

COLORJEVE INFORMACIJE

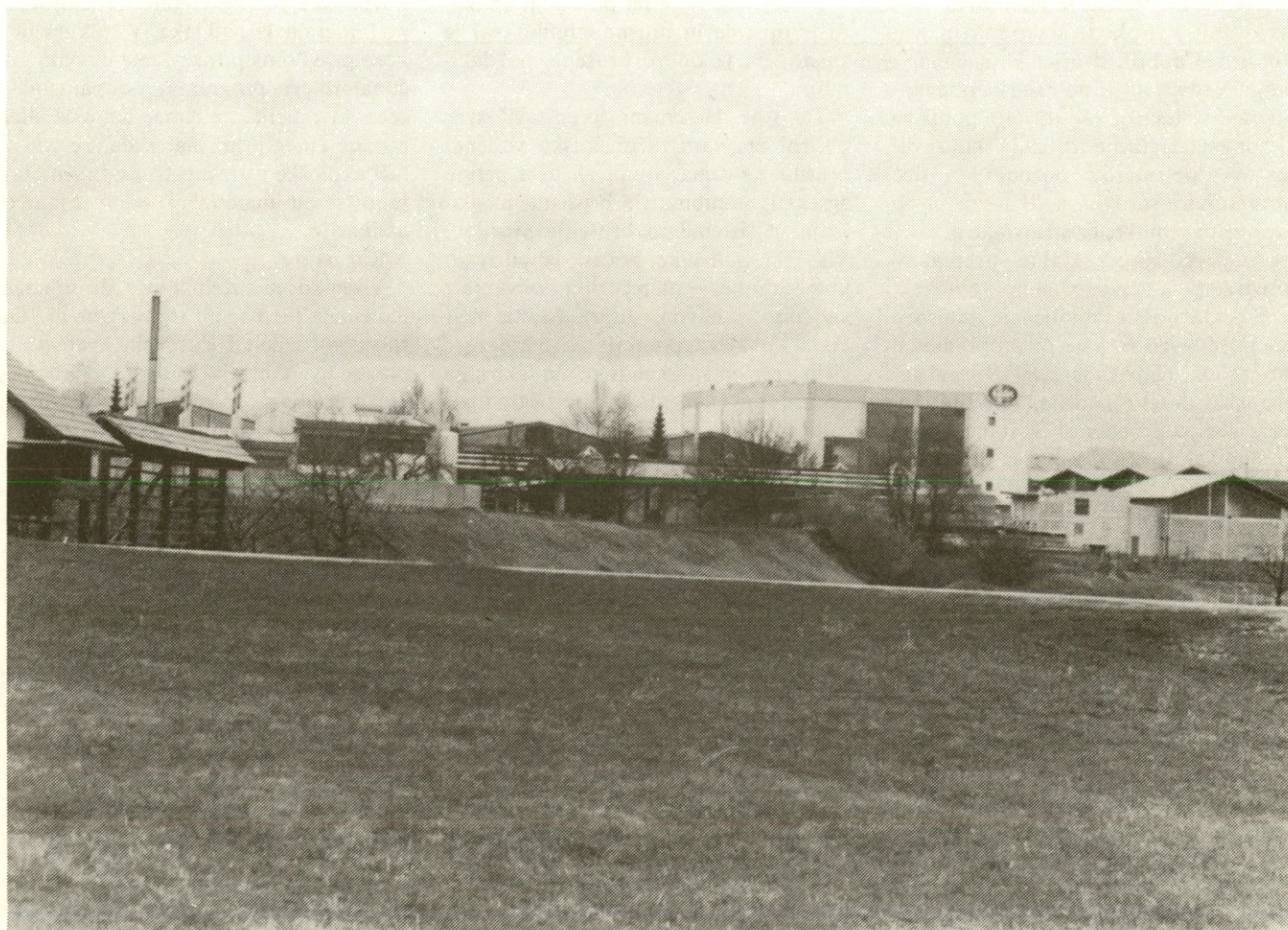
GLASILO DELOVNEGA KOLEKTIVA COLOR MEDVODE

LETO XXI

Marec 1992

263360

Št. 3(226)



Očistimo naše okolje...

V zadnjih nekaj letih je "Color" precej sredstev vložil v ekološko sanacijo podjetja. To je za prihodnost, ko bodo pritiski Zelenih in njihovih simpatizerjev vse večji, verjetno naložba, ki se bo še kako obrestovala. Skrb za čisto okol-

je pa seveda ni samo modernejša tehnologija in moderna čistilna naprava, ampak tudi čisto dvorišče, očiščeni proizvodni prostori, skladišča, zelenice, pobarvani drogovi, pobeljene pisarne itd. (Prava sramota, da je pred tovarno barv

in lakov skoraj popolnoma propadla kolesarnica, ne boste verjeli, rja jo je skoraj čisto prežrla).

V teh dneh bodo organizirane posebne čistilne akcije.

Udeležimo se jih!

JP



Površinska obdelava pohištva po Rosenheimu

Je sploh še kaj prostora pod združenim evropskim soncem za nas, ki smo skozi stranska vrata politično vstopili, ekonomsko pa ostali pred trdno zapahnjenimi durmi t.i. razvitega sveta. Je na vlaku še prosto mesto, ali pa nam preostaja samo še brezupen tek za nikoli ulovljivim. Kam greš Evropa, in kje smo mi?

