

**25**

1965 • 1990

**ADRIA**

## ČESTITKA JUBILANTOM

*Časi razkokšnih proslav raznih jubilejev so mimo...*

*Nekaj je k temu gotovo pripomogla vsesplošna kriza, nekaj pa tudi naš lastni odnos do teh stvari, kar pa nikakor ne pomeni, da nismo ponosni na vsa leta ustvarjanja, ki so za nami. Nasprotno!*

*Tako kot je 15. 10. 1955 datum, ki označuje konstituiranje podjetja Agroservis, in dan, ko IMV praznuje svoj rojstni dan, tako februar 1965, ko smo začeli proizvodnjo prikolic za Švedsko, označuje rojstvo ADRIA – sedaj torej njeno petindvajsetletnico...*



**IMV Kurir – časopis kolektiva Industrija motornih vozil Novo mesto, št. 12/13, oktober 1990**

IMV KURIR izdaja delovna organizacija Industrija motornih vozil Novo mesto. Izhaja štirinajstrednevno v 7000 izvodih. Glavni urednik: Jasna Šinkovec. Odgovorni urednik: Vojko Grobovšek. Oblikovalec in tehnični urednik: Drago Pečenik. Člani uredniškega odbora: Boris Bukovec, Bruno Gričar, Aleš Fink, Anton Fabjan, Anton Guštin, Radovan Smerdel, Danica Ivanušič, Ivanka Bogolin, Spasenka Lazarov, Anton Repovš, Barbara Kranjc, Marko Rajkovača, Irena Judež, Irena Mislej. Izdajateljski svet: Ines Marolt, Drago Plankar, Vinko Škof, Miloš Jakopec, Jasna Šinkovec. Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška c. 20. Grafična priprava in tisk: TISKARNA NOVO MESTO.



Tokrat je naš sogovornik

## Georget Pinon

**industrijski direktor Revoz, kateremu smo postavili nekaj vprašanj, na katere je pisno, v veznem tekstu odgovoril. Na njegovo željo objavljamo tekst tudi v francoščini!**

G. PINONU smo zastavili naslednja vprašanja:

1. Prosim vas, če se našim bralcem predstavite!
2. Kako vas je pot zanesla v Jugoslavijo, v IMV?
3. Kakšni so vaši vtisi o svojem delu v IMV, kako ste se vživeli v novo okolje?
4. Kakšni so vaši načrti na delovnem mestu industrijskega direktorja? Ali nam lahko opišete delovanje vaše direkcije?
5. V tem trenutku je aktualno vprašanje: zakaj nenehni kratki stiki (zastoji) v proizvodnji? Kako jih nameravate odpraviti in kje so glavni razlogi za njih?
6. Kako nameravate urediti delo v SCP, da bi bila oskrba z repro-materialom nemotena?
7. Velik poudarek dajemo kakovosti. Kako jo ocenjujete vi oziroma kako ocenjujete kakovost dela, odnos do dela? Ali je tu morda kakšna bistvena razlika, če primerjate Revoz in neko drugo Renaultovo tovarno?
8. Kako ocenjujete delo strokovnih kadrov in služb v Revozu in kako ste zadovoljni s kadri v svoji direkciji?
9. Ali morda načrtujete neke bistvene spremembe?

Na ta vprašanje je takole odgovoril:

Preden odgovorim na nekaj vprašanj, ki ste mi jih zastavili za bralce Kurirja, bi se rad z nekaj besedami predstavil:

Rojen sem bil leta 1939 v Parizu. S 14 leti sem začel s šolanjem na Renaultovi poklicni šoli. Po enem letu so mi v Renaultu predlagali finančno pomoč v obliki štipendije za poklic inženirja. Zapustil sem poklicno šolo in se vpisal na srednjo tehnično šolo za poznejši študij. Po končani šoli sem leta 1959 začel študirati na tehnični fakulteti, kjer sem tudi diplomiral.

Po fakulteti sem delal eno leto v sektorju razvoja orodij v neki Renaultovi podružnici. Potem sem odslužil vojni rok.

V letu 1965 sem se zaposlil v Renaultovi tovarni v Flinsu v kontroli kakovosti. Bil sem odgovoren za lakirnico, montažo, preizkus in adjustažo.

Leta 1971 me je vodstvo tovarne postavilo za obratovodjo v montaži. Takrat je Flins proizvajal približno

1800 vozil na dan in je bil ta proizvodni obrat torej zelo pomemben.

V letu 1974 sem bil imenovan za pomočnika direktorja proizvodnje, lakirnice, montaže in adjustaže. Ti obrati so zaposlovali 7000 ljudi.

1978. leta sem postal direktor kontrole kakovosti v tovarni Flins.

V letu 1981 sem se vrnil v proizvodnjo na delovno mesto pomočnika direktorja tovarne, zadolženega posebej za obrata presernica in karoserij.

Leta 1985 sem zapustil Flins in Renault in prevzel vodstvo tovarne Chausson v pariški regiji. Ta tovarna proizvaja gospodarska vozila (trafic, J9, C35) za Renault, Peugeot in Citroen.

Chausson sem zapustil leta 1989 in odšel v Jugoslavijo. Za seboj imam torej profesionalno kariero v glavnem iz avtomobilske industrije in izkušnje na različnih nivojih odgovornosti, tako v proizvodnji kot v kakovosti, vodenju, itd...

V letu 1989 sta Renault in IMV ustanovila Revoz. Sam sem želel prevzeti nove odgovornosti in privlačilo me je delovno mesto v tujini. Smatral sem tudi, da bom lahko koristil Revozu z izkušnjami, ki sem si jih pridobil pri Renaultu in Chaussonu. Revoz je novo podjetje in kot vsa nova podjetja se mora soočiti s številnimi problemi pri organizaciji, razvoju ter doseganju učinkovitosti in zahtevnih ciljev.

Skupna želja IMV-ja in Renaulta, da Revoz doseže rezultate, ki so primerljivi drugim evropskim tovarnam, je velik izziv. Za mene je to tudi zelo primamljiva »avantura« in zato sem sprejel delovno mesto v Novem mestu po predhodnem obisku tovarne.

Da bi eno podjetje danes uspelo, mora imeti PROJEKT. To pomeni jasno izraženo voljo doseči cilje, ki ustrezajo hkrati konkurenčnosti na mednarodnem področju kot tudi zadovoljstvu celotnega osebja, ki tu dela. Volja glavne direkcije mora biti prenesena na poznavanje vsega osebja brez izjeme; vsak mora najti dokaz, da sta interes podjetja in njegov lasten interes tesno povezana. Projekt podjetja mora vzbuditi pristop vsakogar in razviti za vse potrebno motivacijo, da bi uspeli. To se mi zdi nujno potrebno, da bi lahko napredovali in postali enaki najboljšim konkurenčnim podjetjem. Določiti ambiciozne cilje, zahtevati od vsakogar napor, je obenem legitimna zahteva in neobhodna v podjetju, ki skrbi za svojo prihodnost in se zaveda prihodnosti žensk in moških, ki v njem delajo.

Da bi podjetje uspelo, si mora tudi zagotoviti spoštovanje določenega števila principov, potrebnih za dobro delovanje. Določil bom tri: NEPOPUSTLJIVOST, ORGANIZACIJA, SODELOVANJE.

NEPOPUSTLJIVOST je kvaliteta in neobhodno potreben princip, da bi bila neka organizacija učinkovita. Vsako podjetje ima svoja interna pravila, pravilnik, ki ga mora vsak spoštovati in se priliti, da ga spoštuje. Brez te volje, brez nepopustljivosti, brez tega stanja duha, mislim, da se ne da delati učinkovito, ne glede na kakovost organizacije in ljudi, ki se jih postavi na delovno mesto. Konkretno gre za spoštovanje delovnega urnika, za čistočo in urejenost obratov, za natančno uporabo pravil za vse pomanjkljivosti pri disciplini in izvajanju dela, za katerega smo plačani. Omejil se bom na teh nekaj primerov.

ORGANIZACIJA je nujno potrebna česar se vsi zavedajo, zato mora biti urejena v obliki detajlnih organigramov za vsako službo. Vsako delovno mesto mora vsebovati definicijo funkcije, ki zelo jasno prikazuje odgovornost le-tega. Postavljeni morajo biti cilji v vsakem sektorju; ti cilji morajo biti vsem poznani in obrazložena sredstva, kako jih doseči ter redno predstavljati dobljene rezultate.

SODELOVANJE: Gre za to, da vse osebe maksimalno sodeluje pri izboljšavi rezultatov in sredstev za doseg rezultatov.

Izkušnje vsekakor so vir idej, ki jih je treba znati uporabiti. Potrebno je znati realizirati in nagraditi napor, da bi dobili prilagoditev in motivacijo lju-

di, ki imajo voljo hoditi po poti napredka!

Zavedam se, da bo potrebno pokazati voljo in vztrajnost, da bi se lahko dobro razumeli interesi in nujnost teh idej.

Prepričan sem, da bom lahko računal na razumevanje, dobro voljo in pomoč vseh, da bi to dosegli. Vem, da me bodo slišali in da vsi tisti, ki imajo zaupanje v prihodnost Revoza, vedo, da lahko name računajo, da jim bom pomagal uspeti. Trenutno pripravljam dokument o organiziranosti in delovanju Industrijske direkcije. Delam tudi na planu aktivnosti. Le-ta bo predstavljen čez nekaj dni Glavni direkciji. Vsebuje 7 prednostnih usmeritev, na katerih bomo morali delati do konca leta 1990 in predvsem na začetku leta 1991. Ta plan bo zahteval napore od vseh služb; je zahteven, vendar nepotreben; če bo sprejet, bo predstavljen osebju Revoza. Njegov uspeh bo odvisen od dobre volje, angažiranosti in vloženega dela vsakega izmed nas. Brez volje po uspehu je lahko prihodnost samo negotova.

Prvi del leta 1990 je bil težak, ker je prišlo do veliko pomembnih industrijskih dogodkov. Rad bi na njih ponovno opozoril:

– progresivno povečanje kadence R5

– integracija velikih delov karoserije (vrata, stranice školjke, podi, zibka motorja),

– integracija več kot 100 pozicij v karoserijah,

– raznolikost ghome R5,

– zagon proizvodnje MPR,

– integracija odpreškov.

Kljub pomembnim težavam, ki jih srečujemo v celoti, je bil industrijski program realiziran. To je seveda zahtevalo veliko dela, vendar smatram, da so rezultati ohrabrujoči in vse osebje Revoza je lahko ponosno.

Vendar nas vse vznemirja ta problem: dobava v tovarni. Zakaj obstaja toliko prekinitev v oskrbi? Vzrokov je veliko in so kompleksni, vendar jih poznamo. Pojdimo do bistva: Revoz, nasprotno vsem tovarnam istega pomena in nasprotno drugim tovarnam Renault, ne razpolaga z neobhodno potrebnimi sredstvi za garancijo zadovoljivega delovanja dobave in vodenja proizvodnje. Ta sredstva so seveda predvidena in bodo progresivno vpeljana po planu: »Plan vodenja proizvodnje«. To bo na žalost zahtevalo še nekajmesečni rok. Ob čakanju imamo voljo, da bi razvili interne rešitve. Te rešitve so bile združene v planu aktivnosti, ki sva ga skupaj z g. Cubillasom razdelila. Te rešitve nam morajo omogočiti občutno izboljšavo sedanje situacije, vendar bi rad vztrajal na glavni točki: skoraj vsi deli, ki se uporabljajo za proizvodnjo R5, danes prihajajo iz tujine. Dobavljajo nam iz Grand Couronna, ki igra za nas vlogi »hencapom«, to »naše skladišče« je oddaljeno več kot 1600 km od Novega mesta. Vsi bodo razumeli, da taka situacija ni brez problemov.

Revoz naroča dele v Grand Couronnu. Ta potem naroča pri številnih dobaviteljih Renault. Ne delamo torej direktno z našimi lastnimi doba-

vitelji in to je še en vzrok naših težav, ki se toliko lažje izmeri, ker imamo nekaj težav pri zamudah in probleme dobave tudi, ko delamo z nekaterimi domačimi dobavitelji (za dele R4, na primer). Potrebno je več dni, da kamion iz Francije pride v Novo mesto.

Težavam pri transportu se dodajajo tudi carinski problemi, bodisi na meji bodisi zaradi delovnega urnika carine v Novem mestu (čeprav je že prišlo do izboljšav na tem področju).

Ko SCP ugotovi, da zaloga delov doseže kritični nivo, je pogosto prepozno, da bi se izognili prekinitvi dobave zaradi potrebnega časa pri obveščanju Grand Couronna, intervencije pri dobavitelju in transport sam, če postavimo hitre urgence.

Kako doseči, da zaloga ne doseže kritično pozicijo?

Če bi imeli ista računalniška sredstva kot druge tovarne, bi imeli na razpolago vsakodnevni in avtomatski alarm. Naša edina trenutna rešitev je sistematična analiza zalog 4000 pozicij, ki jih Revozo uporablja. Te zaloge se spreminjajo vsak dan glede na porabo in prihod delov.

Osebe SCP zelo dobro ve, kaj mora storiti in delati najboljše vsak dan s sredstvi, ki so na razpolago, da bi lahko delovali pri kakovosti dobav. Na žalost ni možno ročno voditi toliko delov, da ne bi prišlo do napak in da se kaj ne bi pozabilo. Ob vrnitvi s kolektivnega dopusta se težave pri dobavah ne morejo pripisati Revozo. Gre za zamude pri dobavi francoskih dobaviteljev, gre tudi za težave v proizvodnji v Španiji za menjalnik; gre tudi za dele, ki jih dobavlja novi dobavitelj, a se ne držijo rokov odpreme, ki jih je sporočil Grand Couronn. Nekatere osebe smatrajo in to je žalostno, da so za vse probleme, ki jih srečujemo, krivi v SCP. To ni točno, kot sem to obrazložil, še manj, kar zadeva zunanje dobave. Zahtevali smo in dobili, da bi ukrepali v Franciji za zagotovitev strogega zasledovanja vzrokov in zamud dobaviteljev Revozo. Ta organizacija mora omogočiti hitrejšo reagiranje pri dobaviteljih in brez čakanja, da naša zaloga postane kritična. Situacija se mora torej izboljšati. Pri internih dobaviteljih v Revozo je tudi potrebno narediti velik napredek. To je delo SCP, vendar tudi tehnologije, proizvodnje in drugih služb. Bilo bi predolgo razlagati v detajle izvore vseh teh težav; vedite, da plan aktivnosti, ki ga postavljamo z g. Cubillasom upošteva različne vzroke, da se jih čimprej odstrani. Ta plan bo predstavljen vodilnim v proizvodnji in drugim službam v toku tedna 38. Ena zadeva je jasna, vse službe skupaj s proizvodnjo imajo več ali manj pomemben del odgovornosti v situaciji, ki jo poznamo. Vsi se morajo tega zavedati in problemi se lahko rešijo samo, če smo solidarni. »Ekipa, ki zmaguje, je ekipa, v kateri vsak ve, na kaj lahko računa pri drugih, da jim pomaga.« Mislim, da na vseh nivojih in vseh službah Revozo ta duh ni vedno prisoten in da ga je potrebno razviti. Preseneča me zelo »individualistični« karakter služb.

Mislim, da ne bomo mogli dolgo skrivati lastne šibkosti in poudarjati vedno nepravilnosti drugih. Vsak

vodja službe, vsak direktor se mora vprašati v duhu »celovite kakovosti« in z vso objektivnostjo o napredku, ki ga mora čimprej realizirati, da bi prispevali k dobremu delovanju in uspehu Revoza. Prepričanje z opozorenjem drugih s compassion lahko vodi samo do občutka zadovoljstva oz. samozadovoljstva in ne da se izboljša in razvije solidarnost, ki je nujna za napredek.

Leto 1990, kot smo poudarili, je težko leto na industrijskem planu, prednostni cilj je bil zadržati zadovoljiv nivo kakovosti, kljub tveganjem pri programiranih zagonih. Ta cilj je bil, mislim, dosežen do sedaj. To je zadovoljiv rezultat, zasluga vsega osebja, ki ga je potrebno spodbujati pri vztrajanju na tej poti, ker je napredek še vedno potreben pri planu kakovosti. Verjamem in ostajam prepričan, da bomo uspeli. Da bi uspeli, se je potrebno znati prilagoditi na permanenten način novim situacijam, ki se porajajo. Evolucija aktivnosti tovarne je vodila proizvodne obrate v dve izmeni. Ugotovil sem, da funkcionalne službe niso prilagodile svojega delovnega časa tej novi organizaciji. Ta situacija vodi do težav, katerih obdelavo je potrebno predvideti čimprej. Proizvodnja rabi nenehno pomoč spremljujočih služb in ne samo v jutranji izmeni.

Torej bo nujno potrebna evolucija (napredek) pri planu delovnega časa, da bi izboljšali pomoč iz teh služb. Na enem drugem področju, in sicer pri organizaciji Industrijske direkcije, je še prezgodaj govoriti o spremembah. Da bi bila ena organizacija učinkovita, se mora naslanjati na ljudi: motivirane, kompetentne, učinkovite, ki imajo iniciativnost in odgovornost. Spremembe se vsiljujejo same, če določeni cilji niso doseženi.

Potrebno je torej prvotno dati vsaki službi jasne cilje. To bo prva etapa v politiki industrijske direkcije, potem bomo proučili možnosti nekaterih. Osebo smatram, da je mobilnost kadrov v enem podjetju potrebna politika, da bi izboljšali celovito učinkovitost, ampak tudi da bi razvili kompetence in industrijske izkušnje.

Zahtevati napore od sodelavcev, s katerimi delaš, je legitimno, ker gre predvsem za interes podjetja in torej celote osebja. Jasno je, da se ne more vedno zahtevati napore od istih ljudi. Uspeh je torej prihodnost Revoza in je povezan z voljo do dela vseh. Da bi motivirali ljudi, je potrebno znati spodbujati in nagraditi najboljše in tako izpeljati izboljšavo za vse. Brez sistema nagrajevanja, prilagojenega tej potrebi, je težko zadrževati prisotnost osebje ciljem, ki jih moramo vsiliti. To je težak predmet, potrebno je razmisliti. Enostavno smatramo, da se mora sedanji sistem razviti v interesu naše družbe.

Na koncu menim, da sem odgovoril na razne točke, ki ste jih želeli obdelati. Upam tudi, da bo to omogočilo bralcem Kurirja, ki delajo v Revozo, bolje razumeti situacijo in da imajo tako prvi vpogled na prvotne usmeritve Industrijske industrije.

