



NOVO MESTO  
28. april 1986  
št. 5

# KURIR

časopis kolektiva industrije motornih vozil

## Ob dvigu količine tudi dvig kakovosti

V TOZD Tovarna prikolic Novo mesto so v planu za leto 1986 zapisali, da bodo v tem letu naredili 12 180 prikolic, od tega v prvem polletju 6680. Zanimalo nas je kako uresničujejo načrtane naloge, saj vemo, da so se v drugi polovici preselili v novo proizvodno halo in pričeli s poskusnim obratovanjem.

Na zastavljeno vprašanje je odgovoril v.d. direktor tozd-a Jože Zadel: »Res je, naše planske obveznosti v letu 1986 so velike in če bomo nadaljevali tako kot smo začeli v prvem tromesečju tega leta, je strah, da načrtovanega ne bi dosegli

ne nazadnje tehnološki pripravi dela. Tako je sama proizvodnja v novi tovarni stekla brez večjih težav in operativne plane 100 % tekoče uresničujemo in celo presežemo. Naj vam postrežem s konkretnimi podatki; v februarju smo imeli v planu 1175 prikolic, sestavili smo jih 1175, torej 100%, predali pa za 3 % več – 1212. Enako uspešna je bila realizacija v mesecu marcu, ko naj bi naredili 1120 prikolic, sestavili smo jih 1.176 (5 % več), predali pa 1161 (3 % več). V prvem tromesečju tega leta smo plan 3255 prikolic presežli za 101 prikolic, prav tako pa ocenjujem, da je nedovršena proizvodnja v mejah normale; konec marca smo beležili 118 prikolic.

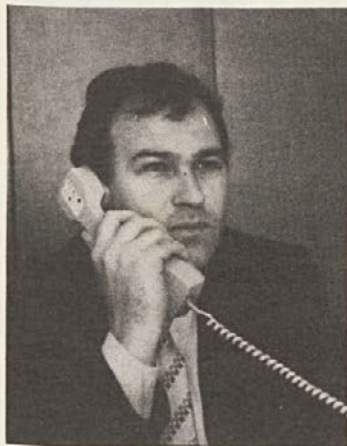
V začetku februarja in marca smo intenzivno vršili pripravo na sendvič liniji, kjer smo delali poizkuse z različnimi lepili in ugotavljali efekte. V aprilu smo pričeli s poizkusnim obratovanjem linije, kjer načrtujemo izdelavo sendvič elementa v tekočem mesecu za 420 karoserij, s tem, da načrtujemo, da bi z julijem začeli s proizvodnjo kompletnih količin sendvič elementov za naše potrebe. Vendar pa v ta namen potrebujemo še 40 delavcev, katere upamo, da bomo uspeli dobiti, kljub raznim težavam pri pridobivanju ustrezne kvalificirane delovne sile. V prvi fazi načrtujemo izdelavo sendvič elementov samo za montažo v Novem mestu, po letnih dopustih pa tudi za potrebe montaže v Brežicah (cca 4000 komadov letno).

Ob tej priložnosti bi želel poudariti, da nas je pri organizaciji dela v prostorih IMV 3 vodilo osnovno načelo – racionalizacija dela na vseh delovnih mestih. Velik premik beležimo v sistemu notranjega transporta, kjer smo dosegli pravočasno založenost delovnih mest z repro materialom, tako da delavec, ki

izvaja določeno delovno operacijo praktično skrbi samo za kvalitno izvrševanje svojega dela. Žal nam to tu in tam ruši še vedno prisotna materialna problematika, ki pa je v primerjavi z istim obdobjem v letu 1985, ko smo beležili praktično vsakodnevno motnje v proizvodnji (v letu 1985 smo v prvem tromesečju predali le 1844 prikolic, letos 3356 ali 182 % več!) znatno manjša. Ob manj pereči materialni problematiki pa je spodbudna tudi povečana storilnost (cca 20 %), ki jo beležimo v novi tovarni. Naj to podkrepim s podatkom, da smo v starih prostorih izdelali dnevno 80 prikolic tipa A, v novih prostorih pa smo že dosegli dnevno realizacijo 96 prikolic tega tipa. Trdno pa smo prepričani, da bomo z dokončno ureditvijo vseh detajlov v okviru delovnih mest to lahko še povečali. Saj v znatno boljših delovnih pogojih v novi tovarni opazamo večjo motiviranost vseh delavcev, kar nedvomno pogo-

juje tudi akceptiran sistem stimulativnega nagrajevanja kakovosti. Zavedamo se kako odločujoč faktor na zahtevnem zahodno evropskem tržišču je kakovost. Zato se striktno držimo, da ob stimulaciji, ki je vezana na plan kakovosti (v marcu je bil plan AGR 113 točk, dosegli smo jih 118 ali 4,4 % več) obračunamo tudi destimulacijo vsem tistim zaposlenim, ki so na kakršen koli način udeleženi pri morebitnih zavrznitvah.

Ob teh razveseljivih podatkih smo vas želeli seznaniti še s prodajo prikolic v prvem tromesečju; realizacija prodaje prikolic v tem obdobju znaša 4087 prikolic, od tega 439 na domačem trgu, kjer ugotavljamo dvig prodaje za 55 % v primerjavi z lanskim obdobjem. 3948 ali 90 % prikolic je bilo prodanih na zahodno evropskem tržišču (25 % presežen plan), od tega največ v Franciji 1432, 752 na Nizozemskem in 577 v Italiji itd.