Take in podobne misli so me obhajale po prvem dnevu seminarja v Rosenheimu. V tem prijaznem bavarskem mestu prireja nemška specializirana založba VINCENTZ Verlag iz Hannovra v sodelovanju z visoko lesarsko šolo in inštitutom že dobrih dvajset let seminarje, katerih rdeča nit je površinska obdelava in zaščita lesa oz. še točneje pohištva. Tridnevno srečanje združuje skoraj vse, ki to problematiko poznajo, in sicer proizvajalce surovin, aplikativne in obdelovalne tehnike, predstavnike državne regulative, proizvajalce premazov, predvsem pa neposredne uporabnike.

Strukturno so najmočnejše zastopani slednji 50–60 %, nato pa proporcionalno ostali. Največ je udeležencev germanskih dežel (Nemčije, Avstrije, Švice), sledijo Benelux in Skandinavci, tu in tam kak Italijan, Slovenci pa smo zastopani tako po uporabnostni liniji, kakor tudi po proizvajalni (SOP, HELIOS, COLOR).

Predavanja so običajno zasnovana po vnaprej določeni shemi, tako da je problematika osvetljena oz. predstavljena z različnih zornih kotov. Letos je bila uvedena ob tem še novost, da je bilo vsako predavanje pripravljeno v duetu, npr. uporabnik in proizvajalec opreme oz. dobavitelj premazov. Kakor minula leta, je imel seminar tudi letos rdečo nit, in sicer: Lakiranje pohištva v praksi oz. EUROPÄISCHE MÖBELLACKIERUNG UND IHRE ERFOLGE. Poudarek oz. naravnost je bila seveda na ekoloških rešitvah te zahtevne in kompleksne problematike.

Torej, kaj lahko današnja industrija opreme in premazov nudi, kje so ekološko ustrezne in naravi prijazne rešitve?

Regulativa, ki določa stopnje obremenjenosti ozračja, je od države do države precej različna; večkrat pa se še dodatno zaplete stvar pri regionalno separatnem določanju le-te.

Postopnost urejanja predpisov v Nemčiji (TA Luft), kjer so zaenkrat pristali pri izpustu 25 kg hlapnih komp./h oz. max. obremenjenosti 100–150 mg

org. snovi/m³ zraka je prav nedolžno velikodušna v primerjavi z avstrijsko ali švicarsko, kjer so dopustne meje oz. obremenitve le 1,8 do 2 kg/h oz. 100–150 mg/m³. Francija ima regulativo slično nemški, Italijani rešujejo stvar regionalno, in tako smo še pri nas, kjer lahko pričakujemo sprejetje rigorozne zakonodaje kakor strela z jasnega, brez postopnosti in možnosti rešitve v praksi.

S klasičnimi načini površinske zaščite tem strogim zahtevam ni mogoče več ustreči.

Precej rešitev je na področju aplikativne opreme in brusne tehnike, saj je znano, da je dobro brušenje pol lakiranja.

Tako je Hesemann predstavil svoj obširni program računalniško vodenih brusilk z dvema, tremi ali celo petimi agregati, kombinacije brušenja in glajenja in sisteme za brušenje profilov. Klasične polivalke počasi izpodrivajo kombinirane — na principu polivanja z valjčnim prelivom (npr. Multicoater Hymen), kjer uporabljamo premaze z višjo visk. in suho snovjo. Za lakiranje profiliranih elementov priporočajo uporabo vakuumata, kjer je za razliko brizganja overspray občutno zmanjšan na minimum, obremenitev zraka pa zanemarljiva (Schiele).

Kabine za avtomatsko brizganje so prirejene za samočiščenje in recikliranje odpadnih premazov (Venjakob).

Prava revolucija pa je na področju premazov. Še včerajšnji navdušeni uporabniki nitro in kislinskih lakov, danes govorijo le o UV utrjujočih in vodnih lakih.

Pravi boom so predstavljali akrilni (poliestra skoraj ni več) UV 100 % laki

brez monomerov, kar pomeni nikakršno polucijo zraka in izredna učinkovitost ob minimalnih nanosih in prav ekspresnem sušenju. Znane so namreč linije s podajalno hitrostjo 30 m/min. in kapacitetami nekaj 1000 m²/h.

V praksi se je prav tako že uveljavilo tridimenzionalno UV utrjevanje (stoli, profili, ipd.).

Tam, kjer valjčno nanašanje ne pride v poštev, se uveljavljajo vodni sistemi na osnovi akrilnih disperzij in emulzij.

Minili so časi, ko se je ekonomika površinske zaščite vrednotila izključno po kilogramski ceni laka. V kalkulacije, ki so praviloma pripravljene v obliki računalniškega programa, vstopajo tako cena investicije, opreme, delovne sile, porabe energije in materiala, seveda v luči ekološke ustreznosti. Le-ta združuje ustrezen material z odgovarjajočo aplikacijo.

