

MESTNI SVET

GRADIVO ZA RAZPRAVO O PROBLEMATIKI KOMUNALNIH SLUŽB IN NAPRAV V LJUBLJANI

Organizirano življenje v naseljenem mestu nam zagotavlja tako v higienskem kot v gospodarskem pogledu dobro razvite komunalne službe in naprave. Danes predstavljajo te službe in naprave neločljivo del našega življenjskega standarda, saj zapisi od njih naša delovna sposobnost tako v pogledu preventivnih, zdravstvenih mer, ki nam zagotavljajo zdravje, kakor tudi v pogledu hitrega in udobnega dostopa na delovno mesto ter obnovitve naših delovnih sposobnosti po delu.

Kljub raznim večjim in manjšim pomanjkljivostim ima Ljubljana razmeroma dobro razvite komunalne službe in naprave, ki jih upravljajo in razvijajo za to ustanovljeni komunalni zavodi in podjetja.

Na prihodnji seji bo Mestni svet Ljubljane razpravljal o poročilih, ki jih bodo podali predsedniki upravnih odborov, zavodov in podjetij. Ta poročila bodo pokazala probleme, služila bodo Mestnemu svetu za razpis in sprejem potrebnih priporočil, da bi se komunalne službe organizirajo in tehnično utrdile in nadalje razvijale v dobrobit vseh prebivalcev mesta.

S komunalnimi službami in napravami na področju mesta Ljubljane upravljajo komunalni zavodi in podjetja, ki so razdeljeni glede na svoj sedež, takole:

1. Občina Ljubljana-Center:
 - a) komunalni zavodi: Mestna kanalizacija, Mestni vodovod, Mestna vrtnarija, Javna razsvetljava, Snaga, Javna kopalnica, Javne tehnice, Mestna klinika in Uprava tržišč;
 - b) komunalna podjetja: Mestna plinarna.
 2. Občina Ljubljana-Bežigrad:
 - a) komunalni zavodi: Mestni pogrebni zavod »Zales«.
 3. Občina Ljubljana-Siška:
 - a) komunalno podjetje: Električna cestna železnica ali kratko ECZ.
 4. Občina Ljubljana-Vič:
 - a) komunalni zavod: Zoološki vrt.Navedena komunalna podjetja in zavodi predstavljajo po svoji dejavnosti komunalno dejavnost v ožjem pomenu, medtem ko prištevamo dejavnost razdeljevanja električne energije v sklop pojma širše komunalne dejavnosti.
- Na podlagi razprav v Okrajnem ljudskem odboru in v Mestnem svetu so bili preneseni osi komunalni zavodi in podjetja, ki služijo izključno interesom prebivalstva mesta Ljubljane, na področje občine. Pri Okrajnem ljudskem odboru je ostala le Uprava cest OLO, ker je njena prva naloga, da vzdržuje in razvija cestno mrežo III. reda (okrajne ceste), o dogovoru s posameznimi občinami pa more vzdrževati in rekonstruirati

tudi ceste IV. reda (občinske ceste), in to predvsem na področju mesta.

Zaradi zagotovitve koordinacije dela med posameznimi občinami so bili družbeni upravni organi pri komunalnih zavodih formirani v smislu tozadevnih predpisov tako, da jih sestavljajo do 2/3 predstavniki prizadetih občin, ostalo 1/3 pa je izvolil delovni kolektiv iz svoje srede. S tako organizacijsko obliko je zagotovljen odločujoč vpliv družbe na upravljanje komunalnih zavodov, ker morajo opravljati svoje posle v prvi vrsti za zadovoljitev potreb vseh prebivalcev mesta.

Pri komunalnih podjetjih pa je organizirano delavsko samoupravljanje kakor v vseh drugih gospodarskih podjetjih ter se vpliv družbe kot celote izraža v posredni obliki.

Iz poročil posameznih komunalnih zavodov in podjetij so razvidne prednosti in slabosti ene in druge oblike upravljanja ter njihovi predlogi za njih izpopolnitev.

Kakor je razvidno iz razdelitve komunalnih zavodov in podjetij, ima svoj sedež v občini Ljubljana-Center 11 zavodov in podjetij, v ostalih treh občinah po po eno. Taka razdelitev postavlja pred občino Ljubljana-Center posebno težko nalogo, tako v pogledu strokovnega vodstva zavodov kakor tudi njih finansiranja in razvoja, ki naj zadovolji potrebe vsega mesta.

Problematika posameznih zavodov in podjetij bo prikazana v poročilih upravnih odborov, ki so objavljena v »Glasniku« v tej in naslednjih številkah.

Električna cestna železnica

Rekonstrukcija mestnega prometa in prog

V letu 1956 se je v glavnem izvrševala rekonstrukcija mestnega prometa. Izročena tramvajska vozila so se zamenjala delno z novimi trolejbusi in avtobusi. S tem v zvezi so se zgradili tudi novi prostori za remontne in servisne delavnice. Tudi dosedanja vozni red na progi Vič—Ajdoščina in na progi Ajdoščina—Vižmarje se je zamenjal z novim trolejbusnim redom. Na progi Ajdoščina—Vižmarje dela še niso dokončana zaradi napajalne postaje pri remizi, ki je še v izgradnji in bo predvidoma končana v marec letos. Dela izvršuje »Rade Končar«. Na progi Rakovnik se je zamenjal tramvaj z avtobusi, ki obratujejo na odseku Rudnik—Ajdoščina.

Pred rekonstrukcijo je bilo skupno inventarsko stanje vozil 59, to je 3832 mest. Po končani rekonstrukciji pa bo imelo podjetje v inventarskem stanju 72 vozil, to je 5602 mest. S tem se bo kapaciteta podjetja povečala pri vozilih za 22%, pri prostorih pa za 46%.

Pred rekonstrukcijo je bilo v prometu povprečno dnevno 45 vozil, to je 2972 mest, po končani rekonstrukciji pa bo povprečno dnevno v prometu 48 vozil, to je 4004 mesta. Število vozil v prometu po rekonstrukciji ne bo bistveno povečano, vendar se bo vsled večje komercialne hitrosti teh vozil in večjega števila mest v vsakem vozilu število mest v prometu dvignilo za ca. 35%. Poveča se tudi komercialna brzina od sedanje povprečne pri tramvajih 11,5 na 17 km/uro.

