



8. marec

Šest desetletij je že minilo od takrat, ko so napredne ženske prvokrat slavile svoj praznik – osmi marec. Podobno kot delavski praznik 1. maj se je tudi osmi marec rodil v boju: v Ameriki so ženske 1910. leta priredile „socialistični ženski dan“. Klara Zetkin je na drugi mednarodni konferenci socialistk na Danskem zahtevala ženski dan z zahtevo po volilnih pravicah, po resnični enakopravnosti, po resnični svobodi. 8. marca 1917 so po petrograjskih ulicah ruske ženske zahtevale mir in kruh.

Slovenske ženske so se v tem naprednem boju oprle na Komunistično partijo, ki je obravnavala žensko vprašanje kot enakovreden del proletarskega boja. In v tem boju se je kovala tudi prihodnost Slovenk, legalno in ilegalno, s štrajki in z borbo proti okoriščanju, z uporom in borbo za svobodo.

Danes, v svobodi, ko se spomnimo deleža, ki so ga v desetletjih dale naše ženske zato, da smo svobodni, danes torej pristrčne čestitke, rože in najlepše želje za osmi marec niso dovolj!

Ni dovolj samo praznovanje in v enem samem dnevu v vsem letu želeli veliko sreče in uspehov! Osmi marec naj bo dan, ki nas bo opominjal, kaj vse smo dolžni storiti za naše ženske. Naj bo dan, ki ne bo le praznik, ampak hkrati tudi dan borbe za ureditev nešteti majhnih in velikih stvari, ki bodo lahko pripomogle, da bodo ženske tudi v resnici enakoopravne.

Naj bo torej osmi marec bolj politični kot praznični dan, bolj dan nalog naše družbe kot praznik naših tovarišic. Naj bo dan, ko bomo resnično ukrepali, da delavkam ne bo treba po končanem delu delati še en delavnik doma! Naj bo dan, da bomo skrbeli vse leto za varstvene ustanove, šole, zaposlovanje in vse tisto, kar jim bo prineslo resnično enakopravnost!

Iskrene čestitke vsem delavkam IMV za njihov praznik, vsem delavkam iz Novega mesta ali Črnomlja, Suhorja, Semiča ali Mirne in Brežic, Belega Manastira ali Beograda, Novega Sada ali Splita – vsem, ki so članice velike družine, Industrije motornih vozil!

Iz zbirne bilance uspeha IMV

	1970	1971	Indeks
Celotni dohodek	522,255.057,82	813,440.153,50	155
Porabljena sredstva	426,079.301,16	638,436.404,63	150
Dohodek	96,175.756,66	175,003.748,87	182
Razdelitev:			
Pogodbene obveznosti	17,951.643,30	28,781.197,13	158
Zakonske obveznosti	3,519.990,45	1,975.449,08	55
Sredstva za stanovanjsko izgradnjo	2,076.101,49	2,823.522,63	134
Osebni dohodki	51,964.477,96	78,033.607,91	150
Rezervni sklad	1,005.655,65	2,000.000,00	199
Poslovni sklad	16,112.722,27	54,048.279,47	335
Sklad skupne porabe	3,545.165,54	7,341.692,65	207

Leto 1972 — leto kakovosti

Zvezna skupščina je na sejah zbora narodov in gospodarskega zbora 28. decembra lani sprejela **RESOLUCIJO O KAKOVOSTI PROIZVODOV IN STORITEV IN O RAZGLASITVI LETA 1972 ZA LETO KAKOVOSTI V JUGOSLAVIJI.**

1. Kakovost proizvodov in storitev je pomemben dejavnik na področju gospodarstva in družbenega standarda. Zato terja vprašanje kakovosti proizvodov in storitev posebno pozornost.

Sedanja stopnja našega družbenega in gospodarskega razvoja ter dosežena raven produktivnosti in socialističnih produktivnosti odnosov terjata, da se bistveno spremenijo pojmovanja in politika na področju kakovosti proizvodov in storitev, gre za nenehno izboljšanje in še večjo pritegnitev vseh dejavnikov, ki so na določen način zainteresirani zanj in ki lahko vplivajo na njeno izboljšanje.

V vse ostrejši konkurenci na domačem in svetovnem trgu pomeni kakovost proizvodov in storitev v sodobnem svetu dejavnik, ki ima prvorazreden pomen za nacionalno ekonomiko, zlasti s stališča vključitve v mednarodno delitev dela. Zato skrb za kakovost ni samo stvar delovnih organizacij, ki proizvajajo določene proizvode oziroma opravljajo določene storitve, temveč postaja čedalje bolj stvar vse družbe.

2. Kar zadeva kakovost proizvodov in storitev, smo dosegli pri nas zadnja leta viden napredek, dejstvo pa je, da s tem še ne moremo biti zadovoljni. Dosežena kakovost in tempo njenega dviga na višjo raven še vedno zaostajata, če ju primerjamo z mednarodno ravni in mednarodnimi prizadevanji v večini držav za nenehno izboljšanje kakovosti proizvodov in storitev. To otežuje vključitev naše države oziroma našega gospodarstva v svetovno gospodarstvo in mednarodno delitev dela. Po drugi strani pa ima to neugodne posledice za gospodarska in družbena gibanja v državi ter za splošna prizadevanja in napore, ki so usmerjeni k dvigu družbene ravni, zlasti življenjske ravni delovnih ljudi. Kakovost proizvodov in storitev je neposredno in tesno povezana z vprašanjem varstva interesov potrošnikov.

V gospodarsko razvitih državah in v deželah, ki stremijo, da bi postale gospodarsko in ekonomsko razvite, posvečajo vprašanju kakovosti proizvodov in storitev posebno pozornost. Po svojem pomenu in značaju je to pri njih splošno družbeno in sistemsko vprašanje ter se ne-

nehno izpopolnjuje, česar pa ne bi mogli reči za našo državo. V mnogih državah je v sistem strokovnega in visokega izobraževanja kadrov vključeno tudi preučevanje kakovosti proizvodov in storitev, medtem ko smo pri nas v tem pogledu šele na začetku.

Izhajajoč iz povedanega je za zagotovitev čim boljše kakovosti proizvodov in storitev v prihodnjem obdobju potrebno:

1. da postane vprašanje kakovosti proizvodov in storitev skrb celotne družbene skupnosti;

2. da delovne organizacije, in sicer tako proizvajalne kakor tudi v prometu oziroma storitvene, z ustreznimi ukrepi (tehnično-tehnološkimi, glede usposabljanja strokovnih kadrov idr.) nenehno izboljšujejo kakovost svojih proizvodov in storitev;

3. da se z normativno dejavnostjo na področju kakovosti proizvodov in storitev usmerja politika kakovosti ter spodbuja in zagotavlja določena kakovost proizvodov in storitev;

4. da se zagotovi učinkovit sistem kontrole kakovosti tako v delovnih organizacijah, kakor tudi po družbenopolitičnih skupnostih in njihovih organih;

5. da se individualni potrošniki — občani še bolj zavzamejo za vprašanja kakovosti proizvo-

dov in storitev in s svojimi predlogi vplivajo na nenehno izboljšanje kakovosti;

6. da k raznim vprašanjem na področju kakovosti proizvodov in storitev še bolj pritegnemo znanstvene in strokovne organizacije;

7. da pristojni organi in organizacije s sredstvi informacij (tisk, radio idr.) obveščajo javnost o vseh svojih ukrepih v zvezi s kakovostjo proizvodov in storitev in da z njimi vplivajo na javno mnenje kot dejavnik, ki je pomemben za politiko in za ukrepe, s katerimi naj še izboljšajo.

Resolucija obvezuje našo delovno skupnost toliko bolj, ker proizvajamo izredno pomembna in zahtevna tehnična sredstva, od katerih kvalitete je odvisna varnost življenja uporabnikov — kupcev. Poleg tega prodajamo dovršen del naših proizvodov na izredno zahtevni zahodni trg. Naša uspešnost na teh trziščih bo odvisna v prvi vrsti od kvalitete proizvodov in uslug (servisa).

Da bi zagotovili uspešno kontrolo kvalitete naših proizvodov v bodočnosti, bomo morali misliti tudi na to, da organiziramo službo kvalitete kot samostojno organizacijo, ki bo v imenu delovne skupnosti opravljala na tem področju sila pomembno in odgovorno delo.

Osební dohodki po novem

Izgradnja nove tovarne avtomobilov, rekonstrukcija in modernizacija proizvodnje avtomobilov in prikolic ter močno povečanje proizvodnje so zahtevali reorganizacijo podjetja, kar zahteva izdelavo nove organizacije ter vseh pravilnikov. Seveda je potreben tudi nov pravilnik o delitvi osebnih dohodkov.

Priprava novega pravilnika o delitvi osebnih dohodkov zahteva temeljito obdelavo več strokovnih služb in komisij, ki bodo skrbele za čim popolnejšo izdelavo. Osnova za to bo sistematizacija delovnih mest, učinek pri delu posameznika ali skupine, uspeh poslovanja oddelka, obrata, proizvodnje in ostalo, kar določajo ustrezni zakonski predpisi. Tako pripravljen predlog bo dostavljen samoupravnim organom v obravnavo in odobritev.

Zaradi tega smo se morali odločiti za vnesno rešitev, ki bo sedanji način nagrajevanja izboljšala in omogočila slehernemu bolj spodbudno delitev osebnega dohodka.

Najprej bomo izpopolnili neposredno nagrajevanje delavcev, ki je osnova za nadaljnjo udeležbo delavca o uspehu poslovanja enote in celotnega podjetja. Poenotili bomo način obračuna v vseh oddelkih, obratih in proizvodnjah. Merjenje učinka naj izhaja iz načina dela in tehnologije proizvodnega procesa. Povsod, kjer je po naravi dela zastavljeno, da učinek merimo posamično, bomo morali tako delati. Enako naj velja za zastavljeno merjenje skupinskega učinka, ker v linijski proizvodnji ali kje drugje, kjer hkrati sodeluje pri izdelavi sklopa, prikolice ali avtomobila več delavcev, ki morajo delati usklajeno.

Po sklepu delavskega sveta so se obračunske postavke delavcev zvišale za mesec januar in februar s stalnim dodatkom, od 1. marca pa so zvišane obračunske osnove za vse kategorije dela.

Delavci bodo pri presejanju individualne norme dobili še na račun zvišanja obračunske osnove večjo nagrado za opravljeno delo. Postopoma bomo začeli uvajati cenike del, ki naj zagotovijo, da bo delavec vnaprej seznanjen s tem, kakšno nagrado bo dobil za opravljeno delo.

V linijski proizvodnji pa že marca uvajamo nove cenike po enoti proizvoda, ki naj zagotovijo večjo zainteresiranost delavca, na podlagi večjih delov-

nih uspehov pa večje nagrade.

Hkrati s spodbudnejšim nagrajevanjem neposrednih proizvajalcev uvajamo vezavo pri izpolnjevanju planskih nalog

vseh delavcev, ki delajo na pravi proizvodnje, nabavi, skladiščenju in dostavi materiala. Tako bodo vse tehnične službe vezane na izvršitev plana pro-

izvodnje, vse prodajne službe pa na izvršitev plana prodaje. Skupne službe bodo nagrajevane po poprečju uspeha proizvodnje in prodaje.

Spremembe v interni zakonodaji

Centralni delavski svet je na svoji seji dne 10. 12. 1971 potrdil samoupravni sporazum, hkrati pa dal v javno obravnavo „Samoupravni sporazum o osnovah in merilih za delitev dohodka in osebnih dohodkov kovinske in elektroindustrije Slovenije“, katerega soppodpisnik je tudi naše podjetje.

S pristopom k samoupravnemu sporazumu smo prevzeli odgovornost, da interno zakonodajno in prakso uskladimo s sporazumom. Hkrati moramo uskladiti tudi vse sklepe centralnega delavskega sveta, ki so v nasprotju s tem sporazumom.

V času javne obravnave je bil izdelan predlog uskladitve interne zakonodaje s samoupravnim sporazumom o osnovah in merilih za delitev dohodka in osebnih dohodkov, katerega je 25. 2. 1972 obravnaval poslovni odbor in ga v celoti potrdil. Predlog je dokončno potrdil centralni delavski svet na svoji seji 4. 3. 1972, obsega pa naslednje bistvene spremembe in dopolnitve naše interne zakonodaje:

Člen 7. samoupravnega sporazuma:

– dodatek na delo v podaljšanem delovnem času znaša 50 % od obračunske postavke delavca (nadurno delo);

– dodatek za delo ob prostih dnevih, nedeljah, državnih praznikih in prostih sobotah znaša 30 % od obračunske postavke delavca;

– dodatek za delo v nočnem delovnem času med 22. in 6. uro zjutraj 25 % od obračunske postavke delavca.

8. člen samoupravnega sporazuma:

Pravilnik o HTV se uskladi z določbami sporazuma v tem, da se sedanje štiri težavnostne stopnje zdravju škodljivih in posebno težkih pogojev dela razširijo na peto težavnostno stopnjo:

– za najtežjo izpostavljenost težkim pogojem dela se izplačuje dodatek v višini 250 din.

Z ozirom na dopustno normo, da se ekološke meritve opravijo v roku enega leta, se dodatek za delo na zdravju škodljivih delovnih mestih izplačuje po stopnjah, ki jih je določil CDS in v skladu s pravilnikom o HTV pri delu.