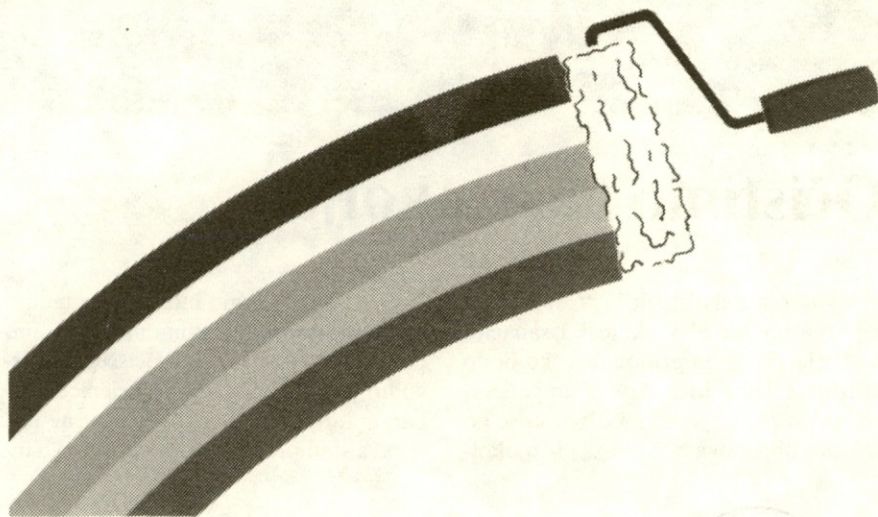
Kaj pa mi?

Vsekakor ni načelnih ovir, da domača industrija premaznih sredstev ne bi bila sposobna izdelati ustreznih kvalitetnih premazov. Obstaja le dvom o konkurenčnosti, saj stoodstoten uvoz komponent ne daje upanja proizvajalcem, da bodo uporabniki le zaradi patriotizma posegali po dražjih domačih proizvodih.

Nič kaj obetavne misli, ob 21. rosenheimskem seminarju torej!

Morda pa vsa zadeva le še ni tako daleč, da bi morali kar čez noč pokopati stare dobre poliuretane, kislince ali celo nitro lake. Večerni pogovor z uporabniki vam je vlil precej upanja in pokazal realnejšo sliko.

Frane Erman



Mini anketa

Nekaj slučajno izbranih sodelavcev na lokaciji Medvode, ki so v Colorju različno let (od 1 do 34) sem povprašala, če poznajo Bukolit lak za parket. Vsi vprašani ta proizvod poznajo.

Na vprašanje, če morda vedo, koliko let je ta proizvod star, so bili odgovori dokaj različni, in sicer od 10 do 30 let. No, Bukolit je star več kot 35 let. Od kod izhaja ime Bukolit, večina vprašanih ni vedela. Starejši delavci pa so vedeli, da je ime po takratnem komercialnem direktorju, ki pa prav ta mesec praznuje 70. rojstni dan.

Dva odgovora sta bila duhovita, in sicer, da je ime Bukolit za to, ker se lak uporablja za bukov parket. No, to recimo, ni res, saj se lahko lak uporablja tudi za hrastov ali kakšen drugi les.

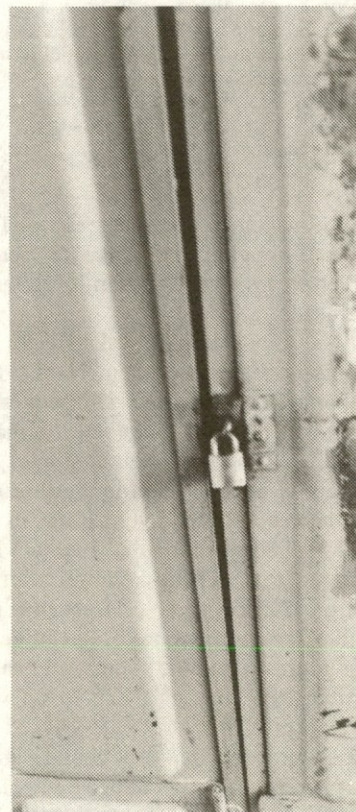
Jolanda Lešnik

Krvodajalska akcija

V teh volčjih časih, ko se zdi, da si Slovenci med seboj še nismo bili tako daleč, izgleda da v našem kolektivu kljub vsemu nekaj še velja beseda humanost. Kako si sicer razlagati rekordno udeležbo na krvodajalski akciji, ki jo je na pobudo Zavoda za transfuzijo organiziral svobodni sindikat. Kar 34 članov kolektiva se je odzvalo in konec februarja darovalo svojo kri. Med njimi abonenti, ki zlepa ne zgrešijo datuma, razveseljivo pa je bilo videti tudi nekaj novih obrazov, da o pogumnih dekletih ne govorimo!

ef

Tudi to se zgodi...



“Okradli so me, več kot vso plačo mi je nekdo ‘sunil’ iz denarnice, ki sem jo pustil v garderobni omarici, točneje v zadnjem žepu hlač.”

