





R-4 GTL že pri jugoslovanskih kupcih

Zgodila sta se dva, za „nejeverne Tomaže“ neuresničljiva pojava:

– začela se je redna dobava novega avtomobila R-4 GTL in

– ta avtomobil dejansko porabi tako malo goriva kot piše v prospektih, oglasih in navodilih.

Ni čudno, da je avtomobil osvojil tudi jugoslovanski trg prav tako naglo, kakor je pred tem pridobil kupce na ostalih evropskih tržiščih.

Avtomobil pa ni samo ekonomičen in sodoben, ampak tudi dinamičen – živ, nalašč za premagovanje „krčev in zamaškov“ na naših cestah.

Po začetnih skupnih naporih, da bi bila kakovost avtomobilov čim boljša, bo odgovornost in zagotovilo, da bo dobro ime Renault 4 GTL veljalo na tržišču tudi v bodoče, ter da se bodo kupci odločali med njim in

Renault 4 TL Special predvsem zaradi svojih finančnih možnosti, ne pa zato, ker je eden ali drugi model boljši po kakovosti, morala prevzeti TOZD Tovarna avtomobilov. Takšna naravna selekcija se je uveljavila že ob nedavni uvedbi obročnega odplačevanja, ko je kupec izbral avtomobil glede na svoj žep.

Servisno mrežo bomo morali še bolj usposobiti in izboljšati kakovost svojih storitev, skrajšati zadrževanje vozil v popravilu, uskladiti ceno storitev in predvsem zagotoviti rezervne dele, brez katerih niso izvedljive neštete zahteve.

TOZD COMMERCE VK



Nova prodajna sezona prikolic 1981/82

Zahodnoevropsko tržišče je v prodaji prikolic uveljavilo pojem prodajne sezone, ki določa dobo, v kateri se prikolica prodaja v točno določenem stanju, ki obsega obliko, konstrukcijo, tehnologijo in opremo. Seveda vsaka prodajna sezona ne menja temeljnih zasnov naštetih elementov, ki določajo prikolice, ampak te elemente predvsem v vsaki novi sezoni dopolnjuje z raznimi izboljšavami, ki jim v dejavnosti prikolic pravimo sezonske spremembe. Časovno je prodajna sezona razdeljena v dve koledarski leti, saj traja od septembra tekočega, do julija prihodnjega leta. Tako smo v tem trenutku v proizvodnji prikolic Adria ravno na pragu nove prodajne sezone in menimo, da je prav, da bralcem posredujemo glavne značilnosti oziroma spremembe, ki določajo prikolice Adria v sezoni 1981/82, in predvsem poti, kako do njih pridemo.

Glavnina sprememb za novo sezono se oblikuje na osnovi dveh kriterijev:

- analize konkurence in
- izpolnjevanja tehničnih predpisov.

Vsakomur je jasno, da se morajo priprave nove sezone začeti veliko pred rokom, ko začenja teči nova proizvodnja. Praktično se priprave začnejo takoj po vseh večjih sejnih prikolic v Essnu, Parizu, Torinu, Amsterdamu, Londonu in Stockholmu, ki so v jesenskih mesecih od septembra do decembra. Obiski naših prodajalcev, konstruktorjev in tehnologov na teh sejmih so osnova:

- za analizo tehnično-tehnoloških novosti, ki so se pojavile v prikoličarski stroki in za izdelavo ocene o možnostih in nujnosti za njihovo uvedbo v naš proizvodni program,

- za izdelavo primerjave prikolic Adria s prikolicami konkurenčnih proizvajalcev v smislu obsega programa, kot tudi opremljenosti posameznih prikolic znotraj programa, vse to pa seveda v povezavi s prodajnimi cenami,

- za analizo in oceno uporabnosti novih materialov.

Obseg novosti, ki jih uvedemo v proizvodnjo prikolic na tej osnovi je stvar naše lastne presoje, katera temelji predvsem na oceni dosežene stopnje razvoja v primerjavi s konkurenco.

Izpolnjevanje tehničnih predpisov s področja prikolic pa nam narekuje drugo vrsto sprememb. Ker je skladnost prikolic

z veljavnimi predpisi pravzaprav pogoj za udeležbo na določenem tržišču, moramo reševanju teh problemov posvetiti največjo pozornost. Ob tem moramo omeniti zanimivost, da veljajo v sicer skupnem evropskem tržišču, kjer je težišče prodaje naših prikolic, v posameznih državah zelo različne tehnične norme za prikolice, kar seveda zelo otežuje delo pri poenotenju in standardizaciji prikolic.

Vse spremembe se zasnujejo naprej v konstrukcijskem in tehnološkem oddelku, nato pa izvedejo v prototipni delavnici ter preizkusijo. Samo spremembe, ki uspešno prestanejo predpisane preizkuse in dobe pozitivna mnenja naših glavnih prodajalcev, se uvedejo v proizvodnjo, za vse ostale pa se še naprej iščejo nove in boljše rešitve. Pred uvedbo vsake spremembe v proizvodnjo je sprememba treba konstrukcijsko in tehnološko obdelati in o njej obvestiti vse prizadete oddelke, službe in proizvodnje.

Ko so pripravljene vse spremembe je treba izdelati vzorce. Vzorca so dejansko modeli prikolic, katere bomo proizvajali v novi sezoni in rabijo za izdelavo propagandnega mate-

riala, za predstavitev prodajalcem in kupcem ter za tehnično potrditev. Vzorca se praviloma izdelujejo v prototipni delavnici, v sodelovanju s proizvodnimi TOZD prikoličarske dejavnosti, kot tudi nekaterimi proizvodnjami TOZD TA, nekatera serijska dela pa potekajo na proizvodnih montažnih trakovih tako v Novem mestu kot v Brežicah, ali pa jih v prototipni delavnici opravijo delavci iz redne proizvodnje. To sodelovanje prototipne in proizvodne dejavnosti je nastala prvenstveno zaradi malih kapacitet prototipne delavnice, vendar se je pokazala koristna, ne samo zato, da pravočasno izdelamo vzorce, ampak tudi zato, da se proizvodnja takorekoč iz prve roke seznanj z vsem, kar bo novega proizvajala v prihajajoči sezoni.

Eden izmed večjih problemov pri izdelavi vzorcev je pravočasna oskrba z novimi materiali in elementi opreme, za njihovo rešitev pa je potrebno tesno sodelovanje konstrukcijskega oddelka z nabavnim in uvoznim oddelkom.

Taka je splošna pot, ki vodi do prikolic nove prodajne sezone. In katere so glavne spre-

membe za sezono 1981/82? Predno bomo odgovorili na to vprašanje moramo pojasniti, da smo program prikolic že v preteklih sezonah, zaradi različnih zahtev posameznih tržišč in različnih tehničnih predpisov, razdelili na tri področja:

francosko,
evropsko
in skandinavsko.