Po opravljeni ekološki meritvi in določitvi intenzitete vpliva posameznih dejavnikov na delo se bo dodatek za delo na zdravju škodljivih delovnih mestih izplačeval po merilih kakor v sorodnih podjetjih, odnosno v skladu s korigiranim pravilnikom o HTV pri delu.

Rok za meritve je 30. 11. 1972.

15. člen samoupravnega sporazuma:

Nadomestilo osebnega dohodka za prvih 30 dni začasne zadržanosti z dela zaradi bolezni, ko gre nadomestilo v breme gospodarske organizacije združenega dela, znaša 80 % od osnove.

Osnova za nadomestilo osebnega dohodka je poprečni osebni dohodek, ki ga je delavec dosegel za polni delovni čas v koledarskem letu pred letom, v katerem je nastal primer, zaradi katerega ima pravico za nadomestilo.

16. člen

Sredstva za zavarovanje skupnih potreb delavcev se bodo oblikovala po naslednjih merilih oziroma izplačevala v naslednjih zneskih:

– regres za letni dopust 600 din na zaposlenega. Pravico do regresa imajo delavci, ki so na dan izplačila v delovnem razmerju s podjetjem;

– vajenci in delavci na priučitvi 300 din regresa za dopust pod istimi pogoji kot delavci v rednem delovnem razmerju;

– socialno podpora: ob smrti delavca, člana kolektiva se izplača njegovim svojcem enomesečni osebni dohodek delavca;

– denarne nagrade in darila: ob odhodu delavca v pokoj, če je bil v podjetju zaposlen do 10 let, nagrado v višini enomesečnega osebnega dohodka. Delavcem, zaposlenim v podjetju nad 10 let, se izplača nagrada v višini dvomesečnega osebnega dohodka.

17. člen

V breme materialnih stroškov se bodo izplačevali prejemki – potni stroški, kot sledi: za osebe na vodilnih delovnih mestih in delavce z visoko strokovno izobrazbo, če imajo nad 10 let delovne dobe – 80,00 din – (do sedaj 120 din) ter stroške prenočevanja po predloženem računu.

Za vse ostale zaposlene 80 din (kot doslej) – 80,00 din – ob predložitvi računa za prenočevanje se dnevica zniža za 30 % (kot doslej).

Za dnevna potovanja po SR Sloveniji in na relacijah do 200 km za vse zaposlene, če potovanje traja več kot 8 ur – 40,00 din – razen za šoferje za dnevna potovanja po SR Sloveniji in na relaciji Novo mesto–Zagreb, Novo mesto–Karlovac, ne glede na število voženj – 35,00 din.

Za potovanje med dislociranimi enotami IMV na področju SR Slovenije, če potovanje ne traja več kot 8 ur, se potni stroški ne obračunavajo.

Šoferjem avtobusov se obračunavajo potni stroški za prevoz v drugo in tretjo izmeno po dejansko prevoženem kilometru v drugi ali tretji izmeni po 0,20 din.

Šoferjem, ki nadomeščajo odsotne šoferje avtobusov in če prenočujejo na končni postaji, pripadajo potni stroški v višini – 50,00 din.

Šoferjem na redni dostavi materiala iz dislociranih enot pripadajo za vsako vožnjo izven rednega delovnega časa potni stroški v višini – 35,00 din.

Povračilo za uporabo lastnega avtomobila v službene namene znaša:

– za vozila do 1000 kub. cm – 0,70 din

– za vozila nad 1000 kub. cm – 0,90 din

v kolikor se uporablja vozilo iz proizvodnje ali zastopniškega programa IMV;

– za ostala vozila: do 1000 kub. cm – 0,60 din nad 1000 kub. cm – 0,80 din

Terenski dodatek zaradi povečanih stroškov bivanja na terenu – 500,00 din.

Novi član IMV — tovarna Podgorje Šentjernej

Mizarsko podjetje „Podgorje“ iz Šentjerneja je postalo novi član IMV in se odslej imenuje **INDUSTRIJA MOTORNIH VOZIL — TOVARNA „PODGORJE“ ŠENTJERNEJ.**

V soboto, 26. februarja, je bil referendum v „Podgorju“; v petek, 4. marca 1972 pa je o priključitvi sklepal centralni delavski svet. Tako na referendumu kot na centralnem delavskem svetu je bila velika večina članov za priključitev te tovarne k IMV, saj so delavci spoznali, da priključitev koristi obema podjetjema.

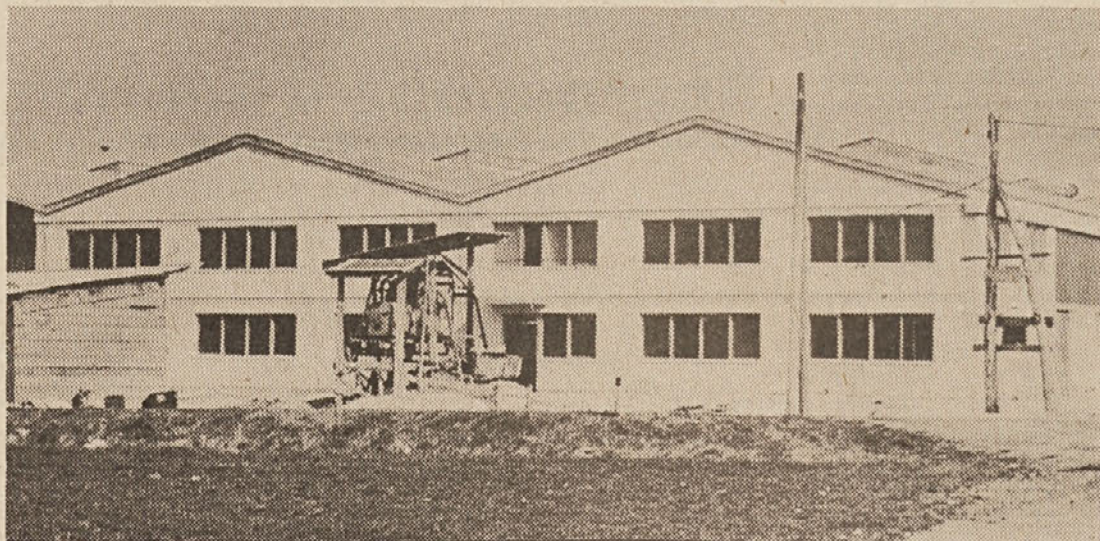
IMV stalno povečuje proizvodnjo prikolic in avtomobilov. Letos moramo po zastavljenem planu sestaviti za 30 odstotkov več prikolic kot lani. Razen tega odpiramo montažno tovarno v Belgiji, kjer bo, kot računamo, novih 30 odstotkov naše proizvodnje. Zaradi premajhnih sestavnih zmogljivosti naših dislociranih enot (obrti Črnomelj, Suhor in Semič) smo morali pridobiti nove zmogljivosti. V prihodnjih letih bomo morali še povečati proizvodnjo v dislociranih enotah.

Tovarna „Podgorje“ bo prevzela izdelavo del notranje opreme prikolic in to predvsem za velike prikolice, za montiranje v Belgiji. Razen tega bomo v tej tovarni izdelovali opremo za prototipne namene.

Tovarna „Podgorje“ je doslej zaposlovala 73 delavcev, od tega 30 kvalificiranih. Poslovali so v redu in izdelovali pohištvo za trgovsko mrežo. Njihove želje so, da zaposlijo čimveč delavcev in delajo v čim boljših prostorih in po čimbolj moderni tehnologiji. Te možnosti pa imajo v okviru IMV, ki postaja razen velike avtomobilske tovarne še največji proizvajalec prikolic v Evropi.

Novim članom kolektiva želimo mnogo delovnega uspeha v IMV!

Vodja proizvodnje prikolic
DIPL. INŽ. BOŽO KOČEVAR



Delavci „Podgorja“ so na referendumu glasovali za priključitev k IMV, centralni delavski svet našega podjetja se je prav tako enako odločil. Na fotografiji: novi prostori IMV — tovarne „Podgorje“ Šentjernej.

Mladinska »Akcija 16«

Občinska konferenca ZK Novo mesto je za nadaljevanje „Akcije 75“ letos organizirala „Akcijo 16“. V njej sodeluje 16 mladinskih aktivov iz 16 gospodarskih organizacij Dolenjske. Namen akcije je povečati aktivnost in vlogo mladih v delovnih organizacijah. Mladi, vključeni v akcijo, se bodo sestajali na seminarjih, kjer bodo izmenjavali svoja mnenja, izkušnje ter se pogovarjali o programskem izvajanju akcije v svojih aktivih.

Ker smo v „Akcijo — 16“ vključeni tudi mladi iz IMV, smo že sprejeli delovni načrt in ga sestavljajo štirje deli: izobraževanje kadrov za delo v mladinskem aktivu, razvojni načrt — kadrovska politika, samoupravljanje, stanovanjska problematika.

Ta program naj bi uresničili v obliki predavanj, ki bi jih organizirali sami v naši delovni orga-

nizaciji. Zato je zdaj najvažnejša naloga, spodbuditi in pritegniti k delu vse mlade v podjetju, kajti le tako lahko pričakujemo, da bomo v akciji uspeli.

Predavanja, ki jih nameravamo organizirati, bodo morala potekati izven delovnega časa — popoldan ali ob prostih sobotah. Nujno je, da se mladi seznanimo z razvojem podjetja, da podrobneje proučimo kadrovske in stanovanjske politike in da se seznanimo s samoupravnimi organi.

Marsikomu še vedno ni jasno, kaj je samoupravljanje in često se dogaja, da si ga mladi napačno razlagamo. V bodoče moramo poskrbeti, da se bo v samoupravne organe v podjetju vključevalo več mladih, še prej pa moramo poskrbeti za izobraževanje in usposabljanje, kajti le dobro izobražen in usposobljen mlad človek je lahko dober samoupravljavec.

In še nekaj besed o delu izven „Akcije-16“: svojo aktivnost povečujemo tudi na področju športa, rekreacije, mladinskega turizma, obveščanja itd. Tako bomo v marcu organizirali obisk v Planico na svetovno smučarsko prvenstvo, v maju pa bomo organizirali srečanje TAM-Maribor, TOMOS—Koper in IMV—Novo mesto.

VIDA KERIN

Najnovejše!

Od 1. marca je zastopniška organizacija IMV postala tudi generalni zastopnik za specialna vozila BLMC. V zastopana specialna vozila spadajo vse vrste terenskih vozil, med kate-

rimi so najpomembnejši znani landroverji in novi terenski avto Range Rover (na fotografiji!). Nadalje sodijo sem osebni avtomobili rover, triumphe in jaguar. Omenjena vozila bomo uvažali preko zastopniške organizacije IMV, prodajale pa jih bodo poslovalnice naše prodajne organizacije.

Hkrati smo povečali konsignacijo rezervnih delov, ki bo odslej zajemala tudi rezervne dele za omenjena vozila. IMV kot generalna zastopnica je s tem pridobila tudi možnost kooperiranja v proizvodnji za našo deželo interesantnih tipov vozil.



Sindikalna organizacija: preobrat?

Konferenca sindikalne podružnice Industrija motornih vozil Novo mesto je bila 25. februarja: izvoliti smo morali organe konference, novega predsednika sindikalne podružnice IMV Novo mesto, hkrati pa zastaviti programska in organizacijska načela za delovanje sindikalne podružnice v podjetju.

Aktivnost sindikalne podružnice se je kazala predvsem v reševanju tekoče problematike, zastopanju navzven ter v sodelovanju z drugimi političnimi organizacijami v podjetju in izven njega. Delo v sindikalni podružnici so posamezniki zapostavljali, posebno nekateri člani izvršnega odbora.

Namen konference ni bil ugotovljati dosedanje nedelo in iskati krivce ter vzroke za to, pač pa smo hoteli zastaviti delo tako, da se takšno stanje ne ponovi. To bo v veliki meri odvisno od novega vodstva. Program dela, ki ga bo izdelal izvršni odbor sindikalne podružnice, mora biti akcijski in konkreten, da bo sleherni član sindikalne organizacije v podjetju našel svoje mesto in vlogo. Sindikalna organizacija mora postati enotna organizacija delavcev, ki izhaja pri svojem delu iz samoupravne družbene prakse in iz samoupravljanja kot temeljnega družbeno ekonomskega odnosa na vseh področjih družbenega življenja.

Naš osnovni namen je, doseči večji vpliv sindikalne podružnice na dogajanja, ki usmerjajo življenje v kolektivu. Zavedati se moramo svojih interesov, interesov delavskega razreda in jasno nam bo, kakšno vlogo naj odigra sindikat v podjetju. Naše naloge bomo uresničevali v vsakodnevni praksi za današnji in jutrišnji materialni, kulturni in samoupravni položaj delovnega človeka.

V novo vodstvo sindikalne podružnice IMV Novo mesto so bili izvoljeni:

Stane Gašperšič, Tomo Vido-
vič, Emil Lipar, Jože Turk, Ja-
než Zrimšek, Jože Šinkovec,
Anton Urbančič, Štefan Bro-
dar, Nada Jakše, Cvetka Suho-
parec in Anton Čeferin.

Za predsednika sindikalne podružnice IMV Novo mesto je

bil soglasno izvoljen Anton Čeferin.

Da bi povečali aktivnost sindikalne podružnice in poživili aktivnost na posameznih področjih, je konferenca imenovala naslednje komisije:

– komisijo za šport in rekreacijo – (Jože Turk – predsednik, Matija Vilhar, Janez Turk, Rudi Sadek, Anton Govednik);

– komisijo za prosvetno in kulturno dejavnost – (Milan

Mušet – predsednik, Miha Glinšek, Vida Kerin, Ida Smrke, Peter Košak).