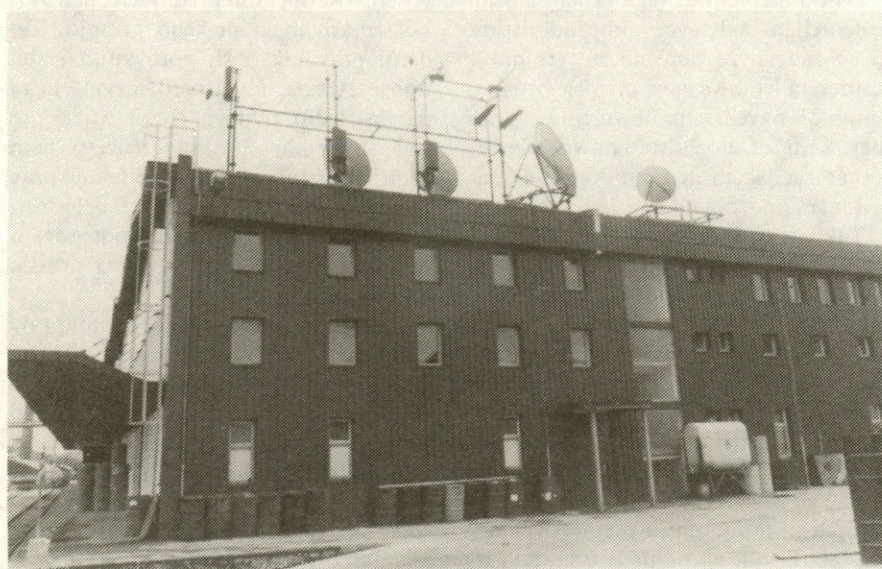
“Pozabil sem stisniti obešanko na vratih, sedaj pa imam!”

“Tako je piscu teh vrstic razočaran in užaljen pripovedoval delavec iz disperzij.

Sledila je takojšnja prijava in obisk policajev. Kljub temeljitemu zaslišanju in osebnih pregledih koristnikov garderobe, tatu policaji niso odkrili, dobro skrit mlad poštenjak se je kazni izmuznil. Vendar ostal je sum, ki razjeda.

Tegâ si delavci niso zaslužili.

J. P.



Voznike ubijajo, mar ne?

Homo viator technicus (lat.) = ogrožena vrsta homo sapiensa, ki za potrebe firme na tehnično-komercialnem planu ponuja na terenu svoje znanje in storitve, za volanom sl. avta pa lastno kožo in glavo. Refleксе ima premo sorazmerne z motiviranostjo. V zadnjem času mu, tako kot *Homo fabeur vulgaris**, grozi izumrtje ne zaradi ekoloških, temveč vsled organizacijskih, tržnoekonomskih in socialnih razlogov.

Z vrhov Colorja je zopet treščilo. Tokrat med nepoklicne voznike službenih vozil. Ne prvokrat. Vprašanje, ali tudi zadnjikrat.

Povod so bile avtomobilске škode, lepo opisane v istoimenskem članku februarjskih C.I., ki naj bi v zadnjem času pomenile za Color poguben finančni udarec. Če smo bolj natančni, gre za udarec v višini 1 % odbitne franšize od nabavne cene novega avta, ki naj bi ga poslej krili štorasti vozniki, medtem ko škodo nad tem krije kasko zavarovanje.

Zato bo pravičnejše, če treskanje po voznikih formuliramo tako, da "imperij vrača udarec" tistemu, ki po svoji krivdi kam udari s sl. avtom. Tako so sklenili vrhovi in pika.

Pa vendar, ta sklep je vrgel na plano doslej nerešene specifične probleme, neažurnost merodajnih faktorjev, manjše ali večje prevare in nikoli pozabljene šikane.

Ožje gledano naj bi bil omenjeni sklep v neposredni zvezi s tržnim obnašanjem ter odgovornim odnosom do tovrstne lastnine, ki je po čudežu še ostala družbena, Colorjeva. V kolikšni meri je sklep zakonit, je stvar pravne presoje (vrana vrani ne izključuje oči), a spričo naraščajočega brezpravja delavskega razreda v novi pravni državi ne preseneča, če ima pečat popolne zakonitosti in legitimnosti. Pač pa so hudo spotakljivi njegovi moralno-etični in socialni vidiki, na kar se zagovorniki brezpravja lepo poživljajo. Nobenega dvoma pa ni, da je izdatno ohladil že itak slabo klimo v kolektivu, ter da je ničevi motiviranosti, vsaj kar zadeva terence, dodal še negativen predznak. Ta hip sem osebno najbolj motiviran, da grem za petino nižji dohodek na takšno delovno mesto, kjer ne bom nemotiviran voznik sl. avta, ter bom po šihu samo jaz, ne pa firma, razpolagal s svojim prostim časom. Pa od nikogar ne pričakujem, da bi se nad to primerjavo zamislil — takšno dušebrižništvo je pri nas že pozabljena socialna dobrina.

* (= navadni delavec)

Da pomirim vest vsaj tistim, ki jo še kaj imajo, ponujam sledečo kupčijo: če se mi kdaj pripeti, da s sl. avtom naredim "totalko", me prosim kar takoj ustrelite! To bo namreč bolj humano, kot pa če mi za ljubo franšiznega procenta, ki lahko odnese ves mesečni dohodek, pobere še tiste bone in peneze, ki zadoščajo za golo preživetje! Slednje velja dobesedno: če svojemu dohodku prištejem še ženinega, zadošča vsota po februarjskih trditvah Zavoda za statistiko (o kako srečno naključje!) ravno za preživetje tričlanske družine, kot je moja. Smrt franšizmu!

Za bivši sistem izpred časov, ko smo armadi pokazali osle, smo rekli, da je bil represiven. Toda represija je ostala in se celo stopnjuje, le učinki so enaki kot nekoč — nasprotni od zaželenih. Franšizni procent naj bi bil torej Colorjeva kazen ali nagrada za vozne napore, za odgovornost za sopotnike in tovor, za brežhibno reševanje ciljnih nalog ter za glavo naprodaj med vsem časom vožnje? Takšen Demoklejev meč niti slučajno ne bo pripomogel k bolj zbrani in varni vožnji!