Promet se bo po končani rekonstrukciji bistveno izboljšal tako v pogledu kapacitet kot udobnosti in hitrosti prevoza.

Predvidoma v mesecu aprilu bodo v glavnem končana dela na trolejbusnem omrežju na sektorju Ajdoščina—Vižmarje in pa napajalna postaja pri remizi. Napajalna postaja v Stožicah bo pa končana predvidoma konec meseca maja. Z dograditvijo napajalne postaje pri remizi bo urejeno napajanje trolejbusnega voda na sektorju Ajdoščina—Vižmarje. S tem v zvezi se bodo lahko takoj uvedli trolejbusi na tej progi in sicer v povezavi z že obstoječimi trolejbusnimi programi.

Program podjetja glede uvedbe oziroma glede povezave linij v okviru mestnega področja, je sledeč:

1. Tramvajski promet ostane še nespremenjen na sektorjih Moste—Ajdoščina—Zale kot ena prometna linija in na sektorju Splošna bolnica—Kolodvor kot druga prometna linija. Skupaj bo obratovalo na teh dveh linijah največ 13 voz (motornih) z 10 prikolicami. Interval na liniji Moste—Zale bo 6 minut v skrajnem slučaju ga je možno zmanjšati na 5 minut. Glede na velik prirastek prebivalstva v kasnejših letih, bo možno na liniji Zale—Ajdoščina v konicah še ojačati promet s posebnimi rezervnimi vozovi.

Na odseku Splošna bolnica—kolodvor bosta obratovala dva voza v intervalu 9 minut, kar za te potrebe zadostuje.

2. Trolejbusni promet se bo vršil na sledeči način:

a) Na liniji Vič—Ježica bo v zimskem času (predvidoma 6 mesecev v letu) obratovalo 7 voz v 8-minutnem intervalu;

b) na liniji Vič—Litostroj bo v zimskem času (predvidoma 6 mesecev v letu) obratovalo 5 voz v 8-minutnem intervalu. S tem bo na od-

seku Vič—Ajdoščina 4 minutni interval;

c) na liniji Ajdoščina—Vižmarje bo v zimskem času (predvidoma 6 mesecev v letu) obratovalo 5 voz v intervalu 8 minut. S tem bo na odseku Ajdoščina—odcep Celovške—Litostrojke ceste 4 minutni interval, dalje do Vižmarjev pa 8-minutni interval;

d) na liniji Ajdoščina—Litostrojka cesta bo v konicah v zimskem času (predvidoma 6 mesecev v letu) obratovalo 5 voz v intervalu 4 minute. S tem bo na tem odseku 2-minutni interval.

Ker pa je na odseku Ajdoščina—Stadion 8-minutni interval premljen, se zaradi tega avtobusna proga Rudnik—Ajdoščina podaljša do Stadiona, tako da tudi na tem odseku dobimo 4-minutni interval. Zato sta potrebna še dva avtobusa.

Vse proge so medsebojno vezane in v kolikor se zmanjša na enem delu proge interval, se nujno zmanjša tudi na vseh ostalih progah. Iz dosedanje prakse se vidi, da je promet predvidoma na teh linijah približno enak, razen na sektorju Ajdoščina—Remiza. Predvideni interval v teh mesecih bo zadostoval toliko časa, dokler se promet v večjem odstotku ne bo povečal.

V letnem času se predvideva interval povečati na 6 minut, tako da bi trolejbusi obratovali na 3 minute samo na sektorju Ajdoščina—Litostrojka cesta in to le v konicah. Na odseku Remiza—Vižmarje in pa Stadion—Ježica pa bi trolejbusi obratovali na 12 minut. V slučaju nepredvidenih večjih frekvenc je možno promet na teh progah ojačati (primer: kopalna sezona na Ježici).

3. Avtobusni mestni promet v glavnem ostane nespremenjen le s to razliko, da se proga Rudnik—Ajdoščina podaljša do Stadiona. Ta proga bi s tem pridobila, ker bi en del mesta vezala s kolodvorom in delom Bežigrada.

Za tak način obratovanja bi bilo potrebno v zimskem času v prometu skupaj 22 trolejbusov in 6 avtobusov. V stalni pripravljenosti pa mora biti še en trolejbus in en avtobus, zasedena s šoferji.

4. Avtobusni lokalni promet ostane nespremenjen in obratujejo avtobusi: na progi Zalog—Ljubljana 2 avtobusa, na progi Ljubljana—Sostro en avtobus in na progi Ljubljana—Skofljica še en avtobus. Glede na slabo tehnično stanje avtobusov FAP ne bo mogoče vpeljati nobene nove avtobusne linije, saj bo z veliko težavo obdržan zgoraj navedeni promet v zimskem času, ki je za obratovanje najbolj kritičen, vsled vremenskih neprilic in pa večjega števila potnikov.

Delovna sila

Podjetje zaposluje skupaj 498 oseb, od tega 25 vajencev. Predvidoma bo podjetje po končani rekonstrukciji zaposlovalo 550 oseb. V letu 1956 je prišlo v podjetje 191 oseb različnih poklicev (šoferjev, sprevodnikov in avtomehaničkov) in odšlo iz podjetja 151 oseb, v glav-

nem istih poklicev. Fluktuacija je zato zelo velika, ker je služba naporna, predvsem v prometu, kakor tudi v delavnicah zaradi nočnega dela in zaradi dela v do sedaj nekurjenih prostorih. Največja fluktuacija je bila v spomladanskem času. Za šoferja je predvsem neugodno to, da lahko zasluži samo od ure in to 8 ur dnevno normalno in nima drugih dohodkov, kot so dnevnice, kilometraža, nadure in slično, kakor v drugih gospodarskih organizacijah. Problem je tudi v dejstvu, da morajo vsi prometni uslužbeni stanovati na teritoriji mesta Ljubljane (v bližini podjetja) in da zaradi tega ne morejo biti zaposleni taki, ki se vozijo z vlakom ali drugimi prevoznimi sredstvi, ker je jutranji izvoz vozil, kakor tudi vvoz vozil pred prihodi ali odhodi vlakov, oziroma drugih prevoznih sredstev. Ta problem se odraža pri vseh naših prometnih uslužbencih.