Jože Zadel – v.d. direktor TOZD Tovarna prikolic Novo mesto

odveč. Kljub selitvi je proizvodnja potekala neprekinjeno in po planu, kar zgovorno priča podatek, da smo v januarju po operativnem planu načrtovali proizvodnjo 960 prikolic, predali smo jih 983, kr pomeni 2 % presežen plan. S prihodom v nove, sodobne prostore smo se zavedali, da delo na traku zahteva višji nivo strežbe delovnih mest na njem, zato smo dali velik poudarek operativni pripravi dela, notranjemu transportu in

## Sejem Alpe-Adria



Naše proizvode smo predstavili na sejmju v Ljubljani, več o tem na 7. strani.

Čestitamo za dan OF in 1. maj

# Kakovost izdelkov krepí naš ugled

Izvoz več deset tisoč vozil na zahodno tržišče je obširna in odgovorna naloga. Povejmo nekaj besed o vse bolj pomembni sestavini naših izdelkov – kakovosti.

S kvalitetnim izdelkom je kupec zadovoljen ne glede na nekaj višjo ceno. Poglejmo kako naša služba (Služba kontrole kakovosti proizvodnje) v Sektorju kontrole kakovosti, skrbi za nadzor kakovosti in informiranje vseh služb o stanju kakovosti gotovih izdelkov in podsklopov.

Nadzor nad izhodno kakovostjo vozil izdelanih v IMV opravljamo že od leta 1976. Iz leta v leto smo stremeli za tem, da organizacijo službe pribli-

žamo taki organizaciji kot jo imajo sorodne tovarne. S formiranjem Sektorja kontrole kakovosti smo dobili organizirane službe in naredili pomemben korak v smeri zagotavljanja kakovosti naših izdelkov.



Na osnovi statistične kontrole nadzorujemo izhodno kakovost vozil R-4 in R-18 ter prikolic ADRIA v Novem mestu in Brežicah. Za zmanjšanje stroškov, odpravljanja napak na koncu proizvodnje smo svoje aktivnosti usmerili tudi na posamezne proizvodnje, na kontrolo podsklopov iz ene v drugo zaključeno proizvodno enoto. Nadzorujemo kakovost surovih karoserij iz karoserne v lakirnico. Tako sta proizvodnja in kontrola sproti obveščena o kakovosti svojega dela.

Tudi na prehodu iz lakirnice na montažo je mesto za nadzor kakovosti karoserij. Informiranje o kakovosti poteka hitro in učinkovito, kar se odraža v zmanjšanju popravil lakiranih površin na montaži.

Funkcionalne in varnostne napake pa imajo v sklopu kakovosti veliko vlogo. Zato

smo svojo dejavnost razširili še na statistično kontrolo prem R-4 in prem za prikolice Adria.

S svojim delom želimo prispevati k kvalitetnejšemu vozilu, prikolici, ki vsakih nekaj minut zapusti našo tovarno in pri kupcih krepi naš ugled in zaupanje.

SKKP

## Avto dom v proizvodnji

V prodaji IMV – ADRIA so nas seznanili, da so v Belgiji doslej naredili 30 avtomobov v tem letu pa naj bi jih naredili še 70. Veliko zanimanje za ta vozila vlada na nemškem in italijanskem tržišču.

V drugem polletju tega leta pa naj bi naredili nekaj avtomobov za domači trg s katerimi bi testirali potrebe doma.

## Vojaški obisk v IMV

V začetku meseca aprila sta našo delovno organizacijo obiskala general polkovnik Mirko Mirtič in podpolkovnik Gajič, komandant Novomeške garnizije.

Ob prihodu je gosta sprejel in pozdravil Vlado Bahč član ZKPO DO IMV in ju v grobih obrisih seznanil s trenutnim položajem naše delovne organizacije. Ogledala sta si proiz-

vodnjo avtomobilov in prikolic, detaljneje sta se želela seznaniti s prototipom terenskega vozila. Osnovne podatke o tem vozilu je gostoma posredoval v.d. direktor TOZD-a Razvojni inštitut Božo Kočevar. O nastajanju le-teh in o tehničnih podatkih pa ju je seznanil vodja projekta dipl. ing. Miha Lukman. Gosta sta si prototipe z zanimanjem ogledala.

**Sodelujte v našem glasilu**



## Plan dosežen

V avtomobilski dejavnosti so v prvih treh mesecih tega leta proizvedli 11.164 vozil, kar pomeni 100 % realizacijo plana. S 120 manj zaposlenimi delavci, pa pomeni 10 % večjo storilnost v primerjavi s prvim tromesečjem v letu 1985. Prav tako je tudi kakovost proizvodov v okviru zastavljenega plana.

Tako so v TOZD Tovarna avtomobilov naredili 2.864 vozil za domači trg ter 7.598 za izvoz. Model R-4 1986 za izvoz je bil kompletno realiziran 8. 4. 1986, ko je bilo odpredanih zadnjih 34 vozil. Osemdnevna zamuda je beležena zaradi Renaultove zamude pri dobavi prevlek za sedeže.

Tudi zaloge so zmanjšane in ne presegajo dvodnevne proizvodnje. Ob koncu tromesečja so beležili v zalogah 300 vozil, od katerih je 111 nedovršenih.

Razveseljivo je dejstvo, da oživlja proizvodnja dostavnih vozil. Ob pomanjkanju in neustrezni delovni sili uspejo v TOZD Tovarna avtomobilov narediti 2 vozili dnevno.