Prikolice teh treh področij se med seboj razlikujejo po asortimanu, tolorsni razporeditvi, še posebno pa po opremljenosti, tako da bi lahko rekli, da jim je skupna edino zunanja oblika ime Adria. Zato moramo spremembe za novo sezono obravnavati ločeno za vsako področje.

Že v lanski jeseni smo se po tehtni analizi stanja na tržišču odločili, da lahko sezono 81/82 „preživimo“ brez večjih konstrukcijskih sprememb, katere pa bomo morali pripraviti za sezono 82/83. Glavne spremembe, ki smo jih predvideli so: zamenjava nekaterih desnov blaga za zavese in blazine, zamenjava nekaterih notranjih svetil, ojačitev ohišja plinske jeklenke, nova konstrukcija pohištenih vrat, izboljšani pokrovi ležišč, dodatni zaboj v ležišču za hranjenje pomožnega ležišča, dodatna orebritev modrega pasu zunanje Al pločevine, poglobljena toaletna kad in dodana zaščitna zavesa, ter razširitev asortimana na nove tolorsne razporeditve v modelih 465 in 530. Razen teh splošnih sprememb smo na prikolicah posameznih področij uvedli še:

Francosko področje

V Franciji so v letošnjem letu stopili v veljavo novi predpisi, kateri uvajajo ukrepe za zagotavljanje varnosti pred požari in zadušitvijo v prikolicah. Da smo zadostili predpisom smo na vseh prikolicah za Francijo izvedli naslednje:

- vsa izstavljava okna so dobila avtomatske izstavljalnice;
- v vseh prikolicah smo izpopolnili zračenje v spodnjem in zgornjem nivoju;

- vse notranje prostore prikolic, medsebojno ločeno z drsnimi ali harmonika vrati, kateri so od glavnega izhoda iz prikolic oddaljeni več kot 1,5 m, smo opremlili z zasilnimi izhodi (dodatno okno);

- menjali smo vse elemente električne 220 V instalacije in povečali preseke vodnikov;

- spremenili smo razvod

(Nadaljevanje na 3. str.)



Prvi model prikolic 530 TK so v Tovarni avtomobilskih prikolic v Brežicah že izdelali. Prikolica ima izredno ekonomično izkoriščen prostor. K temu veliko pripomore ločena otroška soba s pogradom v spodnjem delu prikolic.

Uspešno sodelovanje z Avtomerkurjem

V letu 1980 smo ponudbo naših končnih izdelkov razširili tudi na trgovske delovne organizacije, ki so se kot trajni dolgoročni poslovni partnerji vključili v prodajni cikel IMV.

Do dejanskega sodelovanja je prišlo šele v drugem polletju 1981, ker prej izredno majhno povpraševanje po Renault 4, ki je nosilni del prodaje, ni navduševalo trgovskih organizacij za temeljitejšo vključevanje v prodajo izdelkov IMV.

Ne glede na to, da pokriva le manjši del Slovenije, je Avtomerkur, TOZD CKM iz Celja,

doslej dosegel dosti boljše rezultate pri prodaji kakor drugi partnerji, ki pokrivajo cele republike. TOZD CKM ima na precej majhnem področju celo pet svojih prodajnih mest, tako da je s pomočjo preglednih in sugestivnih plakatov in letakov napovedal „IMV na štajerskem“, napoved pa spremljal z intervjuji, radijskimi in časopisnimi objavami, pismenimi ponudbami, s telefonskimi klici kupcev in z obiski pri možnih večjih kupcih.

Razen tega je TOZD CKM doslej izvedel tudi nekaj enodnevnih izložb in demonstracij

Renault 4, v izložbeni salon v Celju je postavil nekaj vozil, stekla salona pa oblepil s sugestivnimi opozorili.

Prodajo Renault 4 je zaupal svojim preverjenim kadrom, tako da je doslej statično prodajo dejansko spremenil v agresiven poslovni nastop na tržišču. TOZD CKM je bil tudi prvi, ki je spoznal koristnost našega predloga, da bi v podaljšku informativnih oglasov objavljali tudi njegov naslov kot prodajno mesto za Renault 4 in tako z minimalnim izdatkom dosegel poln učinek.

K večji prodaji Renault 4 veliko prispeva tudi možnost, da kupec pusti pri TOZD CKM svoj rabljeni avtomobil, ki ga vzame „pod račun“ za nov

Renault 4, oziroma kot temu rečemo, izvajajo prodajo po principu „staro za novo“.

TOZD CKM zelo resno jemlje svoje obveznosti. Temu ustrežno se je organiziral in šel v akcijo prodaje in dosegel dobre rezultate.

Res na začetku ne moremo govoriti o velikih številih prodanih izdelkov, vendar je po prvih rezultatih možno oceniti, da bo uspešnejši od nekaterih večjih in vase zaverovanih partnerjev, ki so se vključili v prodajo IMV izdelkov.

TOZD COMMERCE
V. K.



(Nadaljevanje z 2. str.)

električne 12 V, 220 V in plinske instalacije tako da je povsod zaščiten proti udarcem, trenju ob trde dele in drugim poškodbam, ter zagotovili, da ne pride v medsebojni stik;

— vse prikolice smo opremili z navodili v francoskem jeziku, ki navajajo glavne varnostne mere pri rokovanju z vgrajenimi aparati, instalacijami in ukrepe v slučaju požara;

— prikolice so dobile tipne tabilice, z novo identifikacijsko številko (tovarniška številka). Številka je sestavljena iz 17 znakov, ki povedo v kateri geografski zoni (Evropa, Amerika itd.) je bila prikolica narejena, v kateri državi te geografske zone (Jugoslavija), v kateri tovarni (IMV), kakšna je oznaka izdelka, katerega leta je bila izdelana, v kateri montaži in katera po vrstnem redu. Ta sistem zagotavlja enoznačnost označevanja in preprečuje ponovitev iste številke v obdobju 30 let.

Evropsko področje

Italija: poleg sedanjih družin — Adria lahke, Adria Caravan in Adria Grand de luxe smo uvedli še novo družino — Adria de luxe, asortiman prikolic pa smo razširili še za dva modela TK (530 in 465), ki nudita ločeno otroško sobo s pogradom v sprednjem delu prikolice. Toaletne prostore prikolic 410 SLT in 380 SLT smo opremili z dodatno toaletno opremo.

Nemčija: asortiman programa Grand de luxe smo povečali za modele 420 TL in 530 TK.

Anglija: spremenili smo elektroinstalacijo v skladu z britanskimi predpisi.

Skandinavsko področje

Na prikolicah za to področje

nismo predvideli v novi sezoni, razen splošnih sprememb in izboljšanja kvalitete izdelave, nobenih posebnih sprememb.

Našteli smo vam glavne spremembe, ki smo jih pripravili za sezono 81/82. Pričakujemo, da bomo manjše spremembe morali uvesti še po predstavitvi prikolic na mednarodnih saloni prikolic v Essnu in Parizu ob koncu septembra, to je odvisno predvsem od tega, kaj bo tam novega pokazala konkurenca.