Zavarovalnice poznajo tudi nasproten stimulans, ki mu pravimo bonus, pripada pa voznikom, ki dolga leta pretolčejo brez prask. Ker je ta bonus izključno zasluga voznika, ne pa sl. avta, vprašujem "franšizne" inovatorje: kolikšen bonus mi boste namenili, ker v 12 letih nisem opraskal nobenega sl. avta? In ali mi nudite šanso da "franšizni" riziko krijem še kako drugače, ne pa iz preživetju zadostnega dohodka? Da, ta možnost, točneje pravica, je obstajala, a smo zanjo ogoljufani že od leta 1980!

Da bo utemeljitev tega jasna mlajšim generacijam sodelavcev, kot tudi tistim, ki so zadevo že pozabili, se vrtno v šestdeseta leta. Kasneje prispele prosim, da jih ob navedenem ne vrže na zadnjo plat, kajti v Colorju smo na vodstveno-organizacijskem in ocenjevalno-nagrajevalnem področju videli že boljše čase!

Tako je v letih nekako med 1968—1972 veljala praksa, da je vsak "sam svoj voznik" sl. avta dobil za prevožen kilometer simbolično nadomestilo — koliko, niti ni važno. Bistvo je v tem, da se je vožnja priznavala kot dodatno delo in napor, saj to tudi je še danes toliko bolj. Pravo delo pa je vedno čakalo nekje na koncu Štajerske, Primorske, Bosne ali Makedonije, kjer je bilo treba vpeljati uporabo naših premazov v novih lakirnicah, ali pa pred skupino raz-

jarjenih ljudi rešiti reklamacijo, ki jo je v polovici primerov zakuhal Color. Pravočasen in učinkovit poseg pri strankah na terenu lahko prepreči marsikak odškodninski zahtevek, je pa za to nujna dobro organizirana, fleksibilna in motivirana servisna dejavnost. To dejstvo, za katerega so danes nekateri očitno gluhi in slepi, je leta 1972 pripeljalo celo do odprtja novega delovnega mesta "poklicni voznik sl. avta" za potrebe komercialno-tehničnega servisiranja. Načelo "svež in spočit sevrser — kvalitetna storitev" je veljalo do usodnega leta 1980. Vsega koristnega in lepega je enkrat konec — tega leta je bilo pod pretvezo stabilizacijskih prizadevanj ukinjeno navedeno delovno mesto. Hvalevreden način, kako preložiš breme stabilizacije na grbo peščice terencev, ki smo po sili te odločitve spet postali "sami svoji šoferji", ne da bi nas sploh še kdo vprašal za mnenje, kaj šele skušal vzpostaviti prvotni status in pravice iz let 1968—1972. Seveda smo pričakovali simbolično nadomestilo za novo dodatno delo, nekakšno "šofernino", za katero je edina realna osnova števila prevoženih km.

Dovolite si vmes postreči z živim zgledom v duhu "pošteni računi — dobri prijatelji": terenci Save-Kranj, ko prevozijo dnevno nad 300 km s sl. avtom, dobijo šoferski dodatek v znesku 3,50 SLT za prevožen kilometer!

Če se vrnemo nazaj, tedanjemu kolegiu se naše prošnje za šoferščino z dne 18. 3. 1980 ni zdelo vredno upoštevati, predlog splošnega sektorja v dopolnilih Pravilnika o merilih za ... OD in skupno porabo pa ni niti približno rešil naše tako samoumevne zahteve. V bistvu je šlo za negiranje ter ignoranco dejstva, da vožnja predstavlja dodatno delo in napor, ki ga je treba ovrednotiti in primereno nagraditi, na vseh nivojih pa je nevoščljivost občutno prednjačila nad vsako strokovno in pošteno presojo. Tedanji pravilnik o sl. potovanjih je bil uboga tvorba, ki ni predvidevala in ni mogla slediti zahtevi, izhajajoči iz nastale spremembe statusa terencev. (Tudi zadnji tovrstni pravilnik ne vsebuje pravih zadev, ki so za terensko delo bistvenega pomena, npr. ravno odtegovanje šoferščine, ter delo ob dela prostih dnevih.)

Celo javni pravobranilec samoupravljanja se je strinjal, da vožnja pomeni dodatno delo in napor, toda odločitev je bila v rokah lokalne samouprave. Tako nam niti delavski svet ni mogel ali želel pomagati ob naši pismeni urganci na zahtevo z dne 28. 1. 1982. Odpravljeni smo bili s tolažbo, da bodo vsi naši problemi upoštevani v okviru nove sistema-

tizacije. Toda figo! Nova sistematizacija in pravilniki, sad Ikre-Zorin, so vožnje sl. avta registrirali le kot zahtevo po opravljenem izpitu B-kat. v opisu delov. mesta "servisiranje", nikakor pa niso tega ovrednotili in predvideli nadomestilo v obliki kilometrskega dodatka. Zares nepozabna prevara!