Gosta sta si z velikim zanimanjem ogledala proizvodne prostore TOZD Tovarna avtomobilov in TOZD Tovarna prikolic.



Končni prototip terenskega vozila je narejen. Na testnih vožnjah ugotavljajo morebitne pomanjkljivosti. Gosta pa so strokovnjaki seznanili, kako se je to vozilo rojevalo.

# Gospod Jean-Paul Hanoteaux novi direktor predstavništva Renaulta pri nas

Vsa leta našega sodelovanja s francoskim partnerjem Renaultom nas spremljajo pri našem delu, nam pri tem pomagajo in sodelujejo z nami delavci Renaulta. V teh letih, jih je veliko prišlo in odšlo, žal pa o njihovem delu, življenju pri nas vedo le tisti, ki sodelujejo z njimi.

Gospod JEAN-PAUL HANOTEAU, ki je v Jugoslavijo prišel pred kratkim in prevzel funkcijo direktorja predstavništva Renaulta v Jugoslaviji, nam je ob prvem pogovoru z njim poudaril, da želi, da dodobra spoznamo delo drug drugega.

Sam sicer pravi, da Jugoslavijo, Slovenijo in IMV že dokaj dobro pozna, saj je v zadnjih dveh letih kot pomočnik direktorja za vzhod spremljal vse posle med Renaultom in IMV. Mesto, novo življenjsko okolje je sprejel z navdušenjem, kot tudi sam sprejem ljudi, s katerimi na novem delovnem mestu kontaktira. Ko smo ga prosili naj nam opiše svoj začetek in delo, ki ga je opravljal v Renaultu, se je pristrčno nasmehnil in dejal:



»Začel sem na začetku. Kot mlad strojni inženir sem svojo kariero začel leta 1968 v proizvodnji orodja in strojev. Ves čas sem se veliko zanimal za komercialne posle, kar me je pripeljalo tudi do študija ekonomije. Kmalu sem napredoval v vodjo prodaje orodja Renault za Evropo in že tedaj sem spoznal Jugoslavijo preko podjetij, s katerimi smo sodelovali. Sledila je zaposlitev v komercialni direkciji prodaje Renault. Delo je bilo zame pravi izziv, tako v komercialnem kot v tehničnem pogledu, saj se tudi na tem področju srečujemo s čisto tehničnimi problemi, nujnostjo poznavanja tehnologije«.

In kako ste se odločili za delo ozko vezano na sodelovanje IMV-Renault?

Gospod JEAN-PAUL HANOTEAU:

»Zelo hitro in brez veliko razmišljanja. Praktično sem se sam ponudil da zamenjam mojega predhodnika, ker me sodelo-

vanje IMV - RENAULT zanima in ker menim ter upam, da bom s svojim delom k temu sodelovanju veliko prispeval. Jasno pa je, da velike, praktično politične, odločitve niso odvisne od mene. Želim, da smo delavci Renaulta tesno in neposredno povezani z delavci IMV, kar je brez dvoma v prid obema strankama in da je naše sodelovanje uspešno!«

V Novo mesto prihajate v času pomembnih odločitev,

(npr. izbira novega vozila) So pa stvari, o katerih odloča direkcija, ki jo vodi gospod Coursat s katerim sodelujem. Moja želja je v tem delu odigrati vlogo dobrega povezovalca obeh direkcij IMV - RENAULT v interesu doseganja zastavljenih ciljev, kar velja tako za kratkoročno kot srednjeročno obdobje.«

Nam lahko v nekaj besedah predstavite osnovne funkcije predstavništva, ki ga vodite?

da se bo to sodelovanje tako tudi nadaljevalo.

Pomembna funkcija našega predstavništva tu je tehnična asistenca, oziroma pomoč pri proizvodnji vozil tako izvoznih kot tistih za domači jugoslovanski trg. Saj je naša želja, da bi IMV deloval tako uspešno kot vse Renaultove tovarne, kar se nanaša tudi na servisno in prodajno aktivnost. Brez prevzetnosti, pač pa z najboljšim namenom, da bi se oba sistema čim boljše ujemala, želimo svoje izkušnje prenesti v IMV in seveda obratno.



