

GLASILO



GLASILO DELOVNE ORGANIZACIJE AVTOTEHNA, n. sol. o., LJUBLJANA

LETO VII

Redna izdaja

Št. 7, julij 1981

Do kam seže Glasilo

stran 2

RAZGOVOR Z VODJEM DSSS

Ne manj ljudi — več dela

stran 3

**„Katrce“ v prodajalnah
Avtotehne**

stran 6

**Za alkoholizem
se premalo zmenimo,
za alkohol pa preveč**

stran 4

današnja številko
smo pripravili:

ALEKSANDER
ARHAR
tozd Servisi

JURIJ ČERNIČ
DSSS

MARKO ERZEN
DSSS

MARJAN KOKALJ
DSSS

ZVONE OGRINC
tozd Trgovina

MILKA PAVŠELJ
tozd Zastopstva

FRANCI
PETKOVŠEK
tozd Trgovina

V OBJEKTIVU
MESECA

In danes zadnjič

Napišemo lahko verjetno zadnjič. OPEL KADET l. 1938 je namreč ponovno shodil in ne samo shodil, kar precej se je že spotil. Podal se je namreč na za njega kar precej dolgo pot.

6. junija je bil v Ljubljani RALLY VETERAN 81. Udeležilo se ga je približno 60 starčkov na dveh in štirih kolesih. Med njimi je bil tudi obnovljeni OPEL. Brez posebnih težav je prevozil okoli 100 km dolgo pot. Voznik Arhar in sovoznik Gašpirc sta ga vodila od Trga revolucije, kjer je bila spretnostna vožnja, preko Črnuč, Trzina, Brnika do Kranja. Nato pa s pol plina do Ljubljane in s polnim plinom preko Horjula do Bistre. Tam je bil cilj in kadetov novi dom. Med 18 vozili v svojem razredu je dosegel odlično četrto mesto. Sedaj se bo spočil med svojimi obnovljenimi prijatelji v razstavnici dvorani Tehniškega muzeja v Bistri pri Vrhniki.

Seveda se bo še podal na kakšno pot, še na kakšen RALLY. Večino časa pa bo le v muzeju. In če bi znal, bi naš OPEL KADET gotovo rekel: »Hvala vsem, ki ste mi pomagali pri ponovnem rojstvu.«

Aleksander Arhar



Do kam seže Glasilo

Natanko eno leto je minilo, odkar je začel naše Glasilo urejati nov uredniški odbor. Začetek je bil nadvse obetaven. Glasilo je uspelo organizirati okroglo mizo, na kateri se je zbral domala popoln poslovni in samoupravni vrh Avtotehne, takoj v naslednji številki pa še nadvse aktualen intervju s predsednikom izvršnega odbora skupščine Ljubljana Zdenetom Malijem. Kazalo je, da so vse poti do informacij Glasilu in s tem vsem delavcem Avtotehne na široko odprte. No, leto je naokrog in uredništvo je hočeš nočeš postavljeno na malo bolj realna tla.

Seveda so sodelavcem Glasila odprta vrata na prav vse seje samoupravnih teles in družbenopolitičnih organizacij, vendar so bile informacije o dogodkih na teh sestankih že od prej dostopne delavcem Avtotehne, sklepi s teh sestankov pa so bili v tem živahnem in za obstoj Avtotehne verjetno odločilnem poslovnem letu, razen tistih s sestankov osnovnih organizacij zveze komunistov, mnogo manj zanimivi in pomembni od tistih s poslovnih svetov. Tja pa so vrata Glasilu zaprta. Poslovodni organi v Avtotehni se niso odločili ne vabiti glavnega urednika na svoje sestanke ne za redno in strokovno poročanje katerega od članov poslovnih svetov o pomembnih sklepih in njihovih utemeljitvah in ozadjih, kar bi bila sploh idealna oblika obveščanja delavcev. Le-ti bi se lahko potem v trenutkih, ko so že zaradi zakonskih določil postavljene pred njih zahteve o odločanju, pravilno odločili. Na osnovi dobrega poznavanja stvari in ne na osnovi prepričevalne moči in osebne avtoritete katerega od diskutantov. Vsako odločanje, ki temelji na slednjem, pa seveda sploh ni nikakršno samoupravno odločanje, ampak zgolj manipuliranje z delavci in slaba krinka (ali je naše samoupravljanje že tako skrenilo, da niso niti dobre krinke več potrebne) za uveljavljanje posamičnih interesov.

Jurij Črnič



DSSS mora služiti nemotenemu delovanju tozdvov

Konkretnega programa pravzaprav nisem imel, ker menim, da mora DSSS služiti nemotenemu delovanju temeljnih organizacij. Zaradi njih je tudi ustanovljen in od njih je tudi odvisno, katere funkcije prepustijo delovni skupnosti skupnih služb, da jih za njih opravlja.

Koncept dela si vendarle imel.

To je bil predvsem organizacijski koncept. Naša delovna skupnost namreč združuje skoraj vse funkcije, ki jih potrebujejo tozdi, zato imamo zelo širok razpon služb. Nekaterih teh služb sem nameraval združiti, nekatere pa naj bi prišle direktno pod pristojnost posameznih tozdvov. Tako sem predvidel prehod dela kadrovske službe v temeljne organizacije in prehod tehnično vzdrževalne službe v tozd Servisi, s čimer bi investicijsko službo praktično ukinili. Dosedanje mu vodi te službe bi našli delovno mesto v službi razvoja, ki naj bi bila nasledek sedanji službi za raziskavo tržišča. Prav tako naj bi tam našel delovno mesto trenutno zaposleni v službi za organizacijo, ki bi jo prav tako ukinili. Nadalje sem predvideval združenje službe za ekonomsko propagando in referata za informatiko, na novo pa naj bi organizirali službo družbenih obveznosti.