NOVEMU VODSTVU SINDIKALNE PODRUŽNICE ČESTITAMO ZA IZVOLITEV IN JIM ŽELIMO VELIKO USPEHA! HKRATI ŽELIMO, DA NAJ NJIHOVO DELO SLONI NA AKTIVNOSTI SLEHERNEGA ČLANA SINDIKALNE PODRUŽNICE V PODJETJU.

Varujmo se nesreč!

V prvi številki našega glasila smo govorili o osnovnih načinih opravljanja varnega dela in navedli kot pogoj tudi uporabo osebnih varstvenih sredstev. Tokrat nekaj več o teh stvareh.

Naša zakonodaja predpisuje delovni organizaciji, da mora delavcem preskrbeti ustrezna varovalna sredstva za preprečitev nevarnosti pri delu. Dolžnost delovne organizacije je torej tudi nabaviti taka sredstva, dolžnost vsakega zaposlenega pa je: varovalna sredstva uporabljati in jih vzdrževati!

Po zakonu o varstvu pri delu SRS je dolžnost odgovornega vodje odstraniti z delovnega mesta vsakega delavca, ki ogroža svojo varnost ter varnost drugih. Tu so mišljeni tudi delavci, ki ne uporabljajo varovalnih sredstev. Odstranitvi z delovnega mesta sledijo še drugi ukrepi: disciplinske kazni, odtegljaj osebnega dohodka za čas odstranitve z dela. Če se kršenje teh predpisov ponavlja, sledi lahko tudi izključitev delavca iz podjetja.

IZBIRA OSEBNEGA VAROVALNEGA SREDSTVA

Za uporabo osebnega varovalnega sredstva na nekem delovnem mestu se odločimo tedaj, ko z drugimi ukrepi ne moremo preprečiti nevarnosti. Primer: pri ročnem prenosu in prelaganju pločevine preti nevarnost ureza rok in delov telesa. V ta namen bomo uporabljali zaščitne rokavice in ustrezno delovno obleko.

Ko se odločimo za neko varovalno sredstvo, mora to ustrezati še naslednjim pogojem: preprečiti mora nevarnost, delavca ne sme ovirati pri delu, omogočati mora kvalitetno opravljanje dela, mora biti enostavno za uporabo in vzdrževanje.

Prva zato so vsa osebna varovalna sredstva preizkušena pri ustreznih strokovnih ustanovah oziroma je zanje predpisan standard po JUS. V primeru, da varovalno sredstvo ne ustreza tem pogojem, ga ne smemo uporabljati.

KDAJ IN KJE GA UPORABLJAMO?

Večkrat se v praksi sprašujemo, kdaj in kje je potrebno uporabiti varovalno sredstvo. Najbolj enostaven odgovor je: povsod tam, kjer preti nevarnost poškodb, ali kjer obstaja možnost za nevarnost. Primer: veliko govorimo o uporabi zaščitnih zrcal pri točkovnem varjenju. Potek tega dela kaže, da obstaja možnost za poškodbo oči, odgovorne osebe in prizadeti delavci pa zatrjujejo, da na takem delovnem mestu „niso potrebna zaščitna očala“. V praksi je ta trditev ovržena. Po evidenci nezgod je videti, da se je ravno največ poškodb na očeh zgodilo na takem ali po-

dobnem delovnem mestu. Vsaka r azprava o „odvečni uporabi zaščitnih očal“ je torej odveč. Statistiko nezgod bomo objavili v naslednji številki.

DELAVCI SE NOČEJO VAROVATI

Večkrat se dogaja, da delavci odklanjajo uporabo osebnih varovalnih sredstev. Vprašati se moramo – zakaj? Največkrat iščemo vzrok v slabi kakovosti ali neustreznih obliki varovalnega sredstva, toda takih primerov je malo. Večinoma se delavci ne zavedajo prednosti osebnega varovalnega sredstva in vidijo v uporabi le-tega samo breme. Vzroke, da osebna varovalna sredstva težko prodirajo med delavstvo, pa gre iskati tudi v strukturi delovne sile.

Delavci so prišli v tovarno s podeželja, zato nimajo razvitega industrijskega čuta in načina dela. Naša naloga in naloga odgovornih vodij je delavcem pomagati, jih poučiti in jih prepričati, da je uporaba osebnih varovalnih sredstev njim samim v korist.

Naj navedem primer, ki se je pripetil v enem izmed zunanjih obratov:

na nekem delovnem mestu je bila majhna možnost za poškodbo oči, zato zaščitni niso posvečali posebne pozornosti. Po dveh mesecih dela pa je le prišlo do nesreče. Delavec ima hudo poškodovano oko. Po letu dni zdravljenja je bila ugotovljena popolna slepota desnega očesa. Obstaja tudi možnost, da mu bodo morali z operacijo odstraniti poškodovano oko. Postavimo se na mesto poškodovanega!

Razmišljanje o njegovi usodi prepuščamo bralcem...

BRANKO KOŠIR



Povijanje glavne kite elektroinstalacije na Mimi

Dobra preskrba z rezervnimi deli — uspeš- na prodaja gotovih izdelkov

Leta 1955 se je naše podjetje preimenovalo v Industrijo motornih vozil. Začeli smo proizvajati dostavna vozila IMV-1000 lastne konstrukcije. Proizvodnja je močno narasla, zato smo se morali skrbno pripraviti na preskrbo z rezervnimi deli, ker smo vedeli, da je dobra preskrba z rezervnimi deli pogoj za uspešno prodajo avtomobilov. Kljub raznim težavam od planiranja do skladiščnih prostorov smo pri prodaji uspeli.

Povpraševanje po rezervnih delih je stalno naraščalo. Leta 1965 smo dobavili tržišču rezervnih delov za nad 1,5 milijarde starih dinarjev.

Naša vozila so se „prebijala“ po vsej Jugoslaviji. Da bi uporabniki naših vozil prišli do rezervnih delov po najkrajši poti, smo leta 1966 odprli lastno prodajalno rezervnih delov v Beogradu. Promet v tej prodajalni je v kratkem času močno narasel, kar nam je dalo pobudo, da bi bilo potrebno odpreti prodajalne tudi v drugih večjih ptošniških centrih. Tako so se v naših poslovalnicah odprele še naslednje prodajalne z rezervnimi deli: leta 1967 v Sarajevu, leta 1969 v Novem Sadu in leta 1970 v Nišu.

Potrebe po rezervnih delih se povečujejo iz leta v leto, kakor se povečuje in razširja proizvodni program IMV.

Ceprav centralno skladišče rezervnih delov ni sodobno opremljeno in mehanizirano ter prostor za drobno prodajo ni primeren, se je z dobro voljo in požrtvovalnostjo vseh, ki se ukvarjajo s to prodajo, promet v letu 1971 spet močno dvignil. Tudi oskrba na terenu se je izboljšala, saj odpade na lastne prodajalne že kar 21 odstotkov celotne realizacije.

Iz centralnega skladišča rezervnih delov preskrbujemo z rezervnimi deli vse pogodbene IMV servise, vse lastne prodajalne in podjetja z večjim številom IMV vozil.

Kupci so upravičeno zelo zahtevni, to občutimo iz dneva v dan bolj. Samo s kvalitetnim delom in dobro založenostjo bomo stranke obdržali in pridobili nove, povečali realizacijo in izpolnili zastavljeni finančni načrt.

Zasedba delovnih mest v prodaji rezervnih delov ni niti številčno niti strokovno popolna. Kadrovska služba se bo morala še bolj potruditi za nove strokovnjake, delo pa moramo posodobiti in poživiti.

FRANCE ŠMID
vodja prodaje rez. delov

Iz tehnične knjižnice

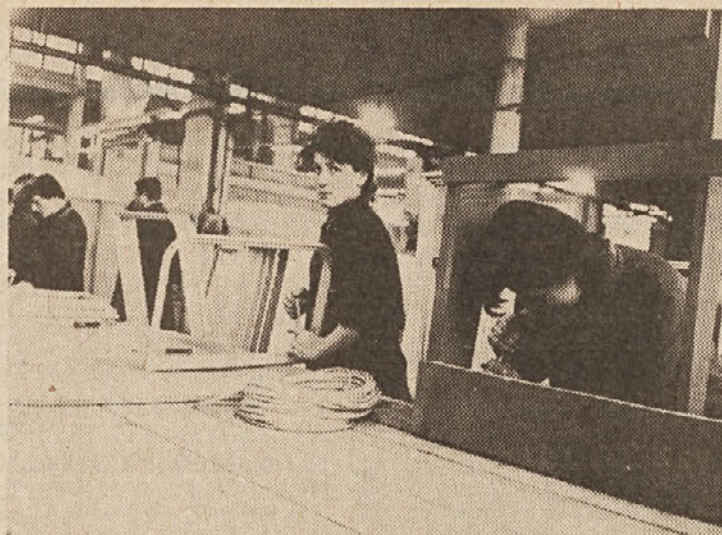
Industrija motornih vozil ima tudi svoj arhiv in tehnično knjižnico, kjer hranimo vso tehnično dokumentacijo, ki jo po potrebi razmnožujemo in dostavljamo obratom, službam ali oddelkom. Knjižnica je za zdaj še v neustreznih prostorih v nekdanji mlekarini in nima čitalnice, zato izposojamo knjige tudi na dom. Odprta je ob delavnikih od 7. do 14. ure. Žal opažamo, da tehnično knjižnico uporablja le ozek krog strokovnih delavcev.

Razen domačih in tujih strokovnih knjig ima knjižnica tudi vrsto domačih in tujih strokovnih revij. Redno zamenjujemo stare JUS standarde z novimi. Redno zamenjujemo tudi DIN norme, tako da so v knjižnici na voljo najnovejše izdaje. Tokrat zapisujemo naslove revij iz avtomobilizma in strojništva, ki jih redno dobivamo:

Strojniški vestnik (glasilo fakultete za strojništvo, Ljubljana), Varilna tehnika (glasilo društva za varilno tehniko SRS), Zavarivač (časopis Saveza društva za tehniko zavarivanja Jugoslavije), Avtomatičeskaja svarka, Svaročnoje proizvodstvo, Automobile Engineer, Automobil Industrie, ATZ — Automobiltechnische Zeitschrift, MTZ — Motortechische Zeitschrift, Automobilnaja promišljenost, Mašinostroitelj, Mašinostrojennije, Mašinovedenije.

V naslednjih številkah Kurirja bomo objavili nove naslove strokovnih revij, ki jih dobivamo, sproti pa vas bomo obveščali tudi o novih knjigah.

Inž. Štefan Poredoš



Ne samo tem delavkam, ki izdelujejo okna, vsem zaposlenim tovarišicam v veliki družini IMV naše prirsčne čestitke za dan žena!

Pomembno skladiščenje izdelkov

Skladiščenje oziroma shranjevanje predstavlja pomembno delovanje gotovih izdelkov prodajne politike podjetja. Gre navadno za čas od prevzema izdelka iz proizvodnje v skladiščenje pa do njegove izročitve kupcu prek dostave v prodajno servisni center IMV. Primerno in ustrezno skladiščenje predstavlja varnost za kakovost in kompletnost izdelka.

Naši skladiščni prostori za gotove izdelke zajemajo odprte prostore v sklopu tovarne in najete odlagalne prostore, ki so v največji bližini nakladalne klančine ob železniški postaji.

Manjša priročna skladišča imamo tudi v prodajno servisnih centrih. Učinkovito opravljanje teh nalog zahteva tudi ustrezno kadrovsko zasedbo. Hkrati je tudi povečan izvoz zahteval oblikovanje takšne skladiščne in odpreme službe, ki bi bila kos svojim nalogam. Glede na to je bilo ob razširitvi jasno, da moramo nujno ustanoviti, spremljati in dopoljevati poseben oddelek odpremo-izročitvene službe, ki bi skrbel izključno za pravočasno odpremo izdelkov na domačem in tujem trgu.

Čisto materialno plat skladiščenja prevzema skladišče, ki je razdeljeno po posameznih programih izdelkov in ki je razumljivo v sestavi skladiščno-odpreme službe prodajnega sektorja.

Normalno bi bilo, da bi kupci prevzeli kupljene avtomobile v skladišču poslovalnice; ker pa je vedno pomanjkanje vagonov, pretežni del osebnih vozil izročimo kupcem v centralni prodajni službi.

Če bi tudi imeli dovolj vozni-

kov za prevoze po cesti, kupci raje prevzemajo nevožene avtomobile. Ravno zaradi pomanjkanja vagonov — ne smemo pozabiti, da uporabimo vsak dan za izvoz prikolic tudi do 30 vagonov! — bomo morali uresničiti naš načrt: za lastne prevoze kupiti 3–4 avtovlake. Na en avtovlak bomo lahko naložili 8 do 14 osebnih vozil oziroma 4 do 6 dostavnih avtomobilov. Glede na pomanjkanje denarja pa zdaj ta zamisel ni uresničljiva. Še to: vezani na plan proizvodnje, smo naročili vagone, nismo pa naredili ustrezno število vozil in jih tudi ne moremo naložiti na vagone. Ker jih nismo naložili, prihaja do vozovnih zamudnin in stojnin, ki niso majhne!

Izredno važno je torej, da je celotna veriga utečena, kajti če ni tako, gredo takšni izredni stroški v breme nas vseh. Da bi bilo takšnih stroškov čim manj, imamo v prodajni službi tudi posebno referado, ki poleg tega proučuje in predlaga najcenejše, najkrajše in najbolj varne prevozne poti za prevoz izdelkov po železnici.