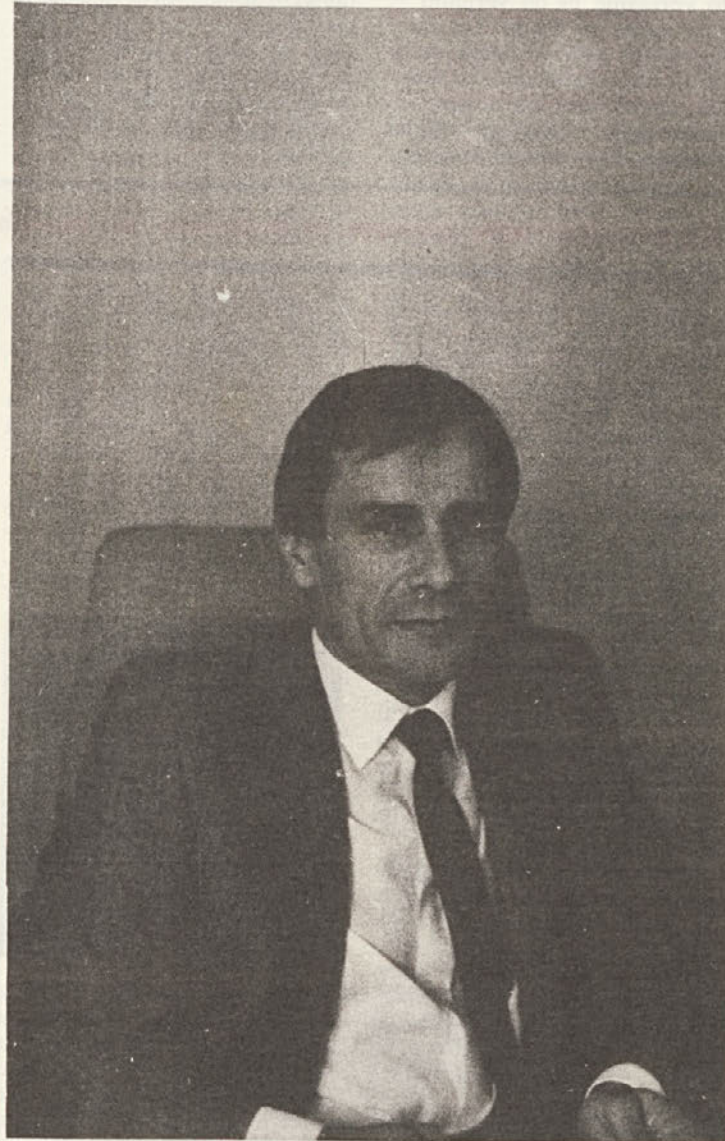
## RENAULT

Naslednja naša naloga je komercialna asistenca. Vemo, da je bilo nekoč povpraševanje po vozilih znatno večje od ponudbe, danes je to drugače. Trg se razvija, konkurenca se krepi, ustrezno temu moramo ukrepati. Raziskati je potrebno tržišče in marketing. Tako skušamo z vodstvom IMV uskladiti skupne akcije in glede omenjenih možnosti obeh partnerjev moramo skupaj dobro izbrati tiste akcije, ki bodo kvalitetne in nas bodo pripeljale do željenega cilja.«

Ob zaključku našega kratkega pogovora smo gospoda Jean-Paula Hanoteauxa vprašali ali s svojim prihodom prinaša tudi kakšne bistvene novosti v delo direkcije?

Gospod Jean Paul Hanoteaux: »Želim, da je naše sodelovanje čim plodnejše, da se dodobra spoznamo in čim kvalitetnejše delamo. Upam, da bom bliže sami tovarni v Novem mestu, kar je po mojem mnenju zelo pomembno, saj je to dobra tovarna, z dobrimi delavci, ki ne sme biti uvožno podjetje, pač pa mora proizvajati!«

Gospodu Jean-Pavlu Hanoteauxu želimo čimveč uspeha pri njegovem delu in dobro počutje med nami. V eni prihodnjih številkih pa vam bomo predstavili delo in delavce Renaultove direkcije v Novem mestu.



Gospod JEAN-PAUL HANOTEAU

vezanih na sodelovanje IMV - RENAULT. Kakšna je v tem vaša vloga?

Vprašanju sledi tišina in nato širok nasmeh našega sogovornika: »Dejstvo je, da deloma lahko imam vpliv na ta dogajanja, a nikakor ne moči, da bi o tem odločal. So področja pri katerih bomo mi tu v Novem mestu lahko odločilno pomagali

Gospod JEAN-PAUL HANOTEAU: »Osnovna in ena glavnih nalog je koordinacija dela vseh Renaultovih predstavnikov, ki so tu že dlje časa, z namenom sprejemanja ugodnih odločitev obeh partnerjev. Poudariti moram, da sem v samem začetku prijetno presenečen in zadovoljen z ljudmi iz IMV-ja s katerimi kontaktiram in upam,

Svetovna zdravstvena organizacija (med ustanovitelji je bil tudi naš prof. socialne medicine dr. Andrija Štampar) vsako leto ob svetovnem dnevu zdravja 7. aprila nameni svojo aktivnost reševanju enemu od problemov človeštva.

Tudi letošnje leto je v skladu z najnovejšimi spoznanji sodobne medicine posvetila zdravemu načinu življenja pod geslom »kdor zdravo živi, pridobi«.

In kako živimo mi? Koliko je zdravo naše življenje?

Vse preveč ljudi išče pomoč v ambulanti in bolnišnicah. Šele ko zbolimo, se zavedamo, kaj smo imeli, ko smo bili zdravi. Takrat začnemo iskati zdravje, najpogosteje od nekoga drugega. Sami pa še vedno nismo pripravljeni spremeniti način življenja, kateri omogoči ali povzroči nastanek bolezni.

Zelo radi iščemo rešitev v vse-mogočni tableti, ne pa v sebi in svoji lastni aktivnosti, dokler smo zdravi, imamo lažen občutek, da je fond zdravja neizčrpen, da mu nikoli ne bomo prišli do dna. Ko zbolimo, spoznamo, da so te rezerve relativno skromne. Vedeti namreč moramo, da nismo vsi ljudje enaki in da vsi nimamo enakega »fonda« zdravja, zato si vsi ne moremo vsega privoščiti. Ljudje z manjšo zalogo zdravja bodo prej zboleli, drugi kasneje. Človek ima v življenju samo tisto, česar se je naučil. Tudi obnašanja in načina življenja se naučimo predvsem do okolja v katerem smo preživeli svoje zgodnje otroštvo. Na tej osnovi pa kasneje nadgrajujemo nova spoznanja in oblike obnašanja.