Finančno stanje

V letu 1956 je podjetje prepekljalo: v tramvajskem prometu 16,994.000 potnikov in naredilo 1,941.000 voznih kilometrov; v trolejbusnem prometu 5,631.000 potnikov in naredilo 562.000 voznih kilometrov; v mestnem avtobusnem prometu 1,729.000 potnikov in naredilo 379.000 kilometrov; v lokalnem prometu 708.000 potnikov in naredilo 171.000 voznih kilometrov.

Povprečno dnevno prepeljemo 8500 km in 68.000 potnikov.

Leto 1956 je podjetje po začasnem obračunu zaključilo z izgubo 24,016.000 dinarjev, k temu je treba prišteti še obveznosti po zakonu iz dobička v znesku 12,627.000 din, tako da je skupni primanjkljaj v letu 1956 36,643.000 din.

Razčlemba stroškov je sledeča:

	dinarjev
Skupni dohodek podjetja	328,229.000
Stroški:	
material in režijski stroški	136,455.000
amortizacija	114,379.000
plače	61,908.000
socialno zavarovanje	27,180.000
obresti osnovnih sredstev	—
obresti obratnih sredstev	3,777.000
zemljarina	16.000
prometni davek	1,286.000
prispevki po 28. čl.	1,053.000
10% stanovanjski sklad	6,191.000
Izguba:	24,016.000
Obveznosti po zakonu iz dobička	12,627.000
Skupni primanjkljaj za leto 1956	36,643.000

Razčlenitev obveznosti po zakonu:

	dinarjev
Boleznina do 7 dni	718.000
Dopolnilni prispevek socialnega zavarovanja	2,740.000
Stipendije	25.000
Premije in presežne plače	6,096.000
Socialno zavarovanje od premij	2,438.000
Stanovanjski prispevek od premij	610.000
Rezervni sklad	—

Podjetje je v letu 1955 ustvarilo okrog 53,000.000 dobička. Da izkazuje v letu 1956 navedeno izgubo, je vzrok v tem, da je amortizacija novih vozil mnogo višja kot vozil, ki so amortizirana po oceni osnovnih sredstev iz leta 1953 (nabavna cena novega trolejbusa je 27,000.000 din,

osnova za amortizacijo po oceni osnovnih sredstev iz leta 1953 je za enak avtobus 10,800.000 din) in zaradi tega, ker podjetje uvaja vozila z dražjim obratovanjem, kot so tramvaji.

Plan za leto 1957 je sledeč:

	dinarjev
Skupni dohodki	360,000.000
Stroški:	
material in režijski stroški	160,993.000
amortizacija	200,000.000
plače	67,000.000
socialno zavarovanje	26,000.000
obresti osnovnih sredstev	—
obresti obratnih sredstev	4,000.000
zemljarina	14.000
prometni davek	800.000
prispevki po 28. členu	1,000.000
10% stanovanjski sklad	6,700.000
Izguba	106,507.000
Obveznosti po zakonu iz dobička	14,000.000
Skupni primanjkljaj za leto 1957	120,507.000
Razčlenitev obveznosti po zakonu:	
	dinarjev
Boleznina do 7 dni	900.000
Dopolnilni prispevek za socialno zavarovanje	2,200.000
Stipendije	—
Premije in presežne plače	7,200.000
Socialno zavarovanje od premij	3,080.000
Stanovanjski prispevek od premij	720.000
Rezervni sklad	—

V letu 1957 se povečujejo vsi glavni stroški podjetja, to je material in plače, predvsem pa amortizacija, ki se bo zvišala za približno 86,000.000 din.

V letu 1956 so bili doseženi sledeči dohodki in stroški na en kilometer obratovanja:

tramvajski promet — dohodki	79,77 din, stroški 61,60 din, torej dobiček 18,17 din;
trolejbusni promet — dohodki	101,38 din, stroški 113,00 din, izguba 11,62 din;
avtobusni mestni promet — dohodki	60,11 din, stroški 159 din, izguba 98,89 din;
avtobusni lokalni promet — dohodki	66,32 din, stroški 159 din, izguba 92,68 din;
avtobusne izredne vožnje — dohodki	190,74 din, stroški 159 din, dobiček 31,74 din.

V lokalnem avtobusnem prometu so bili doseženi dohodki na liniji Zalog 81,42 din, na liniji Sostro 60,72 din, na liniji Škofljica 35,16 din.

Kot je razvidno, so najnižji stroški za tramvajski promet, najvišji pa za avtobusni. Iz tega je jasno razvidno, da podjetje z uvajanjem novih vozil sicer povečuje prevoženo kilometražo, po drugi strani pa povečuje izgubo.

Kot je že uvodoma omenjeno, se približuje rekonstrukcija mestnega prometa svoji izvršitvi. Podjetje je za plačilo tozadavnih stroškov prejelo dotacijo od Okrajnega ljudskega odbora, delno trošilo tudi lastna sredstva, ima pa kot obveznost še sledeče kredite:

247,000.000 din pri Komunalni banki, polletna anuiteta je 8,200.000 din, prvo anuiteto je treba plačati 1. VII. 1957;
150,000.000 din v Narodni banki 601. pogoji odplačila so še nedoločeni;
400,000.000 din pri Mestni hranilnici ljubljanski, prva anuiteta

38.000.000 din zapade 1. julija 1957, od 31. XII. 1957 dalje pa bo treba plačevati polletne anuitete po 76 milijonov din.

Kot je razvidno, podjetje posluje z izgubo in navedenih kreditov ne bo moglo odplačevati ter se bodo morali izpremeniti v dotacijo.

Izvršitev in plan obnove

V programu obnove je bilo predvideno, da se na progi Vič in Sentvid uvede trolejbus, na progi Rudnik pa avtobusni promet. V to svrhu je bilo naročenih 26 trolejbusov in 15 avtobusov. Naročeni sta bili tudi dve napajalni postaji (pri remizi in v Stožicah) in novim vozilom primerna rekonstrukcija delavniških prostorov. Rekonstrukcija delavniških prostorov obsega:

1. preureditev stare remize in delavnice v garažo za trolejbus, avtobuse in tramvaje;
2. izgradnja nove remontne delavnice;
3. izgradnja pralnice, ki je istočasno servisna delavnica;
4. ureditev dvorišč in ograditev vsega prostora;
5. izvedbo kanalizacije za dvorišče in delavnice;
6. instalacije centralne kurjave;
7. oprema remontne in servisne delavnice.