Mimo vseh funkcionalnih sprememb, pa je treba omeniti, da bomo v novo sezono stopili prvič po 16 letih obstoja prikolic Adria s katalogom rezervnih delov.

O pripravi, pomenu in uporabnosti kataloga pa bomo spregovorili kdaj drugič.

L. S.



Prevoz v stabilizacijskem duhu

Pred dnevi, ko se je TOZD Commerce dogovorila s trgovsko delovno organizacijo Avtomerkur, TOZD CKM iz Celja, za prodajo 120 Renault-4 TL special, se je v prevoz vključilo veliko delavcev in delavk iz TOZD, ki so prevzeli vlogo voznika za dostavo.

Odločitev za prevoz po cesti je bila nenadna, kajti v trenutku dogovora s TOZD CKM Celje o prevzemu 120 „katrc“ ni bilo na razpolago ne vagonov niti avto šleparjev, ki bi prepeljali ta vozila. Akcija zbiranja sodelavcev „šoferjev“ iz TOZD je hitro stekla in še istega dne je kolona

vozil krenila proti Celju. V treh popoldnevih so bila v Celje dostavljena vsa vozila. Skupina sodelavcev, ki je prevažala vozila v „dveh turah“ na dan, je nalogo opravila z radostjo in zadovoljstvom. Vse, ki smo sodelovali v prevozih, je spremljal topel občutek, da smo s sodelovanjem pri dostavi prispevali svoj delček v „borbi za stabilizacijo“. Saj hitra dostava vozil „per-axe“ v tem primeru ni pomenila samo uresničitev pogoja „dobava takoj“ temveč tudi reševanje pomanjkanja transportnih sredstev.

(Nadaljevanje na 4. str.)



Del kolone R4 proti Celju, kamor so vozila odpeljali naši delavci.

V Brežicah na dobri poti

Izdelan program za nadaljnje delo — Stare slabe razvade težko izkoreniniti — Težave z delovno silo in skladiščnimi prostori.

V temeljni organizaciji združenega dela v Tovarni avtomobilskih prikolic v Brežicah je proizvodnja v polnem razmahu. Zaključujejo serije prikolic za letošnje leto, obenem pa že počasi izdelujejo modele za novo sezono.

V kolektivu je čutiti izredno prizadevnost in aktivnost vseh 211 zaposlenih. Tare jih vrsta težav, vendar se njihova prizadevanja, da bi čim bolj izvajali ukrepe za odpravljanje obstoječega stanja izražajo na vseh delovnih mestih. Imajo dobro izdelan program za nadaljnje delo, vendar se v vrsti teh opredelitev le kažejo določene težave, saj je težko izkoreniniti in popolnoma odpraviti stare slabe navade in razvade ljudi, ki so v celotni naši DO še prisotne. Zavest vsakega posameznika bi se morala spremeniti. Zavedati bi se morali, da delovni čas traja od 6. do 14. ure in da je

(Nadaljevanje s 3. str.)

Akcija je potekala organizirano in razen tega, da je nekaterim voznikom že po prevoženih 50 metrih od tovarne zmanjkalo goriva, drugih težav ni bilo, niti z vozniki ženskega spola, katere so moški kolegi na začetku akcije sprejeli v kolono sicer z navdušenjem, pa vendarle s pomenljivim nasmeškom nezaupanja . .

Poskrbeli pa smo tudi za reklamo, saj smo zaradi vožnje v koloni (vozila so bila vsa iste barve) vzbujali pozornost prebivalcev vasi in mest, skozi katere smo peljali. Ljudje so se ozirali za „katrcami“ in čutiti je bilo njihovo radovednost, kam jih peljemo. Bližnjim Štajercem to ni bilo težko ugotoviti, kajti vedeli so, da se „štirice“ kupijo lahko tudi v Celju. Nekateri Celjani so se pripeljali kar za nami, na skladišče TOZD CKM in povpraševali po pogojih nakupa in tehničnih karakteristikah. S podatki smo jim z veseljem postregli, saj je vsakršno zanimanje za nakup našega proizvoda (še posebej v tej težki tržni situaciji) spodbuda za vsakega delavca IMV, kajti vsako povpraševanje običajno nakazuje pot k dobrim rezultatom.

VIDA KERIN
TOZD COMMERCE

čas za malico pol ure in ne več.

V Brežicah se na moč trudijo, da bi bilo izkoriščanje delovnega časa in strojev res stoodstotno. Odgovorni v proizvodnji razmišljajo kako poenostaviti in poceniti proizvodnjo, vendar žal časa za to zmanjkuje. Vse preveč časa porabijo za reševanje preskrbe z materialom, ki jim povzroča nenehne težave in zastoje proizvodnje. V razgovoru z direktorjem tozd TAP Brežice, Antonom Jakštom, smo zvedeli, da iz zastojev v proizvodnji izvira še vrsta drugih težav. Kljub dokaj nizkemu številu proizvodnih delavcev, rabili bi jih vsaj še 50, da bi ponovno lahko uvedli dvoizmensko delo, zagotavljajo, da bi lahko tudi z istim številom zaposlenih naredili še več, če bi bila ustrezno razrešena vprašanja delovne in tehnološke narave.

Vsekakor pa je največja težava v pomanjkanju materialov, saj se s tem vzporedno pojavlja veliko število nedovršenih prikolic, za katerih dovršitev so v Brežicah porabili toliko ur, da bi v tem času lahko naredili 150 prikolic tipa 350. In zakaj ni materiala? Odgovorov na to je veliko in praviloma veljajo tako za domači kot uvožen material. Osnovni problem pa je v rednem plačevanju.

Kot smo omenili že prej, v Brežicah delo poteka samo v eni izmeni, vendar se trudijo in količina izdelanih prikolic zato ni nič manjša. Sedaj proizvodnja teče veliko bolj kontinuirano.



V Brežicah predstavljajo ženske velik del zaposlenih. Med njimi je veliko mladih.

no. Res, da je plan zdaj visoko zastavljen, saj naj bi po njem izdelali 15 prikolic dnevno, naredijo pa jih 11 do 12, kar je njihova realna zmogljivost. V času izdelovanja večjih prikolic je proizvodna hala kar premajhna, saj obenem služi tudi za zasilno skladiščenje določenih materialov. Sploh je problem skladiščnih prostorov dokaj pereč. Tako so hladilniki shranjeni v hodniku, jogiji v menzi, pločevina pa je zunaj

prepuščena vsem vremenskim prilikam in neprilikam.