Na področju ohranjanja zdravja se obnašamo zelo neodgovorno, tako, do svojega zdravja, kot tudi do zdravja sočloveka.

Ljudje smo čudna bitja. Veliko lažje in hitreje sprejemamo škodljive oblike obnašanja npr. kajenje, pitje alkoholnih pijač, prekomerno uživanje hrane, opuščanje varnostnih ukrepov za varno in uspešno delo, neupoštevanje predpisov za varno vožnjo..., čeprav nekje v sebi verjetno le vemo, da ne delamo prav, da naše obnašanje ni v redu. Najpogosteje druge glasno opozarjamo na napake, na pravilno obnašanje, na obveznosti. Kadar pa gre za nas same, pa kot da teh pravil ni, kot da veljajo le za druge.

Redko razmišljamo, kako naše, moje vrednotenje do mojega zdravja vpliva na odnos drugih do njihovega zdravja, čeprav so ti drugi naši lastni otroci, in jaz sem njihov oče ali pa njihova mati.

Kot argument navajam podatek, da 50 - 70 % alkoholikov izhaja iz družin, kjer je bil eden ali oba starša alkoholika. Nimam podatkov kolikšen je ta procent pri kadilcih.

Radi se hvalimo, kako radi imamo svoje otroke, in kaj vse smo za njih pripravljene narediti. Koliko očetov in mater je nehalo kaditi ali piti, da bi njihovi otroci kvalitetnejše živeli?

Marsikdo se bo »brnil«, saj zdravstveni delavci tudi pijejo in kadijo. Umestno je vprašanje, koliko zdravstvenih delavcev je opustilo svoj neustrezen način vedenja in življenja, zato, da bi bili dober zgled svojim pacientom, kateri jim zaupajo svoje zdravje in življenje. Odgovor na to vprašanje bi bil verjetno - zelo malo. In zakaj? Ne zato, ker takšen način življenja, ne bi bil za zdravstvene delavce škodljiv, ampak zato, ker so tudi oni samo ljudje z vsemi človeškimi slabostmi in pomanjkljivostmi.

## Za premagovanje naporov je potrebno biti močan

Najbrž je le malo tistih, ki ne poznajo Cirila Moharja, zaposlenega v TOZD Tovarna avtomobilov, ki je pred tridesetimi leti kot 16-letni deček našel zaposlitev v naši tovarni. Doma je bila številna družina; pet otrok, delal je le oče. Ciril si je želel čimprej zaslužiti svoj kruh, zato ni nadaljeval s šolanjem.

V IMV se je zaposlil oktobra 1956. Začel je delati v lakirnici kot brizgalec. Po treh letih, ko je bil star 19 let, si je na poti na delo močno poškodoval desno nogo. Zdravljenje je bilo dolgotrajno. Nogo so mu nekajkrat operirali, a ker ni bilo željenega izboljšanja, so mu jo po enem letu amputirali (odrezali) nad kolenom. Manjkajočo nogo pa so mu nadomestili s protezo.

Leta 1959 je bil prvič predstavljen Invalidski komisiji, ki je ugotovila, da je podana invalidnost III. kategorije. Zaradi invalidnosti ni bil več zmožen opravljati delo brizgalca v lakirnici. Premestili so ga v tapetniški oddelek, kjer je delal 23 let, na sestavi sedežev gospodarskih vozil in pozneje za osebna vozila. (Sedež za osebna vozila in za gospodarsko vozilo pa tehta cca 12 kg). Delo je opravljal stoje, saj zaradi velikih predmetov med delom ni mogel sedeti. Norme v začetku res niso bile tako visoke, pa tudi tehnologija dela ni bila tako zahtevna. Ščasoma se je to spreminjalo in delati je bilo treba vse bolj in vedno več. Napore je težko premagoval in težave z nogo so bile vse večje.

Na pobudo Invalidske komi-

si In kako bomo preprečili ali odložili bolezen?

- Zavedati se moramo, da je zdravje, ki ga imamo, samo potrošni material, s katerim upravljamo in ni naša osebna last.

- Vedeti moramo, da je življenje vsakega, investicija, v katero je družba kateri pripadamo, vložila ogromna sredstva (šolanje, zdravstveno in soc. varnost), če se ta vložena sredstva ne povrnejo, je to slabo naložen denar oziroma izguba. Statistiki so izračunali, da mora človek danes aktivno delati 26 let, da bi družbi povrnil v njega vložena sredstva. Šele po 26 letih delovne dobe, začne naložiti svojo urejeno in materialno varno starost. Vlaganje v zdravo in srečno starost se torej začne še pred našim rojstvom v obliki družbene skrbi za zdravje matere, za varen porod, in kasneje za zdravo otroštvo (cep-ljenja, pregledi, vrtec in šolanje) da bi s pomočjo staršev in šole razvili lastno skrb za ohranitev zdravja.

Na koncu bi naštel le nekaj ukrepov za ohranitev telesnega in duševnega zdravja:

- zmernost v jedači in pijači
- zmernost in varnost pri delu
- rekreacija
- abstinenca od alkohola in nikotina
- spoštovati druge, šele takrat bodo drugi spoštovali nas
- delovno mesto prilagoditi tako zdravim kot obolelim delavcem
- abstinenca od raznih pomirjevalnih tablet, katere ne rešujejo problemov, ki povzročajo nervozno, napetost in nezadovoljstvo.