Vodja prodajnega oddelka:
MILAN MUŠET



Pogled na obrat IMV v Črnomlju

Priučevanje delavcev na delovnem mestu ima v našem podjetju že 20-letno tradicijo. 1961. je bilo v delovno razmerje sprejeto 8 mladih, petnajst let starih delavcev. Delavci so bili sprejeti v delovno razmerje bolj, za pomoč pri delu kot pa za redno delo. Po večmesečnem delu z njimi smo ugotovili, da ti mladeniči ob dobrem strokovnem nadzorstvu starejših mojstrov lahko koristno delajo. Zato se je v naslednjih letih število novo sprejetih mladeničev povečevalo.

Za sprejem tako mladih delavcev v proizvodnjo smo se odločili zato:

1. Od kadrovske službe podjetja so tako starši kot družbene službe zahtevali, da zaposli mlade delavce, ki niso uspešno končali osemletke in so tako ostali brez vsake možnosti za nadaljnje izobraževanje. Niso bili redki primeri, ko so starši prosili za sprejem svojega sina samo zato, da bo mladenič vključen v delovno sredino, ker pohajkovanje čestokrat zapelje mladino v prestopništvo.

2. Nenehna rast podjetja je odpirala nova delovna mesta. Pokazalo se je, da podjetje potrebuje delavce, ki bodo bolj vezani na tovarno, kot pa sezonski delavec ali polproletarec, ki vidi svoje delo v podjetju v glavnem skozi trenutno lastno korist. Za vzgojo pravega delavca, ki bo živel in delal s tovarno, je potrebno graditi na mladih kadrih.

3. Povečana serijska proizvodnja, ki bo prešla v linijsko montažo, je z novd tehnologijo dovoljevala zaposlovanje delavcev s priučitvijo na delovnem mestu.

Upoštevali so te in še druge faktorje, se je vodstvo podjetja odločilo za organizirano usposabljanje mladih delavcev. Leta 1964 smo vpeljali triletno pri-

učevanje po šestmesečni uvajalni dobi. V času priučevanja mlade delavce trikrat vključimo v enomesečni tečaj, ki je pod strokovnim vodstvom kovinarskega šolskega centra iz Novega mesta. Delavci si na tečaju pridobijo poleg splošnega znanja še osnove delovnih prijemov ter znanje iz strokovne teorije. Po končanem priučevanju opravljajo delavci izpit iz praktičnega dela na delovnem mestu in dobijo priznanje: „interno kvalificiran — specializiran delavec.“

V sistem priučevanja na delovnem mestu smo do konca leta 1971 vključili že 401 delavca.

Letos bomo sprejeli okrog 120 mladih delavcev.

Tako organizirano delo je dalo zelo dobre rezultate. Delavci, ki so končali redno priučevanje, predstavljajo danes strokovno usposobljeni kader. Imamo celo primere, da so iz vrst delavcev na priučitvi prišli vodje delovnih skupin in kontrolorji.

Izobraževanje na delovnih mestih je dalo toliko koristi, da je sistem postal ustaljena oblika kadrovanja novih strokovnih delavcev. Zavedamo se, da sedanja oblika izobraževanja kljub dobrim rezultatom še ni najboljša. Priučevanje na delovnem mestu čestokrat preobremenjuje vodjo delovne skupine. So primeri, ko delavec iz neznanja na delovnem mestu napravi več škode kot koristi. Velikokrat je potrebno njegovo nekvalitetno delo popravljati. Zato pripravljamo dopolnitve v izobraževanju delavcev v času uvajalne dobe.

Izobraževanje v bodoče ne sme ostati samo oblika dela kadrovske službe, temveč mora postati skupno delo tako strokovnih služb kot političnih organizacij. Delavcem bo potrebno nuditi več splošnega znanja in razgledanosti, tako da



Najprej na test . . .

bodo lahko uspešno delovali kot napredni samoupravljavci. Pri naših delavcih se mora ponovno uveljaviti stara zavest in ponos, da so člani kolektiva IMV!

Samoupravni organi so že ovrednotili dosežanje delo in uspehe delavcev na priučitvi. Na sedmi redni seji je poslovni odbor 7. februarja sprejel sklep o spremembi nagrajevanja delavcev na priučitvi in povišanju njihovih zaslužkov. Specializiranemu delavcu je s tem sklepom priznana njegova vloga v delovnem procesu!

Od delavcev na priučitvi, ki so v izjemnih položajih, da delajo, se učijo in so nagrajevani po rednih kriterijih, bomo zahtevali, da se pri izobraževanju še bolj trudijo.

Želimo imeti deloven, napreden in pošten kolektiv, ki bo nadaljeval doseganje uspehe.

Razen uspehov smo pri delu z delavci na priučitvi občutili tudi slabosti. V posameznih oddelkih opazamo, da se mladi delavci vdajajo alkoholu, povzročajo nered in so nedisciplinirani. Pri obravnavi prekrškov na disciplinski komisiji žal ugotavljamo vzroke, ki čestokrat izhajajo ravno iz neodgovorne

delovne sredine, ko s svojimi primeri posamezni neodgovorni in nedisciplinirani starejši delavci negativno vplivajo na mladi kader. Še bolj žalostno pa je, da ti ljudje mladeniče v negativno početje še zavajajo! Znan je primer, ko je starejši delavec porinil mladeniču med delovnim časom kozarec vina v roke in dejal:

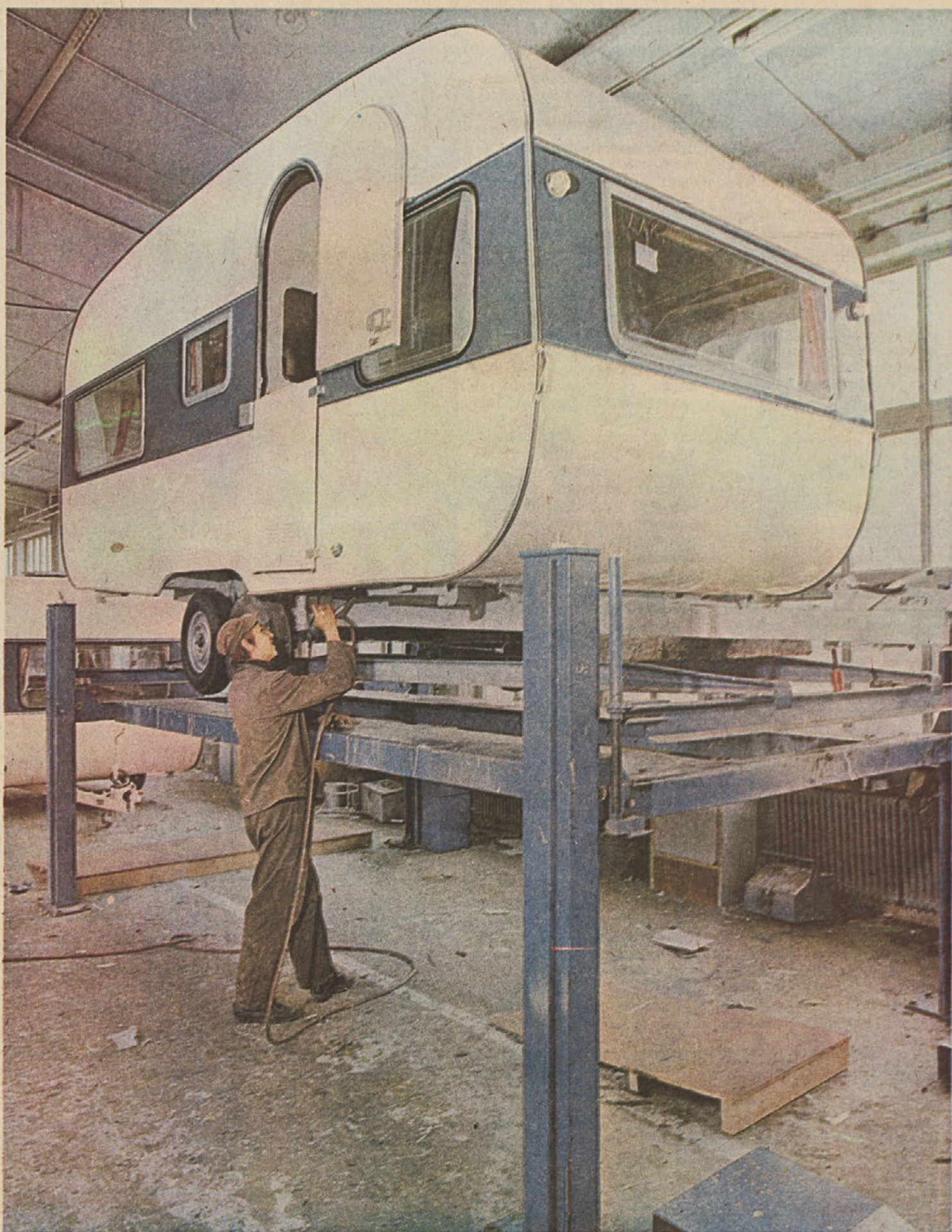
„Mlad se utrdi, da boš lahko star pill!“ So primeri, ko taki neodgovorneži pošiljajo mlade delavce po pijačo med delovnim časom! Pošiljajo jih kot talce: če ga zalotijo, bo ob službo mladenič, ki se bo lažje znašel, kot pa nekdo, ki ima že polno personalno mapo raznih dokumentov o prekrških in bi moral biti že odslovljen, če ne bi imeli odgovorni ljudje tudi socialni čut . . .

Starejši delavci morajo imeti do mladih v tovarni pošten odnos, s svojim delom pa naj zglede vplivajo na bodoče so-delavce! Pošteno pa morajo delati tudi mladi: vsak del je nekje planiran; če ga odnesete, boste naredili veliko škodo. Zato bodimo pošteni, zavedni in delovni člani Industrije motornih vozil!

IVAN ŠANTELEJ

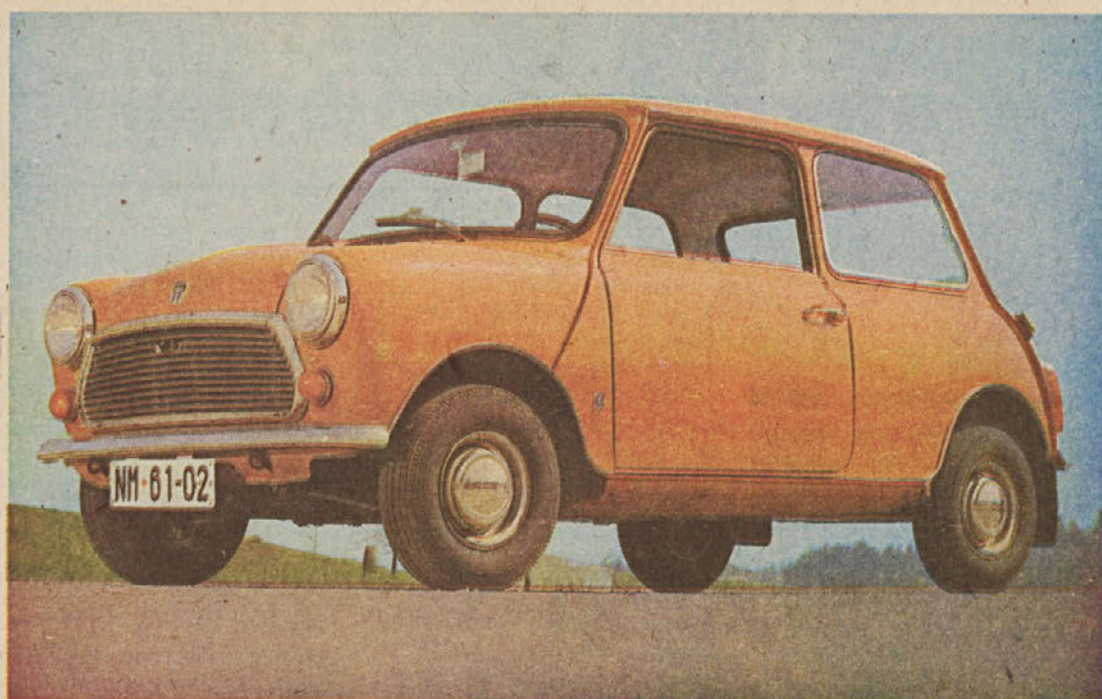


. . . Potem še preizkus pri stroju



Samo še podpis

ČLANEK BERITE
NA 10. STRANI



MINI

Število cilindrov: 4; širina vozila: 1410 mm; dolžina vozila: 3050 mm; višina: 1350 mm; najnižja točka od tal: 160 mm; teža vozila: 587 kg; največja hitrost: 121 km/h; svečice: N 5; hlajenje: vodno.



MIDI

Število cilindrov: 4; širina vozila: 1534 mm; dolžina vozila: 3728 mm; višina: 1340 mm; najnižja točka od tal: 152,4 mm; teža vozila: 838 kg; največja hitrost: 137,4 km/h; svečice: N9Y; hlajenje: vodno.



MAKSI

Število cilindrov: 4; širina vozila: 1628 mm; dolžina vozila: 4021 mm; višina: 1404 mm; najnižja točka od tal: 140 mm; teža vozila: 1000 kg; največja hitrost: 157 km/h; svečice: N9Y; hlajenje: vodno. (Foto: arhiv IMV)



Samo še podpis

Iz ogromnega števila manjših in večjih elementov lesa, kovine, gume, tkanine in drugih materialov raste v proizvodnih obratih IMV že daleč po svetu znana IMV „ADRIA“ prikolica. Želja vseh, ki sodelujejo v proizvodnji prikolic, od konstruktorjev, tehnologov in delavcev v proizvodnih oddelkih je, da bi bila izdelana prikolica lepa, funkcionalna, trajna in da bi imel kupec čim manj pripomb.