1. **Pouvez-vous vous présenter à nos lecteurs (naissance, education, experiences au travail)?**
2. **Comment vous vous êtes trouvé en Yougoslavie?**
3. **Quels sont vos impressions sur travail chez IMV et comment vous êtes intégré dans le nouveau environnement?**
4. **Quels sont vos plans en fonction du Directeur industriel? Décrivez nous, s'il vous plaît, la fonction de votre Direction?**
5. **La question actuelle est pourquoi les arrêts permanents de la fabrication? Comment vous pensez les traiter et ou en sont les raisons principaux?**
6. **Comment envisagez-vous à organiser le fonctionnement du SCP pour que l'approvisionnement ne sont pas perturbé?**
7. **Nous accentuons beaucoup la qualité. Comment l'estimez-vous ou comment estimez-vous la qualité du travail, la relation envers travail. Est-ce que vous voyez la différence entre REVOZ et une autre usine de la RNUR?**
8. **Etes-vous content avec le travail des cadres dans votre Direction?**
9. **Envisagez-vous peut-être les changements?**

Avant de répondre aux quelques questions que vous avez bien voulu me poser pour les lecteurs de Kurir j'aimerais, si vous le voulez bien, me présenter en quelques mots.

Je suis né en 1939 à Paris. A 14 ans je suis entré à l'école professionnelle Renault. Après une année dans cette école, Renault m'a proposé une aide financière sous la forme d'une bourse d'étude pour devenir ingénieur. J'ai quitté l'école professionnelle et suis entré dans un collège technique pour préparer un concours d'entrée dans une école d'ingénieurs. Après avoir obtenu le baccalauréat technique, j'ai été admis en 1959 à l'école Nationale d'Ingénieurs des Arts et Métiers. Je suis donc diplômé de cette école.

En sortant des Arts et Métiers, j'ai travaillé pendant une année dans un bureau d'études d'outillages filiale de Renault. J'ai fait ensuite mon service militaire.

En 1965, j'ai été embauché à l'Usine Renault de Flins au Service contrôle qualité. J'étais responsable de la qualité des ateliers de peiniure, montage, essais et finition.

En 1971, la direction de l'usine m'a confié la responsabilité de l'atelier de montage. A cette époque Flins produisait environ 1800 véhicules par jour, cet atelier de fabrication était donc très important.

En 1974, j'ai été nommé adjoint du chef de département Peinture, Montage, Finition. Au total ces ateliers employaient plus de 7000 personnes.

En 1978, je suis devenu chef de service du Contrôle Qualité de l'Usine de Flins.

En 1981, j'ai quitté Flins et Renault pour prendre la direction d'une usine de la Société des Usines Chausson dans la région parisienne. Cette usine fabrique des véhicules utilitaires (Trafic, J9, C35) pour Renault, Peugeot et Citroën.

J'ai quitté Chausson en 1989 pour venir travailler en Yougoslavie.

J'ai donc, derrière moi, une carrière professionnelle consacrée exclusivement à la fabrication automobile et l'expérience de responsabilités exercées à différents niveaux hiérarchiques aussi bien en fabrication que dans d'autres domaines comme la qualité, la gestion etc...

En 1989, Renault et IMV venaient de créer REVOZ. Je souhaitais, pour ma part, prendre des responsabilités nouvelles et j'étais attiré par un poste à l'étranger. Je pensais aussi qu'en

utilisant l'expérience acquise chez Renault et chez Chausson je pourrais apporter une aide utile à REVOZ. REVOZ est une jeune Société et comme toute nouvelle entreprise elle doit faire face à des problèmes nombreux pour s'organiser, se développer et atteindre des performances et des objectifs exigeants.

Cette volonté commune d'IMV et de Renault de voir très vite REVOZ obtenir des résultats comparables aux autres usines européennes est un challenge certainement difficile. C'est aussi, pour moi, une aventure extrêmement tentante, c'est la raison pour laquelle j'ai accepté, après avoir visité l'usine, de venir à NOVO MESTO.

Pour réussir, une entreprise, aujourd'hui, doit avoir un PROJET, c'est à dire une volonté clairement exprimée d'atteindre des objectifs qui répondent à la fois aux impératifs de la compétitivité à l'échelon international mais aussi à la satisfaction de l'ensemble du personnel qui y travaille. Le projet, volonté de la Direction générale, doit être porté à la connaissance de tout le personnel, sans exception, chacun doit pouvoir y trouver la preuve que l'intérêt, la pérennité de l'entreprise et son propre intérêt sont étroitement liés. Un projet d'entreprise doit susciter l'adhésion de chacun et développer la motivation indispensable à tous pour réussir. Cela me paraît nécessaire pour pouvoir progresser et devenir l'égal des meilleures sociétés concurrentes. Fixer des objectifs ambitieux, exiger de chacun un effort soutenu est une demande à la fois légitime et indispensable dans une entreprise soucieuse de son avenir et consciente de celui des femmes et des hommes qui y travaillent.

Four réussir, une entreprise se doit également de garantir le respect d'un certain nombre de principes nécessaires à son bon fonctionnement. J'en préciserai trois: RIGUEUR, ORGANISATION, PARTICIPATION.

La Rigueur: c'est une qualité et un moyen indispensable pour qu'une organisation soit efficace. Toute entreprise a ces règles internes, un règlement que chacun doit respecter et s'efforcer de faire respecter. Sans cette volonté de rigueur, sans cet état





d'esprit je ne pense pas que l'on puisse travailler efficacement quelle que soit la qualité de l'organisation et des hommes que l'on met en place.

Concrètement, il s'agit du respect des horaires de travail. Il s'agit de la propreté et du rangement des ateliers. Il s'agit aussi de l'application stricte de la réglementation pour tout manquement à la discipline et à l'exercice du travail pour lequel on est rémunéré. Je me limiterai à ces quelques exemples.

L'organisation: elle est indispensable, tout le monde en a conscience, pour cela elle doit être formalisée sous la forme d'organigrammes détaillés de chaque service. Chaque poste doit comporter une définition de fonction faisant apparaître très clairement les responsabilités de la personne qui en a la charge. Des objectifs doivent être fixés dans chaque secteur, ces objectifs doivent être connus de tous, les moyens pour les atteindre expliqués, enfin les résultats obtenus présentés régulièrement.

La participation: il s'agit bien de faire participer au maximum tout le personnel à l'amélioration des résultats, à l'amélioration des moyens pour les obtenir. L'expérience de chacun est une source d'idées. Il faut savoir utiliser celle-ci. Il faut savoir valoriser et récompenser l'effort pour obtenir l'adhésion et la motivation des hommes qui ont la volonté d'avancer sur le chemin du progrès.

J'ai conscience qu'il faudra faire preuve de volonté et de persévérance pour parvenir à bien faire comprendre l'intérêt et la nécessité de ces idées. Je suis certain pourtant que je pourrai compter sur la compréhension, sur la bonne volonté et sur l'aide de tout le monde pour y parvenir. Je sais que je serai entendu et que tous ceux qui ont confiance dans l'avenir de REVOZ savent qu'ils peuvent compter sur mon dévouement pour les aider à réussir.

Je suis en train de préparer un document sur l'organisation et le fonctionnement de la Direction Industrielle. Je travaille aussi sur un plan d'action. Celui-ci sera présenté dans quelques jours à la Direction Générale: il comporte les orientations prioritaires sur lesquelles nous aurons à travailler dès la fin de l'année 1990 et surtout début 1991. Ce plan va demander des efforts à tous les services, il est exigeant, mais nécessaire, s'il est accepté, il sera présenté au personnel de REVOZ. La réussite dépendra alors de la bonne volonté, de l'engagement et du travail de chacun d'entre nous. «Sans volonté de réussir, l'avenir ne peut être qu'incertain.»

La première partie de l'année 1990 a été difficile parce que beaucoup d'événements industriels importants ont eu lieu. Je voudrais les rappeler.

- Augmentation progressive de la cadence R5.
- Intégration des gros units de la tôlerie (portes, côtés de caisse, planches, berceaux moteurs).
- Diversification de la gamme R5.
- Démarrage des fabrications MFR.
- Intégration des emboutis.

Malgré l'importance des difficultés

rencontrées, dans l'ensemble le programme industriel a été réalisé. Certes cela a demandé beaucoup de travail, mais je pense que les résultats sont encourageants et le personnel de REVOZ dans son ensemble peut en tirer une certaine fierté.

Un problème nous préoccupe tous: l'approvisionnement de l'usine. Pourquoi autant de ruptures d'approvisionnements? Les causes en sont multiples et complexes, mais nous les connaissons bien. Allons à l'essentiel, REVOZ, contrairement à toutes les usines de cette importance, contrairement aux autres usines Renault, ne dispose pas des moyens indispensables pour garantir un fonctionnement satisfaisant de son approvisionnement et de sa gestion de production. Ces moyens sont bien sûr, prévus, ils seront mis en place progressivement dans le cadre d'un plan: «Le plan directeur de la gestion de production». Cela demandera malheureusement encore plusieurs mois de délais. En attendant, nous avons la volonté de développer des solutions internes. Ces solutions provisoires ont été regroupées dans un plan d'action que nous venons, Mr Cubillas et moi-même, de diffuser. Ces solutions doivent nous permettre d'améliorer sensiblement la situation actuelle, mais je voudrais insister sur un point capital: la presque totalité des pièces utilisées pour fabriquer la R5 proviennent aujourd'hui de l'étranger. Nous sommes approvisionnés à partir de Grand-Couronne, qui joue pour nous le rôle d'un magasin de transit avec toutefois un handicap très lourd, «notre magasin» est à plus de 1600 km de NOVO MESTO! Tout le monde comprendra qu'une telle distance n'est pas sans poser de problèmes.

REVOZ commande des pièces à Grand-Couronne. Grand-Couronne commande ensuite aux nombreux fournisseurs de Renault. Nous ne travaillons donc pas en direct avec nos propres fournisseurs, voilà une autre cause de nos difficultés, d'autant plus facile à mesurer que lorsque nous travaillons en direct avec certains fournisseurs locaux (pour les pièces R4 par exemple), nous avons quelquefois aussi des retards et des problèmes d'approvisionnement.

Il faut plusieurs jours pour qu'un camion venant de France parvienne à NOVO MESTO.

Aux difficultés de transport s'ajoutent également des problèmes douaniers, soit aux postes douaniers, soit en raison des horaires de travail de la douane à NOVO MESTO (même si des améliorations ont été apportées sur ce point).

Lorsque le SCP constate qu'un stock de pièces atteint un niveau critique, il est souvent trop tard pour éviter une rupture des approvisionnements en raison du temps nécessaire pour informer Grand Couronne, intervenir auprès du fournisseur et des délais de transport même si nous mettons en place des dépannages rapides.

Comment éviter qu'un stock n'atteigne une position critique? Si nous avions les mêmes moyens informatiques que les autres usines, nous disposerions d'une alerte automatique et journalière. Notre seule solution actuellement est d'analyser systématiquement le stock des 4000

références utilisées à REVOZ, ces stocks varient tous les jours en fonction des consommations et des arrivages de pièces.

Le personnel du SCP sait très bien ce qu'il a à faire et fait au mieux chaque jour avec les moyens disponibles pour agir sur la qualité des approvisionnements. Il n'est pas possible, malheureusement, de gérer manuellement autant de pièces sans que se produisent des oublis et des erreurs. Depuis le retour des congés les difficultés d'approvisionnement ne sont pas imputables à REVOZ. Il s'agit de retards de livraison des fournisseurs français, il s'agit également de difficultés de fabrication en Espagne sur les boîtes de vitesse, il s'agit enfin pour les sièges d'un nouveau fournisseur qui n'a pas respecté les délais de livraison qu'il avait communiqués à Grand-Couronne. Certaines personnes pensent, et c'est regrettable, que tous les problèmes que nous rencontrons sont imputables à SCP. C'est inexact comme je viens de le préciser, du moins en ce qui concerne les approvisionnements extérieurs. Nous avons demandé et obtenu que des mesures soient prises en France pour assurer un suivi rigoureux des avances et des retards de livraison vers REVOZ. Cette organisation doit permettre d'agir plus tôt auprès des fournisseurs sans attendre que nos stocks ne deviennent critiques. La situation devrait donc s'améliorer.

En matière d'approvisionnements internes à REVOZ il y a beaucoup de progrès à faire. C'est le travail du SCP, mais aussi celui des Méthodes, de la fabrication et des autres services. Il serait trop long ici d'expliquer dans le détail les origines de toutes ces difficultés; sachez simplement que le plan d'Actions que nous mettons en place avec Mr Cubillas prend en compte ces différentes causes de façon à les supprimer le plus vite possible. Ce plan sera présenté à la maîtrise de fabrication et aux autres secteurs dans le courant de la semaine 38. Une chose est certaine: tous les services, y compris la fabrication, ont une part plus ou moins importante de responsabilités dans la situation que nous connaissons. Tout le monde doit être conscient et les problèmes ne pourront être réglés que si nous faisons preuve de solidarité. «Une équipe qui gagne est une équipe dans laquelle chacun sait qu'il peut compter sur les autres pour l'aider.» Mon sentiment est qu'à tous les niveaux hiérarchiques et dans tous les services de REVOZ cet état d'esprit n'est pas toujours présent et qu'il sera nécessaire de le développer. Je suis surpris par le caractère très «individualiste» des services. Je ne pense pas que l'on puisse très longtemps masquer ses propres faiblesses en soulignant celles des autres. Chaque chef de service, chaque direction doit s'interroger dans un esprit de «qualité totale» et en toute objectivité sur le progrès qu'il doit réaliser au plus tôt pour contribuer au bon fonctionnement et à la réussite de REVOZ. Se rassurer en observant les autres avec compassion ne peut conduire qu'à un sentiment d'autosatisfaction et nullement à s'améliorer et à développer la solidarité qui est indispensable pour

progresser.

L'année 1990, comme nous l'avons souligné, est une année difficile sur un plan industriel, l'objectif prioritaire était de maintenir un niveau de qualité satisfaisant malgré les risques que comportent tous les démarrages programmés. Cet objectif a, je pense, été atteint jusqu'à présent. C'est un résultat satisfaisant, le mérite en revient à tout le personnel qu'il faut encourager à persévérer dans cette voie, car bien sûr des progrès sont encore indispensables sur le plan de la qualité. Je suis plutôt confiant et je reste persuadé que nous réussirons.

Pour réussir, il faut savoir s'adapter de façon permanente aux situations nouvelles qui se présentent. L'évolution de l'activité de l'usine a reconduit les ateliers de fabrication à passer en deux équipes. J'ai constaté que les services fonctionnels n'ont pas aménagé leurs horaires de travail en fonction de cette nouvelle organisation. Cette situation conduit à des difficultés qu'il faut envisager de traiter au plus vite. La fabrication a besoin de l'aide permanente des services, pas seulement dans l'équipe du matin. Des évolutions seront donc nécessaires sur le plan des horaires de travail pour améliorer l'assistance des services. Dans un autre domaine, celui de l'organisation générale de la Direction Industrielle il est encore trop tôt pour parler des changements. Une organisation pour être efficace doit s'appuyer sur des hommes motivés, compétents, disponibles, efficaces, ayant le goût des initiatives et des responsabilités. Les changements ne s'imposent que si les objectifs fixés ne sont pas atteints. Il faut donc en premier lieu donner à chaque service des objectifs clairs. Ce sera une première étape dans la politique de la Direction Industrielle, ensuite nous examinerons l'opportunité de certains changements. Je pense personnellement que la mobilité des cadres dans une entreprise est une politique nécessaire à la fois pour améliorer l'efficacité globale de celle-ci mais aussi pour développer les compétences et l'expérience individuelle. Exiger des efforts des collaborateurs avec lesquels on travaille est légitime puisqu'il s'agit avant tout de l'intérêt de l'entreprise donc de la ensemble du personnel. Il est clair qu'on ne peut pas toujours demander des efforts aux mêmes personnes. La réussite, donc l'avenir de REVOZ est lié à la volonté de travail de tout le monde. Pour motiver les gens il faut savoir encourager et récompenser les meilleurs de façon à créer une émulation profitable à tous. Sans un système de rémunération et de promotion convenablement adapté à ce besoin il est difficile de maintenir l'adhésion du personnel aux objectifs que nous devons nous imposer. C'est un sujet difficile, il faudra y réfléchir, je pense simplement que le système actuel doit évoluer dans l'intérêt de notre société.

J'espère, en terminant sur ce point capital, avoir répondu aux différents sujets que vous souhaitez aborder, j'espère aussi que cela permettra aux lecteurs de KURIR travaillant à REVOZ de mieux comprendre la situation et d'avoir un premier aperçu sur les orientations prioritaires de la Direction Industrielle.

# ICSID bo tudi v Novem mestu

**Pred dejstvom, kako si danes tudi Slovenija silno želi v Evropo, si le-ta več ne zatiska oči, še posebno, če je v tem prostoru danes prisotnih vse več naših podjetij, med katerimi vsekakor prednjači novomeška Adria Caravan.**

Ljubljani, kot predstolnici Slovenije, sami Sloveniji in Jugoslaviji je zaupana čast organizacije svetovnega kongresa industrijskih oblikovalcev kot tudi generalna skupščina ICSID (Mednarodni svet združenj industrijskih oblikovalcev), in sicer 9. do 14. septembra leta 1991.

Predvidena je udeležba 1200 tujih, 800 domačih udeležencev iz strok industrijskega oblikovanja, tehnologije, marketinga in drugih robnih področij.

Sam kongres pri nas je izjema v dosedajni praksi mednarodne organizacije ICSID, saj je bil kongres ICSID doslej organiziran le v najpomembnejših centrih razvitega sveta, npr. Amsterdam in japonska Nagoja, če omenimo samo zadnja dva. Organiziran je bil torej tam, kjer se zavedajo, da je industrijsko oblikovan proizvod ali storitev pogoj za poslovno uspešne aktivnosti na svetovnem tržišču.

Geslo kongresa »Na križišču« spodbuja k objavnemu zavedanju o prostoru in naših prihodnjih izjemnih možnostih in priložnostih. Načrt »Z oblikovanjem v višji cenovni razred«, so organizatorji 17. svetovnega kongresa dolgoročno načrtali zato, da bi enkratne napore izkoristili za bolj usodno pomembne trajne povezave z gospodarstvom za iste kakovostne cilje. Take trajne povezave so pomembne tudi za naš prostor. Seveda je potrebno pospešeno celoten prostor usposobiti za intenzivne mednarodne stike na vseh področjih. To so naše šibke točke, ki jih bo potrebno hitro odpraviti, sicer gospodarstvo družbi ne bo sposobno zagotoviti tista infrastrukture, ki jo potrebuje.

Samo želja stopiti v Evropo je premalo, tja je mogoče stopiti le aktivno in z manj predsodkov (ki včasih obvladujejo manj produktivni in do časa in sredstev prav neodgovorni del slovenske družbe).

Gotovo pa je, da so pobude za vsakovrstna pomembna mednarodna kongresna in druga srečanja, za krepitev univerze, za gradnjo prometne in informacijske infrastrukture, za gradnjo modernih programsko večplastnih hotelskih zmogljivosti, dograditev in dopolnitev opremljenosti mestnih središč, za krepitev trgovine, za povečanje zmogljivosti muzejev in galerij in ne nazadnje za graditev svetovnega gospodarskega centra, tiste naložbe, ki šele lahko ustvarijo primerne predloge za novo in prekrvavljeno vlogo tega evropskega prostora »Na križišču«.