Druga sprememba pa naj bi zadevala poslovni svet, ki je za moje pojme

prevelik in ga težko nadzorujem. Službe sem nameraval razdeliti po področjih, ki bi mi jih pomagali voditi izpolnitveni pomočniki. V prvo področje bi združili službo za razvoj, ekonomsko propagando z informatiko in koordinacijo predstavništev. V drugo računovodstvo, devizno službo, finančno službo in službo družbenih obveznosti. V prvem ali drugem področju naj bi našla mesto tudi plansko analitska služba. Tretje področje naj bi združevalo pravno službo, službo za družbeni standard, službo skupnih opravil in kadrovske službo, četrto pa AOP.

Spremembe nikar!

A do vseh teh predvidenih sprememb po večini ni prišlo.

Vse te spremembe bi spremljalo preveč težav, učinek pa je vprašljiv. Ljudje se namreč navadijo na določen način poslovanja in jim je potem vsaka sprememba odveč. Problem je tudi v tem, da pristojnosti vodij tozdvov in DSSS ter generalnega direktorja niso jasno razmejene in da tudi ni jasne poslovne politike in usmeritve delovne organizacije.

Tako je tudi vsako spremembo težko načrtovati in utemeljiti. Zatorej skrbim predvsem zato, da te službe v redu delujejo, da so tozdi kar najbolj zadovoljni in da zmanjšamo število pritožb na kar najmanjšo možno mero. V poslovno politiko pa se DSSS ne vmešava, ker kot kaže, delovna organi-

RAZGOVOR Z VODJEM DSSS

Ne manj ljudi — več dela!

Skupne službe so v vseh delovnih organizacijah vprašljiva reč. Proizvodne enote se venomer pritožujejo, da so zajedalske, da prav nič ne prispevajo k skupnemu prihodku, da so njihove storitve slabe, prispevek zanje pa prevelik. Praviloma menijo, da bi prav zlahka shajali tudi brez njih.

Ta problem je bil od nekdaj živ tudi v Avtotehni. Z zmanjšanjem obsega dela tozdvov pa so se zmanjšale tudi njihove potrebe po opravih, ki so jih zanje opravljal skupne službe. In problem je postal še bolj pereč. Prispevek za delovno skupnost skupnih služb je namreč ostal enak. Ljudi pač ni mogoče kar tako postaviti na cesto, prav tako pa ni mogoče ukiniti posameznih služb, saj je njihovo delo, čeprav v zmanjšanem obsegu, še vedno neobhodno potrebno.

Prav v trenutku, ko je Avtotehna zastala v svojem gospodarskem in poslovnem vzponu, ko je nastopilo še vedno trajajoče obdobje, ki ga lahko mirno imenujemo »kriza Avtotehne« (»preporoda« ni), je prevzel krmilo delovne skupnosti Matija Hočevar, dipl. oec. Datum: 11. 4. 1980. S kakšnim programom je prišel na mesto vodje DSSS? V koliki meri ga je uspel uresničiti, kje je naletel na čeri? Kakšen je njegov pogled v prihodnost? Kaj lahko delavci DSSS in Avtotehne v celoti pričakujemo od njega?

zacija nima tega interesa. Če pa bi se pokazal interes, da DSSS pomaga krojiti poslovno politiko, bi se temu prilagodili.

Kaj naj bo moto?

Kljub temu, da se trudiš, da bi DSSS kar najbolje opravljal posamezne posle, ki ji jih nalagajo tozdi, pa se ti vendarle ves čas pritožujejo nad skupnimi službami.

To je res. Posebno jih moti prispevek, ki ga morajo dajati skupnim službam, kar pa je v tej situaciji, ko DO ni finančno močna, normalno. Njihovo moto je zmanjšati DSSS in mi se temu skušamo prilagoditi predvsem tako, da če se le da, ne nadomeščamo delavcev, ki zaradi naravne fluktuacije zapuščajo DSSS. Sicer pa so naši odnosi s tozdi dobri, kar se odraža

tudi skozi razumevanje med ustreznimi vodstvenimi organi. In ti odnosi so dobri.

Zmanjšati DSSS se mi ne zdi pravi moto. Namesto tega bi morali stremeti za tem, da najdemo kar največ dela.

Drži. To ni pravi moto. Z istim številom ljudi je treba opraviti več dela. To je naša naloga.

Zožen maneverski prostor

Kakšna je tvoja vizija Avtotehne in DSSS v njej.

Najprej se postavlja vprašanje, ali ostati v avtobranži ali iti v kako drugo. Kaj razvijati? Zame bi bilo najbolje, da bi avtobranža stagnirala in bi razvijali druge dobre zastopniške programe, take, kjer bodo jugoslovan-

ske tehnološke potrebe še velike. A za kaj takega ni več časa. Ni več časa iskanja novih konceptov. Od mogočih moramo izbrati najugodnejšega, ker nam finančna situacija onemogoča iskanje novih konceptov. Povezava z industrijo zame še ne pomeni organizacijske oblike povezovanja, ampak samo poslovno tehnično. A za to je treba imeti dovolj sredstev za vlaganje. Treh milijard, kolikor smo jih dali Kikindi, pa nimamo več. Zato iščemo take partnerje, ki jih ne zanima naš denar, ampak naše delo.

Trenutno sta aktualna koncepta IMV in Avtomontaža.

Tu ne želim reklamirati svojega stališča in oba koncepta moramo obravnavati enakopravno. Vendar menim, da osebni avto nima več takih perspektiv.

