



## časopis kolektiva industrije motornih vozil



V okolju portoroške marine se je predstavila družina ADRIA predstavnikom tiska dvanajstih evropskih držav! Več o predstavitvi preberite na srednjih straneh.

## Uspeh le z novimi modeli

Recesija gospodarstva, brezposelnost, stavke in delno tudi zasičenost tržišča, to so gotovo razlogi drastičnega zmanjšanja prodaje prikolic na zahodnoevropskem tržišču, kjer je prodaja upadla za 50%. Prikolica je ponovno prekvalificirana v luksuzni artikel, znamenje prestiža, visokega standarda.

Seveda ta prodajna gibanja niso zaobšla DO Tovarna mobilnih enot ADRIA, ki sodi med enega vidnejših evropskih proizvajalcev mobilnih enot, čeprav je, predvsem zaradi relativno nizkih cen ADRIA obdržala na tem zahtevnem, tržišču svoj plasman. Tako smo na primer na najmočnejšem zahodnonemškem tržišču, kjer poznavalci ocenjujejo, da je prodaja zmanjšana za 18%, z ADRIO obdržali enak obseg prodaje kot v letu 1983. Bolj kritična je prodaja prikolic v Italiji in Franciji.

Iz teh vzrokov so vsi naši zahodnoevropski konkurentje v zadnjih dveh letih ponudili nove, atraktivnejše modele, ki jim pripisujejo manjšo težo,

nove oblike, nižje cene. Sami sebi lahko očitamo razvojni zaostanek za evropsko konkurenco. Nedvomno je, da ima vpliv na proizvodnjo in prodajo vpliv antidumping postopka, ki je bil, kot vemo sprožen zoper ADRIO, ob koncu letošnjega aprila pa zaključen. Tedaj smo sklenili z ostalimi evropskimi proizvajalci dogovor, da bomo ohranili takšen tržni delež kot v lanskem letu, to pa lahko pojmuje tudi kot vključevanje v solidarnostno akcijo proizvajalcev prikolic.

In vendar, kako naprej, kako obdržati pozicije, ki si jih je ADRIA ustvarila v preteklih letih?

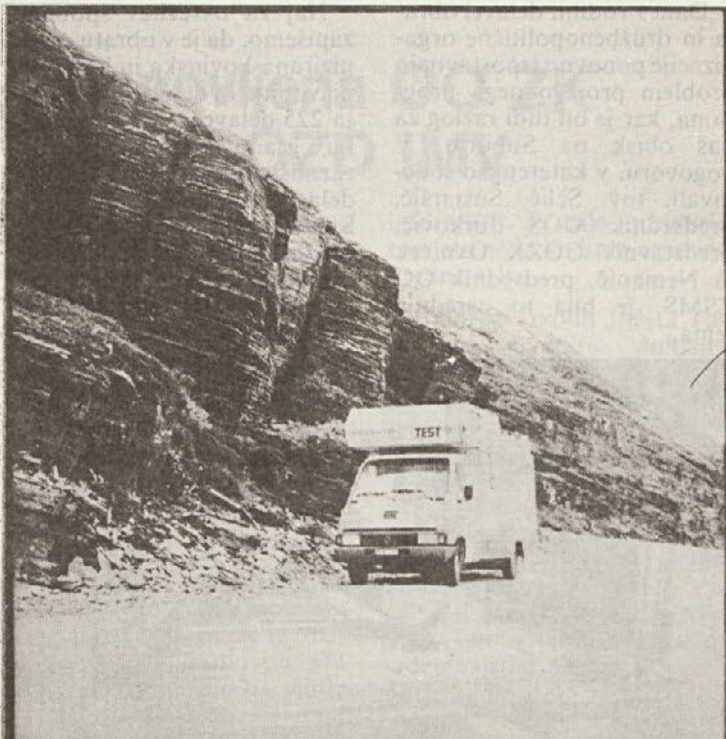
Prav gotovo je odgovor v novi prikolici, ki naj bi šla in prehitela ostale konkurente. Korak bliže so gotovo novi modeli prikolic, predstavljeni v Portorožu, vendar tudi tu že ugotavljamo razkorak v ceni za porabljene materiale — domače in uvožene. Zadeva je v rokah strokovnjakov EDO Razvojni inštitut, od katerih pričakujemo novosti in izboljšave na teh proizvodih. Bistvene premike lahko pričakujemo ob zaključku del in na začetku proizvodnje v novi tovarni prikolic. Vemo, da ta investicija zamuja šest mesecev, saj se je gradnja pričela šele ob koncu lanskega leta, ovira pa je tudi to, da investicija poteka hkrati z IMV 2. Tovarna bo dokončana konec avgusta, septembra naj bi v nji stekla poizkusna proizvodna linija sendviča in podov.

Čeprav se bomo na tržišču pojavili z novim proizvodom, glede na omenjene vzroke ni

pričakovati, da bomo izkoristili vse možne kapacitete. „Zlati časi“ prodaje prikolic, kot so bili v letih 1978—1980, se verjetno ne bodo kmalu ponovili, ne gre pa se kar tako vdati v usodo. Zato v ADRII iščejo nova tržišča v Evropi, državah SEV in želijo svoj program dopolniti z novimi proizvodi mobilnih enot, ki so sestavljive in premične. V okviru tega je bil objavljen razpis v društvu oblikovalcev, na katerega je bil precejšen odziv. V akcijo se, z iskanjem novih modelov vključuje tudi EDO RI.

Naj napišemo še nekaj besed o proizvodnem planu DO Tovarne mobilnih enot Adria. Ocenjeno je, da je bilo v Evropi v naših podjetjih in drilerjih na zalogi 14000 prikolic (spomladi), danes pa menijo v Adrii, da bo ob koncu sezone neprodanih 5000 prikolic. Za-

(Nadaljevanje na 2. str.)



Prototip našega avtodoma na najsevernejšem delu Evrope — Severnem rtu. Novinarja Dolenjskega lista, Milan Markelj in Tone Jakše, ki sta vozilo prikrmarila tako daleč, po vseh mogočih evropskih cestah in v vseh mogočih vremenskih razmerah, sta bila z vozilom zelo zadovoljna. Z njim sta prevozila več kot enajst tisoč kilometrov in ga tako dobro preizkusila, oglasila pa sta se tudi na naših predstavnih v Evropi, od koder nam bosta v Kurirju poročala.



(Nadaljevanje s 1. str.)

radi tega in znatno zmanjšane prodaje prikolic na domačem trgu, kjer še do danes nismo uspeli dobiti novih cen, je bil popravljen plan. Plan proizvodnje prikolic za letošnje leto je bil 17172, kar je veliko manj

od predvidevanj po sanacijskem programu, a je že sedaj popolnoma jasno, da tudi tega ne bo moč doseči ob tako drastično zmanjšani prodaji.

Naj za primerjavo objavimo podatke planiranih in proizvedenih količin:

1983	TOZD Proizvodnja prikolic N. m.	TOZD Proizv. avto- mobil. prikolic Brežice	DEINZE	Skupaj
: plan 1983	6758	1595	2642	10.995
— realizacija	8204	1737	3576	13.517
1984				
januar—junij				
— plan	5855	1808	3437	11.100
— realizacija	5513	949	2018	8.480

Za domači trg je bilo v letošnjem letu planiranih 4260 prikolic, plan pa je zmanjšan za 1730 prikolic.

