industrije.



»NOVOLES« Novo mesto — obrat Žaga v Soteski



Pred novim poslopjem PTT v Novem mestu