Naučiti se moramo pogovarjati o sebi, o svojih problemih, naučiti se moramo tudi pošteno pripraviti, da bi lahko razvili iskrene medsebojne odnose in ohranili ali celo izboljšali svoje zdravje.

Vsak, ki je zainteresiran za ohranitev svojega zdravja, mora poiskati svoj recept.

Dr. Antun Kvasič

delati, a je spoznal, da je ocenitev pravilna.

Ciril ima že od leta 1959 ocenjeno telesno okvaro 80 %. Za tako visok odstotek telesne okvare mu po predpisih pokojninskega in invalidskega zavarovanja pripada pravica do bonificiranega delovnega staža in sicer 15 mesecev za eno leto. Invalidsko upokojen je od 23. marca letos, star je 45 let, pokojninske dobe pa ima 36 let. Ciril je prizadeven tudi v zasebnem življenju. Z velikimi napori si je skupaj z ženo zgradil hišo. Leta 1972 so se preselili. Bivanje v njej so takrat uredili le zasilno, pozneje so jo počasi dograjevali. Skrbi in dela v zvezi s hišo je še precej, za čimlejšo ureditev bodo poskrbeli žena, otroka in seveda Ciril, ki bo imel sedaj več časa zase in za družino.

Ciril je v delovnem okolju poznan kot dober delovni tovariš, kot delavec pa prizadeven, marljiv in uspešen. Pred napori ni klonil, temveč jih je premagoval z veliko mero vztrajnosti, volje in požrtvovalnosti. O svojem problemu kot delovnem invalidu ni tožil, čeprav bi bil upravičen. Mlajši generaciji invalidov je opisani primer lahko za vzor.

Z njegovim odhodom v zasluženi pokoj, je kolektiv IMV-ja izgubil dobrega delavca, ki ga bo težko nadomestiti. In prav je, da se mu ob tej priliki zahvalimo za vse, kar je storil dobrega za tovarno in za kolektiv.

Zaželimo mu čimveč zdravja in da bi čas v pokoju preživljal čim lepše v krogu svojih domačih!

Marija Božič



mastni madeži po tleh v tovarni itd. Vsi ti razlogi na uspešnost pri delu niso vplivali, vseskozi je bil med vzornimi delavci, tako glede odnosa do dela kot glede uspešnosti. V delovnem okolju so opazili, da Ciril vse teže dela in se mora pri delu vedno bolj naprezati. Z njegovim soglasjem smo ga napolili na pregled na dispanzer za medicino dela, kjer so predlagali ponovno ocenitev na Invalidski komisiji. 31. januarja letos so podali izvedeniško mnenje, da gre pri Cirilu za popolno izgubo delazmožnosti, kar pomeni, da je podana I kategorija invalidnosti. Ugotovitev je Ciril težko sprejel, želel je še

# »Ovi ljudi Slovenci« in Popova Šapka

Mogoče se vam zdi, da je smučanje že daleč za nami in si v mislih že slikate morje, plažo... Smo pa tudi taki, ki se nas »mrzlica smučanja« še drži. Žal smučati skorajda več ne moremo, zato pa toliko bolj obujamo spomine na Popovo Šapko in »negujemo« poznanstva z Novoteksovim kolektivom, kar dokazujejo tudi »slučajna« srečanja ob večerih.

Res je, da je Popova Šapka daleč in da je bilo za nami 25 ur »pestre« vožnje, ki je z ledeno cesto in nesrečami na njej povzročila večini bledico na obrazu. Zato pa je dobra volja, štosi, pesmi, dobra kapljica in celo poskočna polka med vožnjo, pregnala to nezdravo bledico in naša lička so bila lepo zdravo rdeča kot je treba. Tudi slabo voljo ob srečanju z nekaj nižjim standardom, kot smo ga navajeni, smo premagali, saj so nam tudi občutno nižje cene hitro dvignile razpoloženje. Dokazali smo, da nismo »picajzlasti«, temveč iznajdljivi in prilagodljivi. To naše prilagajanje pa je bilo poplačano že naslednje jutro, ki so mu bili bolj ali manj podobni tudi ostali dnevi. Sonce, nebo brez oblaka in sneg, ki je s svojim kristalnim lesketanjem privabil na naše zaspane obraze nasmeh. Zajtrk in ostale formalnosti (karte, razdeljevanje po skupinah) so bile hitro opravljene in Dolenjci smo že razkazovali svoje znanje na naše smučeh. Začetniki so se kaj hitro navduševali nad pridobljeno kontrolo nad smučmi, prvimi zavoji in strminami, ki so jih premagali. Boljši in malo boljši smučarji, z daljšo prakso seveda, pa so uživali v bolj ali manj elegantnih zavojih in vsak dan boljšo tehniko, v premetavanju med kuclji in v neponovljivi smuki po celem snegu, ki ga ni in ni hotelo zmanjkati. Jože, Miha, Miro in Boris so to naše znanje potrpežljivo »pili« iz dneva v dan in nam obenem pustili tudi dovolj svobode, da smo »hvatali braun boju«, sklepali poznanstva, uživali v... Časa na pretek, smučanja dovolj, tereni lepi – čeprav jim včasih ne bi škodil kakšen sprehod tepalcev po njih. Kar pa je najvažnejše – poleg lepega vremena, skoraj nobenih vrst ob žičnicah. Le-teh imamo, žal, v Sloveniji več kot preveč.