Jurij Černić

»Katrce« v prodajalnah Avtotehne

Delavci, ki so v AVTO-TEHNI vsaj 8 let, se bodo prav gotovo spomnili začetka razgovorov o sodelovanju z IMV. Več let je preteklo medtem. 4. junija sta se IMV in AVTO-TEHNA skupaj predstavili javnosti. To so bili začetki njunega uradnega sodelovanja. Na tiskovni konferenci, ki so ji prisostvovali predstavniki občine, novinarji, šefi vseh naših predstavništev in delavci AT, ki bodo z IMV delali, je v. d. direktorja IMV tov. Marjan Simič na kratko orisal položaj njihove proizvodne organizacije ter težave in probleme, s katerimi se soočajo. Dejal je, da na njihovih zelenih poljanah stoji okoli 2000 osebnih vozil (R-4 TL, R-18 TL), prek 2600 počitniških prikolic ter več sto dostavnih vozil, ki so nedokončana. Vzrok temu je nesolidnost kooperantov, ki ne spoštujejo niti dolgoročnih pogodb. Njihov letošnji plan je izdelati 40.000 osebnih vozil in 30.000 prikolic, kar predstavlja vrednostno 10 milijard dinarjev. Obveznosti izvoza so terjale, da so v IMV letos izvozili praktično vse, kar so izdelali. Domačemu trgu tako niso mogli ponuditi veliko vozil, kar povzroča razburjanje pri kupcih. Tov. Simič je priznal, da dolgujejo vozila kupcem,

ki so jih vplačali že leta 1979. Nič več potrpežljivi kupci upravičeno tarnajo, toda za nesolidnost in nekorekten odnos do kupcev ne gre pripisovati krivde samo IMV. »Vse svoje obveznosti do kupcev bomo poravnali do oktobra,« je dejal tov. Simič med svojim izvajanjem.

Nato je prevzel besedo generalni direktor AVTO-TEHNA tov. Stevo Kramžar. Pojasnil je namen sodelovanja z IMV. Poudaril je, da je AT močna trgovska organizacija s predstavništvom v vseh republikah in 37 servisi po mobilski industriji danes ni več takšen, kot je bil. Številne težave spremljajo ne samo proizvodnjo avtomobilski industriji, temveč pestijo tudi prodajo avtomobilov.

Tu pa gre precej lažje z dobro organizirano in specializirano prodajno mrežo. AVTOTEHNA je tako začela 4. junija s prodajo »katrc« v Ljubljani, Reki in Varaždinu. Dobavni rok za vsa IMV vozila in prikolice je isti kot v prodajalnah IMV.

V naših prodajalnah ta trenutek sicer še ne vemo, v kateri TOZD se bodo kmalu pojavili tudi rezervni deli za ta vozila, servisi pa se bodo specializirali tudi za popravilo IMV-RENAULT vozil.

Franci Petkovšek

R-4 GTL



Na modni predstavitvi na GR je bilo prvič uradno predstavljeno — seveda tudi za domači trg — novo vozilo R-4 GTL. Ta vozila bomo prodajali tudi v naših prodajalnah, cena pa znaša 149.000 din. Če tej ceni prištejemo še davek, stane okoli 190.000 dinarjev. Z metalik barvo in antikorozijsko zaščito pa se bo vrtela cena okoli 200.000 din. R-4 GTL ima motor s prostornino 1108 kubičnih centimetrov, ki razvije 34 KM. Nizkoturažni motor rabi več kot liter bencina manj od »katrc« R-4 TL Special.

PETKOVŠEK

PREPISANO IZ DELA

Letošnja proizvodnja IMV bo znesla 10 tisoč milijonov dinarjev, kar pomeni 40 tisoč osebnih avtomobilov, 30 tisoč prikolic, ustrezno število rezervnih delov in servisne opreme. Vodilo poslovanja bo ustrezen, drugačen odnos do kupcev, pravi Marjan Simič. Povezava z Avtotehno se zdi v IMV pravi korak do ustrežnejšega stika z nezadovoljnimi kupci avtomobilov znamke Renault. Ob tem Marjan Simič trdi, da je bila trdna usmeritev novomeške tovarne v prvih petih mesecih strogo izvozna: do konca maja so izvozili za 56 milijonov dolarjev avtomobilov in prikolic. Kot pravi, so več kot polovico prihodka dosegli z izvozom na konvertibilno področje. Marjan Simič prizna, da se na zahodu srečujejo z ostro konkurenco avtomobilsko bolj razvitih držav, trdi pa, da je zagotovilo uspeha IMV kakovost. Enako zagotovilo naj bi veljalo tudi doma, pri prodaji na IMV bo znesla 100 tisoč domačem trgu.

Ni pričakovati, da bi IMV znižal, kot prizna njegov direktor, visoke cene osebnih avtomobilov. Po mnenju vodstva tovarne IMV se je repromaterial, ki ga vgrajujejo v osebni avtomobil vseh znamk, zvišal bolj, kot je mogoče vračunati v ceno kateregakoli izdelka na svetovnem trgu.

V ceni osebnega avtomobila znamke IMV je

IMV išče stik s kupci

Novomeške renaulte bodo poslej prodajali tudi v prodajno-servisnih organizacijah ljubljanske Avtotehne — Težave z dobavitelji surovin

LJUBLJANA, 4. junija — Z današnjim dnevom naj bi se začelo poslovno sodelovanje med Industrijo motornih vozil Novo mesto in ljubljansko Avtotehno. Namen sodelovanja naj bi bil: izboljšana trgovska mreža, boljša servisna dejavnost in - končno - boljši odnosi s kupci. Marjan Simič, v. d. direktorja IMV, je danes priznal, da je IMV dolge mesece goljufala kupce, da je na IMV upravičeno letelo veliko očitkov, da pa bo tovarna v prihodnje poskušala popraviti vse, kar je zagrašila v odnosu do svojih kupcev, ki jih, tako kot druge avtomobilski tovarne, vse teže najde.



več kot tri četrt surovin in repromateriala, če pa odštejemo še družbene dajatve, trdi Marjan Simič, lahko IMV vpliva le nega avtomobila znamke Renault.

Na travniku pred tovarno IMV v Novem mestu stoji dva tisoč avtomobilov in dva tisoč šeststo prikolic. Krivda za to

ne zadene končnega izdelovalca (IMV). Vzrok za razpadanje kovine na novomeških travnikih je iskati v nesolidnosti številnih domačih dobaviteljev sestavnih delov in opreme. Ob tem vzlik z najvišjega mesta v IMV: »Nobena pogodba, tudi dolgoročna ne, ne velja nič več.«



Obrambni dan Avtotehne

Danes so prvič predstavili novo vozilo IMV: »Renault 4 GTL.« Očitno je IMV ohranil del investicijskih želja, pa tudi del v jeseni lanskega leta napovedanega izdelavnega programa. Novo vozilo, bencina varčno, s tovarniško ceno 149 tisoč dinarjev, ob razno raznih dodatkih, barva, zaščita oprema), bo stalo resnega kupca blizu 200 tisoč dinarjev.