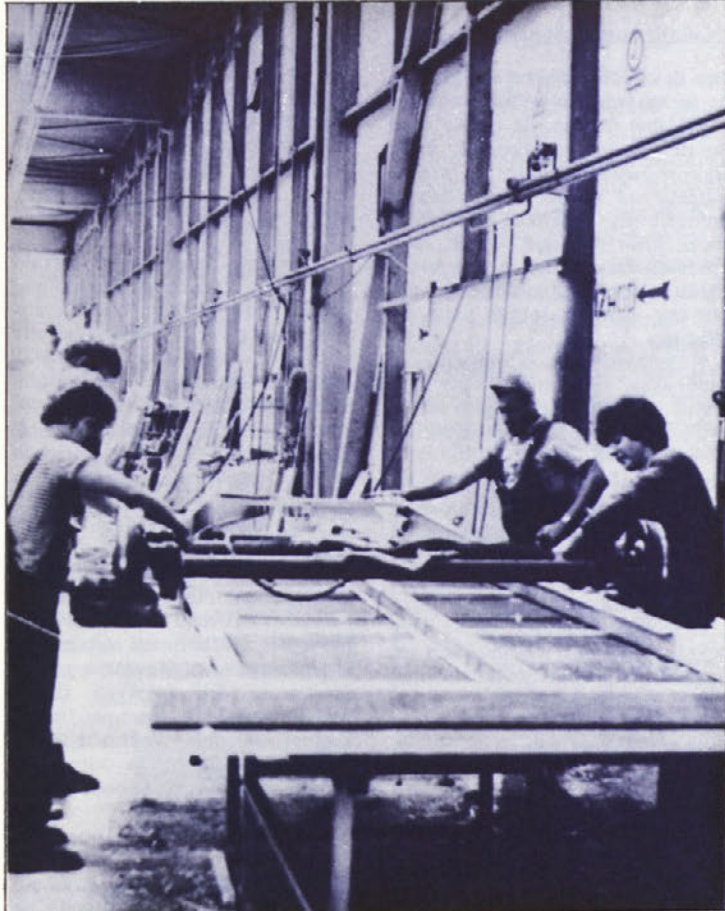
Težave so in bodo, vendar se v Brežicah na vso moč trudijo, da bi se čimbolj vestno vključili v akcijo, s katero bi izboljšali položaj naše DO. Skrbno pazijo na porabo mazuta, vode, električne energije in tudi delovna disciplina je boljša. Zavedajo se, da se bo moral vsak posameznik še bolj tvorno in odgovorno vključiti v reševanje težav.



V pomanjkanju delavcev, kar je v Brežicah kroničen problem, so žene in dekleta poprijele za delo, ki je do sedaj veljalo kot izključno moško delo.



Pred našo poslovalnico je bila na dan, ko so Kompasovi vozniki prišli po naše „katre“, ki bodo koristno služile kot Rent-a car, kar precejšnja zmeda.



Tako vidno raste prikolica. Pri montiranju podvozja je potrebno biti kar precej močan.

Velikopotezno – za kvaliteto

KOMPAS RENT-A CAR POVEČAL SVOJ PARK VOZIL ZA 200 „KATRC“

Pregovor, da „cagav fant ni nikoli pri dekletu spal“ najde svojo potrditev tudi pri organizaciji posojanja avtomobilov, ki jo imenujemo rent-a car.

Ta pregovor pa se ne nanaša na Komaps rent-a car iz Ljubljane. Čeprav se sezona izmika, se je Kompas rent-a car odločil, da bo svoj avto park – blizu 1000 IMV vozil, povečal še za nadaljnjih 200 avtomobilov Renault 4 TL Special. Spoznal je, da je Renault 4, glede na tarifo na eni strani ter na večstransko uporabnost na drugi strani, avtomobil, ki ima najmanj „nevoznih dni“. To je odvisno od kakovosti avtomobila, možnosti popravil in predvsem od povpraševanja, zato si bomo morali v IMV vsi prizadevati, da bo imel Kompas čim manj težav pri opravljanju svoje dejavnosti z Renault 4. To bomo dosegli s še večjo skrbjo za brezhibnost vozil in s še večjo pomočjo pri opravljanju težav s kvaliteto in vzdrževanjem.

Kompas rent-a car je ponovno vgriznil v velik kos kruha, utrdil je svoje mesto kot naš partner iz vrst rent-a car, pokazal je „mečkačem“ kako se posluje širokopotezno, brez začasnih uvozov in

nepotrebne zapravljanja deviznih sredstev.

TOZD
COMMERCE



Mi v očeh praktikantov

Obvezna praksa – praktikanti v naši DO v poletnih mesecih, vsega tega smo se že navadili in mlade ljudi radi sprejememo v svojo delovno sredino.

Mladi niso le pasivni opazovalci dogajanj v naši DO, pač pa se tvorno vključujejo v vsa dogajanja. Njihove oči so široko odprte in dobro zaznajo vse okrog sebe. Njihova zapažanja so pravilna, točna, sodbe kritične.

V sodelovanju s kadrovskim oddelkom smo ob zaključku počitniške prakse pripravili nekaj razmišljanj, oziroma zapažanj mladih ljudi.

Gotovo vas zanimajo mnenja mladih o delu in življenju nas in naše delovne organizacije.

Bojan Frančič:

„O svoji praksi mislim dobro, oceniti pa je sam za sebe ne bi mogel. Vem le to, da sem delal, kolikor sem mogel vestno in tako svoje delo po mojem tudi dokaj uspešno opravljal. Najbolj uspešno pa se mi zdi delo v mehanski delavnici, ko sem delal na specialni stružnici za središčenje in poravnavanje, kjer sem lahko svoje izdelke prešel ter se tako veselil, ko sem presejal normo.“

Drugače pa sem svoja orodja varoval in vedno pazil, da ne bi kaj zmanjkalo. Najbolj sem se bal za pomična merila, ki so zelo draga, vendar mi ni nikoli nič zmanjkalo.

Ob delu sem se počutil zelo lepo, to pa zato, ker mi je delo ugajalo in sem vanj vložil vso pozornost, znanje in sposobnosti. Ob svojem delu pa sem nemalokrat pomagal kakšnemu sodelavcu, ki je zašel v

težave. Ker sem jaz pomagal drugim, so tudi oni pomagali meni, če mi ni kaj šlo. Tako sem bil s sodelavci v zelo dobrih odnosih.

Prakso pa bi po mojem lahko ocenil le nekdo, ki bi me nenehno opazoval in spremljal moje delo. Mislim pa, da sem se veliko novega naučil, posebno v mehanski, videl pa sem tudi veliko meni še neznanih strojev in naprav, ki jih tu uporabljajo.“

Ksenja Barbič:

Finančni sektor in izvoz – moja letošnja praksa. Krasno, sem si mislila – prav zanimivo bo delati v tistih novih pisarnah! In potem se je začelo: ta in ta oseba je preveč obremenjena in se ne more ukvarjati še s praktikanti, ta in ta nima prostora itd. Končno sem le pristala na svojem začasnem delovnem mestu.