Povsem logična in pravilna je torej odločitev vodstva DO Tovarna mobilnih enot ADRIA, da bo proizvodnja organizirana le v tolikšnem obsegu, kot ga narokujejo tržne potrebe. Zato je

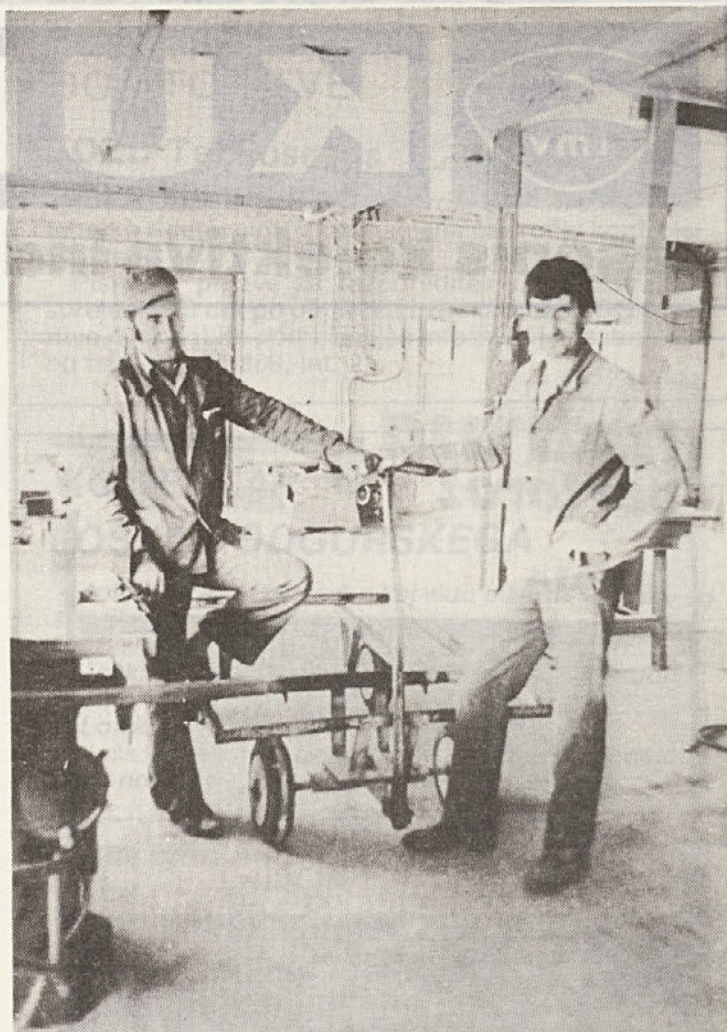
bila sprejeta in se že izvaja vrsta ukrepov, s katerimi so kapacitete prilagojene prodajnim možnostim. Tako so v TOZD Proizvodnja prikolic začasno prerazporedili znatno število delavcev v TOZD Proizvodnja avtomobilov, kjer se ob precejšnji fluktuaciji srečujejo s pomanjkanjem delovne sile.

## Vozovnica namesto programa

Ob reorganizaciji delovne organizacije v sestavljeno organizacijo IMV je obrat Suhor ostal v okviru TOZD Proizvodnja avtomobilov. Osnovni razlog, da obrat ni prerasel v TOZD, je bil necelovit proizvodni program.

Danes vodilni delavci obrata in družbenopolitične organizacije ponovno izpostavljajo problem proizvodnega programa, kar je bil tudi razlog za naš obisk na Suhorju. V pogovoru, v katerem so sodelovali, tov. Selič, Šuštaršič, predsednik OOS Jurkovič, predstavnik OOK Ovniček in Nemanič, predsednik OO ZSMS, je bila to osrednja tema.

Naj za osvežitev spomina zapišemo, da je v obratu organizirana kovinska in lesna proizvodnja in da obe zaposlujeta 225 delavcev. Že ob pričetku gradnje nove hale so razmišljali o ukinitvi lesnega dela proizvodnje. Danes je na Suhorju tako rekoč do tega že prišlo, saj stroji v tem delu proizvodnje molčijo, le nekaj delavcev je ostalo. Niko Šuštaršič in Martin Kočevar, ki sta v le-



Niko Šuštaršič in Martin Kočevar delata v obratu na Suhorju že trinajst let, sedaj samevata med stroji v lesni proizvodnji.

sni proizvodnji na Suhorju zaposlena že 13 let, pospravljata delovne prostore skupaj še s 14 delavci.

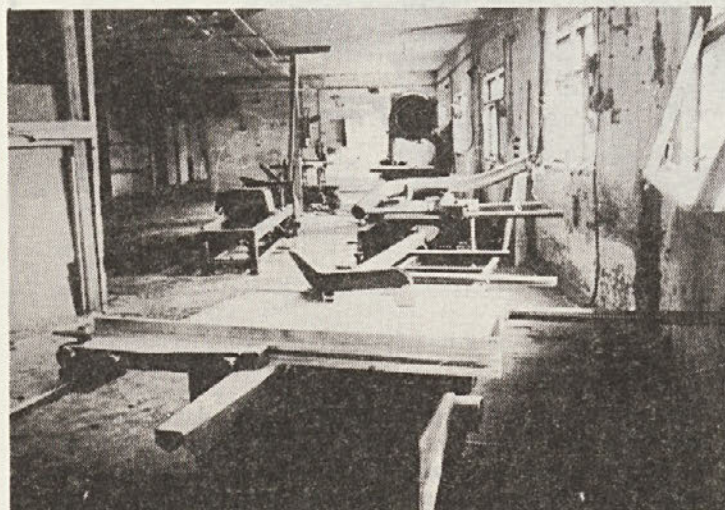
„Žalostno je to“, sta nam dejala, „čez noč smo ostali brez dela, kot da bi vse pomrlo. Ljudje, ki so tu delali po dvajset in več let, se sedaj vozijo na delo v Novo mesto. Vsi pa si želimo, da bi delali na Suhorju in ne glede kaj.“

Na Suhorju so zatrdili, da je lesna proizvodnja zastala nankrat, čez noč, ko ni bilo več naročil. Od leta 1968 so v okviru te proizvodnje izdelovali karoserijske elemente prikolic. Zdaj obratuje le nekaj strojev, izdelujejo palete za potrebe TOZD PA in Deinze. In vendar lesne karoserijske elemente še vedno potrebujemo pri izdelavi prikolic oziroma jih bomo dotlej, dokler ne bomo prešli na nov način tehnologije. Danes izdelujejo te elemente v Črnomlju in Šentjerneju. Odgovorni na Suhorju se upravičeno sprašujejo, zakaj tako. Če namreč prehajamo na novo tehnologijo, ki te dele opušča, zakaj selimo to proizvodnjo drugam za nekaj mesecev. Za to so nedvomno potrebne

določene priprave in izdelava šablon, kar takoj poraja vprašanje ekonomske upravičenosti takšnega ravnanja. In spet, zakaj čez noč in brez predhodnega opozorila, ko so vendar vsi dogovori o opuščanju lesnega programa temeljili na tem, da se vsem zaposlenim zagotovi delo in možnost prekvalificiranja v kovinskem obratu. A predpogoj za to je obsežnejši kovinski program, ki bi zagotovil dovolj prostih delovnih mest. Variante glede kovinske proizvodnje na Suhorju so bolj ali manj znane, vendar, žal, nobena ni bila prava in dokončna. Tako je danes na Suhorju tudi kovinska proizvodnja, ki naj bi zaposlila vseh 69 delavcev, ti pa se spriča razmer vozijo na delo v TOZD PA, okrnjena.

Vemo, da so na Suhorju delali program dostavnega vozila in kovinske dele za avtomobilске prikolice, vemo pa tudi, da proizvodnja gospodarskih vozil stoji, zato je tudi na Suhorju manj dela.