Ko smo Marjana Simiča vprašali, ali je cena, ki jo IMV zahteva od domačega kupca enaka tisti, ki jo dosega v kooperaciji z Renaultom, je rahlo nerad priznal, da je izvozna cena nižja, kot je tista na domačem trgu in da celo IMV plačuje prevozne stroške do francoske tovarne. To pa je pojasnil najprej s starim dogovorom, da mora IMV dobavljati Renaultu vozila po tovarniški ceni, veljavni v Franciji, da pa je težko vgraditi našo storilnost dela — in pri tem je mislil na storilnost dela od rudnikov do IMV — v končno ceno izdelka na tujem trgu.

Surovine na domačem trgu, trdi Marjan Simič, so šle prek vseh meja. Posamezni izdelki so se podražili tudi dvakratno. Dolgoročne povezave med predelovalci in izdelovalci surovin ne veljajo nič več.

Generalni direktor Avtotehne Stevo Kramžer je imel ob vsem tem težko nalogo pojasniti, čemu se je Avtotehna pravzaprav odločila za sodelovanje z IMV. Povedal je znano dejstvo, da je njegova delovna organizacija močna hiša, da imajo dva osnovna in 35 pogodbenih servisov, da z današnjim dnem odpirajo prodajo programa IMV v Ljubljani, Reki in Varaždinu.

V IMV povedo, da se zavedajo, da so s kupci v polpreteklem obdobju slabo sodelovali, da imajo veliko masla na glavi, da se zavedajo, da so si nekoliko zapravili ugled. Obljubljajo, da bodo vse svoje obveznosti do kupcev uredili najpozneje do jeseni (dobave in dolgotrajne). Navidez to pomeni, da se Industrija motornih vozil končno le zaveda vseh svojih obveznosti.

IVAN VIDIC

V vaji pripadnikov CZ 25. maja 1981 v objektu AT Celovška 228 so sodelovali le delavci z lokacije Celovška 175 in 228. Sama vaja se je odvijala po načrtanem planu, ki ga je sprejel štab CZ na svoji seji dne 21. 5. 1981.

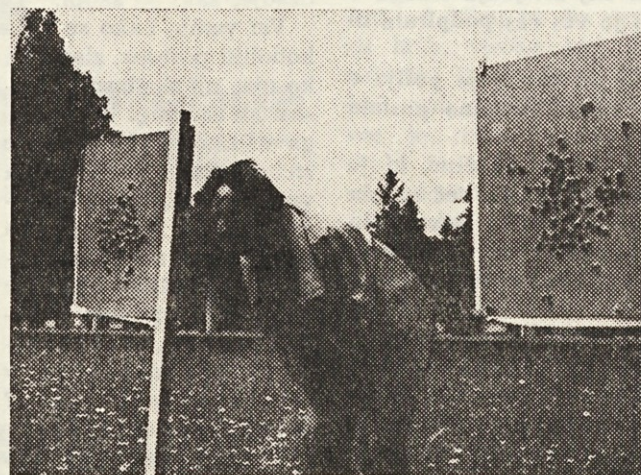
Potek vaje:

V ponedeljek, 25. 5. 1981 ob 13.45 je zvok sirene označil začetek vaje pripadnikov CZ Avtotehne. Kot prvi so v akcijo stopili člani gasilske enote, saj so dobili sporočilo, da je izbruhnil požar. Ker je bila lokacija požara pri konsignacijskem skladišču avtomobilov, so uporabili cestni hidrant iz Kumerdejeve ulice. Požar je bil zadušeni v dobrih treh minutah, kar kaže dobro pripravljenost te enote, tako po znanju kot opremljenosti. Poudariti velja, da je bil tokrat pritisk vode dovolj močan.

Svoje znanje so pokazali tudi člani tehnično-reševalne ekipe in ekipe PMP. Prvi so evakuirali ranjence iz nevarnega področja, drugi pa jim nudili prvo pomoč. Sama vaja se je končala ob 14.35, nakar je bil ponovno zbor vseh udeležencev. Po kratki analizi poteka vaje sov si sodelujoči ugotovili, da je vaja uspela. Pripomniti pa velja, da bo v bodoče potrebno načrtovati takšne vaje, v katerih bodo aktivni prav vsi pripadniki CZ, saj vemo, da imamo formirane tudi druge ekipe CZ in ne le tri, ko so se izkazale takrat. Pokazale so se tudi nekatere druge pomanjkljivosti, ki jih je štab za CZ evidentiral in naša skupna naloga je, da jih čimprej odpravimo.

Drugi del »Obrambnega dne AT« je bila vaja pripadnikov NZ. Sama vaja je imela težišče na preverjanju znanja v streljanju s puško in pištolo, kar je bilo izvedeno v soboto, dne 30. maja 1981 na strelišču Strelnske zveze Slovenije. Za samo izvedbo te vaje smo k sodelovanju povabili naše nekdanjega sodelavca

Kakor vsako leto, smo tudi letos delavci AT imeli obrambni dan. Ta dan pa bi lahko preimenovali kar v obrambne dneve ali pa obrambni teden AT. To pa zato, ker so se vse aktivnosti s področja LO in DZS odvijale v zadnjem tednu meseca maja, kar je že ustaljeni termin za tovrstne akcije pri nas. Tako je bila vaja enot CZ izvedena 25. maja, medtem ko so pripadniki NZ izvršili svojo dolžnost 30. maja. Za izvedbo vsega tega so bili angažirani tako štab za CZ kot komiteji LO in DZS. V okviru teh dogodkov so tudi športniki AT tekmovali v streljanju z zračno puško. Namen vseh akcij je bil v tem, da se ugotovi stanje pripravljenosti naših ljudi za primer vsesplošnega ljudskega odpora.