Do danes je bilo dobavljenih 15 avtobusov FAP in 20 trolejbusov, zgrajena trolejbusna proga Vič—Litostroj—Sentvid, zgrajena je nova delavnica in pralnica ter kanalizacija in centralna kurjava.

V delu pa je montaža napajalne postaje remiza, ki bo končana predvidoma do aprila 1957, napajalna postaja Stožice pa je v gradnji in bo končana predvidoma do junija tega leta.

Rekonstrukcija remize je v delu in bo zaključena predvidoma do 1. junija 1957. Oprema remontne delavnice in servisne delavnice je naročena in bo dobavljena v prvem polletju 1957.

Dobava 6 trolejbusov je bila trenutno stornirana, ker ni bila tovarna »Rade Končar« sposobna izvršiti naročila, niti ni podjetje imelo finančnih sredstev za plačila. Vendar pa je naročilo teh 6 vozil nujno potrebno, kajti za jesen 1957 je po voznem redu prog v obratu 22 trolejbusov od 24, kar je na vsak način premajhna rezerva za zimski čas, kjer nastopajo spričo slabih cest stalne nepredvidene okvare. Poleg tega ni izgledov, da bo v tem letu že dobro funkcionirala preskrba z rezervnimi deli za trolejbus, tako da ni mogoče shajati s tako majhno rezervo vozil. V I. 1958 pa moremo pričakovati porast potnikov, kakor tudi podaljške obstoječih trolejbusnih prog (kar je razvidno iz naslednjega perspektivnega plana), tako da bodo ta vozila popolnoma izkoriščena. Med tem časom pa bo tudi urejeno vraščanje rezervnih delov. Z zaključkom navedenih del in nabave še šestih vozil bi bila zaključena prva faza obnove mestnega prometa.

Za bodoče smatra podjetje, da bodo potrebne še naslednje dopolnitve te rekonstrukcije, ki pa zahtevajo kolektivno reševanje vseh prizadetih forumov, ker o njih podjetje ne more odločati samo:

1. zaključek dveh prometnih prog na Ajdovščini je velika ovira za ves ostali cestni promet, istočasno pa neugodnost za potnike. Zato je treba misliti na še eno obračališče čim bližje središču. Možne so naslednje variante:

a) enosmerna trolley-zanka Titova—Kidričeva—Zupančičeva in Celovška cesta;

b) enosmerna trolley-zanka Gradišče—Igriška—Rimska—Groharjeva—Aškerčeva cesta (eventualno Igriška—Rimska cesta—Gorupova ul.);

c) podaljšek v Trnovo po Gorupovi ali Groharjevi, kar je iz več vidikov najbolj neugodna rešitev;

2. podaljšek trolejbusne proge do Črnuč bi zahteval gradnjo 2,5 km proge v znesku približno 25,000.000 dinarjev in nabavo dveh vozil več v prometu, kar predstavlja investicijo približno 46 milijonov. Glede same tehnične izvedbe po rekonstrukciji črnuškega mostu ni zaprek, večji problem pa bo deficit tega podaljška.

Novo avtobusne proge niso predvidene, ker zanje podjetje ne razpolaga niti z vozili, niti s sredstvi in bodo uvedene le na zahtevo okrajja, če bodo odobrena tudi sredstva za nabavo odgovarjajočega števila avtobusov in kritja povečane izgube.

Tramvajski promet na progi Moste (krožna proga Zale) bi glede na stanje proge in tramvajskih vozil lahko ostal še najmanj 8 let. Zmogljivost te proge se bo lahko povečala, saj bo podjetje razpolagalo za to progo z 20 tramvajskimi motornimi vozili in 11 velikimi prikolnicami, ter od Zal do bolnišnice ne bo vezana na interval. To tramvajsko omrežje predstavlja prometno tako zaključeno celoto, da ni mogoče misliti na odstranitev dela te proge, ampak jo je treba likvidirati naenkrat v celoti. To je treba imeti posebno pred očmi, kadar se razpravlja o ureditvi Zal in s tem odstranitvi tramvajске zanke, regulacije Savske ceste in s tem prestatvitev tramvajске proge. Te rekonstrukcije bi za relativno kratko dobo obstoja tramvaja bile zelo nerentabilne.

Računati pa je treba s tem, da bo treba tramvaj nadomestiti prej, preden bodo dotrajala sedaj nabavljena trolejbusna vozila in proge, ker bi bila sicer potrebna naenkrat prevelika finančna sredstva. Kje bodo potekale nove proge, ki bodo nadomestile tramvajске, je danes preuranjeno planirati, ker regulacijski načrt razvoja mesta še ni gotov.

Iz vseh teh razlogov računa podjetje s stališča svojih sedanjih možnosti, da tramvaj ostane še od osem do deset let, t. j. do njegove popolne amortizacije in da se podjetje v tej dobi bistveno ne bi več širilo.

Odnosi potnikov do podjetja in obratno

Kot je bilo že spredaj razvidno, podjetje dnevno prevozi razmeroma veliko število potnikov (povprečno dnevno 68.000 potnikov) in zato ni čudno, da pride do medsebojnih nesoglasij. Ugotavljamo velikokrat, da obstaja večkrat krivda tudi na strani podjetja, da je potnik nezadovoljen. To lahko izvira iz slabega odnosa našega prometnega osebja do potnika ali pa obratno. Tudi velika fluktuacija delovne sile v prometu onemogoča, da se odnosi izboljšujejo. Podjetje se trudi strokovno raven prometnega kadra dvigniti z raznimi tečaji, predavanji, kakor tudi z individualno kritiko, a v najslabšem primeru se ukrepa tudi z disciplinskimi kaznimi.

Ker vrši prometno osebje svojo službo v stalnem kontaktu s potniki, le-ti gotovo pozitivno ali negativno vplivajo na zadržanje tega osebja.

Obstajajo pa tudi objektivni razlogi, da se promet ne more normalno razvijati, tako so n. pr. na trolej-

busni progi Vič—Ježica zaprte za-
pornice povprečno dnevno 390 minut,
t. j. v času od 5. do 23. ure, vozovi
pa stoje pred zapornicami v obeh
smereh po 430 minut ali še več.

Redno obratovanje motijo tudi
razne ovire na cesti (kolesarji, konj-
ske vprege, pešci i. dr.), karamboli,
razne okvare voz, okvare gornjega
voda itd. Vse to zavira nemoteno
obratovanje, saj vsaka nastala za-
muda, pa čeprav minutna, dela
potnika nervoznega in nezadovolj-
nega.