Kot kažejo izkušnje, ni vedno tako in budne oči prevzemno-izhodne kontrole odkrijejo marsikatero napako, ki je zahtevni kupec gotovo ne bi bil vesel na svoji prikolici.

Prodreti na zahodno-evropsko tržišče z ADRIA prikolico, ko proizvajalci v Angliji, Nemčiji, Franciji in drugih državah že celo vrsto let izdelujejo turistične prikolicе, resnično ni lahko. IMV si je z dosedanjim proizvodnjim in prodajo ADRIA prikolic že čvrsto utrdila pot, kar pa nas nikakor ne sme uspavati: izboljševati moramo kvaliteto izdelkov!

Delavci prevzemno-izhodne kontrole se zavedajo, kakšno finančno škodo, zlasti pa neprecenljivo škodo na ugledu, lahko povzročijo nekvalitetno izdelana prikolica.

Vsi moramo zato vedeti, da stroga kontrola izhodne kontrole niso zavarovala proizvodnje, ampak so strokovno merilo kvalitete, s katero ščitimo interes kupcev ADRIA prikolic, s tem pa utrjujemo zaupanje trga in prispevamo svoj delež za še boljše prodajo!

BRANKO ŠVAJGER
ALBERT ZORKO

Kateri lak je najboljši?

Na gornje vprašanje še do pred kratkim ni bilo težko odgovoriti. Na voljo smo imeli pravzaprav le majhno izbiro, predvsem pa oljnate lake, asfaltne lake in nitro lake. Kot „najboljši“ lak je veljal lak za kočije, nekoliko pozneje pa avtolak. Še danes zahtevamo od avtolakov visoko kvaliteto in brezhibno zunanjo podobo na končnem izdelku, vendar pa nam proizvajalci sredstev za površinsko zaščito nudijo „še boljše lake“.

Pri tem mislimo predvsem na razširjenost uporabe lakov kot materiala za različne namene površinske zaščite. Od nekaterih lakov zahtevamo, da so odporni proti nafti in bencinu, od drugih spet, da prenesejo vročino do nekaj sto stopinj Celzija ali pa tudi zelo hud mrz, da prenesejo delovanje soli in vode, da na soncu ne spremenijo barve, da jih lahko nanesemo s čopičem, da se posušijo na zraku, da so poceni... Včasih zahtevamo kar več teh lastnosti hkrati, imamo pa razen tega še veliko drugih upravičenih zahtev.

Seznam zahtev je seveda dolg, ponudba lakov pa je tudi zelo pestra. Zato moramo pri izbiri lakov in tudi drugih materialov za površinsko zaščito upoštevati več meril, med katerimi so poglobitna naslednja:

NAMEN

Pri izbiri laka moramo natančno vedeti, za kakšne namene bo polakirani predmet uporabljen in kakšnim najtežjim zahtevam bo izpostavljen. Upoštevati moramo tehnične norme ali standarde, če so predpisani. Kontrola tehničnih karakteristik dobavljenega materiala, kakor tudi končnega produkta omogoča vzdrževanje kvalitete na potrebnih ravni.

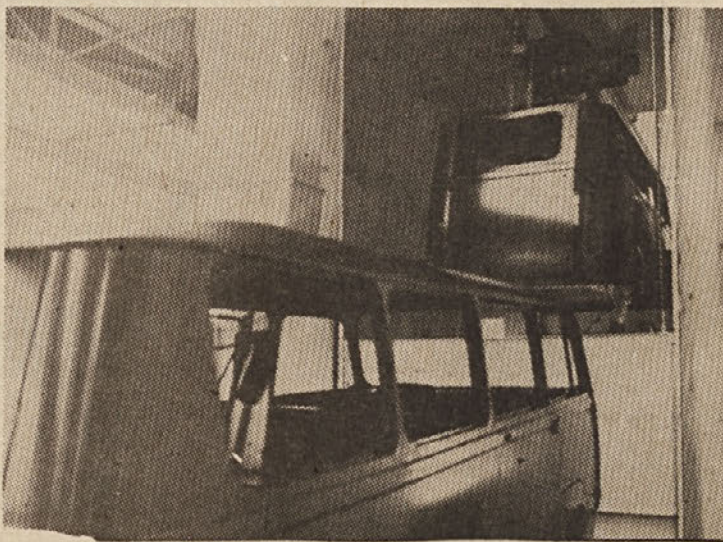
PODLAGA

Še tako kvaliteten lak nima oprijema na slabo pripravljeno podlago. Ta problem je najbolj pereč v kovinski industriji, zlasti pri delu s pločevino, ki je zelo podvržena rjavenju (koroziji). Tudi zarjavelo kovinsko površino sicer lahko polakiramo, toda že čez nekaj dni ali tednov bo rjavina spet prišla na površino. Zaradi tega je zelo važno, da pred dokončnim lakiranjem površino zaščitimo ali s konzervacijo (strojno olje ali posebna druga sredstva) ali pa z

nanašanjem tako imenovanega temelja. Boj proti koroziji ni samo naloga lakirnic, temveč tudi vseh drugih proizvodnih oddelkov, skladišč in strokovnih služb.

TEHNIKA NANAŠANJA

Najbolj enostavna tehnika je uporaba čopiča. Njena slabost



Karoserijska v lakirnici

je neenakomernost lakirane površine in težko lakiranje manj dostopnih votlin in vogalov. Te pomanjkljivosti izpopolnjuje lakiranje z brizganjem. Brizganje premazov s pomočjo stisnjenega (komprimiranega) zraka je ena izmed najbolj razširjenih tehnik tudi v naši tovarni. Glavna slabost tega postopka pa je slabo izkoriščanje laka, saj ga pri brizganju izkoristimo samo 30–60 odst. Znatno boljše uspehe nam nudi tehnika elektrostatskega brizganja, ki smo ga v naši tovarni vpeljali 1970 (lakiranje prikolic). V zadnjih letih se v sodobni industriji vse bolj uveljavljajo tehnike brizganja s potapljanjem predmeta v lak. Ena izmed največjih pridobitev v tehniki in tehnologiji lakiranja je „elektro-foretsko“ lakiranje (to je: lakiranje s po-

tapljanjem s hkratno uporabo istosmerne električne toka). Ta postopek smo vpeljali v naši tovarni za lakiranje karoserij v letu 1971.

CENA

Glavne sestavine lakov so veziva, pigmenti in razredčila. Njihovo medsebojno razmerje in kvaliteta pogojujejo „tehnično ceno laka“. Če upoštevamo, da pri sušenju laka razredčilo izhlapi (po navadi je v laku pribl. 50 odst. hlapnih sestavin), lahko hitro sklepamo, da

so nekateri ceneni laki v praksi lahko tudi zelo dragi.

Že ta kratka obrazložitev nam torej pove, da ne obstaja „najboljši“ lak. Za vsako uporabo moramo pretehtati veliko tehničnih in komercialnih činiteljev. Industrija motornih vozil Novo mesto uporablja v svojih obratih kakšnih 150 različnih sredstev za površinsko zaščito, ki jih porabimo na dan pribl. 2000 kg. Pri tem seveda niso upoštevana lepila in tesnila. Vrednost teh materialov in delež površinske zaščite pri vrednotenju dokončnega izdelka nam zato narekuje skrbno in strokovno delo na tem področju.

Dipl. inž. RADOVAN GAČEŠA,
vodja službe kemijske tehnologije

Dvoje jo skrbi: stanovanje in varstvo

V brežiškem obratu IMV ne vedo za „ženske probleme“, saj v proizvodnji sploh nimajo žensk. Le v upravi delajo štiri in v kuhinji dve.

Torej nimam veliko izbire. Ustavim se v pisarni in prisedem k nasmejani Mariji Gašperinovi.



Hitro mi razloži, da obračunava osebni dohodek in da je prišla k hiši že ob rojstvu obrata, 1. januarja 1962. Prevzeli so jo kot štipendistko. Med tem je končala večerno ekonomsko šolo.

Z delom v podjetju je zelo zadovoljna in ga z veseljem opravlja. Aktivna je še v sindikatu, drugod pa ni vključena, ker je mati dveh otrok in ne utegne.

Največ skrbi ji je povzročalo varstvo. Sedemletna hčerkica je v vrtcu, vendar je čakala na sprejem pet let. Tudi njeno triletno sestrico je letos vpisala. Nadeja se, da bo jeseni sprejeta, vendar obljube niso dokončane, ker je preveč prošelj. Prednost imajo otroci brez starih mater in brez tet. Gašperinova pa ima pri sebi teto, ki jo rešuje zadrege. Toda stara je 70 let in vsak dan lahko zbolí. Za vrtec se Gašperinova navdušuje tudi iz vzgojnih razlogov. Če so otroci med vrstniki, je to drugače kot doma, kjer se pretežno družijo z odraslimi. Za marsikaj so prikrajšani zaradi tega.

„So to vse skrbi, ki vas tarejo?“

„To pa ne! Trenutno iščeva z možem tudi stanovanje. Že 1. oktobra lani bi morala izprazniti stanovanje, last Ljudske potrošnje iz Brežic. Mož dela v Čateških Toplicah in ga prav tako ne dobi, pri našem podjetju pa tudi ni upanja, vsaj enkrat ne. Na srečo so tu zaposleni večino delavci iz okolice, polproletarci, ki ne postavljajo stanovanjskih zahtev, pet primerov pa je le problematičnih.“

Deset let zmagujejo za IMV

Športniki obrata IMV v Brežicah so osvojili doslej že nad 40 diplom. Vsako leto tekmujejo v okviru delavskih športnih iger, ki jih prireja za kolektive občinski sindikalni svet. Dvakrat so osvojili občinski pokal na teh prireditvah. Tekmujejo kot samostojna organizacija in častno zastopajo barve svoje tovarne.

Tudi na medobčinskih sindikalnih tekmovanjih sodelujejo. Nastopili so v Samoboru, v Sevnici, Krškem in se pomerili s športniki iz JLA. V obratu gojijo kar devet športnih disciplin: streljanje z zračno puško, keg-

ljanje, mini golf, namizni tenis, šah, vlečenje vrvi, streljanje z malokalibrsko puško ter odbojko in mali nogomet. Vsi člani so se prijavi tudi za osvojitve značke TRIM.

Najbrž bi imeli športniki iz IMV še večje veselje, če bi bili deležni kake podpore. Vse, kar so dobili do sedaj, so si morali prislužiti z delom. Trenutno so na primer brez mreže za odbojko. Tudi rekvizitov za strelski šport imajo premalo. Najbrž so bili doslej premalo zahtevni, ker jim dober glas sam po sebi ni prinesel pomoči.

J. T.

„Kaj vam pomeni osmi marec?“

„Priložnost, da se ženske iz obratov in centrale vsaj enkrat na leto srečamo in spoznamo med seboj. Edino iz Belega ma-

nastira jih ni v naši sredi, ker so razdalje prevelike. Srečanja smo vesele in zadovoljne tudi s pozornostjo, ki nam jo izkažejo ob našem praznovanju.

J. T.

Dva »šihata« Marije Car

V kolektivu, ki šteje pretežno moško delovno silo, je le nekaj nad dvajset tovarišic. Med njimi je dolgoletna delavka Marija Car iz Bereče vasi.



— Kdaj se začne vaš delovni dan in koliko časa traja?

„Pozimi lahko zjutraj poležim do šeste ure, toda od aprila do septembra mi za spanje ne ostane več kot 5 ur. V našem podjetju smo zbrani samo taki, ki nam delo v službi pomeni prvi ših, drugi nas čaka doma. Vsi imamo še kmetije. Čeprav niso velike, je dela dovolj, zlasti za gospodinjstvo.“

— Kakšno je vaše delo v podjetju in koliko ste zanj plačani?

„Sem delavka na čelni steni prikolice. Na dan moram dati z rok 16 komadov izdelkov. Plačani smo po učinku dela. Vsak lahko sam izračuna, koliko je zaslužil na dan, na teden ali v vsem mesecu. Jaz dobim ob plačilnem dnevu v kuverti poprečno 1.100 din.“

— Ste z zaslužkom in delom v kolektivu zadovoljni?

„Zaslužek ni velik, toda na deželi se z njim živi, ker hrano v glavnem pridelamo doma. V kolektivu sem zadovoljna. Bolj mi je všeč tako delo, kot če bi ves dan delala na njivah.“

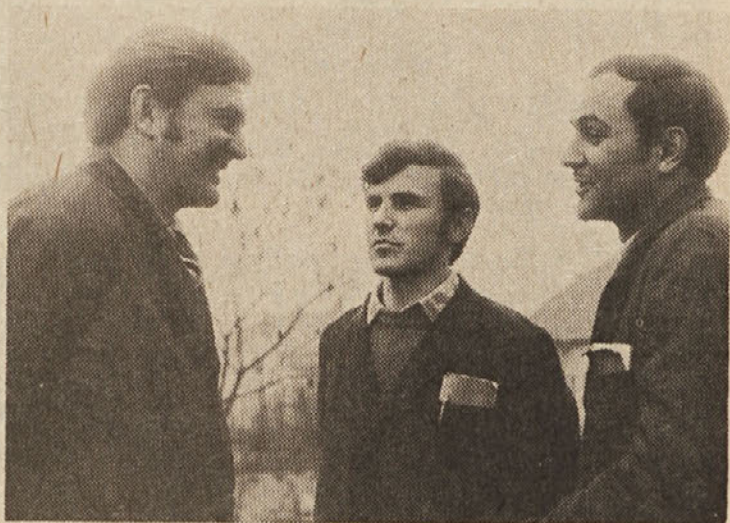
— Za ženo je velik napor opravljati dve službi in še skrbeti za otroke. Vam doma kdo pomaga?