Tako je izgledalo čez dan. Proti večeru pa se je začelo »nočno življenje«. Ni nam treba seveda omenjati, da smo Dolenjci družabni ljudje in da se nismo pustili nič preveč motiti z bolj resnimi in zadržanimi gosti v hotelu. Sprva so začudeno gle-

dali nad štosi Slovencev, kmalu pa so se smejali skupaj z nami. Osebe hotela je hitro ugotovilo, da za nas včasih tudi ne velja »hora legalis« in da.. Sprva so malo godrnjali, na koncu pa so nam v marsičem popuščali. Posebno popularni so bili naši družabni večeri, kjer so vaditelji in posamezne skupine poskrbeli za organizirano zabavo (spoznavni večer, družabni večer, zaključni večer). Če omenimo, da smo se ob takih večerih sprehajali po hotelu kot nekakšni »šeiki«, »arafati«, »kelnarice«, »krave« (pri maskiranju so imeli posamezniki res bujno domišljijo), ni čudno, da začudenosti Makedoncev ni in ni bilo konca. Osebe pa je marsikdaj, v strahu, da bodo zamudili naše skeče, kar pozabilo opravljati svoj posel. Potrpežljivost oseba je bilo v določenih primerih pohvalno. Komentar »Opet ovi ljudi Slovenci« in smeh od srca Makedoncev, se je pogosto slišal po hotelu. Ja, ja, mi res nismo kar tako. No, tudi strežno osebo v hotelu ni bilo kar tako. Čas strežbe je bil namreč njihov rekord in izreka »polako, nikud se ne žuri« so se dosledno držali. Zabavni večeri nam niso pustili posledic. Če nas je že kdaj premagala utrujenost in slaba volja, pa se je vedno našel kdo, ki je družbo »postavil pokonci«.

Tako iz dneva v dan, iz večera v večer, do zadnjega dne. Čaka nas še tekmovanje in fešta zvečer. V smučanju smo napredovali, ostale so nam samo še »finese«, ki pa res niso tako pomembne. Kdo pa je še gledal ali imaš pri smučanju noge naražene ali skupaj in ali imaš lepo držo ali se držiš kot da bi »kol požrl«. Te fineše bomo obdelali drugo leto. Priprave za tekmovanje so bile podobne pravemu tekmovanju za svetovni pokal. Razlika je bila le v tem, da so tam vsi resni, mi pa smo si tremo preganjali s smehom. Doping je bil prepovedan, uradno seveda.



Takole smo se v objemu makedonskih gora in toplega sonca postavili pred objektiv, nam za spomin, vam za izziv.

Neuradno? Hm. Naši voditelji so pripravili tako progo, da jo je večina s strahom opazovala in upala, da se bo znašla med koli. In rezultati? Te smo zvedeli šele zvečer ob slovesni podelitvi medalj. Poleg teh pa so bile podeljene tudi diplome za posebne uspehe na raznih področjih: najvztrajnejši smučar, najboljši plesalci, naj... Glede na to, da je bila večina vsestransko aktivna, je bilo diplom veliko kot tudi aplavza in smeja.

Naj na koncu potegnemo črto in naredimo zaključke organiziranega smučanja IMV in Novoteksa na Popovi Šapki. Vreme je

bilo kot naročeno, voditelji v redu. Smučišča se hitro navadiš, še posebej ob občutno nižjih cenah. Malce iznajdljivosti pa tudi ne škodi. Zelo v redu je bilo to, da je hotel takorekoč na smučišču. Razdalja Slovenija – Makedonija je res velika, vendar smo jo z dobro voljo in spoznavanjem nepoznanih obrazov uspešno prebrodili. Strah, da se s kolektivom Novoteksa ne bomo ujeli, je bil odveč. Mislimo, da je smučanje v kombinaciji z drugo DO dobra zamisel in jo kaže v prihodnje obdržati in razširiti.

Udeleženci zimskega oddiha v letu 1986

## Zimske DŠI 1986 - IMV 2. mesto

25. jubilejne Delavske športne igre v novomeški občini so se po smučarskih tekah nadaljevale s tekmovanjem v veleslalomu. V organizaciji ZTKO Novo mesto in izvedbi ŠD Rog Novo mesto je bila tekma dobro izvedena.

Naj povemo, da je bila prijavljena udeležba nastopajočih rekordna, vendar nam jo je vreme ponovno zagodlo, tako da je nastopilo v slabem vremenu nekaj čez 100 udeležencev. Tekmovanje je potekalo v 3 kategorijah pri ženskah in v 4 kategorijah pri moških. Naše ekipe so bile okrnjene vsled že omenjenega slabega vremena, del vsakoletnih udeležencev DŠI pa je bil na zimskem oddihu na Popovi Šapki.

Moška ekipa je osvojila odlično 2. mesto, ženska ekipa pa je imela premalo udeležencev za ekipno uvrstitev.