tov. Franca Kušarja, ki se je povabilu tudi odzval. Pred pričetkom streljanja je tov. Kušar vsem prisotnim osvežil spomin, kako se rokuje z orožjem, tehniko streljanja in ne nazadnje tudi o redu in disciplini, ki je pri taki stvari nujno potrebna. Sama vaja je pokazala, da smo pripadniki NZ v Avtotehni, po vseh že naštetih elementih, dobro pripravljene. To lahko utemeljimo s tem, da so bili doseženi dobri rezultati in da med samim streljanjem ni prišlo do nikakršnih zastojev ali poškodb. Kritiko pa je potrebno izreči sami udeležbi, kajti izkazalo se je, da se pozivu ni odzvalo kar 36 pripadnikov NZ, pa čeprav je to všteto 16 članov, ki so se predhodno opravičili in za to navedli tehtne razloge. Za vse ostale pa bo potrebno ugotoviti, zakaj niso izpolnili svoje dolžnosti.

V sklopu »Obrambnega dne AT« je potrebno omeniti tudi naše športnike, ki so na ta dan organizirali prvenstvo Avtotehne v streljanju z zračno puško, ki se ga je udeležilo 36 delavcev AT.

In na koncu kratek povzetek vsega. Ugotovimo lahko, da smo sicer načrtane akcije izpeljali, pa vendar moramo priznati, da bi lahko naredili več. Področje ima velik pomen v naši družbi, ki vključuje v svoje vrste mnogo ljudi na raznih dolžnostih z eno samo nalogo — čuvati in ohraniti našo samoupravno socialistično Jugoslavijo. Zato bi naše vsakoletne akcije v okviru obrambnega dneva Avtotehne morale biti širše kot doslej,

Rezultati streljanja:

Streljanje s puško

Ženske:

- | | |
|-------------------|----|
| 1. Bregant Vlasta | 33 |
| 2. Boškin Vera | 19 |
| 3. Grmek Tatjana | 17 |

Moški:

- | | |
|------------------|----|
| 1. Kokalj Marjan | 43 |
| 2. Gojič Dušan | 42 |
| 3. Snoj Roman | 40 |

(nadaljevanje na 7. strani)

V SPOMIN

Viktorju Kržanu



Žalostna vest je odjeknila med delavci Avtotehne, da našega dragega Viktorja ni več.

Zapustil nas je nenadoma in nepričakovano, v cvetu svojega življenja, na višku svojih delovnih sposobnosti. Prenehalo je biti nadvse plemenito srce našega tovariša in prijatelja. V 44. letu starosti ga je ugonobila zahrbtna bolezen, kateri se je dolgo upiral.

Kot otrok je preživel drugo svetovno vojno z lakoto in odrekanjem. Ko je bil star komaj 18 mesecev, mu je umrl oče. Ostala je samo mati z dvema otrokoma, ki ji je bil osnovni cilj življenja zmaga v revoluciji, v naši NOB, katero je ves čas podpirala in v njej sodelovala.

Pri poizkusu okupatorja, da jih vse troje pošlje v taborišče je mati Viktorja in sestro ilegalno poslala v Avstrijo k sorodnikom.

Po končani vojni je živel v krogu družine, ki je poznala bolj malo belega kruha, pa imela več smisla za vedro življenje. Šolska leta je začel v Sevnici in prek ekonomske šole v Celju pristal na ekonomski fakulteti v Ljubljani. Ves čas je bil odličen učenec in dijak.

Kot šahist je nastopal in bil celo prvak zasavske regije. Pri nas v delovni organizaciji je začel kot vodja carinske službe, zatem pa postal prodajalec avtomobilov Opel in bil kot tak znan širom po državi.

V TOZD Notranja trgovina je opravljal vse vrste zahtevnih delovnih opravil. V samoupravnem delegatskem sistemu je sodeloval pri najbolj bistvenih delovnih nalogah in bil velikokrat funkcionar ali nosilec posameznih zahtevnih nalog. Med delavci je bil zelo priljubljen. Vedno nasmejan in z iskricami v očeh jih je prepričeval in jim pomagal reševati probleme. Čeprav ni bil akademsko izobražen, je bil zelo strokoven in izkušen delavec, ki se je stalno dopolnilno izobraževal ob delu.

Vsaka smrt prinese bolečino, žalost in spomine. Njegova smrt nas je zelo prizadela. V srcih nosimo žalost in se sprašujemo, kako je to mogoče, ali ga res ni več med nami. Kdo ga bo nadomestil v vsakodnevnih delovnih nalogah, pri delu v organih samoupravljanja in družbenopolitičnih organizacijah. Kdo bo skrbel za smeh in vedrino v naših vrstah.

Sprijazniti se moramo s kruto usodo. Ni ga več med nami. Naj počiva v miru. Obdržali ga bomo v prijetnem spominu.

Zvone Ogrinec

Za alkoholizem se premalo zmenimo, za alkohol pa preveč

V zadnjem času opažamo strmo naraščanje proizvodnje umetnih in naravnih alkoholnih pijač. Vzrok za tako naglo naraščanje proizvodnje lahko iščemo v vse večji zasvojenosti z alkoholom.

Zasvojenost z alkoholom vodi k vsem slabim, večinoma katastrofalnim posledicam, ki se pojavljajo pri posamezniku, v družini in družbi. Vse to pa predstavlja velike družbene probleme v zdravstvu, prometu, nesrečah pri delu, v javnem življenju in ne nazadnje v socialnem varstvu. Lahko trdimo, da je alkohol družbeno zlo, s katerim se srečujemo na vsakem koraku.

Ugotovimo lahko, da kljub najmodernejšim obdelavam podatkov ne razpolagamo s podatki s področja alkoholizma. Nasprotno, te podatke prekrivamo in potiskamo v ozadje, zato so skopi.