»Na križišču«, ko razmišljamo o povezanosti Slovenije s sosedomi, o prostoru Alpe Jadran, ko je v radiusu 500 km nekaj izredno pomembnih gospodarskih, političnih in kulturnih centrov evropskega pomena, kot so Milano, München, Dunaj, Budimpešta in ne nazadnje tudi Beograd, kot jugoslovansko administrativno središče.

Prav ta dejstva kar silijo k aktivni udeležbi ob tem dogodku tudi našo Adria Caravan.

Smo pač ena izmed redkih slovenskih firm, ki svoj proizvod že 25 let trži po Evropi pod lastno blagovno znamko, na križišču evropske prikoliske industrije, med Scilo in Karibdo njenih uspehov pa tudi neuspehov.

Tako je Adria Caravan letos julija razpisala mednarodni natečaj za integrirani avtomobil in prikolice, z zaključkom 15. decembra 1990. (5 vabljenih ekspertnih in 4 vabljene visokošolske skupine)

S tem natečajem Adria Caravan pričakuje ne samo, da se bo kot evropska proizvajalka intenzivno vključila v ta oblikovalski dogodek in med kongresom pokazala novo družino proizvodov, ampak izkoristila to priložnost tako za lastno afirmacijo doma kot pred tujci in ne nazadnje z novimi proizvodi zaokrožiti dosedaj bogato gamo prikolic tudi na področju avtomobilov in s tem ostati aktivna v evropskem marketinškem vrtiljaku proizvodnje prikolic in avtomobilov.

Mimogrede: ravno 25. septembra letos bo v belgijskem Deinzeju evropska prezentacija našega – torej Adrijinega polintegriranega avtomobila.

Ena od visokošolskih skupin, udeleženke natečaja, ki jo vodi prof. Möchtig z ljubljanske Akademije za likovno umetnost, oddelek za oblikovanje, se je avgusta letos z našim adriaticom odpeljala tudi v Helsinke na Finsko, kjer se je udeležila mednarodne oblikovalske delavnice na temo Oblikovanje produkta in ekologija (IDEM 3.5.)

To je samo ena od takih kongresnih produktivnosti, ki se bodo stopnjevale prihodnje leto do kongresa v septembru.

Naj mimogrede omenimo, da je naslednja taka delavnica predvidena tudi na lokaciji Novega mesta, saj se bo tudi Novo mesto s svojo dolensko regijo moralo intenzivno vključiti v ta projekt.

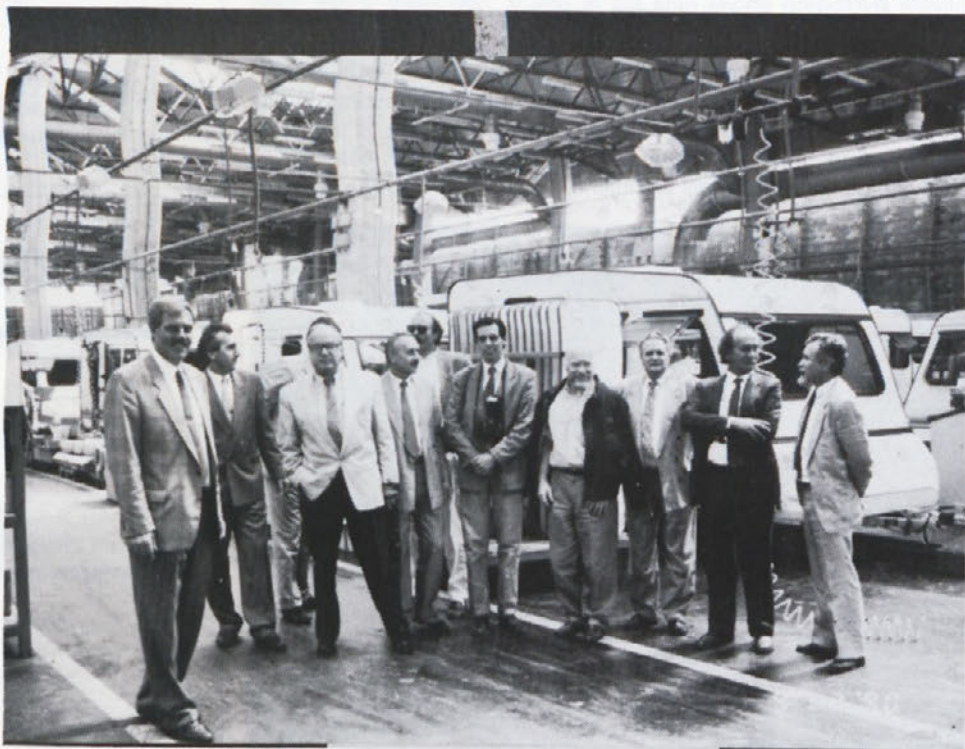
Prav intenzivnost vključevanja Adria Caravan v predkongresne aktivnosti ICSID so hoteli doživeti tudi člani UO ICSID kot člani sekretariata 17. kongresa ICSID.

Tako so 7. septembra letos obiskali našo Adria Caravan: generalna sekretarka ICSID, gospa KAARINA POHTO (Finska), predsednik ICSID, gospod ANTTI NURMESNIEMI (Finska, član UO ICSID, gospod FRANS VAN DER PUT (Holandija), oblikovalec iz Milana, gospod ANGELO CORTESE, s svojim sodelavcem, ter generalni sekretar 17. kongresa ICSID, gospod JANEZ ALJANČIČ, predsednik organizacijskega komiteja 17. kongresa, prof. SAŠA J. MÖCHTIG, ter oblikovalec in član ICSID, gospod LADO KOŠIR, ter organizator Adria natečaja, predsednik FENIKSA, gospod DUŠAN ARZENŠEK.

Po krajšem informativnem razgovoru z vodstvom AC so si gosti z velikim zanimanjem ogledali tudi montažo prikolic pozneje pa jih je sprejel tudi predsednik IMV Holdinga gospod Marjan Anžur.

Prijetno so bili presenečeni nad vsem, kar so videli in slišali v Novem mestu in kar je samo poudarjeno dejstvo, da tudi novomeška industrija uspešno koketira z Evropo in da je bil Sloveniji kongres oblikovanja pravilno zaupan.

A. Malahovsky  
dir. Marketinga AC



Ogled proizvodnje

# KAJ SMO NAREDILI V O

Minili sta dve tretjini leta 1990. Čas je, da zopet pogledamo, kaj in kako smo v tem obdobju delali. Iz spodnje preglednice so razvidni naši rezultati, le-ti pa krojijo našo finančno situacijo.

MESEC	POSTAVITEV		PRODAJA		STANJE	NED. P.	ŠT. DEL. DNI	DNEVNA KADENCA	
	R4	R5	R4	R5				R4	R5
31. 12. 89					244	348			
januar	3766	1436	3575	1170	435	554	22	171	65
februar	3221	1629	3402	1997	254	186	23	140	71
marec	4151	2227	3751	2050	654	363	25	166	89
april	3405	1968	2915	1382	1144	949	22	155	89
maj	4046	2390	4598	2773	610	566	25	163	96
junij	3978	2514	3505	2258	1083	822	24	166	105
julij	3443	2781	4103	2895	493	708	22	157	126
avgust	1787	1399	2044	1611	166	496	13	137	108
SKUPAJ	27815	16344	28793	16136					
	44159		44029						

Glede na isto obdobje lanskega leta, ko smo proizvedli 31063 vozil, pomeni, da smo naredili 13096 vozil oziroma za 42,15 odstotka več.

Toda kljub temu z doseženimi rezultati ne moremo biti zadovoljni. Z ozirom na izboljšanje tehnoloških in delovnih pogojev, na povečanje števila delavcev in nenazadnje ob boljši oskrbi z materialom bi lahko dosegli ugodnejše rezultate.

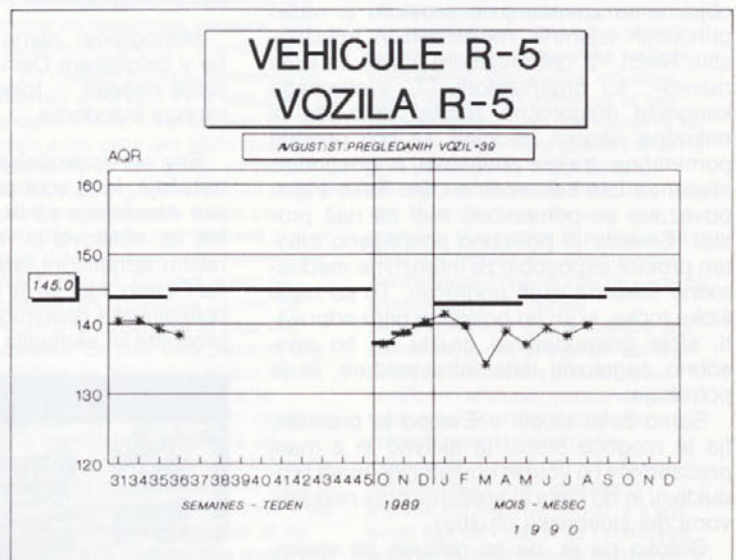
Tudi s kakovostjo smo imeli velike težave, predvsem v lakirnici in karoseriji, vendar pa se predvsem v lakirnici po prenovitvenih delih med kolektivnim dopustom stanje bistveno izboljšuje. Z zagonom novih cevovodov se bodo delovni pogoji še izboljšali, kar bo omogočalo še nadaljnje napredovanje na področju kakovosti.

Vendar nam je največje probleme povzročala prav nekontinuirana dostava materiala. Velikokrat smo se morali zaradi nepremostljivih težav odločiti za najmanj popularno potezo in pošiljati delavce domov. Pri organizaciji proizvodnje pomeni to velike težave, saj ni pravega tempa dela, pri tem pa trpi tudi kakovost. Veliko proizvedenih vozil nismo mogli dokončati, zato se je občasna nedovršena proizvodnja gibala tudi okoli 3000 vozil. Organizacija kompletiranja je povzročila veliko porabo nadur, kar samo podraži naš izdelek.

Kljub temu pa ne smemo biti stalni pesimisti. Sektor centralnega planiranja je pripravil veliko aktivnosti na področju pravočasne oskrbe materiala, ki naj bi že v kratkem prinesle rezultate. S tem upamo, da bomo zagotovili normalno delo vsaj v zadnjem četrtletju in tako vsaj delno nadoknadili zamujeno.

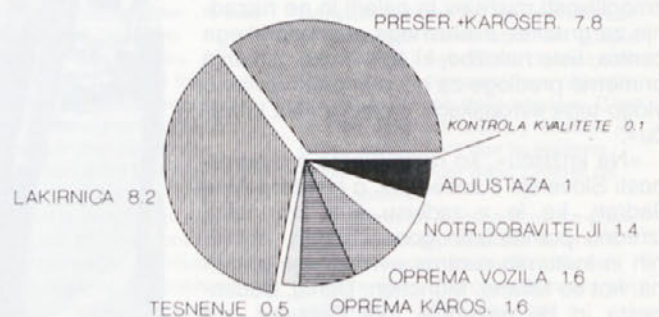
Anton Repovš

## REVOZ: KAKOVOST



### PORAZDELITEV NON AQR R-5 AVGUST 1990

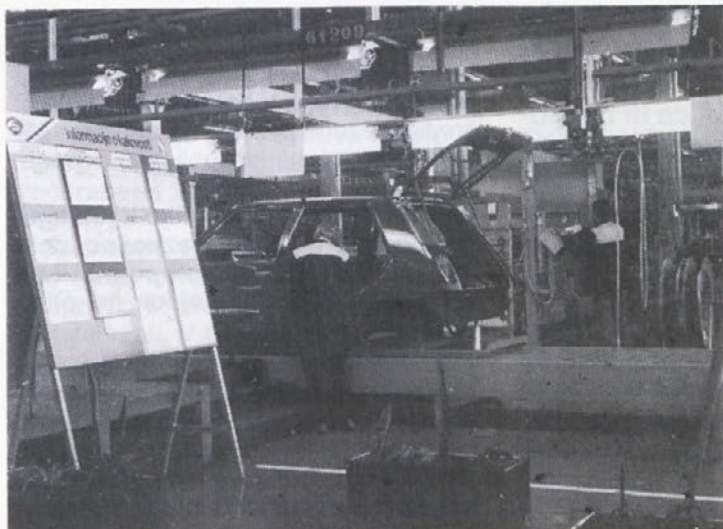
ST. PREGLEDANIH VOZIL \*39



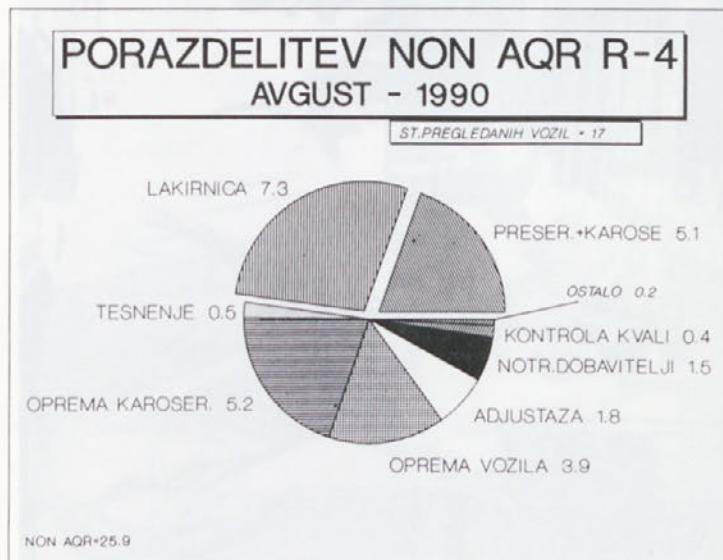
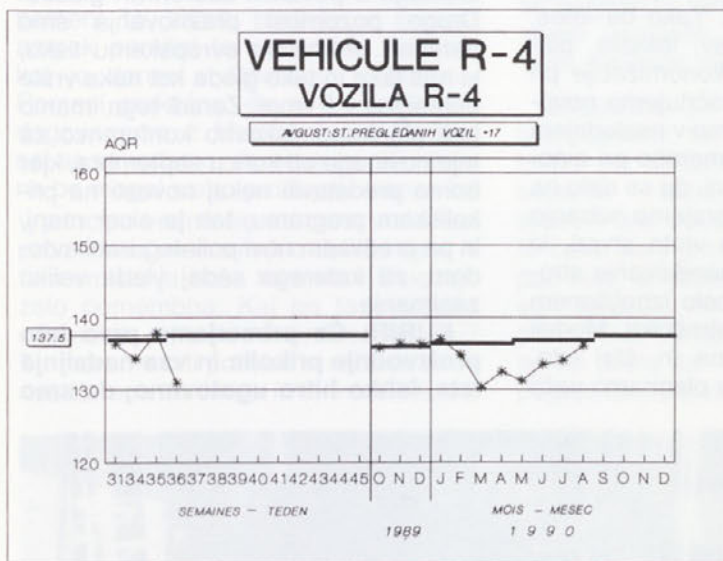
NON AQR=22.2



# BDOBJU I. do VIII. 1990

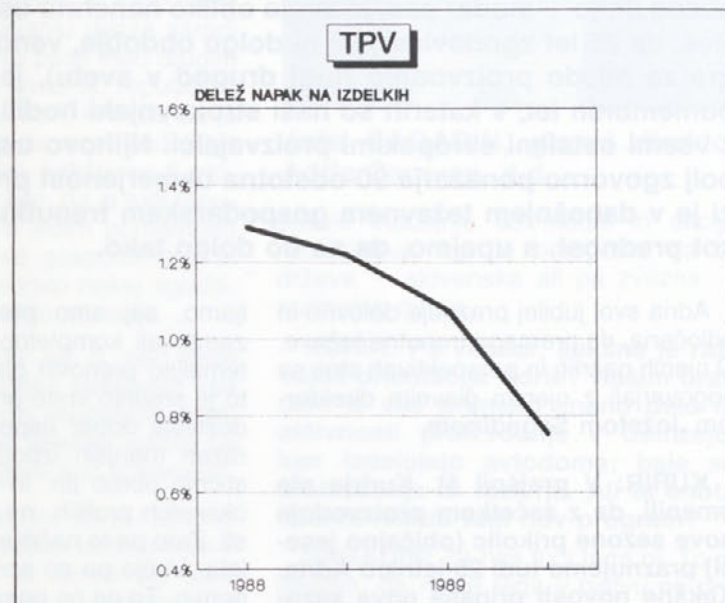


## V AVGUSTU



## TPV

### Tudi v TPV izboljšujemo kakovost



V TPV se zavedamo, da je KAKOVOST izdelkov odločujoč dejavnik uspešnosti poslovanja. Eden od njenih merljivih pokazateljev je tudi število napak na izdelkih. Naš cilj je proizvodnja brez napak, dejansko stanje pa je odraz aktivnosti vseh zaposlenih.

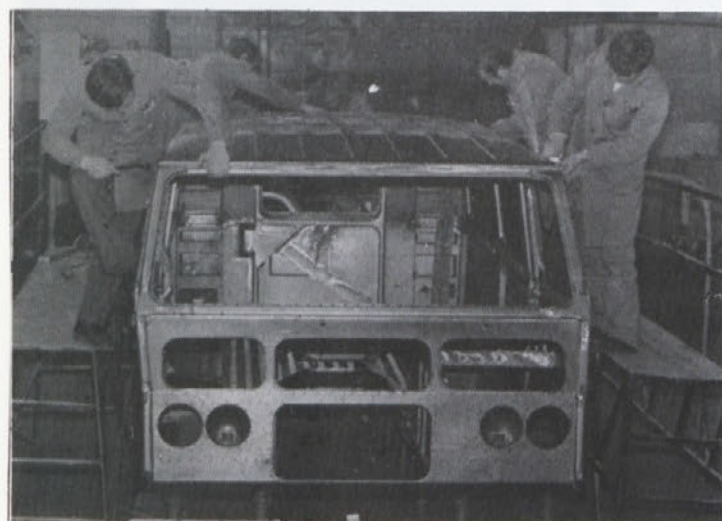
Za zadnje obdobje poslovanj TPV lahko ugotovimo, da smo na dobri poti k temu cilju. V letu in pol smo skoraj prepolovili število napak na naših izdelkih. Leta 1988 je bilo 1,3 odstotka izdelkov z napakami, letošnji polletni rezultati pa kažejo, da se je delež zmanjšal na 0,7 odstotka.

To pomeni, da je bil pristop, usmerjen v odkrivanje in odpravljanju vzrokov napak, uspešen.

Ali drugače povedano – ob enakih ostalih efekih poslovanja bi se to morale pokazati v nekaj procentov višjem osebnem dohodku.

Cilj »0 napak« je blizu, a še vedno daleč!