„Imam tri hčerke in priletno mater. Vsi imamo dela čez glavo, a ga zmoremo, ker otroci niso več majhni. Najstarejša hčerka je že v službi.“

— Kakšne so vaše želje ob 8. marcu?

„Nisem zahtevna. V kolektivu 8. marec vselej počastimo, prav tako doma na vasi. Za kmečke žene je to postal pravi praznik. Dobimo se na proslavi, se pogovorimo in zabavamo. Nam, ki ne poznamo drugega kot delo od jutra do noči, pomeni nekaj ur tovariškega srečanja prijeten odih, ki se ga vse leto veselimo.“

RIA BAČER



Živ pogovor, seveda o športu. Od leve: športna referenta v brežiškem obratu IMV Ivan Roguljič in Cizelj ter predsednik sindikata Alojz Požar. (Foto: J. Teppy)



Pomivalno korito delamo doma

1000-tonski stiskalnici oblikujemo – „vlečemo“ bazen korita. Tako izvlečenemu bazenu na drugem orodju oblikujemo še koničnost. Naslednja postaja na poti je končno oblikovanje (kalibriranje) korita, kjer dobi korito vse vtise in poglobitve, obenem pa prebijemo luknje za odtočno grlo in plinski kuhaličnik. Tako oblikovano korito je treba obrezati na vseh straneh. To storimo z enkratnim obrezom na obreznem orodju.

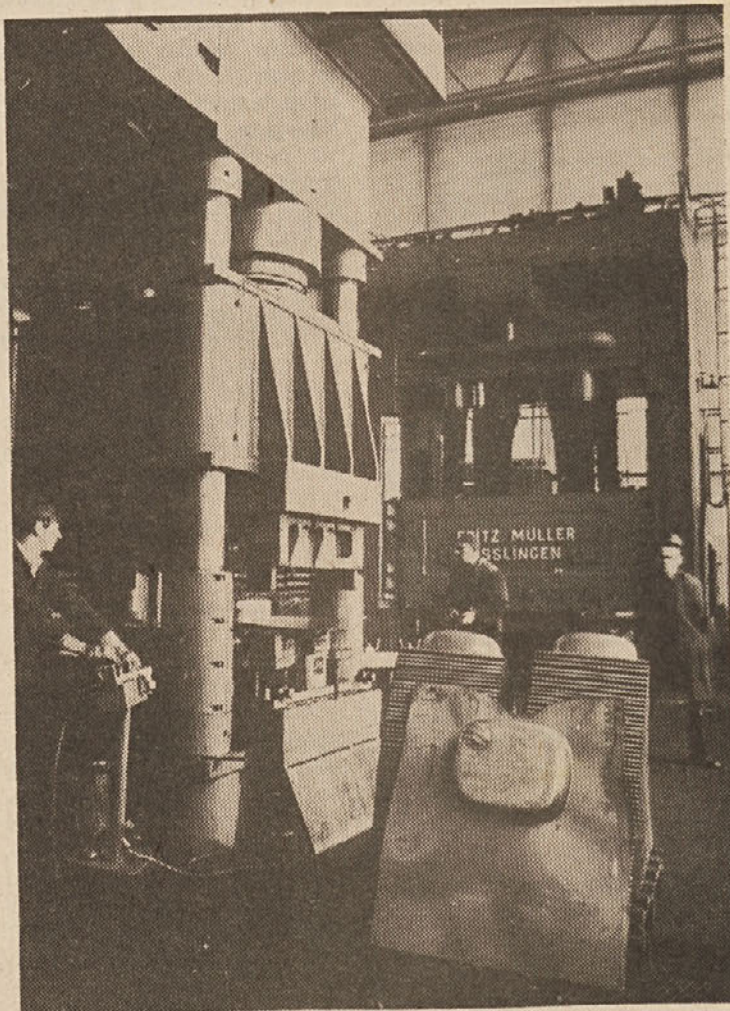
V naših camping prikolicah je v vsakem kuhinjskem bloku vgrajeno pomivalno korito iz nerjaveče pločevine, kombinirano s plinskim kuhalnikom. Do sredine preteklega leta smo vsa ta korita uvažali iz ZR Nemčije, od takrat pa jih delamo sami.

Osnovni material, iz katerega je izdelano korito, je visoko legirano kromnikljevo nerjaveče in kemično odporno jeklo, odporno zlasti proti rji in morski vodi.

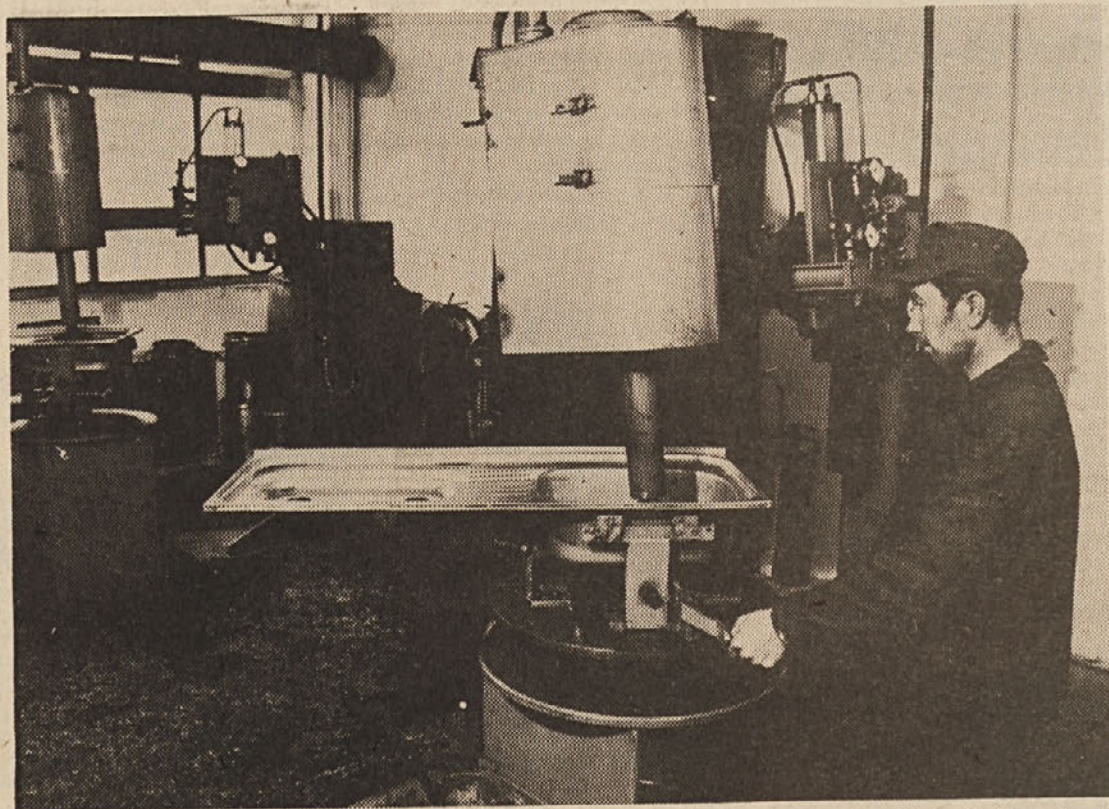
Zdaj, ko smo seznanjeni z osnovnim materialom – s pločevino, spremljajmo tehnološko pot od pločevine do vgradnje korita v kuhinjski blok.

Iz pločevine najprej izrežemo platine – to so formati pločevine, ki jih predelujemo naprej. Platino vložimo v orodje, in na

Obrezano korito rabimo tako, da na 3 straneh zavijki gledajo navzdol, na 1 strani pa navzgor. Po tej operaciji dobi korito svojo končno podobo, vendar še ni primerno za vgradnjo. Nima še odprtin za pritočno pipo in za pritrditev verižice, na kateri je navezan čep, s katerim zapiramo odtok vode iz bazena. Obe odprtini prebijemo na posebni pnevmatski pripravi. Tako je korito „mehansko“ izdelano, vendar ga moramo, tako kot vse gospodinjske pripomočke, še polepšati. Polepšavanje je precej podobno britju brade: najprej zgornji del korita namažemo s polirno pasto, nato pa ga na posebnih strojih poliramo. Vdolbine, kamor strojno poliranje ne seže, spoliramo ročno. Kot se po britju redno umivamo, prav tako moramo



Izdelava korit na velikih stiskalnicah



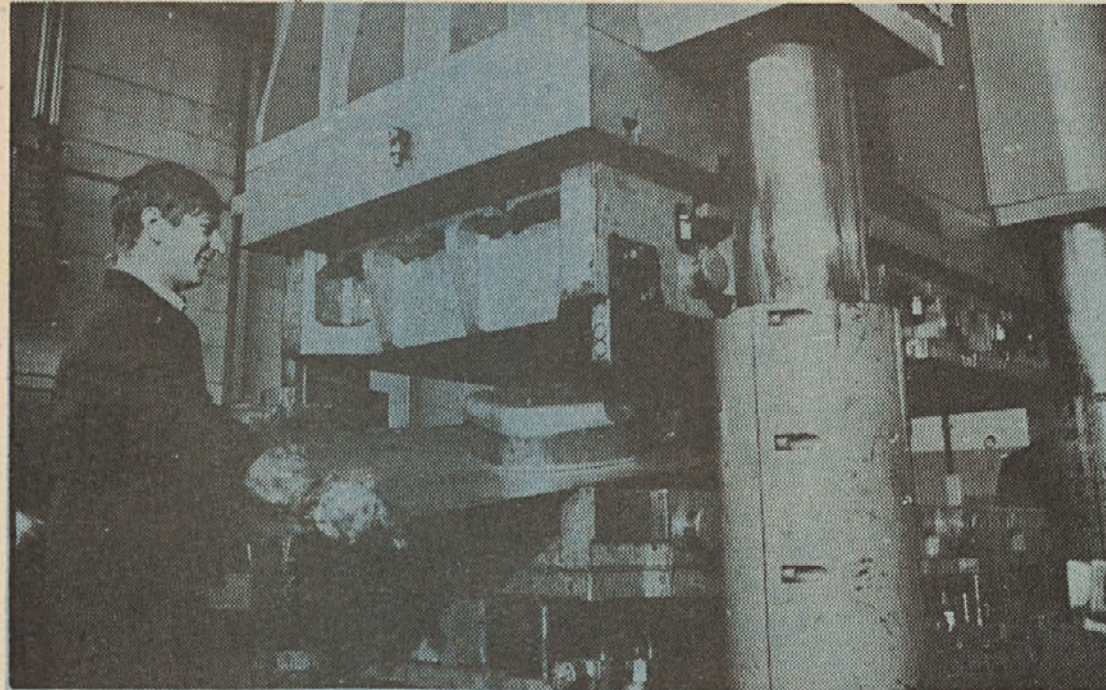
Letos bomo naredili že približno 50.000 pomivalnih korit; 20.000 jih bomo vgradili v prikolice, druga bomo prodali na domačem trgu in izvozili. Na fotografiji: poliranje dna bazena korita

po poliranju korito umiti. To naredimo v posebni posodi, v katero nalijemo vodo, pomešano s pralnimi praški. Pomito korito posušimo in obrišemo ter ga odpeljemo na zadnjo postajo njegove poti: na montažo. Tam mu dodamo plinski kuhaličnik in ga vgradimo v kuhinjski blok v prikolici.

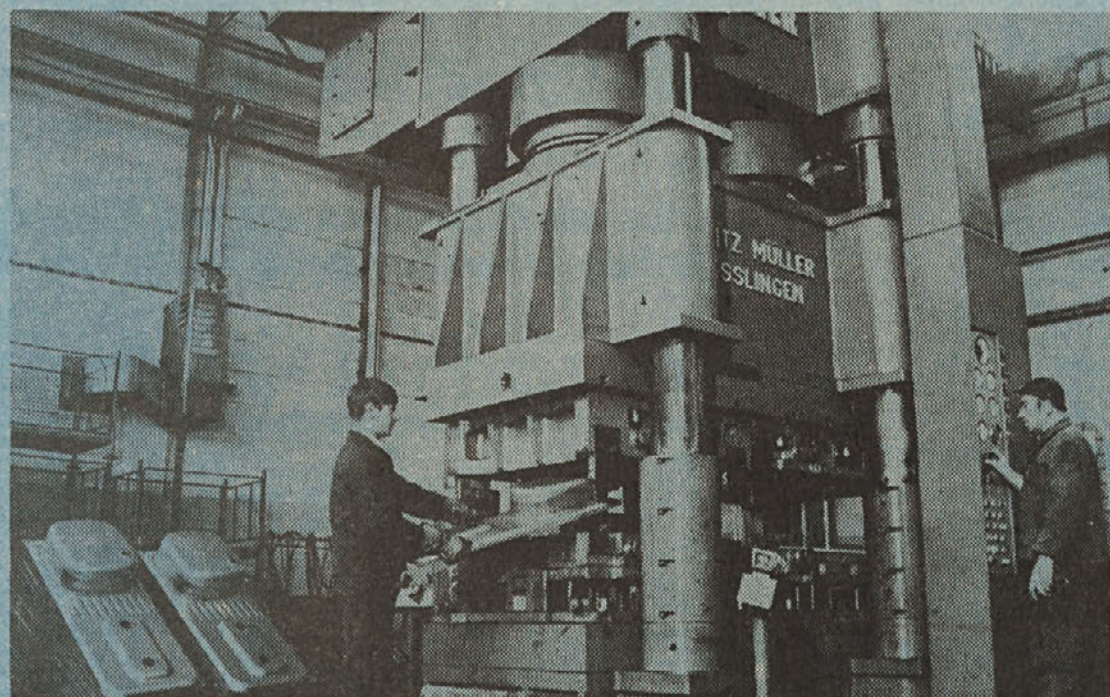
Tako smo spoznali prvenca iz družine pomivalnih korit. Ta ne bo dolgo sam, kmalu se bo rodil manjši brat – dvobazensko korito. Naših korit pa ne boste našli samo v ADRIA prikolicah. Letos bomo v IMV naredili že približno 50.000 pomivalnih korit, okrog 20.000 jih bomo vgradili v camping prikolice.