Takšno bi bilo v grobih orisih stanje v obratu na Suhorju, temu primerno pa je tudi razpoloženje zaposlenih. Pra-



Delavci, zaposleni v lesni proizvodnji, se vozijo na delo v Novo mesto, gotovo pa bi bilo njihovo nezadovoljstvo manjše, če bi bolje poznali vzroke.



vijo, da jim je nenehnih obljub dovolj, da ima vsako potrpljenje svojo mero. Od tu tudi sklep seje OZK z dne 13. 6. 1984 in zbor delovnih ljudi 22. 6. 1984, da zahtevajo od vodstva DO Tovarna avtomobilov, da v roku šestih mesecev najdejo program za Suhor.

Če programa ne bo, naj bi se 31. 12. 1984 delavci iz Suhorja prenehali voziti na delo v Novo mesto, vodstvu TOZD PA in DO TA pa bi izrekli nezaupnico.

Na Suhorju so vodilni delavci zatrčili, da se zavedajo težav, v kakršnih je naša delovna organizacija, vendar menijo, da bi se dalo marsikaj hitro in učinkovito rešiti že s predstavitvijo proizvodnje iz Novega mesta na Suhor. Sprašujejo se, zakaj ne bi mogli izdelovati preme, kar bi bil enoten program na Suhorju, saj bi s tem pocenili visoke transportne stroške, ki nastajajo, ko to prevažamo na relaciji Mirna — Novo mesto — Suhor — Novo mesto.

Tako o svojih težavah Suhorčani, v naslednji številki Kurirja pa bomo pripravili o tem pogovor z vodstvom TOZD Proizvodnja avtomobilov in delovno organizacijo Tovarna avtomobilov.

Kot je treba razumeti nezadovoljstvo delavcev, ki so doma ostali brez dela in se morajo sedaj voziti na delo, pa je nerazumljiva reakcija vodilnih delavcev na Suhorju. Na informativnem sestanku med vodstvom TOZD PA in predstavniki družbenopolitičnih organizacij so prisotni ob priznanju težav pri organiziranju proizvodnje ocenili, da vodilni delavci obrata niso znali ali morda ne hoteli sodelavce temeljito seznaniti s stanjem, v kakršnem se pač na-

haja celotna delovna organizacija. Umestna je tudi ocena, da so družbenopolitične organizacije v obratu vso stvar obravnale enostransko.

Nedvomno ni prijetno, če zmanjka dela, prav tako ni ugoden občutek, da se s tem slabi socialna varnost, vendar pa zadeve ne gre jemati enostransko, saj vemo, da je drugi vidik tega problema zapisan v sanacijskem programu. Vemo, da je slovenska skupščina pred nas postavila nalogo preverbe sanacijskega programa avtomobilske industrije, v sklopu katere je tudi Suhor, in torej ne moremo pričakovati in izsiljevati hitrih rešitev mimo enotnega koncepta. V vodstvu delovne organizacije Tovarna avtomobilov so nas seznanili, da je v pripravi dopolnitev sanacijskega programa, kjer sta zajeta tako obrat na Suhorju kot obrat v Brežicah, ponovno pa bo preverjen sanacijski program TOZD Proizvodnja servisne opreme Beli Manastir.

Naj ob koncu zapišemo morda le še to, da je prehitavanje nekoristno za celoten kolektiv, da hočemo prav v trenutku, ko je pod vprašanjem celoten avtomobilski program, delati mimo drugega.

To je še dokaz več, da se da marsikakšno nezadovoljstvo preprečiti s pravočasno in objektivno informacijo.

## Zahvala

*Ob smrti svojega dragega očeta Jožeta SUSTARIČA se zahvaljujem OOS TOZD Proizvodnja avtomobilov in sodelavcem iz skladišča gotovih izdelkov za izrečena sožalja in podarjeno cvetje.*

Mirko Šuštarč



Nekoč je bil ta prostor ves založen z lesnimi izdelki. Stroji sedaj mirujejo, vse je pospravljeno.



Tudi v kovinski proizvodnji je zaradi znanih težav, vezanih na avtomobilsko proizvodnjo, delo okrnjeno.

**IMV NMEMSTO  
DO TOVARNA AVTOMOBILOV  
TOZD COMMERCE**

## RAZPIS

Vabimo delavce, ki jih zanima in veseli delo v centralnem skladišču rezervnih delov, kjer so prosta dela in naloge, da se javijo na naš razpis.

Pismene prijave vseh zainteresiranih sprejema 15 dni po objavi kadrovska služba TOZD COMMERCE, kjer lahko dobite še ostale informacije osebno ali po internem telefonu 48.

Kadrovska služba  
TOZD COMMERCE

## Ustanovljena OO ZK DSSD SOZD IMV

V delovni skupnosti je bila aktivnost komunistov v zadnji dve leti, od odstopa sekretariata 17. 12. 1982, tako rekoč neopazna. Vodilne vloge komunistov, ki jo v teh trenutkih še kako pogrežamo, ni bilo čutiti. V tem času je bila izvedena vrsta poizkusov, da bi OO ZK le zaživela, vendar se ni nič posrečilo, saj so bile seje praviloma nesklepčne.

Sedaj skoraj po dveh letih mirovanja, ta celica ponovno oživlja. Žal pa že njeno rojstvo spet ni najspodbudnejše. Od 35 članov jih je bilo na seji le 21. Med najbolj pogrešanimi so bili seveda člani KPO SOZD IMV, ki organizacijsko sodijo v to osnovno organizacijo, saj se seje, upravičeno ali ne, ni udeležil nobeden od njih. Ob najrazličnejših očitkih, preučevanju zgodovine IMV, očitkih na zapiranje

informacij je bilo vendarle sprejeto novo vodstvo osnovne organizacije.

Člani so izvolili Jožeta Turka za sekretarja, Julijana Češarka za namestnika, Gorazda Plaperja za evidenčarja, novoizvoljeni članci sekretarijata pa sta Marija Grubar in Jelka Predovič. V razpravi se je izoblikoval sklep, da na naslednji seji kritično obravnavajo razmere v IMV ter da bi moral biti akcijski program OO ZK v DSSD SOZD IMV opora in spodbuda ostalim sedemnajstim OO ZK v Industriji motornih vozil.

V uredištvu upamo in pričakujemo, da nas bodo komunisti te in vseh ostalih osnovnih organizacij, če bodo imeli to za potrebno, na svoje seje povabili, da bi vsaj po tej poti obveščali ostale člane kolektiva o njihovi aktivnosti.



# Predstavitev Adrije v Portorožu

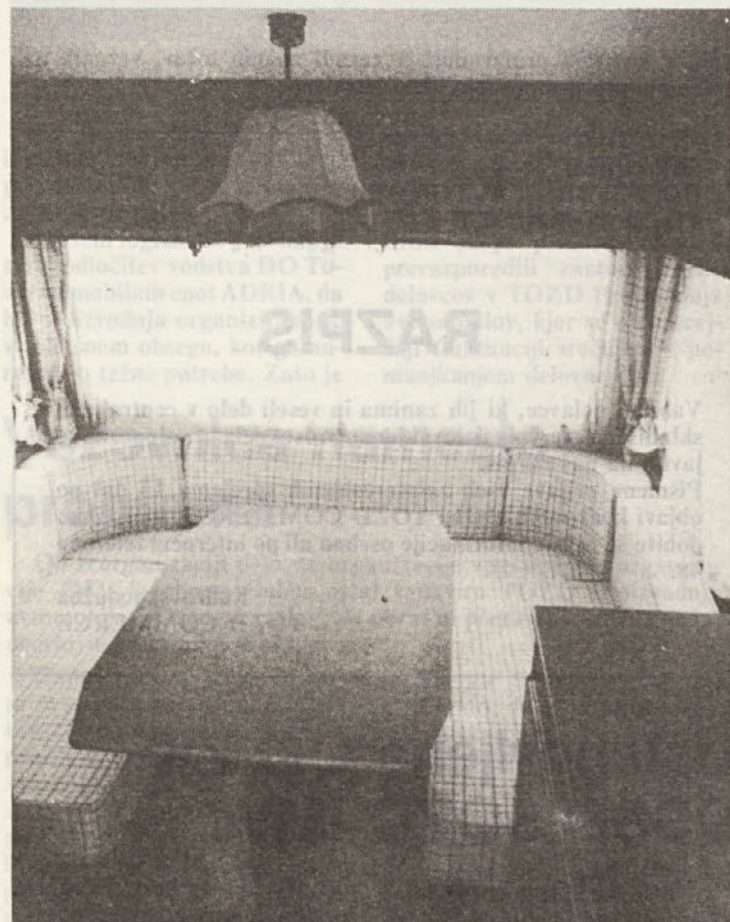
Kljub dopustniškemu času je bila predstavitev novih modelov prikolic v portoroški marini uspešna. V prijetnem poletnem okolju z morjem in soncem je bilo predstavljeno petnajst novih modelov prikolic za sezono 1985, ob njih pa še