B. B.



# ADRIA PRAZNUJE 25.

Pisalo se je leto 1965, ko smo v Jugoslaviji začeli gospodarske reforme in dobili nove naloge. V takratni Industriji motornih vozil, ki jo je tedaj vodil pokojni Jurij Levičnik, pa smo februarja tistega leta pričeli proizvajati prikolice za Švedsko. Na te prve prikolice in na pionirje te nove proizvodnje, ki je temeljila izključno na lastnih sposobnostih, smo še danes, ko Adria Caravan praznuje svojo petindvajsetletnico, ponosni. Adria je v teh letih nenehno sledila trendom zahtevnih tržišč in od leta 1970, ko je naša prikolica dobila novo karakteristično linijo – moder pas, je svojo obliko nenehno uspešno razvijala. Res, da 25 let zgodovinarjem ni dolgo obdobje, vendar, če vemo, da gre za mlado proizvodnjo (tudi drugod v svetu), je to vendarle 25 pomembnih let, v katerih so naši strokovnjaki hodili nenehno vstric z vsemi ostalimi evropskimi proizvajalci. Njihovo uspešnost pa najbolj zgovorno ponazarja 90-odstotna usmerjenost prodaje v Evropo, ki je v današnjem težavnem gospodarskem trenutku, žal, prej ovira kot prednost, a upajmo, da ne bo dolgo tako.

Adria svoj jubilej praznuje delovno in odločena, da premaga trenutne težave. O njenih načrtih in perspektivah smo se pogovarjali z njenim glavnim direktorjem **Jožetom Sagadinom**.

**KURIR:** V prejšnji št. Kurirja ste omenili, da z začetkom proizvodnje nove sezone prikolic (običajno jeseni) praznujemo tudi 25-letnico Adrie. Kakšne novosti prinaša nova sezona, sej bo teh 25 let tradicije odrazilo morda tudi na novih modelih? Oziroma, kaj Adria ponuja svojim kupcem v novi sezoni?

**SAGADIN:** V letošnji, čeprav jubilejni: sezoni bistvenih novosti ne priprav-

ljamo, saj smo pred dvema letoma zamenjali kompletno gamo. Lani smo temeljito prenovili glavno udarno moč, to je srednjo vrsto prikolic optima, ki je doživela dober uspeh. Tako da letos, razen manjših izboljšav, tekstila, plastičnih obrob itn. in ekonomizacije pri okenskih profilih, ne načrtujemo novosti. Zato pa to načrtujemo v naslednjem letu. Večje pa so spremembe pri avtomodih. To pa ne pomeni, da se delo na razvoju ne nadaljuje, izvajamo notranjo sistematizacijo in celo vrsto stvari, ki praktično pomenijo zmanjševanje stroškov ob istem ali pa celo izboljšanjem efektu za končnega potrošnika. Modeli se običajno menjajo na tri, štiri leta. Zato v naslednjem letu planiramo večji

projekt. Naj omenim, da v letošnjem letu prehajamo na izboljšanje podvozja na novejših prikolicah, in sicer v sodelovanju s firmo AL-KO in našim TPV. V sredini sezone prehajamo pri C prikolicah, pri formi, na to izboljšano podvozje.

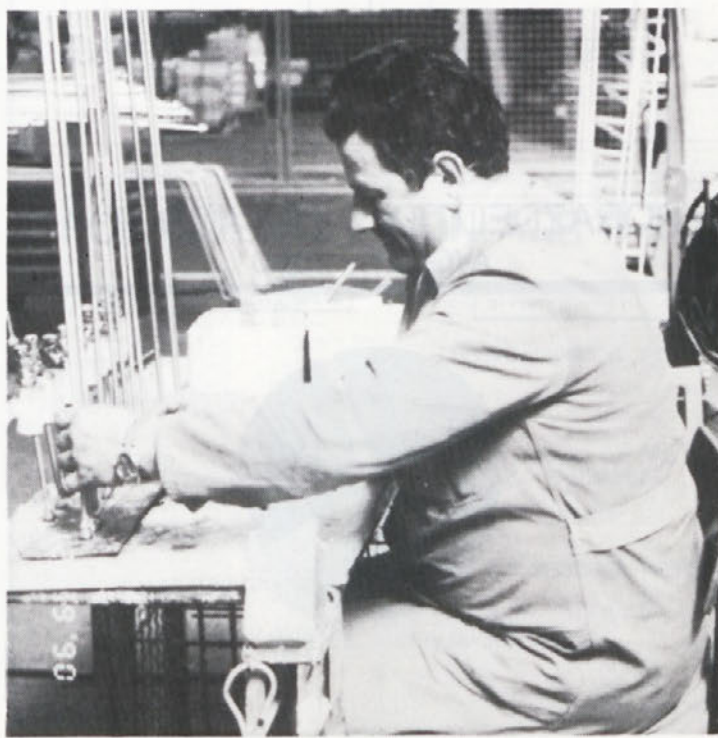
**KURIR:** Vrniva se nekoliko k jubileju. Nekoč smo jih slavili razkošno, celo razsipniško, z vsem pompom. Ali ne mineva ta Adriin jubilej kar nekoliko prepotiho?

**SAGADIN:** Kar pa se jubileja tiče, naj rečem to, da so časi razkošnega ali razsipniškega proslavljanja mimo in niti niso umestni v tem modernem času. Zaradi tega smo se v praznovanju omejili v dve smeri. Prvič, da več pozornosti posvetimo našim jubilentom.

**KURIR:** Torej poudarek na človeka?

**SAGADIN:** Ja. Prav velikih veselici ne bo, pač pa smo organizirali kulturno srečanje s pevskim zborom in glasbo. Drugo pozornost praznovanja smo namenili predvsem evropskemu tisku, ki nas tako in tako gleda kot neke vrste domačina v Evropi. Zaradi tega imamo tudi planirano tiskovno konferenco za tuje novinarje ob koncu septembra, kjer bomo predstavili nekaj novosti na prikoliškem programu, teh je sicer manj, in pa predvsem novi polintegrirani avtomod, za katerega sedaj vlada veliko zanimanje.

**KURIR:** Če primerjamo prvo leto proizvodnje prikolic in vsa nadaljnja leta, lahko hitro ugotovimo, da smo



# ROJSTNI DAN

**v vseh teh letih večji del proizvodnje prodali v Evropo. To je bila tedaj posebnost in odlika, danes pa (vsaj finančno) to čutimo bolj kot breme. Pa vendar je perspektiva Adrie v Evropi. Kako vi vidite izhod iz tega začaranega kroga?**

**SAGADIN:** Dejstvo je, da je naša orientacija evropska, rekel bi mednarodna. To orientacijo bomo absolutno tudi zadržali. V Evropo se je pridružilo še toliko sto in sto drugih ljudi, drugih dežel, ki seveda imajo prav tako potrebe po prikolicah. In to je za nas velik izziv. V zvezi s tem naj omenim, da tovarna prikolic v SZ začne konec septembra s poskusno proizvodnjo. To pomeni, da se orientiramo v združeno Evropo. Glede na asortiman, ki ga imamo, smo za te, vzhodnoevropske države, še posebej zanimivi, saj delamo še celo vrsto manjših, cenejših prikolic. In kadarkoli govorimo o Adrii v Evropi, ne pomeni to samo prodaja v Evropi, ampak pomeni to postavitve tovarne, kot je danes v Deinzeju, v Minsku. Pomeni praktično, da se o podobnem dogovarjamo z Madžarsko in Češko, saj se zavedamo, da na dolgi rok nihče ne bo mogel samo prodajati, ampak bo v principu vedno šlo za neke vrste tudi proizvodno mednarodno delitev dela. V tem smislu je naša tovarna v Deinzeju zelo pomembna. Kaj pa ta evropska orientacija prinaša v finančnem smislu? Tu moramo biti pošteni in reči, da je za nas Evropa zanimiva in to mora biti tudi

dolgoročno. Mi smo realni optimisti, da bo tudi Jugoslavija z ukrepi zvezne vlade, ki mogoče danes niso dejansko naklonjeni čistim izvoznikom, ta položaj izvoznika izboljšala. Sploh podjetjem, ki poslujejo absolutno samo s tujino, se te stvari morajo urediti, sicer ti izvozniki ne morejo delati. Politika današnjega precenjenega dinarja, nerealno visokih obresti, tistih formalnosti, ki kljub temu ostajajo pri zagotavljanju uvoza zaradi izvoza. Sicer nas vse pesti med drugim predraga država – zvezna, republiška in občinska uprava. Tisti, ki misli, da je samo zvezna draga, se moti. Zadnjič je Milan Pintar razlagal, kakšni so ti procenti. Zelo jasno je bilo, da je tudi republika zelo draga. Tu vidim pomemben faktor razbremenitve gospodarstva in mislim, da se bo moralo nekaj zgoditi, da se stvari spremenijo na bolje.

**KURIR:** V praksi se ti zdi čisto logično, da ko začneš seštevati vse te pogoje, v katerih poslujejo predvsem izvozniki, da takšen način ne vodi nikamor drugam kot h koncu?

**SAGADIN:** Ja. Mislim, da je nujno to tudi poudariti. Mi kakega izčrpanja v bistvu ne zdržimo in če se bo taka situacija nadaljevala, pridemo v dobrem letu v čudno situacijo. In potem te čaka zelo črna usoda, ali te nekdo pač kupi, ali prenehaš delati, ali kakorkoli. Se pravi, na vsak način negativna prihodnost, vendar menim, da do tega ne bo prišlo oz. ne sme priti. Sedaj te pogoje obravnavajo na raznih nivojih in



**Jože SAGADIN, glavni direktor Adrie Caravan, d.d.**

pritiske industrije so močni in akcija neodložljiva, kar le omogoča, da ta država – slovenska ali pa zvezna – normalno deluje.

**KURIR:** Pa vendar, kakšna je razvojna orientacija Adrie? Našim bralcem je vse premalo znano delo in aktivnosti proizvodnje v Deinzeju, kjer izdelujejo avtodome; baje se proizvodnja tu razširja. Ali ta enota dobiva morda tudi nov program?

**SAGADIN:** Za nas tudi tega ni. To je dejstvo, da nihče tega v bistvu ne prizna. To je sicer tako, vendar od tega nimaš nič, kot se temu reče. Mogoče sedaj, če gremo malo nazaj še v Evropo, Adriina orientacija je evropska. Načrtujemo, da bodo vse odločilne fun-





kcije locirane dolgoročno tam, kjer je to tudi najbolj upravičeno. To pomeni, da se bomo financirali iz tistih virov v Evropi, ki so najbolj primerni, da bomo razvijali neke specialne pri tistih dobaviteljih, ki so najbolj sposobni z relativno razširjeno mrežo proizvodnje. Danes imamo tri proizvodna področja oz. tri proizvodne lokacije: Novo mesto, Brežice in v Deinzeju. Pri tem menimo, da je tako iz evropske orientacije kot iz finančne plati (veliki transportni stroški), potrebno dobršen del prikolic preseliti v proizvodnjo v Deinzeju. Predvsem zato, da bomo lahko tržno boljše, agresivneje nastopali, saj imamo v zadnjem času velika povpraševanja, imamo pa v bistvu preslabo kapacitete.

**KURIR: ...Doma?**

**SAGADIN:** Doma. Mi preprosto naročila odbijamo, saj premalo naredimo. Dejstvo je, da mi tržno agresivnost v bistvu ne moremo izvajati, če temu proizvodne kapacitete ne sledijo. Zato razmišljamo, da bi v Brežicah delali pretežno specialne prikolicice, npr. bifeje itn., za kar so tudi boljše usposobljeni. Deinze in Novo mesto bi si prikoliški program delili, kako pa, se bomo še dogovorili. Deinze bi imel prednost predvsem za skandinavski in angleški del, zaradi bližine itd. Medtem ko bi se na jugoslovanski lokaciji posvetili čim

boljšim zadovoljevanjem vseh povpraševanj in seveda specialnih enot. Kar se tiče Deinzeja, naj poudarim, da je proizvodnja tam bistveno bolj racionalna. Prostorsko se ta proizvodnja ni nič povečala. V istem prostoru, kjer se izdelujejo avtodomi s pripravo, ki je v sosednji hali, je speljana proizvodnja preko 2.000 avtodomov in približno dva do tri tisoč prikolic. Sedaj je linija avtodoma prestavljena in tako smo dobili ob strani še eno linijo za proizvodnjo prikolic. Proizvodnja avtodomov je zadnja štiri leta pokazala, da v Zahodni Evropi pod normalnimi tržnimi pogoji delamo z dobičkom. To je tudi dokaz, da je Adria sposobna delati, in seveda bomo naredili vse, da tudi prikolicice proizvodimo z dobičkom.

**KURIR: Adria je med redkimi domačimi proizvajalci, ki so vnovčili plod svojega znanja. V Rusiji se odpira nova tovarna. Ali obstajajo podobne možnosti še kje?**

**SAGADIN:** V Belorusiji je tovarna z naše strani praktično predana. Tako, da predvidevamo, da bi bila ob koncu meseca organizirana uradna, slavnostna otvoritev te tovarne. Pri tem se moramo seveda zavedati, da proizvodnja prikolic ni tako enostavna zadeva, kot si jo morda kdo predstavlja. Zaradi tega so želje naših partnerjev Belavtomaza, da se formira posebno podjetje, ki bo proizvodilo prikolicice, kot samo-

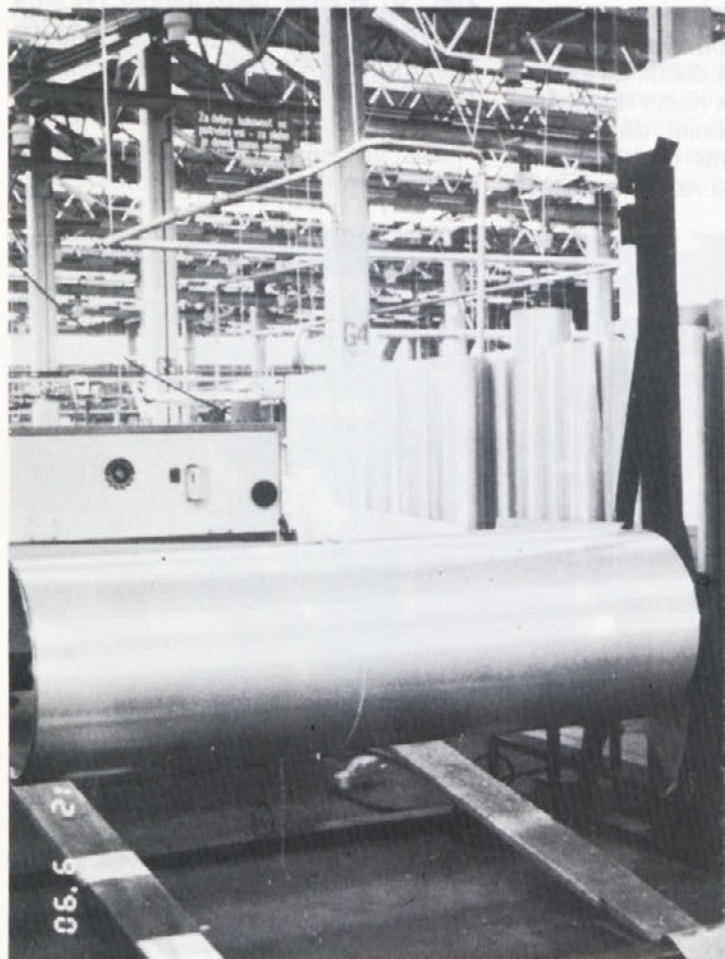
stojna proizvodna in poslovna enota. V to podjetje želijo pridobiti tudi oba sedanja jugoslovanska partnerja, to je Adrio in Slovenijales, ter verjetno še koga, pri čemer naj bi mi prevzeli predvsem del vodenja proizvodnje, tehnološkega usposabljanja tovarne, materialno problematiko, osvajanje itn. Mi smo za to seveda zainteresirani, saj skušamo naše znanje čimbolje vnovčiti. Za nas je to v bistvu odskočna točka, ne samo za Belorusijo, ampak še za kakšno drugo državo.

**KURIR: Ali so možnosti, da bi še kje to ponovili?**

**SAGADIN:** Ja. Interesi so, npr. na Madžarskem in Češkem. Tukaj imamo zdaj pravzaprav že razgovore, da bi šli v neke vrste kooperacijo. Razgovori pa so še povsem v začetni fazi.

**KURIR: Pri uspešni prodaji v Evropi igrajo pomembno vlogo naša PVT in zato nas toliko bolj zanima, kako vi ocenjujete njegovo delo in ali morda tudi tu načrtujete kakšne spremembe?**

**SAGADIN:** Glede na evropsko orientacijo Adrie, bodo tudi naša podjetja v tujini imela drugačno vlogo, saj se bodo morala dejansko ukvarjati samo s trženjem in prodajnimi aktivnostmi in se bodo v ta namen ustrezno organizirala. Predvsem bodo odpadla tista dela, ki so še vedno vezana na nedorečeno proizvodnjo doma. To pomeni: priprava



in popraviljanje prikolic, skladiščenje itn. Mislim, da so podjetja v tujini, na žalost, zgodovinski ostanek tistega, s čimer se je Jugoslavija morala prebijati na zunanja tržišča, da si je ustvarila zunaj meja neko bazo. Če govorimo o »evropizaciji« Adrie, si moramo dopovedati, da je tisti, ki proizvaja, absolutno odgovoren, tako za kvaliteto kot količino, in v tistem času, ko to tržišče zahteva, tudi dobavi. Se pravi, da je funkcija PVT v bistvu izrazito tržna oz. tržno-finančna.

**KURIR: Ob finančni konsolidaciji smo nekoč govorili, da moramo v Adrii doseči tudi kadrovske, organizacijske in prostorske konsolidacije, da bi Adria lahko »zadihala s polnimi pljuči«. Kako je s temi področji, kakšne premike beležite?**

**SAGADIN:** Odločili smo se, da bomo kombinirali lastno znanje z znanjem določenih svetovalnih institucij in sedaj že izvajamo celo vrsto akcij, predvsem na materialnem, proizvodnem, tehničnem področju in seveda pri kvaliteti. Končni cilj je zelo jasn – priti do standardov, stroškov, ki veljajo tudi za našo konkurenco. Temu bomo prilagodili našo organizacijo s specializacijo in osamosvojitvijo posameznih današnjih polfinalistov v samostojna podjetja. Seveda moramo tudi v kadrovske prenovi tistih funkcij, ki to tudi zahtevajo. Obenem ugotavljamo, da imamo veliko delovnih mest neustrezno zasedenih,

bodisi v proizvodnji ali v vodstvenih funkcijah, praktično do samega vrha. Zaradi tega bomo seveda izvedli kadrovske prestrukturiranje. V veliki meri pa se moramo – hoteli ali ne – naslanjati na lastne ljudi, ker je to le specifična branža, drugič pa ni takega trga delovne sile, kot je nekje zunaj. V zadnjih dveh, treh letih smo precej naredili v informatiki, ne samo z nakupovanjem določenih strojev, ampak pri vzgoji ljudi v tem smislu. Vsa naša prizadevanja gredo v tej smeri, da pripeljamo vse priprave na to, da Adria postane dolgoročno, in to že konec 1990 ali pa v začetku 1992. leta, samo še centralna montaža, se pravi Deinze, Brežice, Novo mesto, jasno s centralnimi funkcijami kot so pač razvoj, finance, trženje. Medtem ko se bo proizvodnja podsklopov, od plastike, tekstila itn., formirala v posebna podjetja, ki bodo v začetku pretežno delala za Adrio. Nekatera že danes ne delajo (kot na Mirni) le za Adrio, saj delajo v bistvu že več za avto in za trg ter se v bistvu s tem postavlja ob bok vsem ostalim ponudnikom. To je tudi osnova, da se bomo lahko osredotočili na razvoj, trženje, financiranje končnega izdelka. To pomeni, da se mora Adria ustrezno preorganizirati, kadrovske prerazdeliti, zagotoviti ustrezne ljudi in ostale pogoje sedanjim polfinalistom ter seveda poskusiti organizirati neke

dodatne programe, kar nam v neki meri na Mirni že uspeva. Pričakujemo, da bi se Mirna in Šmarjeta osamosvojlili kot prvi. Ti dve organizaciji bi verjetno že 1. februarja 1991 začeli kot samostojna podjetja, medtem ko bi lesni program temu sledil v naslednjem letu.