Moram reči – lepo so me sprejeli, me seznanili z vsem, kar delajo ter mi dodelili delo. Res – dva dneva sta mi hitro minila. Pa se še nisem dobro privadila na sodelavce, že sem morala na novo delovno mesto (le za en dan), naslednji dan spet drugam (za en dan), potem sem ostala na enem delovnem mestu celo dva dni, naslednja dva dni pa spet na dveh različnih delovnih mestih.

Konec koncev mi je čas hitro minil, spoznala sem veliko novih ljudi in se seznanila z deli in nalogami ljudi, ki so delali na različnih delovnih mestih. Do tu torej vse lepo in prav. Do zapletov je prišlo, ko je bilo treba mojo delovno prakso oceniti.

Oceno za delo v prvem oddelku mi je dala oseba, pod vodstvom katere nisem nikoli delala, torej ni videla, kaj sem počela in kakšen odnos sem imela do dela in sodelavcev. S tem je povedano vse. Za dnevnik sem dobila oceno. Dobro – toda kako naj ta oseba oceni dnevnik, ko mi ga pa niti pregledala ni? Morda je pa slabši, morda pa boljši kot ocena!

Popolnoma vseeno mi je, kaj piše na hrbtni strani napotnice, toda če je potrebno prakso oceniti, potem jo je treba realno, kljub temu, da od teh ocen ne bo imel nihče koristi ne škode.

V drugi polovici počitniške prakse sem delala v zunanjetrgovinskem sektorju in sicer v izvozu prikolic. Delala sem ves čas na istem delovnem mestu, trudila sem se, da

(Nadaljevanje na 6. str.)

Dopisujte v vaše in naše glasilo!

sem delo dobro opravljala, pri tem pa so mi sodelavci veliko pomagali.

Pričakovala sem, da bom v času počitniške prakse spoznala, kako izgleda samoupravljanje v praksi. Zanima me namreč, kako delavci odločajo na sestankih, delavskem svetu, kako potekajo volitve, referendumski. Prav gotovo bi bilo za vse praktikante, ki poznamo samoupravljanje samo iz šolskih knjig, to zanimivo.

Na splošno sem bila torej s prakso zadovoljna, saj so me povsod lepo sprjeli in mi bili pripravljene pomagati pri spoznavanju novih stvari.

Boris Košmerl:

Moje delo med počitniško prakso lahko ocenim kot dobro. Izpolnjeval sem vse delovne naloge, ki so mi bile dodeljene od mentorja. Od sodelavcev sem dobil vse potrebne informacije, ki sem jih potreboval za svoje delo, na razpolago sem imel tudi vso razpoložljivo tehnično dokumentacijo. S sodelavci sem navezal dobre prijateljske odnose. Če hočem obravnavati negativno obnašanje, nevestno delo ali slabo poslovanje delavcev do materiala, lahko rečem, da je IMV na tem področju naredil določen korak naprej. Odnos delavcev do materiala se je nekoliko izboljšal, kajti še pred leti je bil ta odnos skoraj neverjetno slab.

Mojca Sladič:

Mojo delovno prakso sem letos opravljala v prodaji in v računovodstvu. Zelo me je presenetil odnos sodelavcev oziroma delavcev do praktikantov. V primerjavi s prejšnjima letoma je bil bolj tople in kolegialen. Sodelavci so mi bili pripravljene nerazumljive stvari razložiti ter mi tudi omogočiti lažje vključevanje v njihovo sredino.

Mislím, da sem svoje delo zadovoljivo opravljala, predvsem če se primerjam z zaposlenimi delavci, ki so včasih delali manj. Najbolj me je motil njihov odnos do dela, ki je bil vzvišen.

Po mojem mišljenju je zaposlenega preveč administrativnega kadra in je včasih precej takšnih del, ki so popolnoma nepotrebna. Za nekakšne malenkosti se včasih zaposli nekaj novih delavcev, ki jih ne bi bilo treba. Tako raste administracija, medtem ko proizvodnja upada. To pa vsekakor ne vodi k napredku.

Izredno me je motilo tudi to, da v nekaterih oddelkih sploh ni narejene specifikacije delovnih mest, zato so delavci brez nadzorstva, dobijo svoje plače po neki grupi, ki se jim morda ne bo nikoli več spremenila. Zato bi morali na tem področju še marsikaj storiti, če bi hoteli urediti odnose. V tako številni množici en sam človek ne predstavlja ničesar in premalo pozornosti je posvečene enemu samemu človeku – njegovemu bistvu in njegovim osebnim problemom. To je velika napaka, kajti če ima delavec neurejeno življenje, tudi na delovnem mestu dela napake, ki so sprva malenkostne, s časom pa lahko postanejo katastrofalne.

O sami programski nalogi mislim, da je popolnoma brez pomena, saj se na podlagi našega razmišljanja ne bo popolnoma nič spremenilo. Mor-

da je dobro le to, da smo prisiljeni k opazovanju in razmišljanju. Potem pa, ko se ljudje zaposlijo skorajda nimajo možnosti izraziti svojega mnenja, saj ga starejši izpodbijajo, češ, kaj pa veš ti in kaj boš ti mene učil, saj sem dlje časa zaposlen kot ti.

Janez Brulc:

Moje delo na praksi je potekalo brez težav. Vsako stvar sem najprej poizvedel od stalno zaposlenih delavcev, nato pa sem jo šele začel sam opravljati. Delo sem opravljal z največjo natančnostjo in pri tem skušal uporabiti vse svoje znanje in sposobnosti. Pri delavcih sem se zgedoval le v dobrih in koristnih dejanjih, medtem ko sem ostalo skušal opraviti bolje. Če sem videl, da kateri delavec zaostaja pri svojem delu, sem mu vedno pristopil na pomoč in mu pomagal nadomestiti zamujeno delo. Delavci v karoserijski osebni vozil, med katerimi sem bil na praksi, v veliki meri izpolnjujejo svoje obveznosti. Zavedajo se, da morajo narediti določeno število osebni vozil in pri tem opraviti čim kvalitetnejše delo. Večina delavcev se zaveda, da opravlja odgovorno delo, ki ga v okviru samoupravljanja tudi uspešno opravlja.

V času prakse sem opazil in doživel več primerov nevestnega dela in negativnega obnašanja pri delu. Tako me je ob prihodu na prakso poslal predpostavljeni v trafiko po cigarete. Jaz kot praktikant sem mu rekel, da imam že določeno delo in naj si cigarete sposodi. On me je samo debelo pogledal in še povedal, kje naj grem iz tovarne, da me ne bo videl vratar, in tako sem moral iti.

Tudi med samimi delavci je prišlo večkrat do odhoda z delovnega mesta v bližnjo trgovino, kjer so si krajšali delovni čas ob steklenici hladnega piva. Razen tega sem v karoserijski opazil tudi nekaj delavcev, ki želijo, da se tekoči trak čim večkrat in za dlje časa ustavi. To skušajo povzročiti z okvarami na strojih ali z močnejšimi udarci na karoseriji. Ti udarci se težko poravnajo, zato se mora trak ustaviti, da se udarjen del popravi ali celo menja.