Umestna kritika je vedno za-
želena in sprejeta z razumevanjem,
napake pa se skušajo odpraviti.

Upravljanje podjetja

Delavsko upravljanje v podjetju
je bolj formalnega značaja zaradi
tega, ker delavski svet ne razpravlja
sam o nabavi novih osnovnih sred-
stev, o tarifi, o novih progah itd.,
ker je v teh vprašanih odvisen
tudi od občine in od okraja. Občin-
ski ljudski odbor Siška nima denar-
nih sredstev za financiranje razvoja
podjetja. S tega stališča je odnos
občine Siška do podjetja in obratno
bolj formalnega značaja, ki se iz-

raža predvsem v dajanju raznih po-
datkov oziroma obveščanju o po-
ložaju v podjetju. Delavski svet
razpravlja lahko samo o internih
problemih podjetja. Zato smatrajo
organi podjetja, da bi bila za pod-
jetje primerna oblika družbenega
upravljanja v sodelovanju vseh za-
interesiranih občin skupaj z okra-
jem. Pristojni organ pa naj bi bil
Okrajni ljudski odbor. Seveda ni
mišljeno pri tem, da bi občine pre-
našale samo potrebe prebivalcev, iz-
gubile pa pri tem iz vida gospodar-
sko stran (n. pr. rentabilnost linij).

Stalna deficitnost močno vpliva
na iniciativo organov delavskega
upravljanja, ki ni pri sedanjih in-
strumentih v ničemer stimulirano.
Najti bi bilo treba način stimulacije
za zmanjšanje izgube.

Iz poročila je razvidno, da je
OLO Ljubljana investiral ogromne
vsote, t. j. 1.337.000.000 din za zbolj-
šanje mestnega prometa, ki je bi-
stveni sestavni del življenjskega
standarda mestnih prebivalcev. Kljub
temu pa gospodarski položaj pod-
jetja (ekonomski) ni saniran in je
zato treba ta problem rešiti na na-
čin, ki bo podjetju dal jasno per-
spektivno gospodarjenja.

20.453.600 din. Sedanja vrednost je
16.286.600 din. Tu osnovna sredstva
so obrabljena povprečno za 20%.

4. Delno ocenjena osnovna sred-
stva na terenu. V tem so zapopadene
javne električne ure in omrežje ter
krmilne napeljave in naprave, ocen-
njene na 11.982.800 din, sedanja
vrednost pa je 9.383.600 din. Obrab-
ljenost približno za 22%.

Ostalo omrežje in naprave na te-
renu niso ocenjene in vnešene v
sklad osnovnih sredstev.

**Organizacijska struktura
zavoda
in družbeno upravljanje**

Samostojni finančni zavod Javna
razsvetljava je gospodarska organi-
zacijska enota tehnično servisnega
in montažnega značaja. S tem je po-
dan poudarek na tehničnem kadru,
kot pri podjetjih električne stroke.
Temu primerno je tudi zavod orga-
niziran in je organizacijska shema
zavoda naslednja:

Upravni odbor družbenega uprav-
ljanja sestoji iz 8 članov, zastopni-
kov posameznih občin, izvoljenih na
seji svetov za komunalne in grad-
bene zadeve občin in 4 članov izmed
kolektiva zavoda, izvoljenih po to-
zadevnih predpisih Temeljne ured-
be o finančno samostojnih zavodih.

Vodilno osebje sestoji iz direk-
torja, katerega na podlagi javnega
razpisa potrjuje Svet za komunalne
in gradbene zadeve Občinskega
ljudskega odbora Ljubljana-Center,
iz tehničnega vodje, ki je istočasno
namestnik direktorja, ter računov-
vodje, ki ju potrjuje Upravni odbor
na predlog direktorja. Vodilno oseh-
je tvori upravo zavoda, tako ime-
novani strokovni kolegij.

Tehnični sektor ima 7 tehnično
strokovnih uslužbencev, 3 visoko-
kvalificirane delavce, 13 kvalificira-
nih in 6 polkvalificiranih delavcev.

Administracijo sestavljajo 3 sred-
nje strokovni uslužbenci, 2 nižja
strokovna uslužbenca in 1 pomožni
uslužbenec. Razmerje med admini-
strativnimi in ostalimi uslužbenci je
9:29 ali 1:3,2. To razmerje je pri-
merno in v skladu z dejavnostjo za-
voda. Od maja 1955. leta, ko je bilo
vpeljano družbeno upravljanje, do
danes, je bil Upravni odbor izvoljen
dvakrat ter je imel 15 rednih in
1 izredno sejo. Povprečno je bilo na
teh sejah prisotnih 10 članov. Na
svojih sejah je Upravni odbor ob-
ravnaval organizacijo zavoda, pra-
vila, premiški pravilnik, plan investicij,
realizacijo proračunov in
investicijskih sredstev, dolgoročni
investicijski program, nabavo kri-
tičnega materiala, opreme zavoda,
tarifne postavke plač v zavodu itd.
Večina zastopnikov občin je pri
delu Upravnega odbora aktivno so-
delovala.

Za strokovno pomoč zavodu je
Upravni odbor v letu 1955 postavil
strokovno komisijo, katere predsed-
nik je član Upravnega odbora, ostali
člani pa so strokovnjaki iz ustanov
in podjetij, katerih dejavnost je
slična oziroma v ozki povezavi z de-
javnostjo zavoda. Ta komisija je
imela 4 seje, na katerih je obrav-
navala napotila za izdelavo projek-
tov, vzgojo kadra in pregledala iz-
vršene projekte in stavila nanje
svoje pripombe. Ta komisija je
stalna in se sklicuje po potrebi.

**Pomoč in sodelovanje
drugih organizacij, ustanov
in podjetij**

V strokovnem pogledu nudi ve-
liko pomoč zavodu Elektrotehniško
društvo, v čigar sklopu je ustanov-

ljen Komitee za razsvetljava. Člani
tega komiteja se aktivno udeležu-
jejo obravnavanja problemov zua-
nanje razsvetljave in dajejo za-
vodu strokovne nasvete in mišlje-
nja, obenem pa povezujejo proble-
matiko našega zavoda z drugimi
podjetji ali ustanovami, katerih de-
javnost vpliva na zunanjo razsvet-
ljava ali pa so zainteresirani na pra-
vilni in zadostni zunanji razsvet-
ljavi. Ker je to področje zelo ob-
sežno in se dotika življenja vseh
prebivalcev mesta Ljubljane, je
društvo informator javnosti in tol-
mač vseh težav. Poleg tega društvo
prireja razne strokovne tečaje in
predavanja, pri katerih upošteva
tudi problematiko zavoda. Zato je
Zavod tudi kolektivni član tega dru-
štva in komiteja, kjer aktivno so-
deluje po svojih zastopnikih.