**KURIR: In če za konec najinega pogovora rečeva nekaj o razvoju prikolic: kakšne bodo v naslednji sezoni?**

**SAGADIN:** Pri razvoju bi povedal, kar mi drugo leto planiramo, da mi, kot smo rekli, praktično v letošnji sezoni ne predvidevamo večjih razvojnih podvigov. Za naslednjo sezono pripravljamo temeljito prenovu vseh prikolic, ne samo lepotnih »kozmetičnih« popravkov, ampak gre za spremembo vseh šasij. Gre za modularno gradnjo še preostalega programa, ki dosedaj ni bil modularno grajen. Takrat se želimo predstaviti z novim avtodomom in prikolicami, pač novimi izdelki, ki bodo plod evropskega razmišljanja. To je potem tudi osnova za nadaljnji razvoj ali posameznih elementov ali pa celih izdelkov za praktično celoten program. Mednarodni natečaj bo spodbudil gotovo veliko zanimanje v teh profesionalnih krogih in seveda pričakujemo tudi dobre rezultate. Vsekakor bo sezona '92 pomembna prelomnica.

**KURIR: Zahvaljujemo se vam za pogovor!** j. š.

## STRATEŠKA DELAVNICA: produktivnost je v ljudeh



ITEO Ljubljana je vodilnemu in vodstvenemu kadru v Adrii 5. septembra 1990 predstavil STRATEŠKO DELAVNICO, na kateri naj bi na podlagi sistematičnih in celovitih vprašanj predavateljev prišli pri sebi do odgovora:

Ali se pri svojem delu prilagajamo spremembam okolja in

podjetje strateško uspešno vodimo? Ali vemo, kaj hočemo? Ali okolje in sebe sploh poznamo? Ali smo za to motivirani? Čigava naloga je kaj? ...To so nekatera vprašanja, na katera so bili dani različni odgovori. »Produktivnost je v ljudeh«, je le ena izmed značilnosti uspešnih podjetij, in vprašanje je tudi, če znamo to izkoristiti.

## Skupaj



10 let v IMV



20 let v IMV



30 let v IMV

Kar 228 delavcev REVOZ-a se je zbralo v petek, 14. septembra 1990, v Domu JNA. 228 delavcev, ki so 10, 20 in 30 let zvesti IMV-ju! Če seštejemo vsa ta leta skupaj, je to 3810 let! Ni malo, kajne. In naj še kdo reče, da »imvejci« ne čutijo pripadnosti k firmi! Najboljši dokaz so prav jubilaranti, ki jih je na slovesnosti v imenu vodstva Revoz pozdravil Bojan Petan in se jim zahvalil za vsa leta zvestobe. In kot je dejal C. Tellier, ko je zbrane pozdravil v imenu predstavnikov Renaulta, se gotovo v IMV-ju tudi dobro počutijo, če so mu toliko let zvesti!

*Čestitkam se pridružuje tudi uredništvo*

### 10 LET V IMV:

Stjepan Ferenc, Darko Godec, Vladislav Der, Milan Piletič, Stanislav Žibert, Franc Bobnar, Primož Šercelj, Marjan Švrt, Damjan Krošl, Miroslav Kastelec, Ljudmila Virant, Janez Suša, Jože Gašperič, Viktorija Kozan, Jozo Oštrina, Janez Umek, Jože Gros, Andreja Škufca, Vlado Komes, Andrej Banko, Andrej Košir, Marjan Radešček, Marija Šenica, Janez Zalokar, Jože Kočevnar, Franc Paderšič, Ivo Aščič, Roman Golob, Drago Jakopec, Marica Markovič, Tatjana Žibert, Martin Lešnjak, Ivanka Šušterič, Luca Aščič, Tomaž Mehle, Slavko Pungersič, Jože Vovko, Janez Kobe, Miro Jeriček, Jože Vovko, Simon Fabijan, Marjeta Cerjak, Dane Paunovič, Anton Vidrih, Majda Dragman, Marjan Učman, Mihael Banič, Ante Cindrič, Dragan Pajič, Tanja Kovač, Ivan Nose, Marija Štravs, Marija Zupančič, Marija Drobnič, Franc Kupljen, Štefka Novak, Milan Hudoklin, Emil Moravec, Marija Čmrlec, Elvira Moravec, Feko Adrovič, Stanislav Novak, Alojz Simončič, Janez Sluga, Franc Jakše, Toma Grdič, Jure Jukič, Branko Kosier, Ivan Lapič, Štefanija Lenčič, Franc Požun, Jadwiga-Marta Krpan, Ivan Sedlar, Nežka Metelko, Ruža Šušterič, Anton Turk, Jožefa Brulc, Peter Klobčar, Zdenka Starič, Stanislav Župan, Juraj Furjanič, Alojz Gričar, Jože Jamšek, Radmila Dukič, Anka Stipanovič, Jožefa Vretič, Drago Golob, Alojz Medle, Darko Železnik, Stjepan Priselac, Andjelko Lindič,

# 3810 let!

## Del plače v obveznici

Že drugič smo del plače dobili v obliki obveznice in mnenja so, kot običajno, deljena. Prosili smo podpredsednika PO IMV Zdravka Slaka za kratko tolmačenje:

Bosiljka Sofrič, Željka Brečak, Ivan Dular, Nevenka Potokar, Radomir Kesič, Franc Gazvoda, Ferdo Kobe, Marjan Kodeh, Marija Bukovec, Jože Glavan, Alojz Plantan, Anica Brkič, Danica Boršič, Marjan Lakič, Divna Obradovič, Milena Jakše, Slavko Kirn, Milorad Šmajna, Jože Slak, Ivan Smrekar, Ivan Horvatiček, Silvo Kum, Fani Brulc, Anica Košir, Olga Kožar, Silvester Plavec, Franc Lukšič, Peter Prešeren, Fani Božič, Anton Gorenc.

### 20 LET V IMV:

Jože Bakšič, Jože Saje, Štefan Starič, Ljubomir Rački, Marija Jerele, Alojz Sever, Franc Saje, Darko Krošelj, Borislav Gazvoda, Anton Gregorič, Aleksander Mole, Anton Kastelic, Milena Kikelj, Anica Tramte, Milka Hruševar, Janez Kramar, Frančiška Selak, Anton Markelj, Ivan Nosan, Mirko Gregl, Janez Turk, Jožefa Vračun, Alojz Kastrevc, Alojz Kolenc, Janko Badovinac, Franc Šašek, Jože Markovič, Marija Kociper, Jože Borse, Milan Žibert, Janez Krhin, Vladimir Udovč, Milorad Džudović, Majda Grozina, Janez Ancelj, Milena Jakše, Marija Pungersič, Evald Kosec, Olga Tambulaš, Drago Pernišek, Franc Žibert, Rudi Gliha, Rudolf Rajk, Ivan Tomažin, Jože Sebanc, Martina Klevišar, Zoran Žic, Slobodan Pantovič, Alojz Kebelj, Miran Hrovat, Radoslav Stojanovič, Anica Čarman, Janez Globevnik, Jožefa Gogič, Mihaela Vovko, Magdalena Hodnik, Irena Milanovič, Jožef Povh, Jože Arh, Franc Gregorčič, Fadila Hadžialič, Drago Pavlin, Marija Kastelic, Drago Zupančič, Marjan Seničar, Jožefa Škrbec, Olivera Stijačič, Marjan Kovačič, Tone Brodgesel, Jože Vene, Ljerka Stojnič, Marjan Hren, Slava Mihovljanec.

### 30 LET V IMV:

Nada Jakše, Anton Cugelj, Anton Kuralt, Anton Urbančič, Franc Kotnik, Ivan Zupančič, Jožica Zorman, Stanislav Potočar, Angelca Železnik, Ivan Barborič, Franc Šašek, Ivan Štamfelj, Janez Dvojmoč, Jožica Mervič, Angela Kastelic, Jože Šulc, Marija Berkopec, Stane Slapničar, Jože Štamfelj, Jože Kastrevc, Franc Grubar, Janez Kobe, Tomo Vidovič, Franc Repše, Martin Selko, Albin Malenšek, Rudolf Žagar, Franc Piltaver, Ivan Gregorčič, Anton Kraševac, Franc Kosmač, Marija Jelen, Stanka Kotnik, Anton Cesar, Peter Levičar, Peter Lavrič, Franc Goričar, Janez Perše, Leopold Rajk.

»Zvezna vlada je poskušala z zakonom, ki se mu popularno reče zakon o plačah, ubiti dve muhi na en mah. Prva naj bi bila v tem, da bi po prenehanju veljavnosti določene vrste zamrznitve plač, in s tem zadržala splošno porabo, pardon, ne splošno porabo v smislu hudega, ampak porabo in s tem zasledovali enega od ciljev gospodarske reforme. Na drugi strani naj bi poskušali na poseben, specifičen način poseči v vprašanja družbene lastnine. Zakon, na kratko povedano, določa, da podjetja, v katerih je družbena lastnina prisotna več kot 50-odstotno, morajo del plač izplačati bodisi v obveznicah bodisi v delnicah. Torej z obveznicami se omejuje poraba, to je, da imamo manj denarja, z delnicami pa naj bi se obenem začela tudi lastninska preobrazba. No, stanje v največjem delu IMV-ja je bilo, glede na ta zakon tako, da smo s politiko OD, ki je bila v tem, da smo v okviru prejšnje zamrznitve povečevali OD od novega leta proti polletju. Rezultat je bil pač ta, da so bili naši OD v mesecu juniju večji, kot je bilo povprečje teh prvih petih mesecev. Da bi zadržali nominalno vrednost, torej gotovinski del plače na nivoju meseca junija, smo pač padli pod kriterij tega zakona in je bilo treba za razliko, ki sicer ni velika, izplačati obveznice ali delnice. No, pri nas smo se odločili za obveznice. Gre pač za to, da je največji del IMV-ja, bivšega IMV-ja, že organiziran kot delniške družbe. Torej ne rabimo tako imenovanih delavskih delnic s spremembo statusa. Prej nam zadeva koncept družb nekoliko komplicira, zlasti REVOZ, kjer ta zadeva ni uredničkiva, glede na pogodbo, ki jo imamo z RNUR-jem. Torej, odločili smo se za obveznice. Da bi obdržali nominalno isto vrednost plač, smo plače povečevali za približno 4 odstotke in te 4 odstotke potem izplačali z naslovom obveznice.

No, pojavljajo se vprašanja. Vsi pač vemo, da so obveznice neki vrednostni papirji, s katerimi je možno nekaj početi. V zvezi s tem je treba povedati, da smo glede na majhne zneske, ki naj bi bili na teh obveznicah zapisani, in glede na to, da zakon natančno določa, da jih podjetje ne more izplačati prej kot po izteku enega leta, smo se odločili, da posebnih obrazcev, posebnih papirjev obveznic, ne bomo izdajali. Vsaj zaenkrat ne. Drugo je, če bi imeli večji obseg, večje vrednosti in če bi bilo možno s temi obveznicami trgovati.

Poleg tega bi pomenilo izdajanje, pravo izdajanje delnic v taki množici za nekaj tisoč odjemalcev vsak mesec, ne samo velik strošek, pač pa tudi precej komplicirano izvedbo. Trenutno se torej te, tako imenovane obveznice, pojavljajo v rubriki odbitki, predstavljajo pa dejansko terjatev delavca do podjetja, ki mu bo avtomatsko izplačana po izteku enega leta od takrat, ko pejme to plačo, na kateri je označen ta odbitek, in sicer bo ta znesek obrestovan po ustrezni bančni obrestni meri, ki jo banka daje na vezane vloge za 12 mesecev. Kaj naj bi se dogajalo vnaprej, je zaenkrat težko reči. Ta zakon o plačah povzroča zelo velike diskusije. Po drugi strani so se pojavile kolektivne pogodbe, ne samo v Sloveniji, tudi že na Hrvaškem. V kratkem se pričakuje to tudi v drugih republikah. Povsod v zahodnem svetu regulirajo področje plač in ne poznajo kakšnih obveznic, torej zvezna vlada bo morala nekaj ukreniti ne tej relaciji. Torej na relaciji omejevanja, dvigovanja plač skozi prisilne podpise in pa kolektivnih pogodb.«

OBRACUN OSEBNEGA DOHODKA ZA 08.90 LIST 2  
 DBM 001 Z1-B REZIJEC-REDNO DR  
 STOPNJA OSEB.DOH. DOP.DELO DDD.BORCU PDG.DEI

5102	3020	52.000
VRSTA PRISP/DEL.RAZH	BRUTO OSEBNI DOHODEK	13.000
OBC.DAVEK IZ DD	OBC.DAVEK IZ DD	20.000
OBC.DAVEK IZ DD	OBC.DAVEK IZ DD	40.000
DAVEK-AVTORSKI HONORAR	REP.DAVEK IZ DD-PDC	4.930
IZOBRAZVALNA SKUP.	OBC.KULTURNA SKUP.	1.260
OBC.KULTURNA SKUP.	OBC.TELESNO-KULT.SKUP.	0.730
OBC.TELESNO-KULT.SKUP.	OBC.SKUP.DTR.VAR.DOHICIL	2.660
OBC.SKUP.DTR.VAR.DOHICIL	SKUPNOST ZA ZAPOSLOVANJE	0.520
SKUPNOST ZA ZAPOSLOVANJE	SKUP.SOC.SKRBTVA	0.560
SKUP.SOC.SKRBTVA	PRISP.ZA ZDR.VAR.-REP	9.980
PRISP.ZA ZDR.VAR.-REP	SKUP.POK.INV.ZAVAR.	19.100
SKUP.POK.INV.ZAVAR.	OBC.DAVEK IZ DD DELAVCEV	0.750
OBC.DAVEK IZ DD DELAVCEV	IZOBRAZVALNA SKUP.PDC	4.930
IZOBRAZVALNA SKUP.PDC	OBC.KULTURNA SKUP.PDC	1.260
OBC.KULTURNA SKUP.PDC	SKUP.SOC.SKRBTVA-PDC	0.560
SKUP.SOC.SKRBTVA-PDC	TELESNO-KULT.SKUP.PDC	0.730
TELESNO-KULT.SKUP.PDC	OBC.SKUP.DTR.VARSTVA PDC	2.660
OBC.SKUP.DTR.VARSTVA PDC	OBC.DAVEK IZ DD DEL.PDC	0.750
OBC.DAVEK IZ DD DEL.PDC	PRISP.ZA ZDR.VAR.-OBC	0.520
PRISP.ZA ZDR.VAR.-OBC	REP.PRISP.ZA DSN.IZOBK.	1.260
REP.PRISP.ZA DSN.IZOBK.	REP.DAVEK IZ DD	0.600
REP.DAVEK IZ DD	PRISP.ZA SOC.SKRB.	0.390
PRISP.ZA SOC.SKRB.	PRISP.ZA INTERVENCIJ	



10 let v IMV



20 let v IMV



30 let v IMV

## Čestitka ju

Časi, ko smo razne jubileje proslavljali z vsem bliščem, so mimo in tako je tudi prav. Prav pa je tudi, da nanje ne pozabljamo, pač pa jim posvetimo potrebno pozornost.

Jubilanti Adrie Caravan so se v ta namen zbrali 7. septembra 1990 v Garni hotelu na Otočcu.

Po kratkem kulturnem programu, v katerem je nastopil naš pevski zbor in kitarist Anton Črnugelj, je glavni direktor Adrie Caravan Jože Sagadin podelil priznanja in nagrade jubilarantom, ki so IMV-ju in Adrii zvesti že 30, 20 in 10 let.

Prijetno je bilo srečanje starih sodelavcev in seveda so ta večer privreli na dan spomini na tiste težke, a vendar lepe pionirske dni. Vsem jubilarantom, ki so neprekinjeno zvesti IMV in Adrii, iskreno čestitamo in želimo še veliko delovnih uspehov. Tistim pa, ki se pripravljajo na upokojitev, naj izrečemo iskrena hvala za vse tiste žulje, ki so jih zaslužili v IMV in z njimi izgradili tovarno, kakršno imamo.

j. š.

### 10 LET V IMV:

Ivanka Badovinac, Rudolf Blažič, Radojka Bursič, Alojz Blatnik, Dragica Bjelajac, Brane Črv, Sadija Čehič, Milka Dular, Martina Fricelj, Jože Grubar, Sonja Gole, Marija Grabnar, Lidija Hace, Lidija Herjavec, Marinka

# ubilantom

Janez, Mojca Jerman, Marija Klevišar, Marjan Kos, Martin Kump, Branko Kužnik, Ivana Lakner, Bosa Majkič, Majda Macedoni, Zdravko Matkovič, Dušan Milič, Franjo Mihelič, Franc Omerza, Marija Pižem, Pavla Per, Ana Preskar, Anica Premru, Draga Rožmarič, Jože Simončič, Franc Šenica, Štefka Tomačin, Ivanka Zagorc, Antonija Zajc, Dragica Zajc, Franc Zalokar, Igor Zoran, Mira Zupančič, Stanislava Žabkar.



Judita Ledič



Andrej Železnik



Mira Zupančič

## ANKETA: kako smo sprejeli nov delovni čas?

### 20 LET V IMV:

Ferenc Bančov, Anica Bartolj, Jože Brčar, Jože Beršič, Bernarda Butala, Stanko Cerovšek, Alojz Cimermančič, Karel Cugelj, Cvetka Cunk, Ana Dražumerič, Bogomir Dražumerič, Marija Duh, Marija Dular, Franc Gorenc, Miha Guštin, Marjan Habjan, Franc Hrastar, Tončka Humek, Jože Ivec, Slavko Jeler, Janez Jerman, Vladislav Jurečič, Jožica Kern, Stanislav Kirm, Jožica Kolenc, Jože Košiček, Alojz Kelhar, Anton Lesjak, Jože Lovrin, Ludvik Macele, Janez Malnarič, Janez Mrgole, Anton Nahtigal, Martin Oštir, Alojz Peterlin, Drago Penica, Slavko Plut, Frančiška Pirc, Jožica Plavac, Niko Požek, Anton Povšič, Marija Prhne, Janez Pungerčar, Fani Ramovš, Bogomir Rogina, Jože Selič, Marko Stipanovič, Dragica Somrak, Tone Špec, Slavica Šolar, Danijel Višček, Ivanka Vrlinič, Branko Veršaj, Jožica Zupančič, Stanislav Žrlič.