Te delavce bi bilo potrebno ustrezno kaznovati ali jih premestiti na drugo delovno mesto, kjer tega ne bi mogli povzročati.



Na takšnih avtomobilskih prireditvah dobra reklama veliko pomeni.

Mirko Kraševac:

Ko sem letos začel prihajati na prakso, sem se že bolj znašel v okolju, kjer sem začel delati. S sodelavci sem se dobro razumel, le včasih smo drug drugemu malo ponagajali. Če so rabili pomoč, sem jim pomagal in tudi oni so meni, če je bilo potrebno. V delo mi ni bilo potrebno vlagati nobenih strokovnih sposobnosti.

Delovnih sposobnosti pa si nisem mogel izpopolnjevati, kajti delo, ki sem ga opravljal, je bilo nezahtevno in sem ga opravljal skoraj ves čas prakse.

Marko Oven:

Na delovnem mestu sem bil popolnoma seznanjen s problemi in dogajanji v DO na samoupravnem, političnem, kulturnem in športnem področju. Seznanjanje je potekalo preko oglasne deske, časopisa Kurir ali pa kar direktno preko delavcev in drugih organov. Pri delu me je motila predolga malica, saj so nekateri delavci malicali tudi celo uro, ne pa predpisane pol ure. Motilo pa me je tudi predčasno odhajanje z dela. Nekateri delavci so odšli iz delovnega mesta že 15 pred drugo uro ali pa še prej.

Na delovnem mestu sem opazil nevestno opravljanje del kontrolorjev, ki kontrolirajo izdelke na posameznih delovnih mestih. Preprečiti bi bilo treba, da se napake na polizdelkih – posameznih delih, odkrijejo šele takrat, ko je del avtomobila ali pa že cel avtomobil dokončno sestavljen, kajti ponovno razdiranje avtomobila in zamenjava dela pomeni čisto izgubo za DO. Po mojem mnenju je treba na posameznih delovnih mestih še poostriiti kontrolo in uvesti sankcije za

delavce, ki ne opravljajo svojega dela vestno in natančno. Na oddelku podov, kjer sem delal, nisem opazil slabega ravnanja s stroji in materialom. Končni izdelki so bili povsod lepo zloženi.

Brane Kastelic:

Za mano je moja tretja počitniška praksa v DO IMV in prav je, da kritično ocenim svoje delo. Te tri kratke tedne sem preživel v nabavnem oddelku (ta nabavlja material od jugoslovanskih dobaviteljev za vse tozde). Povedati moram, da sem tudi lani bil dva tedna v tem oddelku, kar je vsekakor pozitivno, saj sem tako že ob pričetku prakse poznal vse uslužbence (večinoma tudi oni mene), deloma pa tudi delo, ki se tu opravlja.

Kljub temu, da sem določena dela že poznal, sem uslužbence veliko spraševal. Morda se je kateremu to zdelo odveč, toda ravno tej moji „radovednosti“ se moram zahvaliti, da lahko sedaj rečem, da delo v nabavnem oddelku že kar dobro poznam. Delal sem po načelu: boje vprašati, kot nekaj nepravilno ali nenatančno narediti. Večkrat sem spraševal tudi po podatkih, ki niso bili neposredno vezani na delo, ki sem ga opravljal, vendar sem prav s pomočjo teh podatkov v veliki meri izpopolnil svoje znanje. Tudi uslužbenci so me ob dobro opravljenem delu večkrat pohvalili, kar je zame največja nagrada.

Povedati moram, da sem s sodelavci, s katerimi sem delal, zelo zadovoljen. Odnosi so bili idealni, vedno so mi z veseljem odgovorili in mi pomagali. Predvsem cenim to, da se do mene niso vedli pokroviteljsko, ampak kolegialno – skoraj prijateljsko.

Alpina na Pohorju

REKLAMA TUDI NA AVTOMOBILSKI ŠPORTNI PRIREDITVI

Ker smo v prejšnji številki priobčili članek o športno-tekmovalni aktivnosti IMV z vozilom Renault 5 Alpine ter z znanim rally voznikom Alešom Pušnikom in njegovim sovoznikom Rudijem Šalijem, ki je

član našega kolektiva, danes objavljamo še fotografijo, iz katere je razvidno, kako smo okolico trase gorske hitrostne avtomobilske dirke na Pohorju popestrili z reklamnimi napismi IMV.

Naj povemo še to, da se je AMD Pohorje po končani prireditvi našemu kolektivu iskreno zahvalilo za sodelovanje; kajti s tem da smo omogočili nastop Alpine, ki je bil za obiskovalce prireditve prava senzacija (tisti, ki spremljate avtomobilski šport se boste spomnili, da je bil Pušnik vrsto let prvovrstni rally voznik Jugoslavije), smo tudi organizatorju pripomogli k uspehu dirke.

Upamo, da se bodo podobna sodelovanja, ki ne zahtevajo finančnih sredstev (organizator je namreč prispeval tudi gorivo) še nadaljevala in se razširila tudi na druga regionalna področja.

TOZD
COMMERCE
V. KERIN



MODRI TELEPRINTER – MODRI TELEPRINTER –

Koliko nas je letovalo v Pakoštanah in Kaštelu

V oddelku za družbeni standard smo dobili točne podatke o številu naših delavcev, ki so svoj letni dopust preživeli v našem počitniškem kampu v Pakoštanah in v Kaštelu.

V Pakoštanah je v času od 13. junija do 12. septembra letovalo 1600 naših delavcev z družinskimi člani, v kampu v Kaštelu pa je letovalo 200 oseb.

Štipendisti

Gotovo vas zanima koliko štipendistov imamo in kje vse se šolajo. Številke v oklepajih pomenijo število štipendij razpisanih v šolskem letu 1981/82.

Tehnična sr. šola:	
– strojna 108 (21)	
– elektro 13 (10)	
– lesna 9 (4)	
– kemija 8 (5)	
ekonomska sr. šola 39 (5)	
Upravno administrativna šola 13 (5)	
PAŠ poklicna administr. šola 6 (3)	
Višje in visoke	
Višja pravna šola Maribor 2 (1)	
Višja ekon. komerc. šola 5 (7)	
Višja tehnična – (-)	

Elektro – (5)	
VTŠ – tekstilna teh. – (1)	
Fakulteta za naravoslovje in tehnol. – kemija 7 (2)	
Elektro fakulteta 6 (2)	
Strojna fakulteta 10 (13)	
Ekonomska fakulteta 19 (10)	
Filozofska fakult. (psihol.) 2 (-)	
Pravna fakulteta 2 (2)	
Filoz. fak. ang. – fran. – nem. 4 (1)	
Biotehnična fakulteta – lesna 2 (2)	
Višja pomorska šola 2 (-)	
Pedagoška akademija 1 (-)	
Fakulteta za sociologijo polit. vede in novinarstvo 2 (-)	
Visoka šola za org. dela 1 (15)	

Vseh štipendistov imamo 261, letos je bilo razpisanih 114 štipendij.