In drugih 30.000? Ta korita bomo delno izvozili, delno pa jih bomo prodali na domačem trgu. Ko smo pripravljali letni načrt, smo se odločili: napočil je čas, da se v proizvodnji gospodinjske opreme pojavimo mimo šivalnih in pralnih strojev tudi s pomivalnimi koriti.

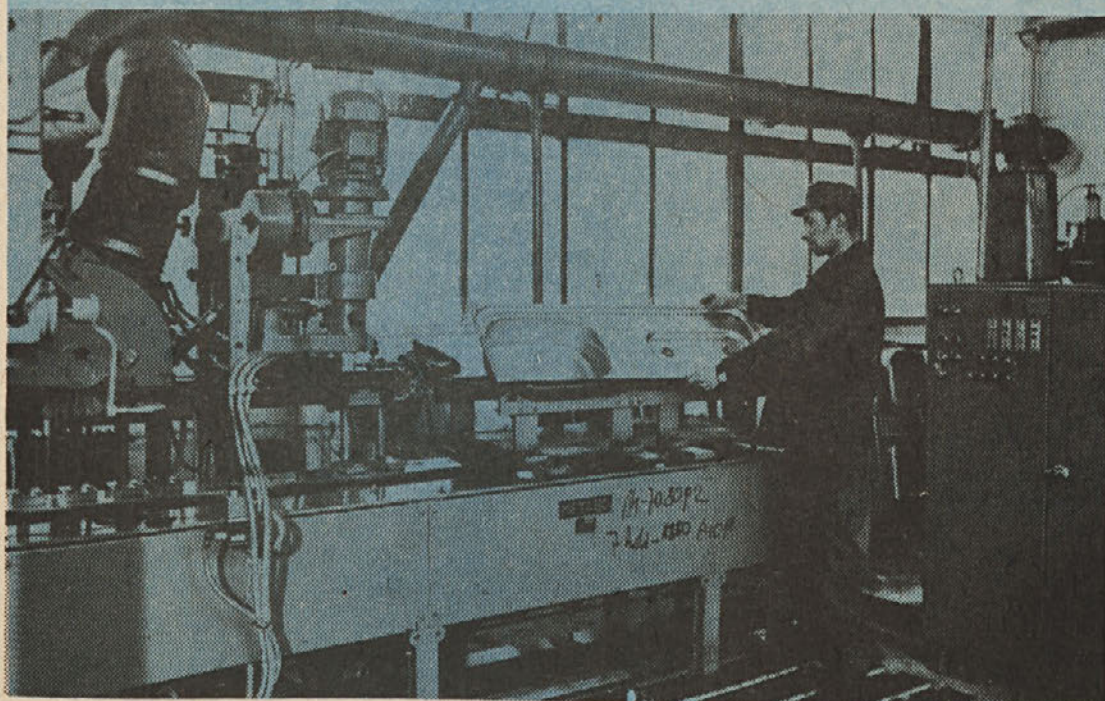
Inž. ŠTEFAN ŠČAP



Iz pločevine izre-
zane platine na ti-
sočtonski stiskal-
nici oblikujemo –
vlečemo bazen ko-
rita



Pri končnem vleku
– kalibriranju ko-
rita, dobi korito
vse vtise in poglo-
bitve, hkrati prebi-
jemo luknje za od-
točno grlo in plin-
ski kuhalnik



Poliranje je podob-
no britju brade:
korito najprej na-
mažemo s polirno
pasto, potem ga po-
liramo na posebnih
strojih

Uganka?

Ljubljansko Delo je 27. februarja poročalo, da ta hip lahko o avtomobilu z dinarji v žepu samo sanjate. Pod naslovom „Domač avto je uganka“ pišejo, da avtomobilski trg pri nas še nikoli ni bil tako negotov kot te tedne. Devalvacija in zamrznitev cen sta glavna vzroka za tako stanje.

Delo poroča: za fička, ki je še pred meseci zaman iskal kupce, je zdaj dobavni rok tri mesece! Za 1300, 1300 de luxe, 1500 in luxe ter za 125 PZ je dobavni rok en mesec, za 101 pa najmanj pol leta.

Za VW: kupci, ki so jih plačali avgusta in septembra, jih bodo morda dobili kmalu, vplačila pa zdaj sprejemajo le kot akontacijo.

Za NSU: tako rok kot cena sta informativna. V dveh do treh mesecih naj bi kupec dobil avto, plača pa današnje ceno – kot akontacijo.

Litostroj, ki sestavlja renaulte – odgovarja enako kot pri NSU!

Tomos: manj spačkov in amijev narede kot lansko jesen, žabe bodo odslej prodajali samo še iz konsignacije.

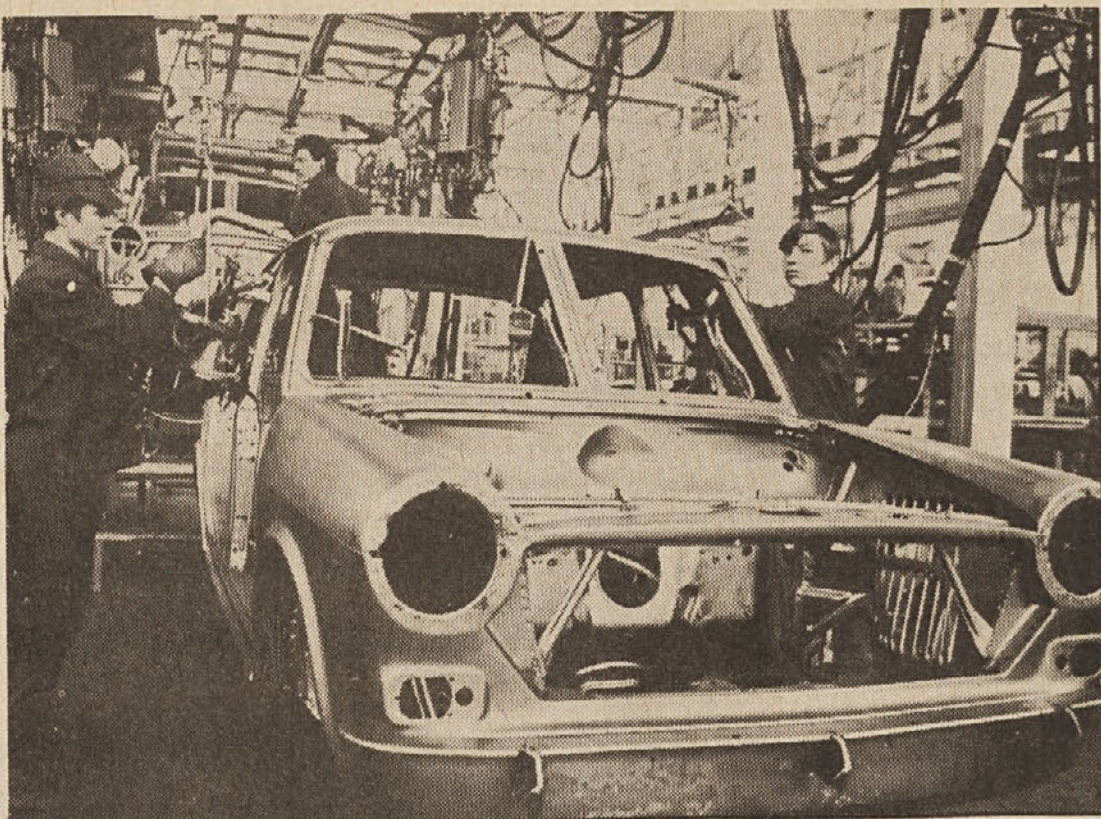
Kaj pa mi? Za zdaj ne sprejemamo vplačil.

»Krivci za podbačaj«

Pod tem naslovom so Novosti 6. marca objavile, da je Crvena zastava ostala pod planom s svojo tovarno gospodarskih vozil. Kot glavnega krivca omenjajo tovarno „21. maj“, ki je zakrivila, da so naredili okrog 1000 avtomobilov manj, napačne v lastni tovarni pa so povzročile se primankljaj 270 vozil. K tej zadnji številki je levji delež prispeval obrat v Somboru, ki ima, kot pišejo Novosti, tudi nekaj „olajševalnih okoliščin“.

Novo terensko vozilo

Priprave za novo terensko vozilo TAM 1600, ki so ga lani pokazali na beograjskem avtomobilskem sejmu, so veljale 6 milijonov dinarjev. V to ceno niso štete priprave na začetek serijske proizvodnje, ki naj bi jo začeli prihodnje leto. Prvi avtomobili z izrednimi karakteristikami naj bi prišli iz tovarne ob koncu tega leta. Cena prototipa je, tako ocenjujejo strokovnjaki, relativno nizka.



Osebna vozila morajo biti brezhlebna, ko pridejo kupcu v roke. Na fotografiji: točkovno varjenje karoserij osebnih vozil (Foto: Mirko Vesel)

Iz avtomobilске industrije Jugoslavije

Vojvodina - avtomobilska!

V Pokrajinski gospodarski zbornici Vojvodine so v Novem Sadu pred kratkim poudarili, da zasluži petletni program, ki ga ponuja kovinska industrija, vso pozornost. V to gospodarsko dejavnost naj bi v naslednjih petih letih vložili 994 milijonov

dinarjev, kar naj bi predstavljalo nekaj več kot 7 odstotkov vseh investicij v vojvodinski industriji. V zadnjem letu novega petletnega načrta naj bi ta veja gospodarstva, kot pravijo strokovnjaki, izvozila za več kot 35 milijonov dolarjev izdelkov.

Sicer pa udeležba Vojvodine v celotni kovinski industriji Jugoslavije ni majhna. Več kot četrtino predstavljajo stroji za obdelavo kovin, ulitki so v jugoslovanski proizvodnji ulitkov zastopani s 15 odstotki, kolesa z več kot četrtino, kmetijski stroji in naprave z več kot 18 odstotki in tako naprej. Po razpoložljivih proizvodnih vejah bi ta industrija celo lahko pomagala rastočim potrebam po cestnih motornih vozilih!

Program kovinske industrije v Vojvodini je namenjen rekonstrukcijam in novim investicijam, ki naj bi pomagale, da bi se tudi Vojvodina vključila v velike sisteme avtomobilске industrije. Računajo tudi na nove tovarne za avtoelektro opremo, luči, svetlobnih teles, zobnikov in specialnega orodja. Ves program je prilagojen delitvi dela, ki naj bi pomagala do specializiranih podjetij za proizvodnjo velikih in cenjenih serij.

Pripravljeni

V obratu karoserne kragujevske tovarne avtomobilov Crvena zastava so kljub celi vrsti problemov zaradi premajhnega prostora delavci pripravljene, da izpolnijo načrtovano proizvodnjo dvajsetih školjk v eni izmeni oziroma 40 školjk vsak dan – za osebni avto Zastava 101. Za posamezne podsklope so zmogljivosti celo dvakrat tolikšne.

Po načrtu razvoja bodo v drugi etapi rekonstrukcije karoserne znatno razširili, ker je nova oprema po številu dvakrat večja od te, ki jo v obratu uporabljajo zdaj.

FAP-FAMOS 5.760 vozil

Na zadnji seji centralnega delavskega sveta združenega podjetja FAP, FAMOS, „11. oktobar“ in „Autokaroserija“ so pregledali načrt te največje grupacije proizvajalcev gospodarskih vozil. Letos naj bi naredili in prodali 5.760 kamionov in avtobusov v vrednosti 1,62 milijarde dinarjev. Razen na domačem trgu bodo prodali svoja vozila tudi v tujini: za 430 vozil naj bi iztržili devet milijonov dolarjev. Pretežno bodo izvažali v afriške države, izvoz pa bodo v primerjavi z lanskim letom povečali za 110 odstotkov.

Sicer pa bodo v sodelovanju s tujimi firmami ter s tujimi in z domačimi bankami začeli modernizirati tehnologijo v svojih tovarnah in graditi nove zmogljivosti, da bi lahko naredili 10.000 vozil na leto. Razen navadne proizvodnje bodo začeli delati tudi vozila po licenci Mercedes. Iz tega sodelovanja naj bi že letos ponudili na domačem trgu 660 kamionov in avtobusov.