Ko smo na to opozorili, nam je bila 1. aprila 1988 vržena kost, imenovana "terenski dodatek", v obliki dveh nadur, ki pa sta bili po okostenelem stabilizacijskem scenariju takoj spremenjeni v ure za koriščenje. To je bila dvojna prevara, saj se je nato še izkazalo, da ta kost ni nadomestilo za šoferščino, ker so je bili deležni tudi nevozniki, ki so potovali z letalom ali spalnikom! Očitno smo imeli dialog z gluhi, ki niso mogli ali hoteli dojeti, da gre za šoferski in ne terenski dodatek! In končno — še to bedo je razvrednotila aplikacija gibljivega delovnega časa. Isti znaša lahko dnevno največ 10 ur, ki jih 1 dan terenskega dela respektivno pokriva, torej poleg 8-urnega šihata avtomatično prinese še 2 uri plusa!

In tako, dragi gospodje, na pragu nove epohe ostajamo v žlahti z zvrhanim hobokom utajenih, a še vedno odprtih problemov, pri čem pomeni "franšizni" sklep le kapljo čez rob!

Upamo, da je ostalo vendar še kaj poštenja in zdrave pameti, treba je le malo dobre volje in korektnih odločitev.

Ali je koga že presvetlilo, da bi naštetih problemi — tako Colorja kot njegovih terencev — odpadli, če bi za potrebe terenskega dela uporabljali lastna vozila?

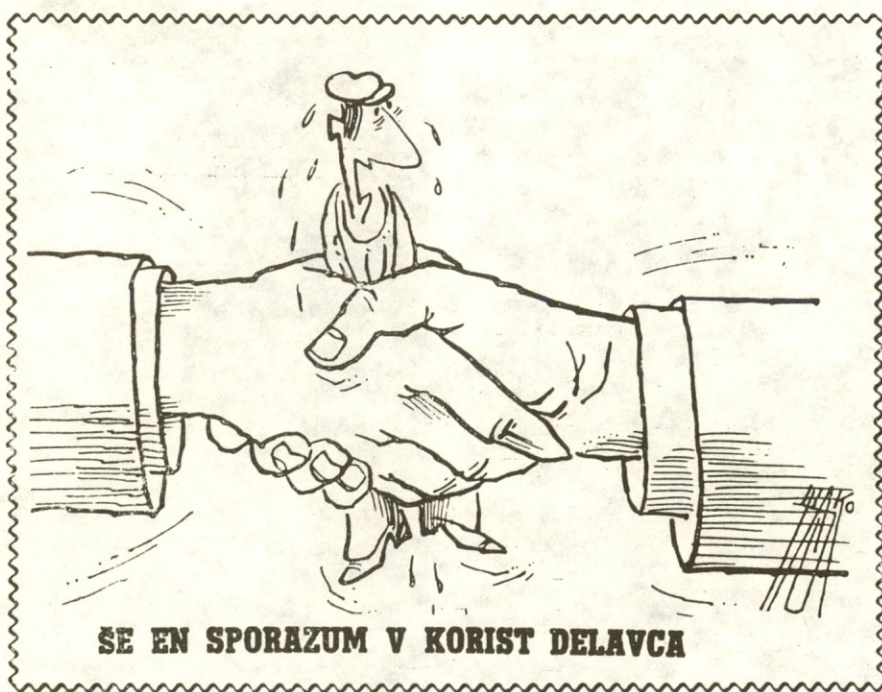
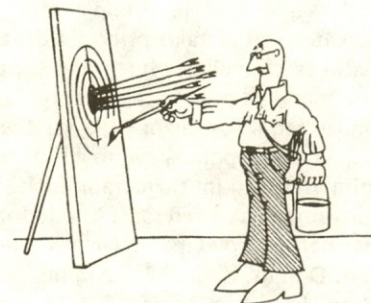
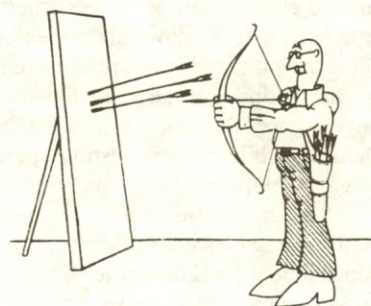
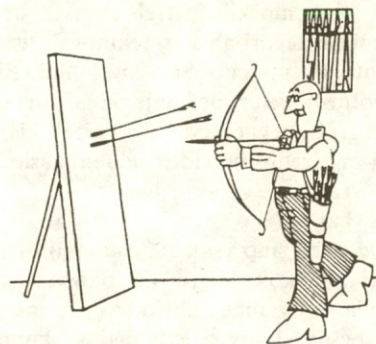
V nekaterih firmah so to že dokazali, v drugih so celo izračunali, da so na ta način v letu dni prihranili stroške v višini cene novega vozila; drugod zopet so za potrebe terena omogočili nakup vozil na leasing, itd. itd. Če nas vlečejo slabi zgledi, zakaj nas ne bi še dobri?

Na eni strani imamo torej evidenčne potrebe v prevoženih km (kilometrini), na drugi pa stroške nabave vozil, stroške dragega servisiranja, goriva, maziva in gum, zavarovalnih premij ter kadrov, ki se z vsem tem ubadajo.

Imamo dovolj sposobnih analitikov in ekonomistov, ki znajo obe plati lepo izračunati ter postaviti na tehtnico, kjer bo takoj znana ugodnejša varianta interne ekonomije. Morda se celo izkaže, da je bil "franšizni" sklep nepotreben, ter da bo z drugačno organizacijo voženj poravnani dolgi iz leta 1980?