prikolica kot bife in prodajalna. Veliko zanimanja je vzbudil tudi nov avtodom. Namen, da bi se predstavili zahtevnemu zahodnoevropskemu tržišču, je bil dosežen. Propagandno-reklamna akcija, kateri se je odzvalo precejšnje število

novinarjev iz dvanajstih evropskih držav, predstavnikov pomembnejših časopisov, revij, specializiranih prav za to področje, lahko ocenimo kot uspešno.

Na tiskovni konferenci so predstavniki delovne organizacije Tovarna mobilnih enot Adria in EDO Razvojni inštitut novinarje podrobneje seznanili z novostmi v proizvodnem programu. Med novostmi ne gre omenjati samo novo obliko, ampak tudi nov način gradnje ter uporabo novih, kvalitetnejših materialov, s čimer so dosežene tri bistvene prednosti: aerodinamična oblika karoserije v sendvič izvedbi, manjša teža in stabilnejša lega na cesti.

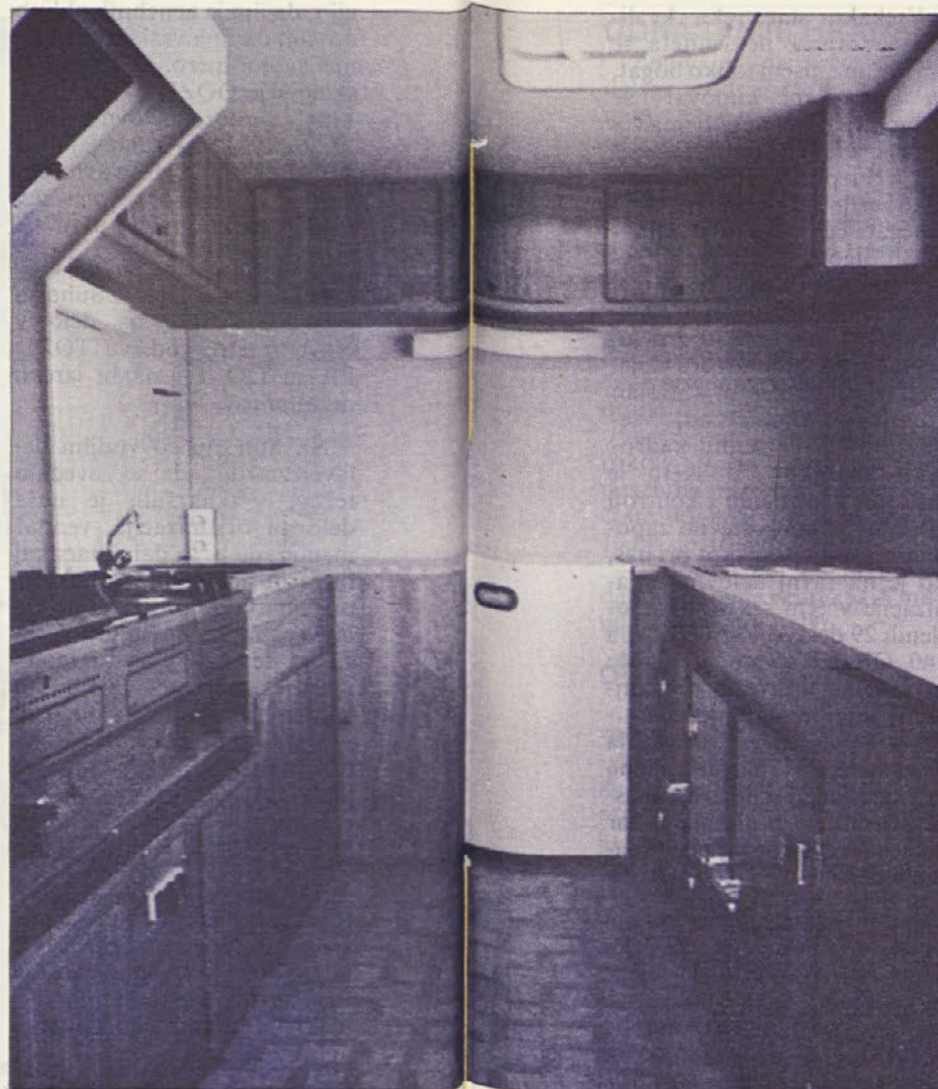
Nova aerodinamična oblika je tako zasnovana, da poleg manjših uporov pri vleki omogoča tudi racionalno in funkcionalno izrabo notranjosti s standardnimi velikostmi sedežnih površin, ležišč, toaletnega prostora in drugih elementov notranje opreme. Oblika je dobro prilagojena novi tehnologiji sendviča. Adria je eden redkih proizvajalcev prikolic v Evropi, ki nudi kompletno karoserijo, izdelano v sendviču, saj večina konkurentov izdeluje v sendviču le stranske stene in morebiti še streho, medtem ko je karoserija ADRIE 85 v celoti izdelana v sendvič tehnologiji.



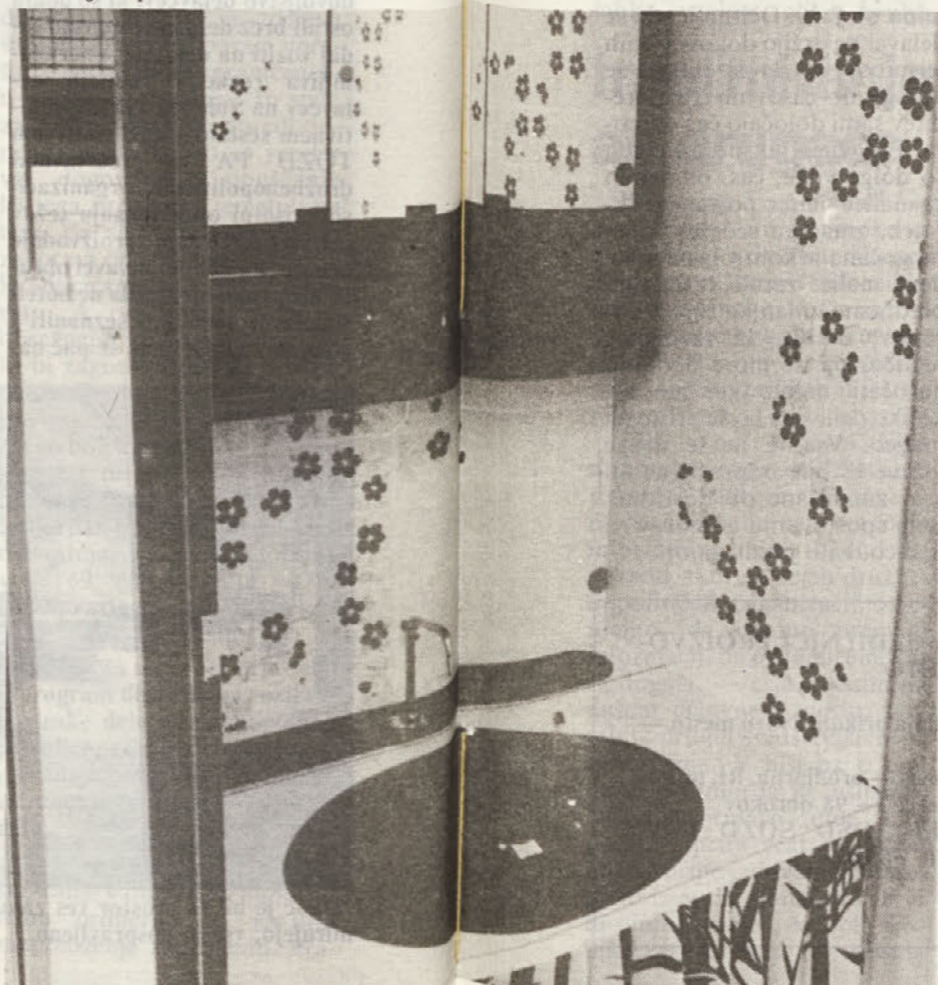
Naši oblikovalci so na predstavitvi poželi vrsto pohval glede notranje razporeditve in okusne opremljenosti prostora.