Vsi vemo, kako se z alkoholiki postopa, zlasti še, ko niso na zloglasnem spisku ali na meji kroničnega alkoholizma. Vsem je znano, kako se prikriva vpliv alkohola pri nesrečah, naj so to v cestnem prometu ali na delu. Vendar s to razliko, da če te dobe pod vplivom alkohola na cesti, ti odvzamejo vozniško dovoljenje, v del. organizaciji pa...? Navadno nič.

Tudi pri nas je že zelo razširjena navada, da delavci pred pričetkom ali med delom uživajo alkohol. S tem se zasvajajo, da ne rečemo drogirajo in izpostavljajo povečanemu riziku nesreč.

Za zanimivost in premislek naj navedemo nekaj podatkov, ki so le delni.

Vzrok nesrečam pri delu in smrtnim nesrečam je v 60,1% botroval alkohol.

Alkoholizem je vzrok za polovico umorov, za četrtno samomorov, za več kot tretjino prometnih nesreč s smrtnim izidom,

za večino rakastih obolenj ustne votline in prebavnih organov ter za tretjino tuberkuloznih obolenj.

V psihiatričnih klinikah je kar 40% bolnikov alkoholikov. Pred kratkim je bilo v »Delu« objavljeno nekaj zanimivih števil, za Jugoslavijo se omenja ca. 900.000 alkoholikov, od tega v Sloveniji ca. 80.000. Večina jih je starih med 30 in 50 leti, to je na višku življenjske in delovne ustvarjalnosti.

Če ima vsak alkoholik okoli sebe vsaj tri družinske člane, pomeni, da je v Jugoslaviji zaradi alkoholizma ogroženih okrog 4 milijone ljudi, od tega 300.000 samo v Sloveniji.

Štirideset odst. otrok alkoholikov se vdaja pijači, ostali so nevrotično moteni.

Po nepopolnih podatkih je alkohol na 1.—2. mestu kot vzrok za prometne nesreče.

In v naši DO?

Opazamo veliko vinjenih delavcev. Mnogi že navsezgodaj odrinejo v prvo gostilno na svoj jutranji kozarček, da si dvignejo upadli nivo alkohola v krvi.

Velikokrat se najde priložnost za proslavljanje

in pri tem nikakor ne sme manjkati veliko alkohola, saj drugače se sploh ne znamo veseliti. Delavci spričo svojih vodij nalagajo v avtomobile zabojne s pijačo in hajd ponjo v prvi obrat alkoholne ustanove — gostilne.

Dogodi se, da pristopi kdo in se spotakne ob pijanega delavca. Vendar joj, hitro jo dobi po nosu z odgovorom, »češ, če je moj šef v rožcah, pa ne ne bi smel biti jaz.« In kaj sledi iz tega? Veriga je sklenjena: šef pije, mojster pije in delavec pije. Seveda ne smemo to posploševati in reči, da se to dogaja v vseh oddelkih, vendar se in to je žalostno. Kdo drug bo držal in ustvaril red kot vodja, če pa njega nihče ne spoštuje in ne ceni, se kmalu stanje iz discipline spremeni v anarhijo.

Vedeti torej moramo, da ima vsak alkoholik neke zaščite, pa naj je to v vzornem oponašanju, ali v čem tretjem, kar si tudi lahko mislimo...

In kako bomo izboljšali stanje? Na začetku je potrebno uvesti red pri glavi, kot se temu reče. Šele, ko je nekdo neoporečen, lahko pritisne na drugega. Vsekakor pa je potrebno urediti disciplinsko odgovornost, seveda za vse in ne, da se sliši: »Ja, delavec res ne sme piti, ampak tisti za mizo v pisarni pa ja lahko zvrne kozarček.«

Še bi lahko naštevali probleme, ki so nam vsem zelo domači, pa se vendar slepimo in jih nočemo resno obravnavati.

Upam, da bo ta članek vsaj nekaterim dal misliti. Alkohol je tudi v naši DO problem.

Marko Eržen

(nadaljevanje s 5. strani)

**Streljanje
s pištolo****Ženske:**

- | | |
|------------------|----|
| 1. Pavlin Mojca | 45 |
| 2. Dolinar Vesna | 35 |
| 3. Smole Bojana | 32 |

Moški:

- | | |
|------------------|----|
| 1. Mlakar Roman | 41 |
| 2. Godec Lovro | 36 |
| 3. Podobnik Ivan | 35 |

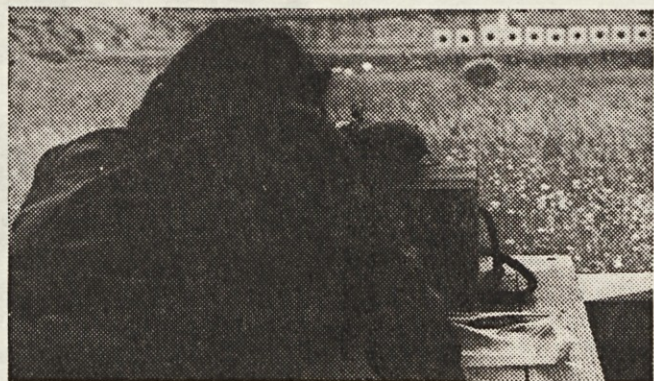
**Streljanje z zračno
puško —
prvenstvo AT****Ženske:**

- | | |
|-----------------|-----|
| 1. Pavlin Mojca | 156 |
| 2. Čič Irena | 143 |
| 3. Alič Helena | 141 |

Moški:

- | | |
|------------------|-----|
| 1. Rašej Franc | 150 |
| 2. Lavriša Stane | 145 |
| 3. Uhan Jože | 141 |

Referent za LO in
DSZ DO AT:
Marjan Kokalj

**PREDSEZONSKA REPORTAŽA**

Prvomajski dopust v našem domu V Rabcu (II.)