Izziv je vabljen — pričakujemo rezultate!

V imenu vseh nepoklicnih voznikov na dolge proge sestavi A. G.



Odličen uspeh na prvenstvu Ljubljane v veleslalomu

Redek optimist je zjutraj pomislil na ljudsko reklo, ki pravi, da po dežju sonce pride, ko je zaskrbljeno zrl v turbno sive megle in oblake, ki so se ovešali na okoliške Polhograjce. Sredi jutra prebujajoče se pomladi je bilo pred starim "Colorjem" zaslediti dobro peščico sumljivo opremljenih za ta čas. To je bila tovarniška ekipa v veleslalomu na samem začetku podviga — pred prvim in zadnjim preverjanjem pripravljenosti letos.

Po desetletjih občinskih sindikalnih tekem so organizatorji — Mestna športna zveza, že drugo leto organizirali le rekreativno prvenstvo mesta Ljubljane v veleslalomu.

V štirih moških in treh ženskih starostnih kategorijah smo tekmovali tisto soboto 14. marca v Soriški planini. Bil je poljužni veter, dež se je mešal z lednimi zrni, megla pa da bi jo rezal. Najbolj zagrizeni smo videli celo do naslednjih vrat.

A, kaj bi tisto!

Oddrveli smo vsak svojemu cilju naproti in na koncu ugotovili, da vsa stvar ni bila niti zaman, niti odveč, še manj neuspešna. Lansko leto peti v skupni ekipni razvrstitvi, tokrat drugi za vrhunsko ekipo ADRIE, ki je namesto letenja letos očitno izkoristila preteklost svojih osnovnih sredstev in pridno trenirala na trdnih podlagah Krvavca, Kranjske gore, Pohorja ipd.

Dekleta so bila ex in exu tesno za petami med 13 ekipami, fantje pa tretji od 19 moštev za Šentjoštom — lanskim skupnim zmagovalcem in Adrio.

V posamični konkurenci je Asta Hočvar pokazala, kako se vozi tudi v megli in naslednjo pustila za seboj za dobrih 6 sekund. Založnikova Jelka je presenetila samo sebe in osvojila bron v svoji kategoriji in tako priborila drugo medaljo za našo ekipo. Imeli smo še par četrtih mest, pa peto in tako naprej. Za ekipni uspeh so zaslužni prav vsi člani ekipe, ki so se polnoštevilno kljub turbulentnim vremenskim razmeram udeležili tekmovanja. Tako veterani: Mimi, Jože in Herman, jedro ekipe Marjeta, Frane, Mirko, Domin, Zvone, Jelka in mladinci: Asta, Franci in Robi.



Ob tem bi se rad kot vodja ekipe iz srca zahvalil za razumevanje in materialno-finančno pomoč tako obema sindikatoma v našem podjetju, kakor tudi

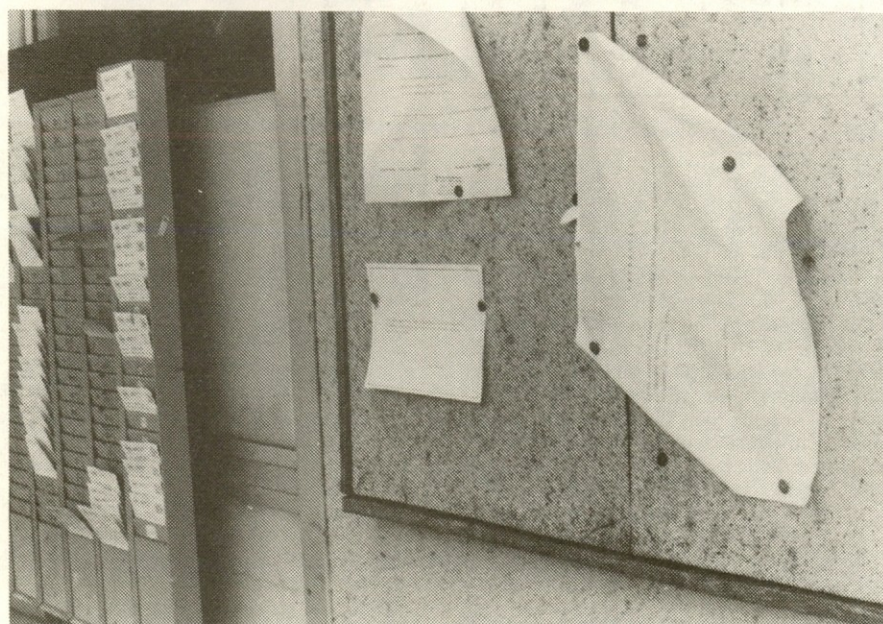
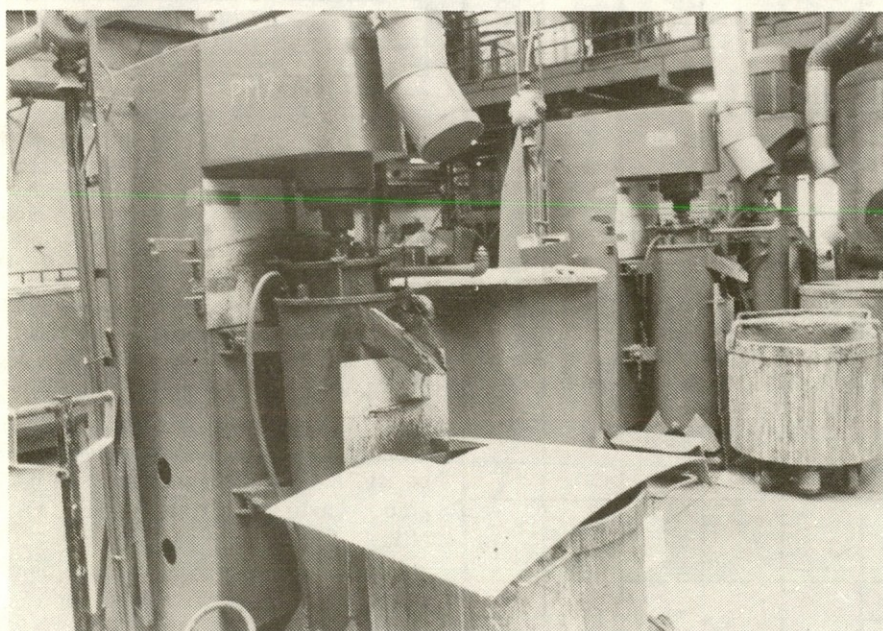
sektorju logistike in ne nazadnje tudi športnemu društvu, v čigar imenu smo tudi nastopali.