### 30 LET V IMV:

Terezija Aringer, Antonija Dravinec, Ivan Dim, Davorin Godnjavec, Martin Jordan, Alojz Druh, Janez Malenšek, Olga Malenšek, Boris Smrekar, Friderika Strmole, Martin Strajnar, Ivan Šinkovec, Erika Travnik, Janez Turk, Milica Turk, Stane Zupančič.

Adria Caravan d.d. je tisto podjetje, ki je zaoralo ledino in prvo v regiji uvedlo evropski delovni čas. Odločitev seveda ni prišla čez noč, sprememba je bila smiselno načrtovana in pripravljena, saj Adria posluje večinoma s partnerji v Evropi in zato je bila ta odločitev toliko lažja. Seveda brez težav ne gre, še posebej, če v nečem začneš, ni lahko.

Vsaka novost ali sprememba prinaša nekaj pozitivnih, a tudi negativnih posledic, ki se jim pač moramo (eni lažje, drugi težje) prilagajati. In ker smo prepričani, da vas vse zanima, kako so se zaposleni v režijskih službah Adrie Caravan vživeli v novi delovni čas, smo jih povprašali za prve vtise.

#### JUDITA LEDIČ:

»Če najprej omenim prednost novega delovnega časa, je to gotovo v tem, da na delo prihajam naspana. Na delo se vozim iz Brežic, sedaj smo se organizirali s sodelavci

in prihajamo z osebnim avtom in vstajam kasneje. Žal pa se ta novost precej odraža na družinskem življenju, ker je moj delovni čas neusklajen s partnerjem. Predvsem pa nas moti, da se naša družbena prehrana na to novost še ni uspela pripraviti.«

#### ANDREJ ŽELEZNIK:

»Sem povsem zadovoljen, naspim se, na delo prihajam spočit in ni strahu, da bi človek zamujal.«

#### MIRA ZUPANČIČ:

»Žal imamo ljudje različen bioritem in mojemu ta novost ne ustreza, pred-

vsem pa zaradi tega trpijo otroci, za katere nam ostaja vse manj časa.«

#### BRANKO DOŠLER:

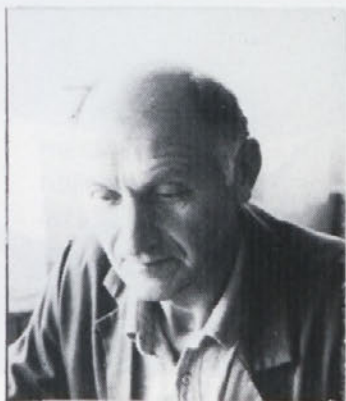
»Novi delovni čas je zanimiv poizkus približevanja evropskemu načinu dela. Vendar pa samo to ni dovolj. Slediti bi morali še dodatni ukrepi, ki bi nas pripeljali do boljših rezultatov gospodarjenja in s tem v zvezi bi se lahko vsaj približali tudi evropskim plačam, ki bi povzročile, da bi se delavci še bolj zavzeto posvetili delu in službi.

Vendar pa menim, da bi se tej novosti morala prilagoditi tudi druga podjetja in ustanove v občini.«

#### VERICA SCHMUCK:

»Kar se samega dela tiče, je gotovo novi delovni čas ustrežnejši, osebno življenje pa je pač okrnjeno, saj preostane kaj malo prostega časa. Težave pa imamo tudi s prehrano, ta problem bo gotovo težko razrešiti na način, kot to počne Evropa.«

A. F. in J. Š.



Branko Došler



Schmuck Verica



**V letošnjem letu smo v Adrii – Caravan pričeli z organiziranim motiviranjem inovatorjev. V ta namen smo sprejeli novo obliko nagrajevanja in stimuliranja, katerega pravna podlaga je nov pravilnik, ki med drugim za vsako leto posebej predvideva podelitev priznanj inovator leta najbolj uspešnemu ustvarjalcu v Adrii – Caravan. Tako smo slavnost ob podelitvi nagrad jubilatoma izkoristili tudi za podelitev tega priznanja.**

Skupna komisija za inovativno dejavnost Adrie – Caravan, ki je bila ustanovljena v skladu z omenjenim pravilnikom, se je za leto 1990 odločila podeliti priznanje INOVATOR LETA ADRIE – CARAVAN Pavli Koščak iz obrata Mirna.

Pavla Koščak je to nagrado prejela 7. septembra 1990 na Otočcu iz rok glavnega direktorja Adrie – Caravan d.d. Jožeta Sagadina.

V Adrii je prvokrat javno podeljeno takšno priznanje, zato je prav, da bralcem nekoliko podrobnejše predstavimo inovatorko.

Pavla Koščak je avtor treh inovativnih predlogov s področja krojenja tekstilnih izdelkov Adrie – Caravan d.d.

# Podelitev priznan

– Prvi, ki zajema spremembe krojenja prevlek, je bistveno izboljšal izkoristek dekorativnega tekstila.

– Drugi zajema spremembo na področju krojenja zaves, za kar letno prihranimo približno 27000 din.

– V tretjem pa je Koščakova predlagala izboljšave v prikoliški konfekciji A in B programa.

**Pavla, prvo vas bom vprašal o tistem, kar je v vašem življenju najpomembnejše, to je: o vaši družini.**

Z možem imava tri otroke, stare trinajst, dvanajst in tri leta.

**Pa imate poleg vseh družinskih in službenih obveznosti čas še za inovacije?**

Ko sem na delu, o domu ne razmišljam in mislim, da je tako prav.

**Kaj in koliko časa delate v obratu Adrie v Mirni?**

V obratu sem že 14 let, večji del preddelavka. Z manjšim presledkom sem

## Prioritetna pravica, ali kako zavarovati svojo idejo

Velikokrat se dogaja, da nekdo prijavi inovacijo, za katero se pozneje izkaže, da je avtor ideje tretja oseba. Zadeva je potem zelo nerodna, saj je presoja o tem komu izplačati nadomestilo težka. Da bi se temu problemu izognili, sem se odločil o zadevi napisati kratko obrazložitev.

Pravica, s katero si zagotovimo varstvo svoje pravice, imenujemo prioritetna pravica. Po zakonu o varstvu izumov, modelov in tehničnih izboljšav, se prioritetna pravica za izume in nove modele zagotovi s prijavo na zavodu za patente na katerem se pozneje do minute natančno ugotavlja kateri od avtorjev je prvi prijavil svojo idejo. Kot pravi znan pregovor tistemu, ki je prvi pripada dekle, se tudi v tem primeru odloča.

Prav tako pa se odločamo na naših komisijah in odborih, ko gre za vaše inovacijske predloge. Da bi se temu problemu izognili, vam priporočam, da vsako idejo, ki se vam porodi prijavite. Postopek prijave je znan; vzamete obrazec iz nabiralnikov, ki visijo po obratih in ga izpolnete, (po možnosti dostavite še dodatno dokumentacijo) ter vržete v nabiralnik oz. pošljete na oddelek za vspodbujanje inovativne dejavnosti v kadrovske splošnemu sektorju ADRIE – CARAVAN.

Če pa vas o navedenih problemih zanima, pokličite interno št. 774. Na vsa vaša vprašanja vam bom z veseljem odgovoril.

Janez Doltar



*Pavla Koščak prejema priznanje inovator leta Adrie Caravan, d.d. iz rok glavnega direktorja Jožeta Sagadina*

# ja »Inovator leta«

delala kot tehnolog. Sedaj sem izmenovodja.

**Menite, da se da na obstoječih strojih še kaj narediti v smislu invariranja procesa dela?**

Seveda se da, posebno v takšni proizvodnji, ko se artikli na traku nenehno spreminjajo in je mogoče veliko storiti na prihranku časa in materiala. Posebno se mi zdi pomembna pomoč delavcem pri spreminjanju načina dela, saj imajo največ možnosti, da za posamezno delo, ki ga najbolj poznajo, lahko največ prispevajo k temu, da svoje delo najhitreje, najenostavnejše in z manjšim naporom opravijo. Takšen način razmišljanja se meni zdi zelo pomemben za uspeh.

**Pa mislite, da drugi prav tako razmišljajo?**

Ljudje različno razmišljajo in delajo. Nekateri razmišljajo le o plači, ne pa o tem, da bi prvo razmišljali o kvaliteti svojega opravljenega dela. Osebnostno ne razmišljam o novosti oz. o inovacijah zaradi denarja in nagrad, temveč zaradi tega, ker mislim, da mi je to dolžnost.

**Kljub vsemu, kakšno je vaše počutje po prejemu tega priznanja in kaj vam takšno priznanje pomeni?**

Takega priznanja nisem pričakovala in sem tudi, ko ste me obvestili o odločitvi komisije, predlagala, da naj se komisija odloči za katerega drugega inovatorja, saj sem bila mnenja, da si to priznanje zasluži še kdo drug. Moram pa priznati, da sem ga vesela, saj je to priznanje prav tako priznanje mojim sodelavcem, ki so mi pri tem pomagali, in celotnemu obratu v Mirni.

**Kakšen pa je odnos nadrejenih do vaših inovacij?**

V obratu Mirna je odnos

do inovatorstva zelo dober. Že ob sami ideji, da bi nekaj drugače naredili, to vodstvo podpira in tako so vzpostavljeni pogoji za realizacijo ideje. V obratu na tem področju nisem sama, saj je še veliko sposobnih delavk, od katerih še lahko pričakujemo nove ideje.

**Kaj pa odnos vaših sodelavcev?**

Moram reči, da si s tem, ko nekaj napraviš, nakoplješ kup zavistnežev in nekaj užaljenosti s strani tistih, za katere se smatra, da so to dolžni sami narediti. Moram priznati, da takšen odnos nekaterih ne deluje spodbudno.

**Kako pa – gleda na vaše uspehe – vaša družina?**

Verjetno so veseli, čeprav tega ne kažejo na

zunaj. Mož je obrtnik in mora biti pri svojem delu vedno inovativen in velikokrat se zgodi, da mu tudi katera od njegovih idej prav pride.

**In na koncu: kakšni so vaši načrti za prihodnost?**

Želim si, da bi tako naprej nadaljevali in da nas bo na področju inovatorstva še več. Vsaka stvar se začne z malim in ob vztrajnosti postane velika. Upam, da bo tako z našim inovatorstvom.

**Pavli Koščak želimo še veliko novih delovnih uspehov. Predvsem pa si želimo, da bi njen vzgled pritegnil še ostale delavce Adrie – Caravan in bi postali pri svojem delu bolj inovativni in uspešnejši.**

J. Doltar

**Komisija za inovativno dejavnost  
in Služba varstva pri delu**

## **Adrie Caravan razpisuje NATEČAJ idej s področja varstva pri delu**

Proizvodnja Adrie – Caravan zaradi karakteristike proizvoda (prikolice) v pretežni meri za delavce neergonomski in zaradi tega se nam v veliki meri dogajajo neljube posledice. Delavci, tehnologi in ostali, ki najbolj poznate delovno mesto na posameznem delu proizvodnje, lahko najlažje sami s svojimi idejami prispevate k lažjemu in varnejšemu načinu dela. Vse ideje, ki jih boste poslali, bomo obravnavali, skušali realizirati in vas nagradili.

V naslednji številki Kurirja bomo napravili daljšo reportažo o inovatorjih, ki so že prejeli denarne nagrade za svoje ideje.

## **Pojasnilo**

Zaradi številnih vprašanj v zvezi z nedavno objavo mojega imena v povezavi z »vlado v senci« dajem naslednje pojasnilo:

Ena pomembnih sestavin mojega dela v IMV je tudi komuniciranje z družbenim okoljem in skrb za čim ugodnejše pogoje poslovanja vseh družb v IMV. Zato imam številne stike z zvezno in republiško vlado, ki v največji meri vplivata na ekonomsko okolje, ki je še vedno zelo neugodno, kot vsi vemo.

Zato skušam izkoristiti vsako priložnost, da ljudem, ki tako ali drugače vplivajo na pogoje poslovanja, dajem svoje ocene situacije v interesu družb, ki jih zastopam.

To je bil tudi **edini razlog**, za mojo načelno privolitev, da občasno in neobvezno dajem strokovno mnenje o določenih gospodarskih vprašanjih tudi v Pintarjevi »vladi v senci«, potem ko sem bil za to naprošen v neformalnem razgovoru z g. Pintarjem. To seveda nikakor ni pomenilo, da bi s tem v vladi tudi sodeloval, kar je bilo razumeti iz časopisnih sporočil in intervjuja g. E. M. Pintarja na TV.

Ker sem poleg tega tudi izrecno odklonil omenjanje mojega imena v zvezi z delovanjem te vlade v senci, sem prav zaradi objave mojega imena tudi takoj odklonil nadaljnje stike s to vlado, kar bo pomenilo, da ne bom več dajal svojih mnenj o eventualnih gospodarskih vprašanjih, tudi če bom naprošen za to.

**Predsednik IMV  
Marjan Anžur, dipl. ing.**

# Čas je, da se organiziramo

V zadnjih treh, štirih mesecih smo bili priča pravi »mali vojni«, ki je vladala med sindikati v našem, slovenskem prostoru, kakor tudi med Svobodnimi sindikati Slovenije in vlado Republike Slovenije.

Pritiski, prerekanja, dokazovanja, obtoževanja, samohvala, podtikanja, spolitiziranost sindikata, tega ali onega, vse pa se je v sredstvih obveščanja stopnjevalo iz tedna v teden. Mi pa smo brali vse to, poslušali, gledali, bili razdvojeni, marsikdo tudi prestrašen, zaskrbljeni pa smo tako in tako že dolgo.

Zaskrbljenost je pravzaprav še sorazmerno blag izraz za strah, če boš jutri še imel kruh, če boš jutrišnji dan še preživel. V današnjih razmerah je tak strah eno samo veliko ponižanje.

Rekel bi, da je treba ta negativni naboj – ki se je v večini nas nakopičil in že toliko časa grozi, da bo eksplodiral – nevtralizirati. In to tako, da uporabimo njegovo energijo. Tako, kot se pri nas konstituira nova demokratičnost, nova oblast, mora nastopiti tudi nov sindikat. Pa ne na tak način ali pa vsaj ne povsem takšnega, kot je doslej nastajal v Sloveniji. Oživitvi je treba sindikalni pluralizem in

skupaj oblikovati nov slovenski politični prostor ter kompletirati zainteresirane sogovornike vseh barv, kot je nekdo dejal.

Prvak slovenskih socialdemokratov dr. Pučnik je zapisal, da je zahodni kapitalizem šele z razvojem sindikatov izgubil svojo vulgarno obliko. Sindikati so namreč družbeni kolektiv in potrebna varovalka za vsako oblast. Živeti pa bomo morali slej kot prej znošno in na določeni civilizacijski stopnji.

Treba se bo torej pričeti dogovarjati. Da pa bi se lahko sploh pričeli, se vključimo v sindikat. V naši tovarni naj bi to bil sindikat IMV. Sindikat, ki bo na primer s pogodbo povezal vse sindikate, ki so prisotni v hiši. Toliko smo že zreli in pametni, da prekleto dobro dojemamo interese v tej realni situaciji in tem bolečem vsakdanjem iskanju rešitev problemov. Ko bo jasna fronta med tistimi, ki odločajo o pogojih prodajanja dela, in tistimi, ki prodajajo svoje delo, bo tudi pristno sindikalno gibanje zaživevalo.

Samo ne pozabimo: tisti, ki odločajo o pogojih prodajanja, se že organizirajo. **DAJMO SE ŠE MI!**

Vinko Škof

## Brez sindika

Ob vseh družbenih spremembah v naši državi in republici ter preoblikovanju organizacije podjetij bi bilo čudno, če ne bi sleherni delavec nekaj svojih misli posvetil tudi tej temi in svojemu položaju v spreminjajočih se razmerah in odnosih.

Vse se spreminja, podjetja postajajo sama odgovorna za svoj poslovni uspeh. Tako je tudi z vami, delavci. Vsak bo odločal o svojem uspehu samo s svojim delom, s tistim delom, ki ga zna najbolje opravljati. Enako velja tudi za poslovalne delavce. Ker bodo ti ljudje najbolj odgovorni za vodenje poslovne politike podjetja, bodo imeli tudi veliko večja pooblastila pri vodenju poslovne in kadrovske politike.

Torej – naloge so enake, interesi pa različni. Podjetje bo uspešno, če bo izdelalo in prodalo čim boljši proizvod po sprejemljivi, to je konkurenčni ceni, s čim manjšimi stroški v proizvodnji (sem sodijo tudi osebni dohodki in drugi prejemki ter olajšave).

Delavčev interes pa je, da z normalnim delom v zdravem delovnem okolju zasluži normalnemu življenju vredne osebne dohodke, s katerimi bo lahko mirno preživel sebe in svojo družino, ter si ob delu tudi kaj ustvaril, privoščil zaslužen počitek vsako leto ter pripravil na mirno preživetje v pokoju.

Kako bomo tako različne interese uspeli speljati na enoten tir? Za usklajevanje želja in zahtev med delavcem in delodajalcem se v svetu že dolgo let uporablja KOLEKTIVNA POGODBA.

Da pa bi prišlo do neke pogodbe, sta potrebni dve strani oz. partnerja.

Enega že poznamo. To je vodstvo podjetja oz. direktor in njegov poslovodni odbor.

Kje pa je drugi partner? Kdo je to? Kdo zastopa delavca oz. delavce iz različnih okolij?

No, pa razjasnimo še nekaj! Ker gre za slehernega delavca v tovarni in za resnično njegove interese in potrebe, ne moremo reči ali trditi, da ima delavec, ki nalaga avtomobile na vagone v vseh vremenskih pogojih, enake zahteve kot delavec v lakirnici, ali pa tehnolog, vzdrževalec, kuharica, delavec v karošernici, montaži, orodjarni ali komercialist v prodaji itd.

Seveda je v prvi vrsti želja nas vseh, da bi imeli čim večji osebni dohodek, obenem pa moramo priznati, da vsa dela le niso enako zahtevna in težavna. Zato je naša želja, da bi bila dela vsaj pravično ocenjena, glede na potrebno izobrazbo, delovne izkušnje, pogoje, obseg dela, zahtevnosti itd.