Piše Milka Pavšelj

Pri nas smo včasih imeli napačno mnenje, da so ljudje ob obmorskih mestih bolj počasni, nedelavni in da se ne brigajo za nobeno reč. V Rabcu so zelo priidni. Cel hrib je ena sama velika skala in tu so v glavnem domačini ročno odkopali cele terase, tam sezidali nove lepe hiše, vse je v terasah, tudi vrtiček in okrasna drevesa in grmi. Če opazuješ te nove hiše iz pristanišča, imaš občutek, kot da bodo te hiše vsak čez zgrmele dol do morja. Hotela sem vse videti od blizu in šla sem na hrib, visoko gori do najvišje ležeče hiše. Rečem vam, živ obup. Delavec je ročno odsekaval skalo in delo je počasi napredovalo. Človek bi menda kar celo življenje lahko tolkel, da bi kaj opravil. Te nove, večinoma še ne izdelane hišice pa so tako lepe, sonce bo tam sijalo ves dan in varne so pred senjsko burjo. Med vsako drugo vrsto hiš je speljana prava asfaltna cesta in tako pač ni nobena muka, če se poleti peš odpraviš na kopanje, saj je kopališče kar pri roki, čisto blizu.

Vsak dan sem šla tudi mimo skupine hotelov GIRANDELLA, tja do konca ceste, ki pelje ob morju. Tu je voda zelo čista in male mične plaže kar čakajo na turiste. Vso okolico so očistili odpadkov, ponekod popravili napise, ograje pobarvali, uredili cvetje in trgovine, da bo vse nered, ko pride njihov dan — to bo dan, ko bodo spet redno delali in

si zaslužili svoj kruh, dan, ko bodo prišli turisti. Je že tako, gostinsko in turistično delo je samo sezonsko. Med zimo so nekateri brezposelni, drugi doma kaj pletejo, šivajo, ali kako drugače čakajo na pomlad in turistično sezono.

Bila sem tudi v botaničnem vrtu, ki je pravzaprav skrit v mali dolini za skupino hotelov Istra-Fortuna. Vsa okolica je bila popolnoma požgana, v tem vrtu so ostale le še naše »slovenske« lippe, nekaj smrek, cipres in macesnov. Ogenj je uničil vso okolico in med zoglenelimi stebli dreves so bile samo gole skale. Človek obnemi ob tej goloti prirode. Kriv pa je največkrat človek, ki nič ne misli, da moramo čuvati to, kar nam je dala narava. Saj že odvržena steklenica, na katero dalj časa sije vroče sonce, lahko povzroči požar.

Približal se je prvi maj in tudi v Rabcu so okrasili izložbe, razobesili so zastave. Zjutraj so zaigrali budnico, peli so pesmi: družje Tito..., Zemljo moja..., drugarice posadimo cveče, kuda vojska druga Titak reče... Vse je bilo kot mogočen slavospjev zmagi, svobodi, samostojnosti, neodvisnosti, dosežkom in želje, da bi še naprej živeli v miru in delali v miru. Človeka kar strese, ko posluša te melodije, ki so naše življenje in v katerih je skrit naš skupen trud za jutrišnji boljši dan.

(nadaljevanje na naslednji strani)

Drugačni boni za topli obrok

Nekateri ste takšnele bone prejeli že v juniju, ostali pa jih boste zagotovo ob plači 15. julija. Razlog za uvedbo novih bonov ni potreba po spremembi, ampak samo eden od skromnih stabilizacijskih ukrepov v stilu »varčujmo pri soli in zobotrebcih«. Če bi hoteli natisniti novo potrebno količino bonov, bi porabili kakšnih 6 starih milijonov. Ko pa smo v skladišču našli zalogo vrednostnih listkov, ki so bili v dobrih starih časih namenjeni za reprezentanco, smo pomislili na to, da bi jih lahko še koristno uporabili. Torej: napis »za reprezentanco« naj vas ne moti; tako kot doslej boste za te bone lahko dobili malico v vrednosti 650 dinarjev mesečno.

Služba za družbeni standard



BON
ZA
REPREZENTANCO

avtotehna

ZASTOPANJE, TRGOVINA,
UVOZ-IZVOZ, SERVISI
LJUBLJANA, n. sol. o.

1
DIN



BON
ZA
REPREZENTANCO

avtotehna

ZASTOPANJE, TRGOVINA,
UVOZ-IZVOZ, SERVISI
LJUBLJANA, n. sol. o.

2
DIN



BON
ZA
REPREZENTANCO

avtotehna

ZASTOPANJE, TRGOVINA,
UVOZ-IZVOZ, SERVISI
LJUBLJANA, n. sol. o.

5
DIN



(nadaljevanje
s prejšnje strani)

Ob hotelih MIMOSA pa so se tega dne zbrale jadrnice, naštel sem jih 32. Odpeljale so se daleč ven na morje in tako so ribiči proslavili prvi maj. Pozno popoldne so se vrnili in domačini so jih prišli pozdravit. Nekateri mladinci so priredili tekmovanja z žogo in tek na 1000 m. Vse je bilo veselo in živahno. Prišli so tudi drugi turisti z avtobusi, z nageljnomo na prsih so posedli za mizo ob morju,

se razgledovali in uživali na soncu. Bil je pač prvi maj — praznik dela.

Ta kratek dopust je hitro minil in odbrzela sem domov, novim dolžnostim naproti.

Še enkrat pa bi rada poudarila, da je Rabac sedaj mnogo lepši kot poleti. Vse je sveže, čisto, priroda je bolj mlada, ker pač vse na novo raste in cvete. Vsekakor je lepše kot potem, ko bomo šli na morje, da se nakopamo in naplavamo.

Nasvidenje v Rabcu
Vaša Milka Pavšelj

TOZD TRGOVINA

n. sub. o.

Odšli:

- 4. 5. 1981 KRVINA Jana
- 16. 5. 1981 KRŽAN Viktor — smrt
- 31. 5. 1981 KAIČ Tomaž

DSSS

Odšli:

- 17. 5. 1981 KODERMAN Marija

TOZD SERVISI

n. sub. o.