ADRIA prikolice na francoskem trgu

Francijo, največje možnostno tržišče za prodajo ADRIA prikolic v Evropi, smo začeli kasneje raziskovati kot druge zahodnoevropske države. Resnejši poseg smo naredili šele v drugem polletju lani, ko smo začeli plansko pripravljati lastno prodajno organizacijo pod nazivom IMV ADRIA CARAVAN FRANCE s sedežem v Parizu. Ta organizacija je uradno začela poslovati šele v decembru 1971 pod našo popolno kontrolo. Že v tem kratkem času se kažejo uspehi v številu izvoženih prikolic. 1969 smo izvozili 486 prikolic, 1970 leta 692 prikolic in lani 781 prikolic.

Prednost nove organizacije pa se kaže v boljšem planiranju naročanja prikolic, v boljšem obveščanju o novostih na tržišču, hitrejši preskrbi z rezervnimi deli in v popolnejši organizaciji servisne službe. Vse to je pozitivno vplivalo na prodajo, tako da bomo v prvem polletju 1972 izvozili že 2.000 ADRIA prikolic. To prodajo prikolic bo firma uresničila preko številne organizacije (63 prodajnih mest) samostojnih specializiranih trgovcev za prodajo prikolic, ki so razporejeni po vsej Franciji. Razen tega firma v vseh večjih časopisih reklamira izdelke, kar pospešuje uveljav-

tež prikolic in imena ADRIA kot enakopravnega partnerja ostalim proizvajalcem, ki se borijo za čimboljšo uvrstitev na francoskem trgu.

Napovedano povečanje izvoza v Francijo ni zgolj slučajnost, temveč odraz načrtnega nastopanja in organiziranja prodaje. Take politike pa doslej nismo mogli uresničiti preko dosedanjega poslovnega partnerja, ki ni imel dovolj denarja in organizacijskih sposobnosti za

naš izvozni načrt na francoskem trgu. Z načrtnim analiziranjem želja in zahtev francoskega kupca smo že delno uspeli izpopolniti naš izvozni program prikolic. Razvili in dopolnili smo modela prikolic ADRIA 380 F in ADRIA 450 F, ki zelo ustreza zahtevam velikega števila kupcev. Potrebno je nadaljevati razvoj prikolic, predvsem v notranji razporeditvi in opremlitvi, kar nam bo omogočilo nadaljnjo rast iz-

voza.

Po načrtih bomo letos prodali v Franciji okrog 4.000 prikolic, kar predstavlja šele dvajsetino prodaje. Ta podatek nam jasno pove, da je za ADRIA prikolice v Franciji kljub neizprosni boju konkurence za trdno mesto še veliko možnosti za boljšo prodajo prikolic in tudi pribora ter sestavnih elementov za prikolice.

STANISLAV BLATNIK
zunanjetrgovinski sektor

Velik uspeh naših športnikov

Zgledu drugih gospodarskih panog (tekstilna, gradbena, lesna itd.), ki imajo že redne zimске in letne športne igre, se je letos priključila tudi mlada avtomobilská industrija Slovenije.

Prvi organizator srečanja delavcev industrije avtomobilov in avtomobilске opreme Slovenije je bil TAM iz Maribora. To srečanje je bilo 11. in 12. februarja 1972 na mariborskem Pohorju. Tekmovanja se je udeležilo okoli 70 delavcev iz vse Slovenije. Tekmovanje je bilo v veleslalomu (v treh starostnih razredih) in v ženski konku-

renci. Ob finančni pomoči sindikalne podružnice IMV se je iz našega kolektiva udeležila tega srečanja skromna ekipa 5 tekmovalcev in 1 tekmovalke. Kljub temu pa smo dosegli velik uspeh.

Med ženskami je naša tekmovalka Mojca HREN (IMV – predst. Ljubljana) zasedla prvo mesto.

V moški konkurenci do 35 let je zmagala TAM, IMV je bila druga, SATURNUS tretji. Med posamezniki pa se je uvrstil Andrej KOVAČIČ (IMV – konstr. Ljub.) na 2. mesto, Jože TURK (IMV – tehnološki) na



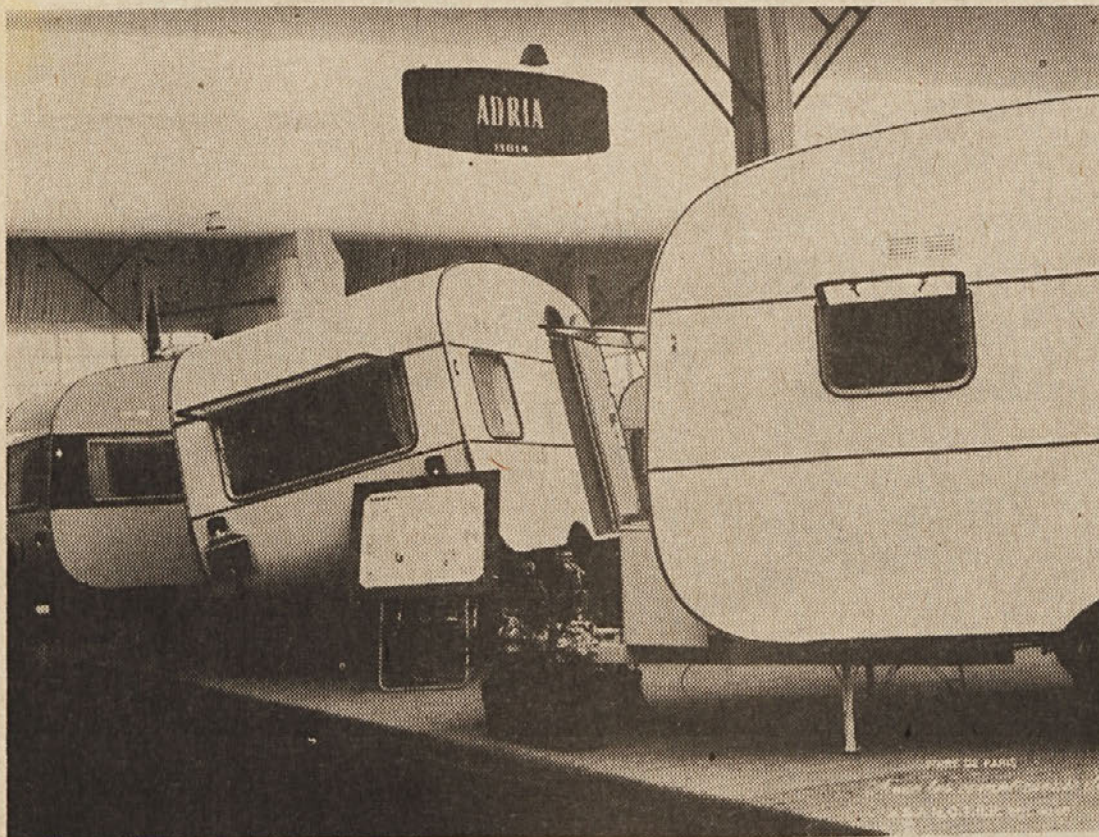
4. mesto in inž. Matija VILHAR (avtom. proizv.) na 18. mesto. V končni uvrstitvi je zmagal ljubljanski SATURNUS, ki je imel tudi najštevilnejše zastopstvo.

Na zaključni slovesnosti nam je predal častna priznanja generalni direktor TAM inž. Perhanc, ki je bil tudi pokrovitelj srečanja. Dogovorili smo se, da bo naslednje zimске igre organiziral SATURNUS in da bodo postale tradicionalne.

Na zimskih sindikalnih igrah občine Novo mesto, ki so bile 13. februarja 1972 v Črmošnjicah, pa je ekipa IMV v isti sestavi kot v Mariboru (Andrej Kovačič, Zdenko Dular, Matija Vilhar, Rajko Šarman, Mojca Hren in Jože Turk) osvojila prvo mesto pred tovarno zdravil Krka. Kot zmagovalci smo dobili lep pokal, Zdenko Dular pa kolajno za 3. mesto med posamezniki.

Ob teh dveh letošnjih uspehih se lahko spomnimo na lanskoletni dosežek v sindikalnih delavskih letnih igrah novomeške občine, ko smo v skupni uvrstitvi (10 disciplin) zasedli III. mesto, za kar smo tudi prejeli pokal in nekaj plaket.

JOŽE TURK



Francoski trg smo sorazmerno pozno začeli odkrivati. Kljub temu računamo, da bomo s 63 specializiranimi trgovci kmalu postali pomembni prodajalec tudi v Franciji. Na sliki: ADRIA prikolice na pariškem sejmu

IMV v Novem Sadu

Do leta 1969 nismo imeli v Novem Sadu svoje prodajno-servisne enote. Zato je bila odgovorna za področje Vojvodine beograjska poslovalnica, ki je predvsem seznanjala tržišče, kakšne avtomobile ima na razpolago in po kakšnih pogojih jih lahko dobavi kupcem. Obremenjena je bila z delom na velikem beograjskem območju, zato je bila vsakršna komercialna obdelava Vojvodine izključena, temu primerna pa je bila tudi neznatna prodaja. Kolikor bolj je bilo neko območje oddaljeno od Beograda, manj je vedelo o naši tovarni, slabše je poznalo naše izdelke, čeprav je bilo finančno močno in je potrebovalo naša dostavna vozila.

Ta oddaljenost je bila še posebno vidna pri delu servisov. Vpliv beograjske poslovalnice je bil premajhen, kontrola iz Novoga mesta ne dovolj učinkovita. Tako sta edina pooblaščenca IMV servisa v Vojvodini v tistem času bolj odvrčala kupce od nakupa naših vozil, kot pa jih privabljala.

Za prelomnico štejejo leto 1969, ko smo uspeli dobiti v začasno uporabo manjši lokal na Ul. Železniški št. 64 v Novem Sadu. Potrebno ga je bilo sicer obnoviti in preurediti, vendar se

nam je ta strošek hitro povrnil in tudi izdatno obrestoval. Na okoli 100 kvadratnih metrih smo razstavili zanimiva vozila, organizirali smo skladišče, prodajalno rezervnih delov ter pisarno za sprejem strank in za osebje Prodajno servisnega centra.

V nekaj mesecih je zaživelo tudi delo servisov, saj se je mreža IMV servisov razširila na 5 postojank: Novi Sad, Bečej, Senta, Sombor in Subotica.

S pomočjo dostavnih vozil, ki jih je podjetje namenilo prodajno servisni organizaciji, je tudi novosadski Prodajno servisni center nekajkrat obiskal slehernega večjega kupca IMV vozil, pomagal pri popravilu njegovih vozil ali pa posredoval pri oskrbi z rezervnimi deli. Mimogrede je tudi pokazal uporabnost vozila in tako neposredno dokazal njegove vozne lastnosti in prednosti.

Prvi poskusi tega načina ponudbe so dali zelo dobre rezultate, žal pa smo tako obliko komercialno-servisne obdelave trga prerano opustili, kar se nam je pogosto maščevalo v letu 1971.

Komaj smo se dodobra utrdili in postali redno sestajališče za

uporabnike in bodoče kupce IMV vozil, smo že morali iskati perspektivo v selitvi: predel, kjer je stal naš lokal, je bil predviden za rušenje.

V zadnjem trenutku smo kupili nov eleganten lokal na samem vходу v Novi Sad, na Trgu neznanega junaka. Novogradnja je dejansko mogočna in tako postavljena, da je naš Prodajno servisni center, gledano iz ulice, en sam razstaveni prostor. Zato ni čudno, če je okoli 3 metre velik svetleč IMV znak na strešni ploščadi sedemnadstropne stavbe in pokončen napis „INDUSTRIJA MOTORNIH VOZIL“ iz 1 meter visokih neonskih črk, razburil zavist in podžgal pikrost komentatorja lokalnega lista, ki je v naslovu zapisal:

„Če se zazreš iz petrovaradinske trdnjave proti Novemu Sadu, te edini vidni napis čez Donavo opozori, da prihajaš v rezervat IMV Novo mesto.“

Četudi je bil sestavek zlonameren, ga vendarle občutimo kot pohvalo in priznanje: novosadskemu Prodajno-servisnemu centru smo dali vse pogoje, da na vojvodinskem področju uspešno predstavlja tovarno, ne samo glede prodaje, pač pa tudi

s hitrim reševanjem problemov in z vsestranskim delom za zadovoljstvo kupcev.

ANTON ŠEPEC

Obisk

V torek, 7. marca, so Industrijo motornih vozil obiskali ugledni gostje: zvezni sekretar za finance in član zveznega izvršnega sveta Jan-ko Smole, član ZIS Boris Šnuderl in podpredsednik republiškega izvršnega sveta inž. Tone Tribušon. Ogledali so si našo proizvodnjo ter se zanimali za naše dosežke. Hkrati jih je zanimalo, s kakšnimi gospodarskimi težavami se srečujemo po zamrznitvi cen in devalvaciji dinarja.

Po ogledu tovarne so se gostje sestali v tovarniški menzi z gospodarskim in političnim aktivom novomeske občine, pojasnili so ukrepe gospodarske politike za letos ter odgovarjali na številna vprašanja novomeskih gospodarstvenikov in politikov.



V našem prodajnem središču v Beogradu imamo stalen izložbeni prostor. Razstavljeni avtomobili seznanjajo prebivalce jugoslovske prestolnice o dejavnosti IMV. Beograjska IMV servisna

organizacija je bila prvo predstavništvo IMV v Jugoslaviji. Da je bil prav Beograd prvi, smo se odločili zato, ker je tamkajšnji trg sorazmerno bogato založen z našimi izdelki. (Foto: arhiv IMV)