Stanje zaposlenih v DO IMV 31. 7. 1981

Tovarna avtomobilov	2432
Oddelek Brežice	53
Kovinski obrat Suhor	115
Lesni obrat Suhor	121
Commerce	299
TOKG Šmarjeta	96
Tovarna prikolic	589
Tehnoservis	319
DSSS	396
TAP Brežice	212
Tovarna opreme Črnomelj	276

Obrat Semič	86
Tovarna opreme Mirna	404
„Podgorje“ Šentjernej	162
ZIF Ljubljana	35
Tovarna opreme B. Manastir	317
Skupaj:	5912

Vrste kot nekoč

TOZD Commerce – Pred prodajnimi skladišči IMV se ponovno pojavljajo kupci, ki so v prvem polletju zelo poredko obiskovali prodajalne z modrim zaščitnim znakom. V prvih dneh septembra smo presegli število stotih prodanih katrc dnevno, v času od 20. julija do 29. avgusta pa smo prodali skupaj 2199 vozil. Od tega je bilo 1689 obročnih vplačil. Čeprav prodaja na obroke malenkostno blaži splošne težave, v katerih se nahajamo, je dokaz, da jugoslovanska avtomobilska industrija ni povsem izgubila kupcev – le malo več razumnosti v kreditni politiki ne bi škodovalo.

Preseči moramo zastoje

„... Z novo ustavo smo pri razvijanju družbenih odnosov dosegli pomembne izkušnje. Zapletene naloge pa zahtevajo od delegatov na 3. kongresu samoupravljalcev, da si bomo prizadevali predvsem za konkretne ukrepe in akcije, s katerimi bi presegli zastoje na najpomembnejših točkah razvoja. Kongres in priprave nanj morajo zato pomeniti veliko spodbudo in mobilizacijo delavcev za nadaljnji korak v razvoju socialističnega samoupravljanja. To bo hkrati tudi najboljša obramba proti vsem napadom na naše sisteme z ene in druge strani.“

FRANC ŠETINC – v razpravi na regijskem posvetu v Krškem

MALI LEKSIKON

AVTOKRACIJA sociologija: politična ureditev, v kateri ima državni poglavar kot avtokrat neomejeno oblast. Preneseno pomeni samovladje v državi, občini, podjetju, organizaciji.

DEETATIZACIJA samoupravljanje: proces, v katerem država prepušča upravljanje družbenih zadev neposredno družbenim organom. Pri deetatizaciji se uresničuje marksistična vizija odmiranja politike, od družbe odtujene države, ki je bila predstavnik samo enega dela družbe – vladajočega razreda. Ko država nastopi v resnici kot predstavnik vse družbe, odmre v svoji klasični politični podobi. V Jugoslaviji smo pričeli s procesom deetatizacije v l. 1950 z uvedbo delavskega samoupravljanja.

ADMINISTRATIVNI SOCIALIZEM politična ekonomija: oblika socialistične države, diktature proletariata, ki s pretežno administrativnimi sredstvi upravlja in vodi družbeno-ekonomsko udejstvovanje; v gosodarstvu oblika ekonomske organizacije družbenega gospodarjenja, v kateri na temelju državne lastnine nad produkcijskimi sredstvi državno centralizirano organizirani aparat z metodo centralističnega planiranja upravlja in vodi celotno družbeno reprodukcijo. To obliko običajno uporabljajo neposredno po zmagoviti socialistični revoluciji, po uskladitvi značaja oblasti z značajem produkcijskih odnosov – formiranjem državne lastnine, ekspropriaciji

ekspropriatorjev, v deželah, ki so stopile na pot socialistične izgradnje v razmerah še relativno nerazvitih produktivnih sil.

Naloga administrativnega socializma: z aktivizacijo subjektivnih in objektivnih produkcijskih faktorjev je treba pospešeno izgrajevati materialno bazo družbe – prvotna socialistična akumulacija kapitala.

Negativnosti administrativnega socializma: ohranja se odtujenost producentov od produkcijskih sredstev, ki slabi njihovo spodbudo za povečevanje produktivnosti. S tem se siromaši kvaliteta in struktura družbene produkcije, ker ne prihaja do ustvarjalne spodbude najširših ljudskih množic, od katerih se centralni državni aparat vedno bolj odtuja. Pridobljeno oblast v upravljanju z državno lastnino uresničuje državni aparat z vedno večjo birokratizacijo, ki postaja sčasoma zavora nadaljnega razvoja. Zaradi teh negativnosti je treba administrativni socializem potem, ko je uresničil svojo zgodovinsko vlogo, nadomestiti z bolj demokratičnimi decentraliziranimi oblikami upravljanja in vodenja družbenih reprodukcijskih procesov; v jugoslovanskih razmerah je razvoj zahteval preoblikovanje prve oblike socialistične (državne) lastnine v družbeno lastnino. Zadrževanje državne lastnine in njej ustrezne centralistične in administrativne oblike upravljanja ter vodenja družbenoekonomskih zadev vodi lahko do grobih deformacij socializma, n. pr. deformacij v socializmu stalinističnega tipa.

ogledalo

TOZD	št. prisp.
TOZD TOVARNA AVTOMOBILOV	5
Proizvodnja I	9
Proizvodnja II	1
Proizvodnja III	3
Proizvodnja IV	–
Proizvodnja V	2
Obrat Suhor	4
Kov. obrat Brežice	–
TOZD TOVARNA PRIKOLIC	6
TOZD TEHNOSERVIS	6
TOZD COMMERCE	14
DSSS	27
TOZD TAP Brežice	9
TOZD TO. OKEN IN KOV.G. Šmarjeta	1
TOZD TOVARNA »PODGORJE« Šentjernej	1
TOZD TOVARNA OPREME Črnomelj	1
TOZD TOVARNA OPREME Mirna	4
TOZD ZIF Ljubljana	3
TOZD TOVARNA S. OPR. Beli Manastir	–

Prispevaj svoj delež!

V javnih občilih pogostokrat srečujemo uspehe, ki jih žanjejo delovne organizacije z uvajanjem patentov, izboljšav, racionalizacije, itd., ki so sad lastnih hotenj in naporov. Nema lokrat se to dogaja na področjih, ki jih delovne organizacije s svojo

Podprimo prizadevanja za večji dohodek!