In če se vrnemo k zastopanju interesov delavca, vidimo, da delavec iz montaže ne more zastopati interese

## NE STOJTE V SENCI!

V najkrajšem možnem roku moramo postaviti ponovno na noge sindikat, SINDIKAT IMV, ki naj bi združeval vse delavske interese. Sindikalne kuhinje, ki se dogajajo po slovenski deželi, odmislimo in se zazrimo sami vase, v svoje potrebe in cilje, ki jih neorganizirano ne moremo doseči. Zadnjič smo sedli za mizo ljudje, imvejci, ki smo si edini v mnenju, da čas ni na naši strani in da moramo v oktobru izvesti ustanovitveni občni zbor SINDIKATA IMV, ki naj bi bil odprt za vse inačice sindikalnih gibanj in prizadevanj. Zato ponovno objavljamo pristopne izjave, ki jih izpolnite in pošljite v uredništvo! Obenem pa vas pozivamo, da razmišljate o ljudeh, ki so vredni našega zaupanja, o tistih, ki bi lahko prevzeli funkcijo sindikalnega poverjenika v vašem delovnem okolju. Predloge lahko posreduje sleherni zaposleni, da bi postopek izvedli čimbolj neposredno in demokratično. Ime in priimek vašega kandidata s pripisom, za katero delovno skupino gre, pošljite v uredništvo.

Sindikat je stvar delavcev in nihče ga ne more in ne bo organiziral namesto vas. Zato ne stojte v senci, pač pa aktivno sodelujte pri oblikovanju organizacije, ki naj bi nam bila vsem v pomoč.

## IZJAVA

Podpisani(a) ....., rojen .....,  
zaoslen(a) v d.d. IMV ..... izjavljam,  
da sem pripravljen(a) pristopiti k novi sindikalni organizaciji SINDIKAT IMV.

V ....., dne .....

Podpis .....

# ODPRODAJA STANOVANJ – ponovno, a še ne zadnjič

## ta ne bo šlo

delavca iz lakirnice ali komerciale. Iz tega sledi, da moramo imeti v vsaki delovni sredini sposobne predstavnike, ki se bodo v imenu delavcev iz svojega okolja borili za svoje interese.

Ker pa posamezni predstavnik ozke skupine delavcev ne bo dovolj močan, da bi uveljavljal svoje zahteve, je potrebno združevanje skupnih interesov delavcev. Takšno združevanje pa se izvaja v SINDIKATU.

Kako pa je danes s sindikatom? Slišimo in beremo, da se poraja in ustanavlja več vrst sindikatov. Pa še več jih bo, saj smo rekli, da imajo razna okolja različne potrebe, zato se združujejo. Čez čas bomo imeli sindikate voznikov, železničarjev, kovinarjev, vodilnih delavcev, električarjev ...

Če pa pogledamo iz praktičnega zornega kota, lahko zaključimo, da nam, delavcem, našim potrebam in specifičnim zahtevam zaenkrat ne bo pomagal nobeden sindikat, če ne bomo imeli svojega, to je SINDIKAT DELAVCEV IMV-ja. V njem se bomo lahko združevali člani posameznih sindikatov, vendar bomo le imeli svoje predstavniško telo, ki nas bo zastopalo v pogajanjih z vodstvom tovarne.

Vodstvo sindikata IMV ali vodstvo sindikata REVOZ, ADRIA, TPV pa bo sestavljeno iz resničnih predstavnikov iz vrst posameznih delovnih skupin, ki se bodo borili za reševanje specifičnih problemov svoje skupine.

Če pa se bo ugotovilo, da so problemi ene skupine tudi problemi druge ali več skupin ali delavcev celotnega podjetja, bodo reševanja takih problemov postala skupna naloga.

Izberimo predstavnike, ki se bodo resnično borili za naše interese.

Združeni bomo močnejši sogovornik v pogajanjih z vodstvom.

Tako mislim jaz, kaj pa vi?

Vojko

O zakonu o odprodaji stanovanj in stanovanjskih hiš v družbeni lastnini (skrajšano: zakon o odprodaji stanovanj) smo v našem glasilu že pisali in obljubili, da bomo takoj, ko bo na tem področju kaj novega, obvestili vse, ki bi bili pripravljeni odkupiti IMV-jeva stanovanja. Naj ponovno poudarim: govorim o odprodaji zasedenih stanovanj, ki jih lahko odkupijo le tisti, ki v njih stanujejo (praviloma imetnik stanovanjske pravice).

Kaj bistveno novega se od našega zadnjega pisanja ni zgodilo. Prvotni zakon se je sicer spremenil, vendar ne v takem smislu, da bi spodbudil interes za odkup stanovanj. V začetku letošnjega leta bi morala republiška skupščina ponovno obravnavati osnutek sprememb in dopolnitev tega zakona, vendar je bila obravnava preložena na čas po volitvah, novi skupščinski organi pa ga doslej še niso obravnavali.

Po veljavnem zakonu o odprodaji stanovanj lahko lastniki svoja stanovanja odprodajo. Za prodajo veljajo pogoji, določeni v splošnem aktu lastnika, in predpisi o prometu z nepremičninami ter seveda pogoji iz zakona o odprodaji.

V novomeški občini je v zadnjem času kar nekaj podjetij vodilo obsežne akcije, da bi odprodali kar največ svojih stanovanj, vendar so bili rezultati zelo pičli. Za IMV lahko rečem, da na tem področju nismo storili ničesar, kar nam bo gotovo kdo očital. Odgovor bi bil lahko zelo preprost, vendar naj za lažje razumevanje navedem le nekaj zelo zgornjih podatkov.

Za primer bom vzela dvosobno stanovanje, katerega cenilna vrednost bi znašala 400.000,00 din (ceno jemljem le za vzorec, ker je potrebno pred vsako prodajo obvezno izračunati cenilno vrednost za vsako posamezno

stanovanje!). Če bi bili pogoji za odprodajo zasedenih stanovanj enaki kot za nakup novih stanovanj, bi moral tisti, ki bi se za odkup odločil, plačati 30 odstotkov lastne udeležbe v gotovini. V našem primeru bi to znašalo 120.000,00 din. Na obroke bi lahko kupec, če je delavec IMV, odplačal toliko kupnine, kolikor znaša najvišji možni znesek posojila za individualno gradnjo ali nakup stanovanjskih hiš in stanovanj. V letošnjem letu je to, npr. v Revozu, 40.000.000 din. Ostali znesek kupnine (240.000,00 din) bi lahko kupec poravnal z bančnim posojilom ali posojilom podjetja, kjer je zaposlen njegov zakonec, ali pa z gotovino.

Ko delavcem, ki se zanimajo za odkup stanovanja, obrazložim možne pogoje za plačilo (možne pravim zato, ker s splošnim aktom še niso določeni), se navadno le zahvalijo za informacijo... In temu se sploh ne čudim!

Tudi v primeru, če bi lahko kupcem omogočili plačilo celotne kupnine v obrokih, kar sedaj še ni možno, se jih za odkup verjetno ne bi odločilo veliko. Spet dajem samo za primer: če bi stanovanje, vredno 400.000,00 din, kupec lahko odplačal v 25 letih z 9-odstotno obrestno mero, kot velja za stanovanjska posojila v IMV, bi mesečni obrok znašal nič manj kot 3.356,80 din! Stanarina za dvosobno stanovanje za mesec september 1990 pa znaša okoli 800,00 din!

Mislim, da ti podatki dovolj zgornjo pričajo o tem, zakaj stanovanj ne odprodajamo. Saj ne, da jih nočemo: vsak, ki misli, da bi stanovanje lahko odkupil, lahko poda pismeno prošnjo oz. predlog, na osnovi katerega bo lastnik stanovanja lahko pričel postopek za odprodajo.

Namen mojega pisanja ni v tem, da bi prepričala delavce, naj se ne odločijo za odkup stanovanj. Morala bi celo delati propagando za odkup, ker bi bilo to ugodno za lastnike... Hočem le povedati, da tako enostavno, kot si nekateri predstavljajo, stanovanja ni možno odkupiti. Ne ob naših plačah in ne ob tako visokih življenjskih stroških, ko so le redki taki, ki bi lahko (oziroma bi hoteli) plačevati tako visoke mesečne obveznosti za stanovanje. Pa čeprav bo to stanovanje enkrat njihovo!

Opomba:

Ker so stanovanja, katerih lastnik je bila dosedanja DO IMV, razdeljena na nove družbe Revoz, Adria, TPV in družbeno podjetje IMV, bo lahko vsaka družba prodajala stanovanja po pogojih in na način, ki ga bo sama določila. Zato prosim, da ta prispevek jemljete le kot splošno informacijo oziroma razmišljanje o odprodaji družbenih stanovanj!

Vlasta Štangelj



## FOTO ŽEBLJICKI

Kot gobe po dežju rastejo nova podjetja. Tudi v Novem mestu... Eno takšnih je odprl tudi naš delavec (REVOZ), ki kar na parkirnem prostoru pred stolpici na Zagrebški cesti, nasproti tovarne, ponuja vozila. Je to dokaz, da nekaterih kadrov ne znamo postaviti na mesta, kjer bi bili uspešnejši in koristnejši, ali pa skušamo dokazati, kako tolerantni smo...



Automobile pa ponuja tudi lokalna prodajalna na Ruperč Vrhu, katere lastnik se je baje znašel in mu vozila prevajajo DE WINTER-jevi tovornjaki, ki sicer odvažajo v Evropo naše prikolice...

# Živeti s stisko je boleče

Delati z ljudmi je naporno. Toda delati z ljudmi, ki jih spremljajo razne stiske, pa je še toliko težje. Ko mine delovni dan, ne moreš zgodbi, ki si jih spoznal, zakleniti v predal. To te spremlja, živi s tabo, pa tudi sanjaš o njih.

Časi so taki, da se vse več ljudi obrača k nam v stiskah, takih ali drugačnih. Sprašujejo, zakaj mora ravno on tako trpeti, zakaj je njemu usoda namenila toliko gorja, komu se je zameril, da ga čas tako tepe in... Žal je tako, da je vsakemu namenjen svoj križ: enim večji, drugim manjši. Kako svoj križ prenašamo, pa ni vselej odvisno od nas samih. Nekaterim je treba pomagati, da sploh zmorejo prenašati ta bremena.

V petek, 13. julija, je bil še posebej naporen dan. Med številnimi našimi obiskovalci, sta mi dve zgodbi še posebej ostali v spominu. Mati dveh osnovnošolskih fantov je s solzami v očeh razkrivala svojo stisko. Prejšnji dan je imela obravnavo na sodišču. Oče otrok je vložil tožbo zoper svoja sinova za zmanjšanje preživitve. za oba plačuje 450 din na mesec. Res da živi in dela v sosednji republiki, toda mati z otrokoma živi in dela pri nas, kjer je življenje dosti dražje. In kako majhen je očetov prispevek za odraščajoča sinova, pa še tega ni voljan prispevati. Šola je pred vrati. Izdatkov je veliko. Skrbi jo, kako bo vse zmogla.

Naslednji primer pa je veliko težji. Petčlanska družina: mati in štirje otroci so se znašli v tako hudi stiski, da ni bilo več iz česa pripraviti obeda. Razmišljali so o gladovni stavki. Pa mar ni to že gladovna stavka, saj so več tednov preživeli ob sladki vodi in koščku kruha. da so vsi po vrsti izgubljali na teži, da so otroci v šoli postajali zaspani, utrujeni, dajali videz nezainteresiranosti. Toda nihče jih ni vprašal, zakaj so se tako spremenili, kaj jih je pripeljalo v tako stanje. Najmlajši sin je telesno in duševno zelo prizadet in ima hude epileptične napade. V dodatne težave pa je družina zašla prejšnje leto.

Sinove zdravstvene težave so bile vse težje. Mati je bila precej odsotna z dela zaradi bolniškega staleža. Zaradi hude prizadetosti je bil sin moteč v Domu, v Ljubljani v zavodu, kjer so čakali na sprejem, pa ni bilo prostora za premestitev. Za nego je prejemale nizko nadomestilo osebnega dohodka. Petčlansko družino v bloku pa je bilo treba preživeti. V taki stiski je mati zašla v dolgove, tako od aprila letos ni prejela osebnega dohodka. Petnajstega v mesecu je dobila le obvestilo o njem, denar pa je ostal

na banki. Dolg je sedaj že poravnani in 15. avgusta bo v družini razlog za veselje.

Mati je svojo stisko dolgo prikrivala, toda ta bolečina je postala tako močna, da nam jo je morala razkriti. Oče ne živi z družino. S svojim ravnanjem pa kaže, da se je tudi otrok odpovedal.

Sin je bil sprejet v zavod na lgu pri Ljubljani marca letos. V tem času je bil doma le enkrat. Z vlakom oz. z avtobusom ne more potovati, vsak drug prevoz pa je vezan na dodatne stroške. Zadnji čas so materi iz zavoda nekajkrat pisali, naj vzame sina čez počitnice za en mesec domov. Toda kako ga naj preživi, ko pa še za ostale ni hrane. Kakšna stiska je to za mater, brate in sestre, ki so med seboj čustveno zelo navezani. Poleg težav s prehrano pa kar naprej prihajajo računi, opomini za stanovanje, elektriko itd. Plaćati pa jih ni s čim.

In kako pomagati družini? V tovarni in v okviru občine smo izčrpali vse možne vire finančne pomoči. Na koncu nam je ostala le še lastna solidarnost v taki ali drugačni obliki.

Spomnili smo se na »DOBROTNIKA« iz Negove. Pa res ni bilo zaman. Prejšnji ponedeljek, ko sva se srečala v Novem mestu, mi je povedal, kam v Ljubljani pošilja denar za bolne otroke in revne družine. Med drugim je dejal, da je pred kratkim nakazal v te namene 31 starih milijard dinarjev. Pa naj še kdo ugovarja, da ni dobitnik.

Poklicali smo v Ljubljano na uredništvo Nedeljskega dnevnika – rubriko »Iskrica v žalostnih očeh«. Dogovorili smo se za obisk. Prišli so člani komisije. Seznanili smo jih s primerom. Obljubili so nam finančno pomoč za bolnega sina, katero bodo nakazali v nekaj dneh. Obiskali so fanta na domu in ga slikali. Medtem smo ga namreč že pripeljali iz Ljubljane. Med svojimi bo preživel kar cel mesec. Tako se je v družino zopet vrnil kanček veselja in žarek upanja, da bo jutrišnji dan lepši in toplejši od večerajšnjega. Privoščimo jim in se veselimo skupaj z njimi, saj za veselje potrebujejo tako malo.

Čas pa teče neusmiljeno dalje in beleži nove zgodbe. Tako je pač življenje, če umre eno, pa vznikne novo. In prav je tako!

13. julij letošnjega leta mi bo ostal še dolgo, dolgo v spominu. Na koncu bi se zahvalila vsem tistim, ki so tudi nas razumeli v stiski in nam pomagali. Hvala vsem, ki so kakorkoli prispevali za pomoč družini naše sodelavke.

Marija Božič

# SPET O MALICI...

Ljubezen gre skozi želodec, pravi star izrek. To tudi danes še kako drži. Tokrat objavljamo odgovor strokovne službe na sestavek. In že spet o malici in... ki, upamo, pojasnjuje mnoge nejasnosti oz. stvari, ki jih radi pozabljamo. Pa kaj, ko človeku, ko pride na malico, niso prav nič mar tegobe in težave, rad bi le dobro jedel...

P. S.:

Članek v 11. št. Kurirja ni pisala skupina avtorjev, pač pa član uredništva A. Fink; da pa je bil članek nepodpisan, je nepomembno, pomembno je, da uredništvo ve, kdo je avtor, ki lahko ostane, če želi, anonimno.

Skupina in nepodpisani avtor članka (le zakaj?) so v prejšnjem Kurirju pozvali k odprti polemiki na temo o družbenem prehranjevanju v IMV.

Tema stara kot svet in, resnici na ljubo, čedalje bolj aktualna, takšna, ki nas vse v živo zadeva, na katero se, vsaj tako večina misli, vsi nadvse dobro spoznamo.

Ker sodim v kategorijo tistih, ki so vsaj soodgovorni za družbeno prehrano v IMV in ker seveda nisem edini, sem prisiljen k besedi s svojega zornega kota; torej ne mislim biti vseved in iztresati zveličavnih resnic. Sicer bi rad spomnil na vrsto člankov, v katerih sem skušal pojasniti nekatere zadeve v zvezi z malico, kar pa očitno, sodeč po omenjenem pisanju, ni naletelo na najbolj ugodna tla.

Ne moti me kritika dela v družbeni prehrani – niti ne predstavljate si, koliko gorkih si rečemo na račun lastnih slabosti – ni nam pa vseeno, če javnost iritiramo s podatki, kakršnih je nekaj v zadnjem članku.

Poglejmo!

Prvič – Sprašujem se, zakaj so avtorji vzeli kot najbolj tipično suho malico, ki je v strukturi naše celotne ponudbe udeležena le z 1/4 do največ 1/3 skupnega števila malic? Ali je to strokovno in objektivno? Zakaj so prav tako vzeli za primer eno najcenejših suhih malic (konkretno zelenjavne ribe), spregledali pa – glej septembrski jedilnik – šunko v črevo, kuhan želodec, kraško slanino, vratovino MIP, mortadelo MIP, kuhan šinjek, prešano šunko, primorsko slanino, šunko (!), tolminski želodec, šunkarico... itd.. Ali je to strokovno in objektivno? Prej zlomajmo!

Drugič – Cena 51 din. Saj ni res – pogledajte faksimile naše interne fakture Adrii za avgusta dobavljene malice. Cena je 39 din, torej bistveno manj »eksplozivna«. To, da so avtorji članka v enem Informatorju naleteli na ceno 51 din, pomeni, da je po družbenem dogovoru in Zakonu o izplačilih osebnih dohodkov, sredstev za neposredno skupno porabo in sredstvih za družbeno prehrano določen limit na ravni 51 din, kar je 20 % povprečnega ČOD v prejšnjem trimesečju v gospodarstvu republike. Torej gre za možnost, ki je v naši DP nismo izkoristili, ker – ne zamerite besednjaku – ne smemo zažreti celotnega dohodka. Naj nepoučenim tisoč in prvič povem, da malico financiramo iz materialnih stroškov in ne iz osebnih dohodkov, oskubljeni so za ceno kruha, ki ga v obratih IMV-ja, ki se oskrbujejo iz naše DP, pri 5000 malicah porabimo 900 – 1000 kg dnevno!!!.

Da bo pa stvar resnično poštena, povejmo še o malicah pri drugih:  
SCG: 28–38 din  
Krka: 30–50 din  
PIONIR: 28 din  
(izgube v enoti DP),

KZ Krka: 25–53 din

in še bi lahko naštevali. Torej smo le »tukaj nekje«! Toliko torej o zame in za delavce DP ne tako nepomembnih »detajlih«, s katerimi kaže sezantiti vse, ki bi nam radi tvorno pomagali pri urejanju množice problemov. Morda pa za nameček le še (vsi) trije zaključki iz Poročila o sanitarno-higienskem stanju in kvaliteti prehrane v obratu DP DO IMV (Zavod za socialno medicino in higienično dela, Novo mesto, akt. št. 191/90, podpisani predstojnik službe Harlander dr. Dušan, spec. epidemiologije). Citiram:

1. Sanitarno-higienski režim:

Na osnovi devetmesečnega spremljanja sanitarno-higienskega režima in poznavanja vseh relevantnih razmer (videz, nabava, shranjevanje, priprava itd.) lahko rečemo, da je sanitarno higienski režim zadovoljiv, da pa je lahko še boljši. Izboljšanje bi dosegli predvsem v razbremenitvi v času malic (povečanje kapacitet).