Tudi tretji prototip avtodoma je vzbudil veliko zanimanja.



Notranjost prikolic — bife!



Novi designe toaletnega prostora.

Pod je sendvič, ki ima z obeh strani večslojno vezano ploščo, v sredini pa polystiren debeline 25 ali 34 mm. Uporablja se lepilo, ki po lepljenju in stiskanju v stiskalnici otrdi in ne dovoljuje upogibanja. S tem je odpravljen že skoraj tradicionalni problem mehkih podov na prikolicah. S spodnje strani je zavarovan z zaščitnim premazom.

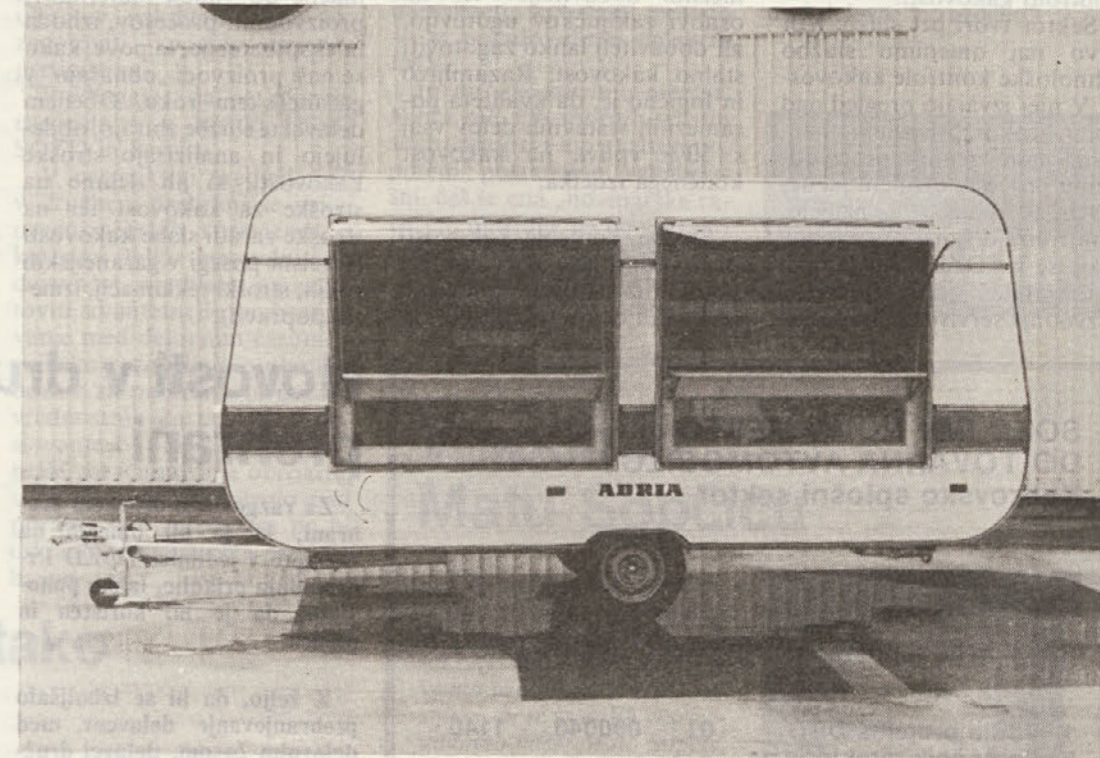
Stranske stene ter čelna in zadnja stena so prav tako sendvič plošče, ki imajo z notranje strani vezano ploščo s PVC folijo ali juto s PVC folijo, z zunanje strani embosirano predlakirano Alu

pločevino, vmes pa je leseno ogrodje z izolacijo polystirena debeline 20 ali 25 mm. Spoji pločevine in pritrditev okrasnih elementov zunanosti so tako izvedeni, da ni več vidnih vijakčnih spojev, kar daje pred dosedanjjo ADRIO dve pomembni prednosti: zagotavlja stoodstotno vodotesnost in ni rjavenja vijakov.

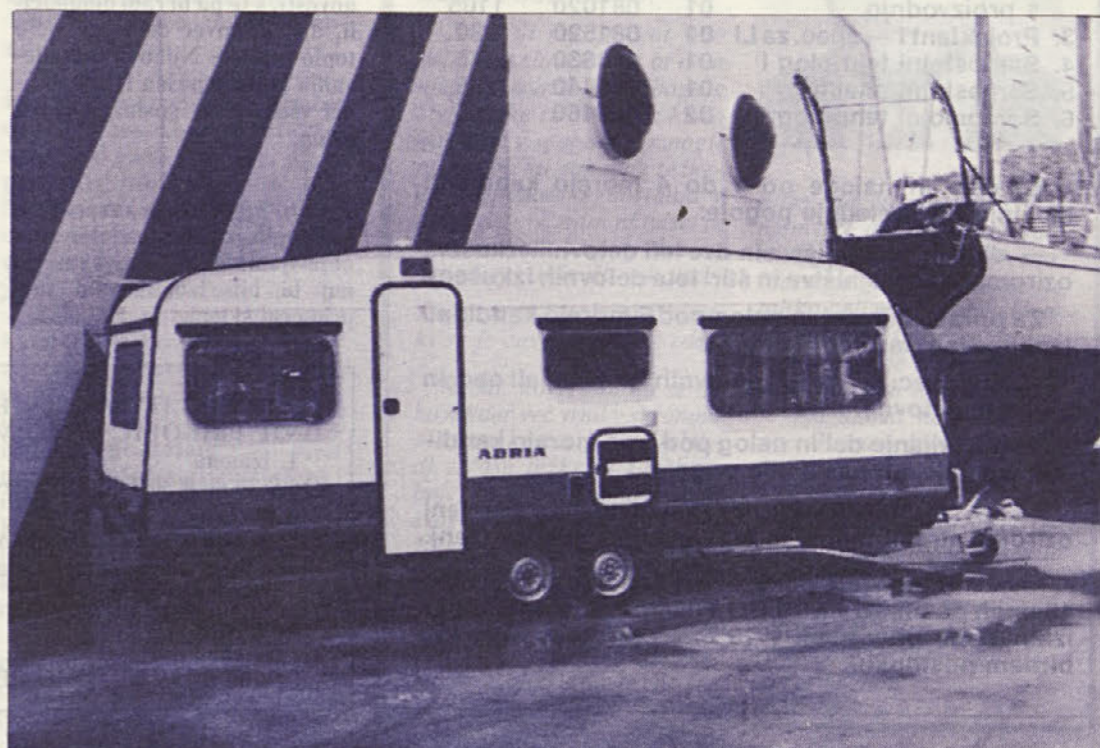
Streha je popolni sendvič, ki ima z obeh strani vezano ploščo, v sredini pa leseno ogrodje z izolacijo polystirena. Čez tako izdelan sendvič je montirana zunanja obloga iz predlakirane Alu pločevine.