Po naravi dela Zavod tesno so-
deluje s podjetjem Elektro-Ljubl-
ljana-mesto, saj je 60% omrežja
Zavoda na oporiščih, ki ga uprav-
lja to podjetje. Zavod sodeluje na-
dalje z Električno cestno železnico,
Podjetjem za PTT, Upravo za ceste,
Tajništvo za komunalne zadeve
OLO in Tajništvo za urbanizem.
Sodelovanje Zavoda z zgoraj nave-
denimi je nujno zaradi zmanjšanja
stroškov ter drugih okoliščin (na
primer estetski izgled zunanjih in-
stalacij itd.).

**Program dela zavoda
poleg rednega vzdrževanja
v letu 1957 in pregled
že izvršenih del od leta 1952**

Zavod še nima potrjenega dolgo-
ročnega investicijskega programa.
Izgraditev zunanje razsvetljave je
v tesni povezavi z urbanistično re-
šitvijo mesta Ljubljane. Ker Ljubl-
ljana še nima urbanističnega načrta
mesta, tudi Zavod nima potrebnih
podatkov, ki bi lahko bili osnova
za dolgoročni investicijski program
zunanje razsvetljave. Zavod je kljub
temu izdelal osnutek programa raz-
širitve in novogradnje zunanje raz-
svetljave z upoštevanjem porasta
prometa, turističnega pomena mesta
in obstoječega stanja. Ta program
predvideva dela do 1965. leta, za kar
predvideva potrebna denarna sred-
stva, in sicer: 1. za izdelavo načrtov
in študije približno 14.000.000 din;
2. za večje rekonstrukcije in novo-
gradnje približno 350.000.000 din;
skupaj investicije približno 364 mili-
jonov dinarjev.

Pri enakomernem trošenju teh
predvidenih sredstev bi Zavod po-
treboval za investicije letno pribli-
žno 45.500.000 dinarjev.

Osnutek dolgoročnega investicijskega
programa je bil izdelan na
podlagi naslednjih načel gradnje
zunanje razsvetljave:

a) Za zunanjo razsvetljava v
Ljubljani se bodo uporabljale le
žarnice na kovinsko nitko, žarnice
na živosrebrovo paro s fluorescent-
no oblogo, ali kombinacija obeh ter
žarnice na natrijevo paro, in sicer
v za to primerno oblikovanih sve-
tilkah po možnosti povsod za ra-
menske konstrukcije, viseče pa le
tam, kjer iz kakršnih koli razlogov
ni mogoče montirati ramenskih kon-
strukcij. Na križiščih pa se bodo
prvenstveno uporabljale gobaste sve-
tilke na za to prirejenih kande-
labrih.

b) Ramenske konstrukcije so
predvidene na samostojnih kande-
labrih, na drogovi ECZ in Elektro-
Ljubljana-mesto ter na pročeljih
stavb. Na cestah s širokim voziščem
se namestijo kandelabri tik ob rob-
niku vozišča.

c) Za dovajanje električne ener-
gije se bodo povsod na dokončno

Mestni zavod Javna razsvetljava

Mestni zavod »Javna razsvetlja-
va« je bil ustanovljen od bivšega
MLO Ljubljana v letu 1952 kot fi-
nančno samostojen zavod.

Ob teritorialni razdelitvi mesta
Ljubljane na občine je bil zavod
dodeljen v pristojnost občinskega
ljudskega odbora Ljubljana-Center.

Zavod vzdržuje v osmih občinah
na območju mesta naprave in
omrežje cestne razsvetljave, raz-
svetljava javnih telefonskih govo-
rnic, smerkazov in pomembnih
objektov ter električne javne ure.
Poleg tega izdeluje za te potrebe
načrte in razne stalne inčasne
osvetlitve po naročilu družbenih

organizacij, oblasti in drugih. Zavod
tudi proučuje probleme zunanje
razsvetljave, izvršuje rekonstrukcije
in novogradnje.

**Današnje stanje omrežja
in naprav, ki jih zavod
vzdržuje**

1. Cestna razsvetljava. To je raz-
svetljava vseh prometnih poti, kri-
žišč in trgov, ki se uporabljajo za
javni promet, osebni promet, za
razna vozila ali pa za oboje. Cestna
razsvetljava naj omogoči varnost
vsega prometa, onemogoča kriminal,
poudarja turistično zanimive objek-
te in predele ter reprezentativnost.

približno 1.700.000 kWh v skupnem
znesku s števnino približno 10.000.000
dinarjev (1 kWh = 6 dinarjev).

GLAVNI PODATKI, ZAOKROŽENO: TABELA 1

Na pomeriju obč. ljud. odb. Ljubljana	Stevilo svetilnik	Priključna moč v kW	Prosteža voda v km	Kabelski vod v km	Osvetljenih cest v km
Center	1169	312	79	11,6	43
Bežigrad	407	69	44	1,3	42
Moste	298	37	34	0,2	31
Polje	148	14	19	0,1	21
Rudnik	263	26	29	—	28
Siška	494	89	41	2,0	39
Sentvid	139	30	14	—	10
Vič	529	69	53	0,2	53
Skupaj	3447	646	313	15,4	267

V navedenih svetilkah so monti-
rane navadne žarnice (na kovinsko
nitko) različnih moči z letno porabo

OSTALE STALNE OSVETLITVE
GLAVNI PODATKI, ZAOKROŽENO: TABELA 2

Na pomeriju obč. ljud. odb. Ljubljana	Električne javne ure		Razsvetljava:			
	ur štev.	vodov v km	zgradb. spomen.	javnih tel. govov.	cestnih kaz. smeri	semafor
Center	6	5	5	8	30	1
Bežigrad	1	3,5	—	7	—	—
Moste	—	—	—	2	—	—
Rudnik	1	1,3	—	1	—	—
Siška	1	1,4	2	3	—	—
Sentvid	—	—	—	1	—	—
Vič	—	—	1	3	—	—
Skupaj	9	11,2	8	25	30	1

Da lahko zavod vrši zgoraj na-
vedeno dejavnost ima dodeljena po-
trebna osnovna sredstva. Po popisu
in ocenitvi na dan 1. januarja 1956
predstavlja sklad osnovnih sredstev
naslednjo vrednost in vsebino: —

3. Osnovni sklad. Upravno po-
slojje Ljubljana, Poljanski nasip 42,
s pripadajočim dvoriščem, vso opre-
mo, vojni park, inventar, stroji in
večja orodja ter instrumenti; pred-
stavljajo ocenjeno osnovno vrednost

urejenih mestih uporabljali le kabelski vodi. Prosti vodi se bodo gradili le v izjemnih primerih (na periferiji, na neurejenih okoliših) in začasne rešitve.