„Kongres samoupravljalcev mora podpreti predvsem zahtevo, naj posamezne politične manifestacije in podobne akcije, na katerih je vse preveč ponavljanja istega, zamenjajo konkretne akcije in prizadevanja, iz katerih se bo rodilo več resničnega samoupravljanja, večje družbeno bogastvo, več dohodka, kajti sedanja nasprotja bomo težko obvladovali samo z nenehno delitvijo nespremenjenega obsega družbenega proizvoda ali znotraj nekakšnih formalnih samoupravnih rešitev...“

FRANC ŠETINC – v razpravi na regijskem posvetu v Krškem

specifičnostjo dela in potencialom znanja ne opravičuje, iz česar lahko sklepamo, da je ta dejavnost pri nas še vse preveč stihijna, sad dobre volje posameznikov.

Če se ozremo v širši svetovni prostor vidimo, da v razvitih državah ta dejavnost zajema slehernega delovnega človeka. Kot ekstremni primer vzemimo Japonsko, kjer mora vsak delavec predložiti določeno število predlogov na mesec, ker ga v nasprotnem primeru okolje zasmejuje ali je celo podvržen sankcijam.

Kaj se dogaja pri nas? Na žalost ugotavljamo, da v IMV, ki je eden od nosilcev kovinsko-predelovalne industrije v Sloveniji, vlada veliko mrtvilo. Zakaj je tako? Mogoče je vse preveč prisotna stara miselnost oziroma praksa, da se vse rešuje „od zgoraj“, da je prepovedano imeti „svoje“ ideje. Mogoče mislimo, da je to krožek zanesenjakov, mogoče mislimo, da je to le dejavnost naših razvojnih struktur.

Pa ni res tako!

Vsako lahko prispeva svoj delež! Delavec na traku, administratorica v režiji, šofer kamiona, skladiščnik, predelavec, vodja, vsi! Prispevek je lahko v obliki predloga kako zmanjšati odpadke, kako bi lahko zmanjšali škart, kako bi lahko izkoristili sekundarne surovine – možnosti je res veliko. Široka družbena akcija za zmanjšanje deleža administracije in režije bo uspešnejša, če jo bomo ob povečanju obsega proizvodnje bolj izkoristili. Organizacija in kvaliteta dela je tisto področje, ki ima še veliko rezerve.

Zavedati se moramo, da delavec, ki sam oblikuje svoje delovno okolje, dela bolje, uspešneje, produktivneje. Vse preveč je malodušja, ki je posledica starih preživelih odnosov.

Zato je treba aktivirati vse kreativne sile, ki bodo izoblikovale sistem zbiranja podatkov in nagrajevanja. Sistem, ki ne bo zapiral skupino zanesenjakov, ampak sistem, ki bo aktiviral vsakega delavca.

Pri uspešnosti uvajanja predlogov ne smemo imeti pred očmi samo primarno korist, ki se kaže kot posledica izboljša-

nja delovnega procesa, zmanjšanja stroškov, eksperimentalnosti, učinkovitosti poslovanja, ampak tudi sekundarno korist, ki se bo kazala v večji produktivnosti in boljši kvaliteti dela kot posledici samega iskanja predlogov.

Zavedati se moramo, da bo uspešna prebroditev težav, ki tarejo IMV, ob široki družbeni pomoči mogoča le ob aktiviranju vseh naših rezerv.

Zato prispevaj svoj delež!

ZVONIMIR
SAKELŠEK
TEHNOSEKVIS



Bolniške

V teh poletnih mesecih imamo veliko izostankov z dela, veliko bolniških, ki trajajo po dva ali tri dni. Nekateri so tudi tako bolni, da napovedo bolniško za en teden vnaprej. V takih primerih lahko ocenimo, kako je „medicina napredovala“. Treba je samo malo nesramnosti, da se gre k zdravniku in bolniška je tu, čeprav je delavec star komaj 24 let in je bil pred tremi meseci na zdravniškem pregledu medicine dela in potrjen kot sposoben nadaljevati delo. Torej je bil potrjen kot zdrav. Podobnih primerov imamo veliko. Imeli smo tudi kontrolorje bolniških. Zadnjih nekaj mesecev jih ni in ne vem, ali so odšli v zaslužni pokoj, ali pa so v našem vodstvu spoznali, da upokojevcev ne potrebujemo.

NIKOLA
OVNIČEK
OBRAT SUHOR



Konec „pobegom“!

Končno ograja okrog tovarniških prostorov

Delavski svet TOZD TA je na svoji seji predlagal, da se v najkrajšem času postavi ograja okrog tovarniških prostorov. S tem se onemogoči množično odhajanje delavcev med delovnim časom iz tovarne in neopravičeno odtujevanje družbene imovine.

Zato so se organizirale prostovoljne delovne akcije vseh zaposlenih v DO IMV. Nosilca akcij sta OO ZSM in OO ZS Tovarne avtomobilov.

Prvi so se odzvali mladinci, saj so v sredo, 26. 8. 1981 v popoldanskem času, izkopali 19 jam, v katere delavci Tehnoservisa betonirajo stebre in montirajo ograjo.

Akcija bo trajala vse dotlej, dokler ograja ne bo postavljena. Postavitev te ograje je med drugim tudi ukrep za sanacijo trenutnega položaja naše DO.

V. M.
Proizvodnja I.



Nogometaši spet na igriščih

September je tu in spet bodo oživeli športni tereni, bolj kot v vročih poletnih mesecih. Naša nogometna ekipa zelo uspešno tekmuje v občinski nogometni ligi, ki je razdeljena na pet tekmovalnih skupin s po devetimi moštvi. Ta liga tudi hkrati zamenjuje občinsko sindikalno tekmovanje v malem nogometu. V spomladanskem delu so naši fantje v svoji skupini doživeli le en poraz in sicer z vodečim Marofom. Prvi dve ekipi iz vsake skupine se bosta uvrstili v finalni turnir, ki bo pozno jeseni.

V teku je jesenski del lige in naši fantje, ki so zelo vestni in

zagnani, pričakujejo uvrstitev v zaključni turnir. Vse tekme se igrajo ob nedeljah, tako da porabijo za nastope v IMV majici precej svojega prostega časa.

Naj še dodamo, da je letos IMV uspešno nastopil na nogometnem turnirju za memorial „Jožeta Mrzlaka“, kjer je osvojil drugo mesto, za Marofom in pred Starim gradom ter Rekreatorjem.

Zelimo jim še naprej obilo borbenosti, športne sreče in uspehov.

J. T.
DSSS



Naša nogometna ekipa, ki uspešno nastopa v občinski ligi.



IMV KURIR izdaja delovna organizacija Industrija motornih vozil Novo mesto – Izhaja vsakih 14 dni v 6000 izvodih – Ureja uredniški odbor: Artur Galič, Simo Gogič, Majda Medved, Ernest Sečen, Jasna Šinkovec, Tomaž Vovk in Jože Zadel – Glavni in odgovorni urednik Simo Gogič – Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška c. 18/20 – Grafična priprava: DITC Novo mesto, TOZD Dolenjski list, tisk: TOZD Tiskarna Novo mesto.