Elementi karoserije so med seboj zlepljeni in zvižani. Na tak način je oblikovana močna samonosa karoserija, ki omogoča uporabo lahke šasije. Tako je lastna teža prikolic nižja v toliki meri, da so v Adrii uspeli izdelati tudi enoosne prikolice velikosti karoserije 530 cm.

Se naprej je ohranjena prema z jekleno torzijsko vzmetjo, ki ima nešteto prednosti pred drugimi sistemi vzmetanja. Kolotek je maksimalno razširjen, prikolica je nižja in oboje daje boljše cestno lego in udobnejšo vožnjo.



Nov, a že močno iskan proizvod — prikolica prodajalna.



V prijetnem ambientu Portoroža je bilo predstavnikom tiska predstavljenih 15 novih modelov prikolic.



# Kvaliteta je draga, nekvaliteta še dražja

Ob visokih cenah, ki nas kot potrošnike iz dneva v dan presenečajo, postajamo že skorajda povsem mirni, če pa zagodrnjamo, je to bolj iz navade, vseeno pa pričakujemo, da bomo za več denarja vsaj dobro kupili.

Tako je tudi z našimi proizvodi s prikolicami in avtomobili. Ob lanskoletni reorganizaciji delovne organizacije IMV je bil — prav s poudarkom na izboljšanju kvalitete naših proizvodov — v okviru delovne organizacije Tovarna avtomobilov nanovo organiziran tudi sektor za kontrolo kakovosti.

Sektor tvori pet služb. Kot prvo naj omenimo službo tehnološke kontrole kakovosti. V njej izvajajo pregled nad nabavljenimi, prispelimi materiali, namenjenimi proizvodnemu procesu, obenem pa delavci te službe opazujejo, kontrolirajo same proizvodne procese v TOZD Proizvodnja avtomobilov in TOZD Proizvodnja servisne opreme Be-

li Manastir. V službi kontrole kakovosti vhodnih materialov so vsi naporji usmerjeni v sistemsko delo z dobavitelji, da bi s skupnimi izkušnjami in njih izmenjavo zagotovili stalno in visoko kakovost sestavnih delov. S tem namenom delavci te službe pripravljajo posnetke proizvodnje posameznih dobaviteljev ter na osnovi zaključkov ugotovijo, ali dobavitelj lahko zagotovi stalno kakovost. Razumljivo in logično je, da kvaliteta posameznih sestavnih delov vsaj s 50% vpliva na kakovost končnega izdelka.

Služba kontrole kakovosti proizvodnje izvaja ocenjevanje gotovih izdelkov in določenih sestavnih delov (preme).

Kot četrto v sestavu tega sektorja omenimo službo metrologije in kontrole kakovosti delovnih sredstev, kjer precizno izvajajo dolžinske meritve in kontrolo kakovosti delovnih sredstev. To velja še posebej tam, kjer smo bolj na začetku, vsekakor pa je to preventivno funkcijo potrebno razviti. Skratka, metrologija se ukvarja s področjem mer, merskih enot in točnosti merilne opreme v delovni organizaciji.

Zaključek celote v sistemu kontrole je služba informatike in instruktaze kakovosti. Ta obravnava dve osnovni področji. Zbira vse osnovne informacije od vhoda materialov, proizvodnih procesov, izhoda in eksploatacije, ta pove, kako se naši proizvodi „obnašajo“ v garancijskem roku. Obenem delavci te službe zbirajo, obdelujejo in analizirajo stroške kakovosti, ki jih delimo na stroške za kakovost ter na stroške zaradi slabe kakovosti (servisni posegi v garancijskih rokih, stroški reklamacij, izmeta, popravil).

Vsekakor stara reka „kvaliteta je draga, nekvaliteta še dražja“ in „nisem toliko bogat, da bi poceni kupoval“ še vedno drži. Tem bolj ima verjameš, čimbolj ju preizkusiš sam. Na področju kakovosti pa dobrih rezultatov ni moč dosežati čez noč, to je zahteven, dolgotrajen proces, preden dobiš želene rezultate. Danes lahko ocenjujemo organiziranost na tem področju, kot nam je v pogovoru dejal direktor tega sektorja Bojan Tomšič, kot ustrezno, vsekakor pa jo je nujno kadrovskega zapolniti. V svetu je odstotek zaposlenih v kontroli glede na skupno število zaposlenih znatno večji kot pri nas, ko je na ravni delovne organizacije v tem sektorju zaposlenih 29 delavcev, v TOZD pa 140. Ob tem so močno pereče prostorske težave in pomanjkanje merilne opreme.

Na koncu morda še to, da nam francoski partner vedno priznava dokaj solidno in zanesljivo kvaliteto proizvodov, kar pomeni nedvomno priznanje našemu delu.

## Novosti v družbeni prehrani

Za razgovor o družbeni prehrani, ki je bil omejen na razmere v jedilnici TOZD Proizvodnja prikolic, lahko ponovimo, da je bil koristen in ploden.

Z željo, da bi se izboljšalo prehranjevanje delavcev med delovnim časom, delavci družbene prehrane predlagajo nekaj novosti, s te pa bi radi omogočili, da bi čimveč delavcev jedlo toplo malico. Njihova prizadevanja bodo uspešna le ob pomoči vseh, ki se poslužujejo teh uslug.

Zato se pričinja razprava o predlogih, ki jih v nadaljevanju objavljamo in na osnovi katerih naj bi bili izoblikovani tudi primerni sklepi.

Pri razdeljevanju malice prihaja do prevelike obremenitve in to predvsem ob prvem terminu ob 8.30. Očitno je, da se delavci ne držijo dogovorjenih terminov in da si mimo že določenih časovnih razporeditev sami določajo čas odmora. Posledica takšnega nereda so dolge vrste, čas, odmerjen za malico, lahko postane prekratek, zmanjka sedežev, onemogočena je kontrola za že izdane malice zaradi česar tudi predčasno zmanjka toplih obrokov, osebe, ki razdeljuje malico, pa ne more dodatno naročiti malic, ker ne ve, koliko delavcev bo še prišlo na malico. Vse te in še druge težave bi bile odpravljene ali vsaj zmanjšane ob doslednejšem spoštovanju odmorov za malico, zato predlagajo:

### URNIK DELITVE MALICE V JEDILNICI PROIZVODNJE PRIKOLIC NOVO MESTO

I. izmena  
Od 8.30 do 9.30 TOZD Proizvodnja prikolic Novo mesto — 268 obrokov  
Od 9.00 do 9.30 TOZD Tehnoservis — orodjarna, RI, prototipna, laboratorij, servis Commerce — 98 obrokov  
od 9.30 do 10.00 DSD Adria, DSD SOZD IMV, Commerce, ostali delavci — 170 obrokov

II. izmena  
od 18.00 do 19.00 TOZD PP

### SOZD IMV NOVO MESTO DO TOVARNA AVTOMOBILOV Kadrovsko splošni sektor

## RAZPIS

Projektivna skupina sanacijskega programa IMV — 1

1. Vodja projekta DPD	01	080040	1140
2. Pomočnik direktorja za koordinacijo s proizvodnjo	01	081020	1105
3. Projektant I — spec. za LI	01	081520	930
4. Samostojni tehnolog I	01	080630	875
5. Samostojni analitik	01	080140	765
6. Samostojni tehnolog. II	02	060460	695

Za dela in naloge od 1 do 4 morajo kandidati izpolnjevati naslednje pogoje:

— dipl. inž. strojništva in dve leti delovnih izkušenj oziroma inž. strojništva in štiri leta delovnih izkušenj.