2. Kvaliteta hrane (ponujenih obrokov)

Ponujeni obroki so primerni za delavce, ki opravljajo težka in zelo težka fizična dela, niso pa primerni (premočni) za delavce, ki opravljajo lažja fizična dela (zlasti administracijska).

3. Pri splošni oceni sanitarno-higienskega režima še posebno poudarjamo veliko frekvenco v času malic. Le-ta onemogoča vzdrževanje primerne sanitarno-higienskega režima in povzroča nejevoljo med delavci.

To bi bilo vse o različnih resnicah v zvezi z družbeno prehrano, da ne bo vidna le ena plat medalje!

Rad pa bi še polemiziral o nekaterih organizacijskih rešitvah – na kratko seveda.

Čeprav ponovno oživlja praksa gotovinskega izplačila protivrednosti malice, katero si delavci kupujejo po lastni presoji, je to največkrat nesprejemljivo. Ne vem, kakšen smisel bi to imelo pri nas, če predpostavimo, da bo izključena možnost bežanja delavcev »čez žico« v javne gostinske lokale in bo naša ponudba približno enaka dosedanji. Izključujem seveda izrazite dietike, ki pa pri vrsti dobrih malic kar skopnijo. Bom konkretno: 10. 9. smo v dopoldanski izmeni v jedilnici I. razdelili 728 obrokov, naslednjega dne pa kar 1470!? Ali si lahko predstavljate problem tekočega planiranja priprave hrane pri sedanjem sistemu naročanja – rakasti rani celotnega poslovanja družbene prehrane IMV? Osebo ne vidim nikakršnega razloga za gotovinsko izplačilo protivrednosti malice, saj bi od tega – ne blefirajmo drug drugega – imele koristi le točilne mize novomeških lokalov. Menda se ja ne bomo pričevali o tem, koliko bo na ta način zadovoljen smoter prehranjevanja med delom! Vsi poslovodni delavci, ki

bodo podprli ta sistem, pa naj se zamislijo nad lastnim prispevkom k slabšanju delovne discipline.

Zakaj ne damo kuhinje v najem zasebniku? Misel stara, interes prisoten – zasebnik komaj čaka. Problem je predvsem v tem da bi morali posodobiti tehnologijo priprave – več milijonov din – vzpostaviti nov sistem mesečnega in zlasti dnevnega načrtovanja (naročanja), ki bo preprečil možnost sedanjih »presežkov« včasih tudi več sto obrokov. Slednji bi vsekakor bremenili zasebnika, na kar seveda ni pripravljen. Torej bi morali investirati v nov sistem naročanja ali pa pristati na sistem samopostrežne restavracije, kar pomeni: če zmanjka, pač zmanjka, ... lahko dobite hladno malico. Tega pa tudi mi v IMV ne upamo tvegati. Spomnite se, da smo sloviti lanski štrajk v Revozu prekinili le, ko je prišel čas malice.

Razmišljanja gredo v smer oblikovanja lastnega podjetja družbene prehrane, v katerem bi maksimalno racionalizirali tehnološke in kadrovske zmogljivosti, vzpostavili kapacitete za razširitev ponudbe (več menuejev, dietna prehrana, abonentski obroki, lahki zajtrk itd.).

Nekatere zadeve smo pripeljali relativno daleč, na primer tako imenovani lahki zajtrk za proizvodne delavce. Zatika pa se pri razdeljevanju, ki bi ga lahko opravljalo nekaj, sedaj polzaposlenih delavcev. Mar nam teh manjka? Če to rešimo, lahko začnemo takoj in to brez dodatnega finančnega obremenjevanja redne malice.

So pa seveda problemi in napake, za katere si zaslužimo ostro kritiko. Mislim, da so predvsem na področju kakovosti pripravljenosti, torej okusnosti obrokov. Imamo le eno tehtno opravičilo – termin posode! Slednjim in zaradi njih prisotnim problemom se resnično ne moremo ogniti. To pa seveda ne more opravičiti slabe recepture, na primer presoljenosti ričeta ali nezadostne prekuhanosti krompirja, čemur smo prav v času priprave rokopaša za ta članek bili priča. To so izključno osebne napake delavcev, ki se pogosto ponavljajo in za katere ni opravičila. Resnično upam, da bomo takim nekega dne, kot nam obljubljajo, lahko pokazali vrata.

Če že teče beseda o kritiki, moram povedati, da smo veseli ene njene nove pojavnosti oblike. V Adrii so namreč ustanovili **strokovno** (hvala bogu, tokrat ne samoupravno ali sindikalno) komisijo, ki bo vsak dan analizirala in ocenjevala kakovost obrokov. Mislim, da je to velik korak naprej, saj z dopisovanjem preko Kurirja verjetno ne bomo prišli daleč.

Prav bi bilo, da bi se tudi najvišji poslovodni krogi poglobili v problematiko tako pomembnega elementa delovnega standarda, kot je prehrana med delom. Želimo si možnosti, da razložimo problematiko in dobimo vsestransko razvojno in kon-

kretno materialno podporo. Le tako se namreč ne bo dogajalo, da bodo celotni, drago plačani projekti, ostajali na prašnih policah.

In še enkrat – veseli smo kritike, ne nazadnje tudi takšne v Kurirju, a naj bo objektivna in utemeljena. Da bomo tudi mi lahko z njo pomahali takrat in tam, kjer bo koristno. Pridite k nam ali nas povabite in radi se bomo odzvali na sleherno, še tako zgečljivo temo, saj imamo vendar vsi skupen interes – malo bom karikiral – ljubezen gre v želodec skozi Družbeno prehrano IMV.

Hvala za potrpežljivost!

Simo Gogič

## Tudi nam je prekipelo

Tudi nam je prekipelo, pa da ne boste mislili, da prvič!

V »novi« telefonski centrali, ki še vedno ni tehnično prevzeta, delamo že 26 mesecev in ni nam lahko! Vse uporabnike naše centrale obveščamo, da na naši številki 23-311 in 22-511 kličemo vse močoge delovne organizacije, ne glede, v katero karakteristično območje spadajo. Zmeda je torej popolna! Naše delo je oteženo tudi zato, ker imamo samo 30 linij za klicanje, na katerih so priključeni tudi vsi notranji telefonski aparati, ki imajo možnost klicanja preko naše ničle.

Centrala se nam seveda tudi večkrat pokvari. Edini servis v Sloveniji za tovrstne centrale pa je v Kranju. Potem pa si lahko zamislite, koliko časa je potrebno čakati na serviserja. Stranke nas kljub temu, da je centrala v okvari, kličejo, telefoni zvonijo, zvonijo, dokler jih avtomat ne prekine.

O naših problemih so seznanjeni tudi naši strokovni in predpostavljeni delavci, vendar imajo do sedaj, na žalost, še vedno gluha ušesa, le me, tukaj v telefonski centrali, smo TISTE, ki smo vedno prve deležne vseh kritik in očitkov.

Na koncu pa nam ostane le še upanje na boljši jutri.

Telefonistke

# ***Trikrat za šolo***



*Takole je v šoli v naravi! Učenci in učitelji pravijo, da je super, snov gre na svežem zraku lažje v glavo, vse je bolj zanimivo...*



*Delali so v skupinah; eni so spoznavali geografske, drugi biološke značilnosti...*



*Tretja skupina se je učila veščin potapljanja, četrta se je posvečala zdravstveni vzgoji*



*Ana Ivanič*



*Janez Rodič*

Sodelovanje med osnovno šolo Grm in našo delovno organizacijo, ki smo ga spomladi letos postavili na nove temelje, dobiva vse bolj konkretne oblike. Te pa so predvsem takšne, da učencem šole naredijo prijetnejšo in v tem je tudi čar šole v naravi. Žalostno je dejstvo, da v naši občini (baje) za to ni pravih možnosti. To gotovo ne drži, samo poiskati bi jih bilo potrebno in da bi stvar zaživela, rabimo le precej časa. Mi smo dokazali, da se to da, in upamo, da bo našemu primeru še kdo sledil. Osnovni šoli smo ponudili kapacitete našega počitniškega doma, ki res niso velike, a ravno pravišnje, da se udobno namesti učence enega razreda. Seveda je šola ponudbo z navdušenjem sprejela, saj imajo šesti razredi v učnem programu spoznavanje obmorskega sveta in ta se, kot so tudi sami zatrjili, na kraju samem najbolje spozna. Seveda smo razmišljali tudi o finančni plati, saj v današnjih časih, ko pazimo na sleherni nepotrební izdatek, ne moremo s tem pretirano obremenjevati družinskega proračuna... Cena je bila resnično nizka in starši jo bodo poravnali v petih obrokih... Navdušenje nad tem, da bo organizirana septembra šola v naravi, je bilo prisotno (seveda!) tako pri učencih kot učiteljih in starših. V štirih skupinah po šest dni so učenci šestih razredov spoznavali prednosti takšne

# hura v naravi

šole. In bili so navdušeni! Pri pouku na plaži ali v domu so navdušeno sodelovali, nova snov ni bila nekaj abstraktnega, pač pa nekaj zelo blizu.

Sicer pa pustimo njim, da povedo, kakšni so njihovi vtisi.

**ANA IVANIČ:** »Všeč mi je in veliko več se naučimo kot v šoli. Tudi s sošolci in sošolkami smo se spoznali bolje, saj smo nenehno skupaj. Rada bi pohvalila kuharja Mileno in Francija, ki resnično lepo skrbita za nas.«

**JANEZ RODIČ:** »To je prava stvar. Kar se učiš, to tudi vidiš in tako se hitreje naučiš. Tudi naše tovarišice in tovariš so tu še boljši kot v šoli. Edino, kar me moti, je to, da moramo prezgodaj spat.«

**MAJA BIZOVIČAR:** »Všeč mi je in bilo bi čudovito, če bi tudi pozimi imeli šolo v naravi. Ves dan nekaj počnemo in nič nam ni odveč. Mislim, da bi bilo lepo, če bi imeli večkrat takšno šolo, saj nam je vsem zelo všeč.«

**TADEJ KRANJEC:** »Krasno je ob biologiji, geografiji in zdravstveni vzgoji, imamo tudi telovadbo in učimo se potapljanja, igramo košarko v vodi... vse delamo z veseljem, tudi zanima nas vse okrog nas... Upam, da bomo imeli še takšno možnost.«

Tudi učiteljice so učence pohvalile, saj so z zanimanjem spremljali pouk, hitro in brez težav so se živeli v novo okolje. Da pa so bili starši še bolj brez skrbi, je vsaka skupina imela s seboj tudi zdravnika, ki na srečo ni imel posebnega dela.

Mislim, da smo lahko zadovoljni tudi mi, saj smo otrokom omogočili takšno šolo, ki si jo želijo še več!



*Vsi skupaj pa so najbolj uživali pri košarki v vodi...*



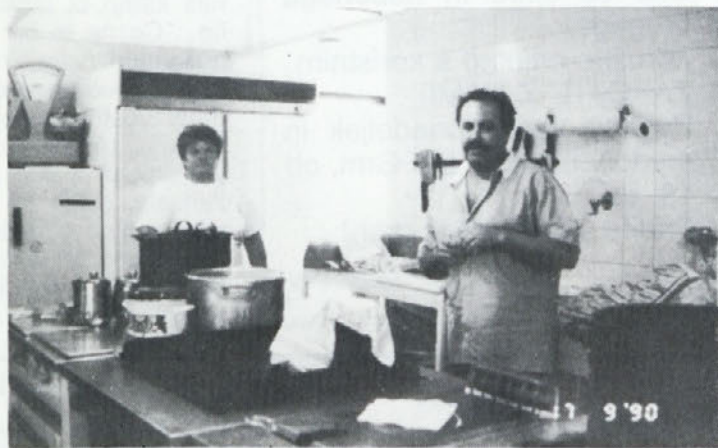
*Takole pa so se vsi zadovoljni postavili pred naš objektiv, z željo, da bi imeli še večkrat takšno možnost, saj pravijo, da imajo takšno šolo vsi radi!*



*Maja Bizovičar*



*Tadej Kranjec*



*Največ pohval sta bila deležna Milena in Franci, ki sta dobro poskrbela, da nihče ni ostal lačen*



# ŠPORT IN REKREACIJA

tudijski oddelek  
070.489  
KUR

II 5412/1990

070.489



919940102, 12/13

KNJI NIČA M. JARČA, NOVO MESTO

COBISS #E284

## MALI NOGOMET

### REVOZ – obrat V najboljš.

Igrišči Loke in Šolskega centra srednjih šol v Novem mestu sta bili prizorišče turnirja v malem nogometu za prvenstvo IMV za leto 1990. Na turnirju, ki je bil v soboto, 1. septembra 1990, je sodelovalo 12 od 13 prijavljenih ekip s preko 80 igralci. Vreme je bilo naklonjeno udeležencem, sodniško delo pa sta solidno opravila Rajko Kirm in Boris Krštinc. Vodja tekmovanja je bil Vinko Parancin. Najboljši so dobili pokale in priznanja. Ob koncu so proglasili še najboljšega strelca, in sicer OGRINCA iz obrata V, najboljšega vratarja BARBORIČA iz obrata IV, najboljši igralec turnirja pa je bil Milan ŠUŠTARŠIČ iz obrata III – prve ekipe. Udeleženci so izrazili željo, naj bi bil v prihodnje turnir tradicionalen.

**Rezultati: 1. kolo:** Revoz (Kont. kak.) – Adria (Črnomelj) 1 : 3, STS – Obrat IV 0 : 3 (W. O), Obrat III/II. – ADRIA (RI) 1 : 3, Monter

– Ohrid – Adria (Šentj.) 1 : 0, Obrat V : Obrat I 6 : 1.

**Četrfinale:** Obrat IV – ADRIA (črnomelj) 1 : 0, Revoz (rez. deli) – ADRIA (RI) 2 : 0, Obrat III/I – Obrat II 7 : 0, Obrat V – Monter (Ohrid) 2 : 1.

**Polfinale:** Obrat IV – Rezerv. deli 1 : 0, Obrat V – Obrat III/1. 4 : 1.

**Za 3. mesto:** Obrat III/1. – Rezerv. deli 3 : 1.

**Za 1. mesto:** Obrat V – Obrat IV 1 : 0.

**Vrstni red:** 1. Obrat V, 2. Obrat IV, 3. Obrat III/1, 4. Rezervni deli, 5. Monter (Ohrid), 6. ADRIA (Črnomelj), 7. Obrat II, 8. ADRIA (RI) itd.

Naj omenimo, da je REVOZOV obrat III nastopil z dvema ekipama, kot gostje pa so enakovredno nastopili delavci Monterja iz Ohrida, ki že nekaj let delajo v IMV kot izvajalci.

J. T.

življenjski poti.

Škrat je očitno šibak tudi v matematiki in je naš KURIR postal za 10 let. Torej, KURIR je prvič izšel pred 26 leti in bo čez štiri leta praznoval tridesetletnico!

### Pa še to...

Vse, ki vas je spravil s tira tekst, povzet po Kajju, naj opozorimo, da gre za izrazit »trač« časopis in da ne Pavle Noč in ne Jasna Šinkovec avtorju m. v. nista dala takšne izjave! Nekateri se pač očitno radi zabavajo na ta način, da ljudem podtikajo! Kurir pa je in (upajmo prenovljen) ostaja časopis vseh zaposlenih v IMV.

Uredništvo

### Prvenstvo obrata Brežice v tenisu

Letošnjega prvenstva brežiškega obrata tovarne prikolic se je lepega nedeljskega jutra, 9. septembra, udeležilo 10 rekreativcev, med njimi je bila tudi ena ženska. Po pričakovanju je premočno zmagal Robert Korber, ostali boji pa so bili dokaj izenačeni.

**Rezultati: – predkolo:** Brinovec – Šobot 9 : 2, Jakovina – Sečen 9 : 4;  
– **1. kolo:** Radanovič – Klavžar 9 : 1, Stepanovič – Brinovec 9 : 3, Jakovina – Šporer 9 : 3, Korber – Lopatič 9 : 0;  
– **polfinale:** Radanovič – Stepanovič 9 : 2, Korber – Jakovina 9 : 1;  
– **finale:** Korber – Radanovič 9 : 2.

E. Sečen

### Pevcem

Ljubite prijetno domačo pesem?

Vzemite si čas!

Čas za sebe in nobenega drugega.

Združite prijetno s koristnim. ZAPOJTE Z NAM!

Pojemo vsak ponedeljek in sredo v osnovni šoli Grm, ob 19. uri.

Pridite, poskusiti ni greh!

MePZ IMV

### Lahko bi gorelo

Letošnje poletje je bilo res vroče, ne le zaradi visokih temperatur zraka, pač pa tudi zaradi mnogih požarov. Kot da bi v Dalmaciji imeli v gosteh zloglasnega Nerona... In glej ga, zlomka, tudi naš kamp bi lahko postal pogorišče, če... Če ne bi bili ljudje različni... eni malomarni (vržejo neugasnjen cigaretni ogorek med posušene borove iglice) in drugi vestni (gasijo!). Le budnosti in hitremu ukrepanju našega letovalca (žal imena nismo uspeli izvedeti) gre zahvala, da je bil predšotor, ki se je vnel, v hipu pogašen! Konec dober – vse dobro, bi lahko rekli, pa vendar: nikomur ne bi škodilo nekoliko več pazljivosti.

E. Sečen



### Vane Turk

Po tridesetih letih dela v IMV odhaja v zasluženi pokoj sodelavec VANE TURK.

Ej, Vanč, brez tebe bo pusto med nami. Pogrešali bomo tvojo pripoved in se spominjali, kako smo se večkrat do solz nasmejali.

Pozabi, če smo se kdaj »zagrabili«, in se spominjaj le lepih stvari, kot se bomo mi tebe spominjali v najlepši luči; kot dobrega, poštenega, delavnega in veselega človeka.

Ti odhajaš, mi ostajamo in spominjate Vane, ko se vidimo, gremo na »dva deci«, z željo, da bi se dolgo srečevali.

Prijatelji in sodelavci iz ADRIE

### ZAHVALA

Ob smrti moje žene se vsem sodelavcem zahvaljujem za izrečeno sožalje in denarno pomoč.

REVOZ STS  
STJEPAN RUJEVCAN

### ZAHVALA

Ob boleči izgubi naše ljubljene hčerke ANJE se iskreno zahvaljujema za cvetje, darovano pomoč in izrečena sožalja ADRII CARAVAN, sodelavcem in OOS.

Irena in Ivan LAKNER

### ZAHVALA

Ob smrti dragega očeta se iskreno zahvaljujem sodelavcem REVOZ-a za podarjeno cvetje, izrečeno sožalje in denarno pomoč.

STANE MEŽAN