Prišli:

- 20. 5. 1981 SELKO Jože

Odšli:

- 31. 5. 1981 ŠEME Ciril

TOZD ZASTOPSTVA

n. sub. o.

Prišli:

- 20. 5. 1981 TRBOJEVIČ Radojka — Rijeka — za dol. čas

Kolesarnica

V zadnjih letih, odkar se je bencin strahotno podražil, se je mnogo voznikov odločilo pustiti avto v garaži, v službo pa se odpeljati z avtobusom ali kolesom. Odločitev je posledica preproste »računice«. Potrošnja goriva po mestu je občutno večja od potrošnje na odprti cesti. Rezervoar se hitro prazni, z njim pa se prazni tudi žep. Povečanje življenjskih stroškov je povzročilo, da smo začeli razmišljati, kje vse bomo privarčevali kak dinar. Med drugim je prav gotovo tudi avto tisti, kateremu smo se nekoliko odrekli.

Zlasti pri obeh objektih AT na Celovski cesti je ob lepem vremenu opaziti, da se precej naših delavcev vozi na delo s

kolesi. Drago gorivo, gneča na ulicah, toplo vreme in ne nazadnje tudi rekreacija so vzrok, da je ob vходу obeh objektov vse več koles. Kolesa so prislonjena na ograje, zid, ponekod tudi na izložbeno steklo. Kaj hitro lahko nastane škoda. Prav gotovo tudi poletna vročina ne koristi kolesom, ki na soncu zelo rada spuščajo.

Vredno bi bilo razmisliti o ustrezni kolesarnici, ki bi jo postavili na eno od parkirnih prostora. V poletnih mesecih je prostora dovolj, čez zimo pa bi ne bila v napoto. Pred našimi stavbami bi bil tako red, kolesa bi bila parkirana na svojem mestu, v senci in ne več povsod, kot so sedaj.

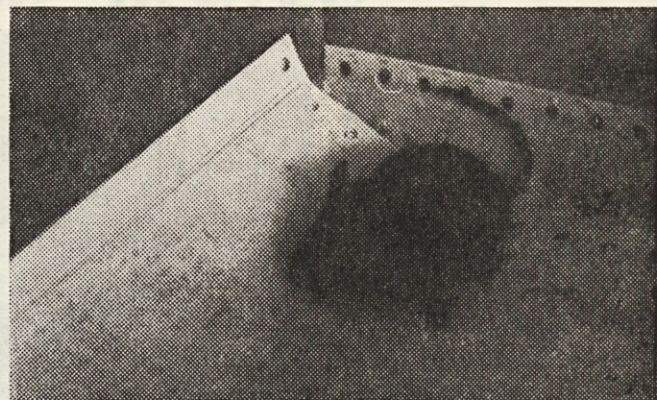
Franci Petkovšek

Petkovškovo nabrežje

STANOVANJSKA KRIZA

»Tu sem! Vaša sem! Ne gradim gnezda na črno niti ni nasilna vselitev v vašo pisarno, ampak bom tu, dokler mi ne rešite stanovanjskega problema!« je odločno dejala oni dan miška, ki smo jo odkrili v eni izmed pisarn.

Stanovanjska kriza je dejansko »izbila« na površje!



VAJA GASILCEV

Požar.

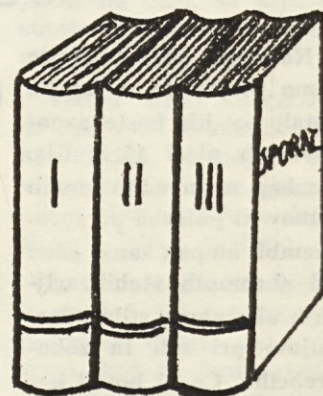
Sirena zatuli.

Pripadniki gasilcev CZ so bili nared in z vso opremo pohiteli na kraj požara. Požar je predalec od hidranta.

Pomočniki prinašajo dodatne cevi iz skladišča. Voda hrizga. Dim zbledi, ogenj je premagan v rekordnem času.

Po uspeli vaji reče eden izmed zadovoljnih gasilcev:

»Hudiča! Prihodnjič naj sovražnik zakuri vsaj bliže, da nam ne bo cevi zmanjkalo!«



KNJIŽNI MOLJ

Knjižni molj se je spravil nad sporazume. Svojo pot si utira skozi vse tri knjige. Da pregleda platnico, potrebuje 12 ur, za tipkane strani ene knjige pa 36 ur.

Koliko ur potrebuje, da pride molj od prve strani prvega sporazuma, do zadnje strani tretjega sporazuma?

OBVESTILO BRALCEM

Dopusti so se začeli. Nekateri boste proste dni preživeli na morju, drugi v hribih, tretji doma ali kje drugje. Med tem časom boste verjetno doživeli ali slišali kaj zanimivega ali smešnega, kar bi utegnili zanimati tudi druge. Če bo kaj takega zaznalo vaše uho, oko ali celo fotografski aparat, to zabeležite. Prispevke pošljite uredništvu, ki je v GLASILU za vas rezerviral del strani. Dobrodošla bo tudi kaka pesmica, npr. o prikolicah, čistoči, cenah itd... Pričakujemo vašo pošto in vam želimo prijetnih dni!

Izdaja DO Avtotehna Ljubljana, n. sol. o., Ljubljana, Titova cesta 36. Ureja uredniški odbor: Meta Batič, Matija Cajhen, Jurij Černič (glavni in tehnični urednik), Borut Janovsky (odgovorni urednik), Katja Krmelj, Brane Masten, Lidija Mesnik, Zvone Ogrinc, Vojko Spačal. Naslov uredništva: Titova 36, telefon 317-044. Tisk: Tiskarna Ljubljana v nakladi 900 izvodov. — Časopis prejema člani kolektiva, študenti in upokojeanci brezplačno. Časopis izhaja enkrat mesečno. — Oproščeno prometnega davka po sklepu 421-1/72.