ef

Mi pa kar barvamo...



S kamero po tovarni



Nagradna križanka

Žreb je odločil



VRAG NAJ VEŽABE XIK SLOŽBO IN
DEMOKRACIJO XIK, KO PA JE
ŽHANSKALO XIK PIJACE
IN



SESTAVIL: B. G.	DAJALEC, DROVNALEC	VISOKA TITULA UMETNIKA	MONGOLSKI VLADAR	PREDSTAV. HIERATI- ČNEGA PESNIŠTVA	TEKOČE VODE
GLAVNO M. SENEGALA					
JAPONSKI SMUČAR					
INDIJSKI UČITELJ (GURU)					
MEKSIKAN- DEK DUPČERIL			RENIJ STUI, TOUL		
STRINI					DOLGORO- PA PAPIGA
MESTO NA OT. KJUŠU UTRDBA NA HOLIVU					

POSFOR	POGLAVEC	GOLLOVJE V SREDNJI EVROPI	GOSTILNA V MEDVOĐAH				POLNED FUSOTIČNA DREVEŠA
TERMIN			18. ČOKLA ABEC. ESIPČAN. BOG SONČA	GRUDA BENIJE SNEGA BL M. GOLUBINŠKE REPUBLIK.			
GOLLOVJE V TURČINI					MEĐUDAN- BOSKI VLADAR		
POŠLOPSJA					ODPOSLANJE		
						SOLHIZAC. ŽLOG NEMŠKI FILOZOF	
NAPODAVA V KUMINJI				POGLAVAR ŠHITOV GAČINA			BOLJEPOA- VHO LUDSTVO
HRVAŠKI PETROL			HITRO PLOVILO AVSTRILSK AGENCIJA				
VIRTUOZ NA BOŠENIKALU							PVI VOLAL GRIJUA ČOKLA
ŠUSANTEN				ŠARAJEVO ŽEPELO		RHAKO JAKOPIČ	
VEFNO TAUFER		POUDAJI- NA V ADARJJI				DVA ŠAHOBILAS	

Med reševalce s pravilnimi rešitvami bomo z žrebom razdelili tri nagrade:

1. nagrada DENARNICA COLOR
2. nagrada MAJICA COLOR
3. nagrada AVTO SPRAY

Izrezke z vpisano rešitvijo pošljite v kadrovsko-splošni sektor z oznako "Nagradna križanka".

Pri žrebanju bomo upoštevali vse pravilne rešitve, ki bodo prispele do 10. aprila 1992. Vsakdo lahko sodeluje le z eno križanko. Obilo sreče!

COLORJEVE INFORMACIJE izdaja organizacija združenega dela Color Medvode, vsak mesec v nakladi 900 izvodov. Glasilo ureja uredniški odbor: Marko Ažman, France Erman, Milena Kržin, (odgovorna urednica), Franci Rozman (glavni urednik) in Janez Žerovnik. Fotografije Franci Rozman. Razmnoževanje PLEŠKO, Ljubljana. Po mnenju Sekretariata za informacije pri Izvršnem svetu Skupščine SRS št. 421-1/72 je glasilo oproščeno plačila temeljnega davka od prometa proizvodov.

[illegible]

V februarski številki našega glasila smo objavili nagradno križanko in zanjo prejeli samo 11 rešitev. Je bila pretrd oreh za reševalce ali manj vabljlive nagrade? Bomo videli. Navkljub temu je komisija v sestavi Katja Mravlje, Darinka Ramovič in Jernej Merjasec opravila žrebanje razpisanih nagrad. Žreb je odločil, da prejme prvo nagrado — Colorjevo denarnico MILI HOSTNIK, drugo nagrado — Colorjevo majico REZKA BERTONCELJ, tretjo nagrado — avto spray pa BOGDAN BABNIK.

Izžrebanci lahko nagrade dvignejo po izidu glasila v kadrovsko-splošnem sektorju.

Čestitamo!