Za tekoče leto 1957 so predlagana naslednja sredstva za načrte in novogradnje: 3. izdelava investicijskih programov in glavnih projektov ter študij zunanje razsvetljave 5.000.000 dinarjev; 4. za rekonstrukcije in novogradnje 40.000.000 dinarjev; skupaj predvideno dinarjev 45.000.000.

Pod točko 3. so predvideni načrti za zunanjo razsvetljavo Celovške ceste, Dolenjske ceste, Titove ceste, Prešernove ceste, Linhartove ceste, Zaloške ceste in drugih, poleg tega pa razsvetljava okolice v novih stanovanjskih naseljih.

Pod točko 4. pa so predvidena montažna dela zunanje razsvetljave na Celovski cesti, Dolenjski cesti, Zaloški cesti, Pokopališki cesti in dograditev krmilnih naprav in naprav...

preteklih letih (1952, 1953, 1954, 1955 in 1956) je Zavod poleg vzdrževanja rekonstruiral in delno razširil omrežje ter naprave javne razsvetljave v skupni vrednosti 28 milijonov 500.000 dinarjev, za načrte je bilo v istem času porabljenih 2.200.000 dinarjev, skupaj investicije cca. 30.700.000 dinarjev. V tem času so bile rekonstruirane v občini Center večinoma vse ulice, n. pr. Titova cesta, Prešernova, Aškerčeva, Cojzova, Gosposvetska, Masarykova, Copova, Stritarjeva itd. V ostalih občinah pa so bile rekonstruirane Tržaška cesta, Celovška (delno), Titova (delno), Smartinska itd.

Za vzdrževanje omrežja in naprav z vsemi stroški (material, delovna sila, električna energija, osnovna sredstva, režija itd.) je bilo v tem času porabljenih cca. 130 milijonov 400.000 dinarjev.

Odnosi zavoda do matične občine in do ostalih občin

Občinski ljudski odbor Ljubljana-Center, oddelek za gradb. in komunalne zadeve, ima razumevanje za probleme Zavoda in je v tem pogledu po svojih možnostih nudil zavodu vsa pomoč. Tudi ostale občine so pomagale Zavodu, da je lahko reševal probleme v zvezi z zunanjo razsvetljavo. Zavod je moral sicer z ustanovitvijo občin prilagoditi svoje delo novim metodam, ki so občutno povečale delo v zavodu. Vsa dokumentacija se je razdelila

na 8 delov z vsemi potrebnimi pokazatelji. Iako je potrebno posameznim občinam dostavljati vedno več podrobnih podatkov, predračunov, načrtov, obračunov, poročil in tako dalje. Na drugi strani pa so občine pripravljene z večjim razumevanjem priskrbeti potrebna sredstva z željo, da se na njihovem teritoriju izboljša stanje javne razsvetljave.

Lastne investicije

Sklad zavoda za investicije je znašal s 1. jan. 1956 1.841.643 din, sklad za amortizacijo pa je znašal 31. dec. 1956 2.133.463 din.

Iz sredstev sklada za investicije je bilo v letu 1956 nabavljenega nekaj nujno potrebnega večjega orodja, instrumentov in inventarja v skupnem znesku 1.150.176 dinarjev. Iz sredstev amortizacijskega sklada pa so se izvršila popravila avtoparka, zgradbe uprave, delavnice itd. v skupnem znesku 1.897.874 din.

Problematika delovne sile

Od ustanovitve 1. maja 1952. leta so bili v Zavodu v delovnem razmerju skupaj 103 delavci in uslužbenci. Z 31. dec. 1956 je v Zavodu zaposlenih 38 delavcev in uslužbencev. V tem času se je kader Zavoda izmenjal trikrat. Iz tega sledi, da je fluktuacija delovne sile zelo velika, in to posebno pri delavcih. Glavni vzroki fluktuacije v preteklih letih so bile neurejene plače, stalni vzrok pa je specifičnost dela v Zavodu. Zavod ima pri svojem delu premalo mehanizacije, na terenu pa so delavci Zavoda stalno izpostavljeni raznim nevarnostim (omrežje ECZ pod napetostjo 600 V, Elektro-Ljubljana-mesto 380/220 V, velike višine in stalni promet).

O načinu upravljanja

Družbeni način upravljanja z upravnim odborom, v katerem so zastopniki občin v mestu, kjer izvaja Zavod svojo dejavnost, je pokazal v praksi svojo upravičenost in potrebo. Zavod in njegov kolektiv smatra družbeno upravljanje po značaju in pomenu Zavoda, ki dela za širšo javnost, kot najbolj primerno obliko upravljanja. Predlog bi le bil, da se mandat članov upravnega odbora podaljša na dve leti zaradi specifičnosti Zavoda.

Tudi status zavoda kot gospodarske ustanove s samostojnim finansiranjem je primeren. Izvršiti pa bi se morale korekture in dopolnitve

v pogledu plačne politike, materialne stimulacije kolektiva, premiranja in glede obratnih sredstev Zavoda.