Za opravljanje del in nalog pod 5 morajo kandidati izpolnjevati naslednje pogoje:

— dipl. oec. in dve leti delovnih izkušenj ali oec. in štiri leta delovnih izkušenj.

Za opravljanje del in nalog pod 6 pa morajo kandidati izpolnjevati naslednje pogoje:

— inž. strojništva in dve leti delovnih izkušenj oziroma strojni tehnik in štiri leta delovnih izkušenj.

Pismene prijave z dokazili naj kandidati pošljejo v 15 dneh po objavi v KSS DO Tovarna avtomobilov. O izbiri bodo obveščeni v 15 dneh po končanem izbirnem postopku.



## ODNAŠANJE HRANE

Znano je, da večje število delavcev odnaša hrano iz jedilnice. Odnajajo tudi tople obroke. Konsumiranje hrane v proizvodnih prostorih prav gotovo ni primerno, sploh pa ne ustreza higiensko-tehničnim predpisom. Zaradi tega je opazen velik primanjkljaj drobnega inventarja, kot so žlice, vilice, skodelice in pladnji. Zato predlagajo:

— prepove naj se odnašanje hrane iz jedilnice,

— skupinsko odnašanje obrokov naj bo dovoljeno le v posebnih primerih, vendar le v času od 8.00 do 8.30 in od 10.00 do 10.30,

— strogo naj bo prepovedano izdajanje skupinskih malic od 8.30 do 10.00.

## ODNOS DO KRUHA

Zadnje čase se je močno povečala poraba kruha. Kruha se sicer ne poje nič več, očitno pa je, da je odnos do kruha vse prej kot spoštljiv. Posamezniki zahtevajo večjo količino kruha, kot jo lahko pri malici pojedjo, veliko tega kruha ostaja po mizah, mnogo ga tudi odnesejo iz jedilnice. Tudi v družbeni prehrani moramo skrbno varčevati s kruhom, pa možnost se kar sama ponuja, zato predlagajo:

— vsak udeleženec, ki se hrani v družbeni prehrani, lahko vzame toliko kruha,

kolikor ga lahko poje pri eni malici,

— prepovedano je odnašanje kruha iz jedilnice, razen v posebnih primerih, ko se odnaša tudi malica.

## RAZDELILNA MESTA

Hrana se razdeljuje na dvanajstih razdelilnih mestih. Ugotoviti in utemeljiti je potrebno upravičenost predvsem nekaterih manjših razdelilnic in tistih, ki so v neposredni bližini jedilnice PO. Razvažanje hrane predstavlja dodaten strošek, obenem pa prostori za razdeljevanje ne ustrezajo minimalnim tehnično sanitarnim predpisom. Nujno se bo odločiti za ukinitvev nekaterih mest oz. zagotoviti pogoje ustrezne predpisom.

Predlagajo, da se ukinejo razdelilnice v baraki DSSD SOZD in Servisu.

V perspektivi predvidevajo v družbeni prehrani še nekaj organizacijskih sprememb, s katerimi želijo izpopolniti to dejavnost, predvsem pa zagotoviti kvalitetnejše prehranjevanje med delovnim časom.

Tako razmišljajo o ukinitvi bonov za prehrano in uvedbi vrednostnih kartic. Tako poslovanje bi omogočilo popolnejše zaračunavanje obrokov, večji nadzor in kontrolo nad porabo živil, predvsem pa bi odpadla vsa dinarska prodaja hrane.

## Informiranje tako ali drugače

Prav nič nenavadno in presenetljivo ni, če vzroke za nastajanje kritičnih situacij najdemo v slabem informiranju. Pa naj bo to, kot je zapisal poročevalec z zbora združenega dela novomeške občinske skupščine, interno ali eksterno informiranje.

Tudi v naši delovni organizaciji že leta premlevamo refren o slabem, netočnem, neažurnem in kaj vem kakšnem informiranju še. Vedno in povsod, tudi na sejah družbenopolitičnih organizacij, omenjamo, da imamo premalo informacij, da o marsičem, kar se dogaja, — celo s tistim na našem delovnem mestu, zveemo iz drugih sredstev javnega obveščanja. V hiši pa o tem molčimo, morda le šušljamo. Nekaj informacij „uide“ izza dobro zaprtih vrat in potem hitro s pripovedovanjem naredimo iz muhe slona... In že so tu „informacije“, ki bolj škodijo kot koristijo — seveda

nam samim. Kot je bila tista iz Dolenjskega lista (z dne 6. 7. 1984) o 10-milijonskih osebnih dohodkih članov KPO.

No, pa ni naš namen premlevati in komentirati pisanje drugih o nas. Ozrimo se takrat vase, kaj sami storimo, da bi preprečili takšna govoričenja! Nemara so družbenopolitične organizacije prve poklicane, da bi razpolagale z informacijami, bile obveščene in obveščale. Pa ni tako. V marsikaterem njihovem zapisniku zasledimo očitke na ta račun, a same se glede informacije ne obnašajo prav nič drugače. Močno pogrješani so tudi mesečni informativni sestanki med predstavniki DPO in KPO, ki so prinašali konkretne in potrebne informacije, s katerimi so bili potem seznanjeni vsi člani kolektiva.

Ob reorganizaciji delovne organizacije je bilo rečeno, da naj bi se ti sestanki prenesli iz SOZD na delovne organiza-

cije, vendar so sestanki redki (v uredništvu za tak primer ne vemo), in spet lahko zatrdimo, da informacija ne pride „do baze“.

Morda v razmišljanje še to, da smo bili ob novi postavitvi mikroorganizacije glede informiranja izredno togi in nestrokovni. Kljub obljubam z najrazličnejših ravni informacijski sistem v IMV še vedno ni strnjen v celoto, ne vemo, kdo, kaj in kako naj informira. Vse prepuščamo naključju, informacije pa uhajajo iz hiše nekontrolirano, netočne, za kar, seveda, nihče ni kriv. Tisti, ki seznanjajo vesoljno javnost, pa imajo „svoj vir“ informacij, kot sami pravijo — v nezadovoljnih delavcih IMV.

In mi? Ne storimo ničesar. Nihče nič. Ob spornih tekstih se morda prvi hip razburimo, potem postanemo ravnodušni, češ še ena „novinarska racca“, in mislimo, da bo vse tako in tako kmalu pozabljeno.

Ob tem razmišljanju pa morda še to. Delavce v kolektivu ob-

veščamo preko biltena in internega časopisa, ta pa sta takšna, kot sta, kakršna sami želimo, in vendar sta napisana za delavce. Žalostno pa je, da vodstva DO ne morejo, ne znajo ali se jim ne zdi vredno, da bi ju, če ju že imamo, razdelili med ljudi. Tako ostaja informator za DO Tovarna avtomobilov, DO Storitve pa EDO RI enostavno v ekonomatu. Vržen čas, denar — zakaj bi ga delili, če ni nujno? Bo ob zaostrovanju situacije morda kdaj pravi čas tudi za zaostritev odgovornosti tistih, ki razpolagajo z informacijami, pa jih ljubosumno skrivajo (kdove za koga), kot za tiste, ki so dolžni papir (informacijo) med delavce le razdeliti?

Dopisujte v vaše in naše glasilo!

**Kurir**

## V spomin Matu Sopčiču

*Čeprav sprijaznjeni z naravno zakonitostjo o minljivosti vsega živega, smo vsi, ki smo ga poznali, še vedno presunjeni s kruto resnico, da je iz naših vrst nenadoma odšel Mato Sopčič, direktor plansko analitske službe DSSD SOZD.*

*Zapustil nas je, kot smo dejali ob slovesu, ko bi nam njegovo zunanje in bogate življenjske izkušnje še kako koristile v spopadu z mnogimi problemi sanacije težkega gospodarskega stanja v kolektivu. Z njim ni odšel le strokovnjak, ampak človek, nenadomestljiv človekoljub.*

*Za njim je ostala praznina, ki se je zavedamo šele zdaj.*

*Sedaj, ko vemo, da se ne bo nikdar več vrnil v skromno pisarno, kamor je zahajal tudi v času težke in zahrbtno bolezni, ki se ji je upiral na svoj način — tiho in potrpežljivo, so odveč velike besede. Dobro vemo, da bi jih tudi Mato ne maral, če bi jih slišal. Sodil je pač med tiste ljudi, ki se skoz življenje prebijajo z globokim prepriča-*



*njem, da je svet dober in v njem vse dobro, pa to marsikdaj plačajo z visoko ceno. Mato je bil tak, zato je toliko bolj vredna občudovanja njegova ljubezen do ljudi, katerim je z vsem srcem odpuščal tudi takrat, kadar so mu storili največjo krivico. Temu rečemo plemenitost.*

*Mato je za vedno odšel, tega ne more nihče spremeniti ne z dejanji in ne z besedami. Ostal pa je živ spomin na dobrega človeka, sodelavca, ki se bo v naših srcih dolgo upiral pozabi.*



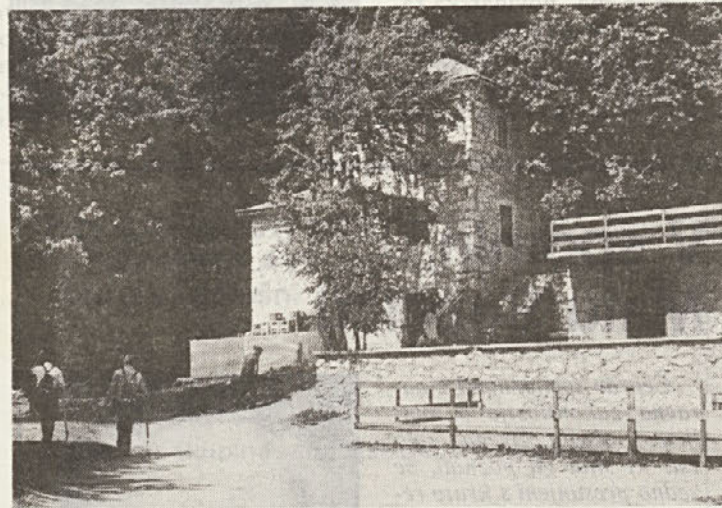


## Oddih ob morju in še kje

Lani je bilo na licitaciji, v avtokampu v Pakoštanah, prodanih 19 najstarejših prikolic, v katerih smo vrsto let preživljali dopustniške dni.

V prijetnem borovem gozdičku, v bogati senci, je

Deželan, zadolžen predvsem za odpravo morebitnih okvar in za vzdrževanje prikolic. Stalni gostje kampa, lastniki prikolic ADRIA, pa se nanje tudi obračajo ob morebitnih okvarah.



Že nekaj časa potekajo priprave za učinkovito sanacijo doma pri Miklavžu.

ponovno 73 prikolic raznih tipov, kjer delavci preživijo nekaj prijetnih poletnih dni. Novih štirinajst prikolic, prototipov in sejmskih eksponatov, je nameščenih ob poteh, tako da med gosti kampa vzbujajo veliko zanimanja in si jih le-ti ogledujejo. Vse dodatne informacije dobijo gostje v recepciji našega kampa, kjer ne manjka tudi prospektov.

Ko bo izšla ta številka Kurirja, bo vrh sezone, saj je kamp od 10. julija do 25. avgusta povsem zaseden. Za uspešno pa lahko štejemo tudi pred in posezono, ko proste kapacitete ponudimo zunanjim gostom.

Novost v kampu je nova posadka. Ta se je že izkazala in so jo prvi obiskovalci pohvalili. Vodja kampa je letos Brane Štrumbelj iz delovne organizacije Tovarna avtomobilov, drugi mož tandem, ki složno upravlja kamp, pa je Martin

Običajne, že utečene aktivnosti potekajo tudi letos. Npretrgoma je zasedeno igrišče za odbojko, potekajo namiznoteniški turnirji. Največje povpraševanje je po plovilih, ki jih gostje kampa lahko najamejo v recepciji.

Visoke cene, vsaj za naš žep, gotovo botrujejo temu, da



Prav težko je hkrati ujeti kar oba straduna v „pristanu“.



Turnirji v tenisu so na moč priljubljeni tako pri otrocih kot starejših, le da pri prvih zmagovalci dobi sladoled, pri drugih pa nekaj v „tekočem in hladnem stanju“.

Pakoštani niso preplavljeni s turisti, kakor smo bili tega vajeni. V začetku julija ni bilo nikakršne gneče po trgovinah, gostiščih in tudi interes za tako priljubljene skupinske izlete z ladjo v neznanu je prav zaradi visokih cen močno upadel.

Cene so marsikoga odvrnile tudi od letovanja v avtokampu na Rabu, kjer imamo letos tri nove prikolicice. Tu so cene glede na višjo kategorijo kampa ter boljše pestrejšo ponudbo znatno višje.

Tudi vseh osem prikolic v Kaštelu ne samuje, v njih pa prevladujejo delavci iz Belega Manastira.

Počitniške dni lahko prijetno preživite tudi drugače. V Gozd Martuljku sta v kampu ob hotelu Spik postavljeni dve prikolicici, kjer je še nekaj prostih mest.

Ne nazadnje pa vabijo v svoj hlad prijazni gozdovi Gorjancev in naš dom na Miklavžu, kjer vas bo za vsak vikend in praznik prijazno sprejel in postregel s hladno pijačo in narezkom dolgoletni oskrbnik Ivan Kos. V domu je na razpolago štiriindvajset ležišč. Za obisk večje organizirane skupine se lahko dogovorite tudi

ob drugih dneh v službi socialnega in družbenega standarda.

Tako ni na voljo le hlajenje ob „dragem“ morju, ponuja se tudi cenejša in morda prijetnejša varianta. Torej pot pod noge in k Miklavžu, kjer čaka Ivan s hladnim brizgancem!

## Anketa

V službi socialnega in družbenega standarda, ob sodelovanju članov komisije za organizacijo letnega in zimskega oddiha že pripravljajo posebno anketo, ki jo bodo izvedli s pomočjo OOS med vsemi zaposlenimi. Anketa naj bi pokazala, kdo letuje, kako in kdaj, ter posredovala smernice, kako oblikovati oddih zaposlenih, da bo to kar najbolj v skladu z njihovimi potrebami, željami in možnostmi.



IMV KURIR izdaja delovna organizacija Industrija motornih vozil Novo mesto – Izhaja vsakih 14 dni v 5500 izvodih – Ureja uredniški odbor: Zvonka Rangus, Zvone Gavrić, Simo Gogić, Milka Bevc, Ernest Sečen, Jasna Šinkovec, Tomaž Vovk in Jože Zadel – Glavni in odgovorni urednik Simo Gogić – Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška c. 18/20 – Grafična priprava: DITC Novo mesto, TOZD Grafika tisk: Tiskarna Novo mesto.