Splošna problematika zavoda

Zavod je v preteklem letu izvršil popis vsega omrežja in naprav, katere vzdržuje na teritoriju občin Ljubljana-Center, Bežigrad, Moste, Polje, Rudnik, Šiška, Sentvid in Vič. Pri tem je ugotovil, da so proračunska sredstva za vzdrževanje tega omrežja in naprav premajhna, posebno ker se stavlja predlog za letne proračune po realizaciji preteklega leta, ta realizacija pa je diktirana s prejšnjim proračunom. Upoštevati pa je treba, da so se zvišali stroški za material in delovno silo. Podražil se je kritični material, to je baker, od leta 1952 za 100%. Omrežje in naprave pa so že zastarele in zelo dotrajane. Ker rekonstruirajo svoje omrežje in naprave podjetja ECZ in ELM, mora tudi Zavod izvrševati rekonstrukcije (prestavitev vodov itd.), katere pa niso v proračunu, ker pač ta podjetja ne morejo dati Zavodu v tem pogledu podatkov za eno leto naprej. Letne proračune za vzdrževanje bi bilo potrebno povečati za cca. 25%, posebej pa upoštevati povečane stroške za vzdrževanje zaradi novogradenj.

Osnovna sredstva so že občutno izrabljena in potrebuje Zavod za dopolnitev teh nova sredstva. Nujno je treba nabaviti kompletno novo avtolestvo, za kar je potrebnih cca. 5.000.000 do 6.000.000 din. Delno je treba adaptirati zgradbe Zavoda za namestitvev potrebnega kadra. Stroški so cenjeni na 2.000.000 din.

Sredstva za izdelavo načrtov, rekonstrukcij in novogradenj je potrebno pravočasno nakazati, ker se za pripravljala dela, posebno pa za izdelavo načrtov porabi veliko časa iz objektivnih razlogov (pomanjkanje podatkov, nezadostni asortiman in količina potrebnega materiala na trgu itd.).

Upoštevati je tudi treba, da Zavod, ki je edini te vrste v državi, vrši študijska dela v pogledu zunanje razsvetljave in je te stroške treba kriti iz dodeljenih mu sredstev.

V pogledu tarifnih postavk, plač delavcev in uslužbencev je nujno potrebno te vskladiti s plačami v podjetjih iste ali sorodne stroke v izogib fluktuaciji, posebno strokovnega kadra. V primeru, da se plače

v tem smislu ne regulirajo, Zavod zaradi pomanjkanja strokovnega kadra ne bo mogel izvrševati svojih nalog.

Važen moment za ustalitev kadra je stanovanjsko vprašanje. Tako so potrebna Zavodu 3 družinska stanovanja in 5 samskih. V ta namen bi bilo potrebno Zavodu dotirati sredstva, iz katerih bi se kupila stanovanja. Predvidoma je potrebnih 10.000.000 dinarjev.

S primerno uredbo je treba vskladiti delo vseh zavodov podjetij in ustanov, da bi se vsa vprašanja izgraditve mesta Ljubljane reševala skladno, to je gospodarno in estetsko.

OBJAVA

Urado za najdene predmete pri OLO Ljubljana so bili v času od 1. avgusta 1956 do 31. januarja 1957 izročeni razni najdeni predmeti, in sicer:

- 1 zapestnica, 1 avtoguma, 1 jopica, 1 aktovka, 3 jopice, 1 ročna ura, 1 ženski jopič, 1 par moških čevljev, 1 očala, 1 ročna torbica, 1 jopica, 1 aktovka, 1 nalivno pero, 1 ura, 1 suknjič, 1 ročna torbica, 1 očala v etuiju, 1 ročna ura, 1 pregrinjalo, 1 ročna mreža, 1 jopica, 2 očal, 1 ženski dežnik, 1 prstan, 1 ročna torbica, 1 ženski dežnik, 1 jopica, razno perilo, 1 kovček, 1 aktovka, 1 par usnjenih rokavic, 1 zapestna ura, 1 zapestnica, 1 aktovka, 1 polivinil torbica, 1 par čevljev in srajca, 1 listnica, 1 očala, 1 ročna ura, 3 kemični svinčniki, 1 dežnik, 1 zavoj vrečk, razne denarnice z manjšimi zneski, tuja valuta in razne drobnjarije.

Lastniki navedenih predmetov morejo iste dvigniti v Urado za najdene predmete pri Tajništvu na finance OLO Ljubljana, »Kresjaka« soba 10/I med uradnimi urami.

Če se tisti, ki je stvar izgubil, ne zglašuje v enem letu, računajo od dneva najdbe, ali če ne ne dokaže svoje pravice do stvari, ozioroma če stvar noče sprejeti, postane najdena stvar splošno ljudsko premoženje.

Po čl. 10. točki: navodila o postopku z najdenimi predmeti (Ur. list FLR I št. 93/49) ima najditelj izgubljenih stvari pravico do nagrade, ki znaša 15% od vrednosti stvari.

Urad za najdene predmete pri Tajništvu OLO Ljubljana

Izvelek iz poročila o poslovanju podjetja TEKO EXPORT-IMPORT, Ljubljana, Cankarjeva 1, v letu 1955

Podjetje je ustanovljeno leta 1950 kot agenturno podjetje za oskrbovanje tekstilne in usnjarske industrije s stroji, strojno opremo, pomožnih sredstev in drugega materiala za tekočo proizvodnjo. Pri Komitetu za spoljno trgovino je registrirano za uvoz strojne opreme, rezervnih delov in utenzilij za potrebe tekstilne industrije. Prejšnja registracija uvoza kemikalij za tekstilno industrijo je odvzeta. Plan realizacije je bil izpolnjen z 72,68 %. Povprečno zaposluje 19 oseb.

AKTIVA				BILANCA na dan 31. decembra 1955				PASIVA	
Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din	Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din	Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din	
A. Osnovna in izločena sredstva			A. Viri osnovnih in izločenih sredstev						
1.	Osnovna sredstva	5.009	1.	Sklad osnovnih sredstev	4.991				
2.	Investicije v teku	—	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	3.775				
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	2.453	3.	Razni skladi	18				
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finansiranje investicij	—				
4.	Skupna obratna sredstva	75.246	5.	Drugi viri finansiranja investicij	—				
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev						
5.	Kupci in druge terjatve	217.650	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	72				
6.	Druga aktiva	5.683	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva						
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	291.193				
7.	Razporejeni dobiček	15.433	8.	Druga pasiva	5.991				
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh						
Skupaj:			8.	Dobiček	15.433				
			9.	Kritije izgube	—				
			Skupaj:			321.473			

Vodja računovodstva: **Lasan Mate**

Predsednik upravnega odbora: **Dr. Lukanovič Adolf**

Direktor podjetja: **Polak Rudolf**