Rezultati:

ženske:

nad 41 let:

1. Šuštar (Pionir) 33,85

2. Golob (Novoles)	35,96
3. Potrč (Krka)	39,34
31 – 40 let:	
1. Molan (Krka)	30,85
2. Retelj (ZCD)	34,94
3. Pavlič (LB)	35,66
11. Klepec (IMV)	40,37
do 30 let:	
1. Pugelj (Pionir)	32,55
2. Jerman (Pionir)	33,31
3. Dular (VVO)	33,91

Moški:

nad 51 let:

1. Šonc (Krka)	31,19
2. Košir (Iskra)	32,22
3. Marolt (IMV)	33,93
11. Požun (IMV)	36,96
41 – 50 let:	
1. Aš (Krka)	50,51
2. Vesel (Pionir)	50,75
3. Henčič (Novoles)	52,87
10. Baškovič (IMV)	59,05
14. Sever (IMV)	66,43
31 – 40 let:	

1. Kušer (ZTKO)	49,16
2. Novinec (Novoles)	49,68
3. Dular (Novoles)	49,83
14. Fink (IMV)	54,99
18. Šinkovec (IMV)	56,23
25. Taborski (IMV)	60,08
27. Arko (IMV)	60,25
do 30 let:	

1. Pucelj (SDK)	48,96
2. Mojstrovic (Novoles)	53,19
3. Hadžič (Gorjanci)	53,58
5. Bučar (IMV)	54,64
7. Simončič (IMV)	55,54
16. Črtalič (IMV)	58,71
24. Srebrnjak (IMV)	63,81

Člani IMV Erjavec, Lobe, Krušič so bili diskvalificirani.

Ekipno:

ženske:

1. Pionir	165
2. Krka	162
3. ZCD	150

Moški:

1. KRKA	362
2. IMV	308
3. Elektro	

# Servis, ki smo ga dolgo čakali

Kar predolgo časa smo lastnike ADRIA kamp prikolic prepuščali več ali manj, njihovi lastni iznajdljivosti in sposobnosti rednega vzdrževanja ali popravila le-teh. Ne moremo reči, da servisne dejavnosti na področju prikolic ni bilo, lahko pa trdimo, da ji vsekakor nismo odmerili pravega mesta, pa naj si gre za nabavo rezervnih delov ali možnosti servisiranja.

V Jugoslaviji pa je bilo v dvajsetih letih (letos prikolica praz-



**Borut Mokrovič, direktor TOZD Tovarna avtomobilskih prikolic Brežice.**

njuje ta jubilej) narejenih in prodanih precejšnje število prikolic, kot ocenjujejo v prikoličarski proizvodnji cca 50 000.

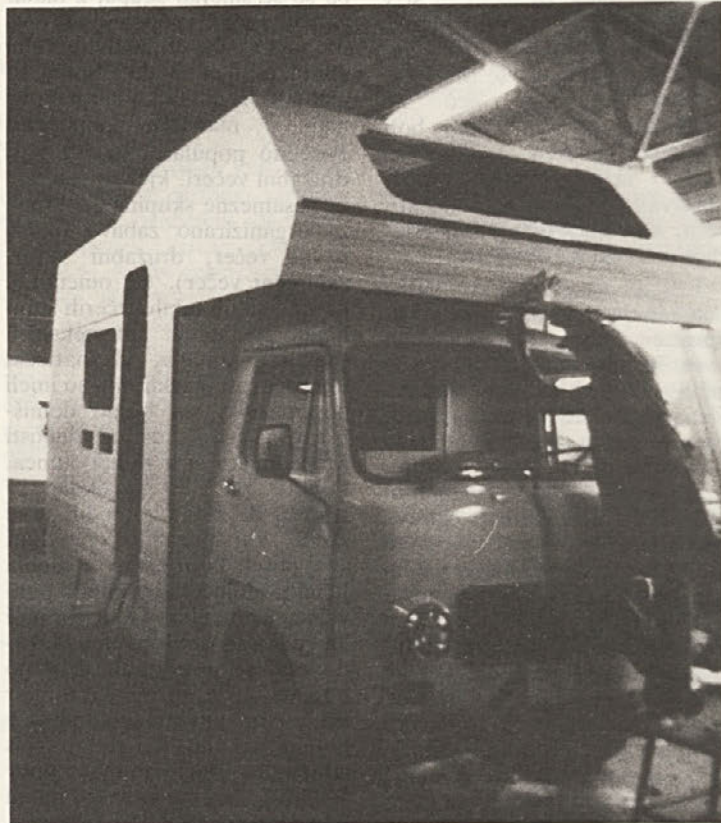
In ne dolgo tega je marsikdo med nami presenečen obstal, ko je na TV ekranu prebral, da je v Brežicah odprt servis za ADRIA prikolic. Ob tej priložnosti ne želimo posebej poudarjati »kikse«, ki so bili storjeni (objava napačne telefonske številke; pa tisto kar so spraševali delegati DS DO IMV – zakaj objava reklame brez imena

delovne organizacije) ob tej objavi, pač pa poudarimo, da je bila ta objava ekonomsko upravičena in kot je v pogovoru z nami dejal direktor Tozd tovarne avtomobilskih prikolic Brežice, Borut Mokrovič: »Namen je bil dosežen, naročil, dela nam ne zmanjka, servis je bil res potreben!«

In zakaj servis ADRIA ravno v Brežicah, smo vprašali tov. Mokroviča: »Ko smo končno v IMV spoznali, da se moramo ustrezno organizirati, da bi lahko zadovoljili potrebam tržišča tako glede reklamacij, kot servisnih uslug, smo ugotovili, da je najbolj smiselno servis organizirati pri finalistu: Zakaj s tem je močno racionalizirana tako nabava materiala, kot samo skladiščenje, ker je vse to že organizirano za potrebe redne proizvodnje.«

V servisu ADRIA, kjer je trenutno zaposlenih devet delavcev, načrtujejo širitev te dejavnosti, kot narekujejo potrebe in hkrati povečanje števila zaposlenih na dvajset oseb. Koncept te aktivnosti temelji na stacionirani dejavnosti in uslugah na terenu, s poudarkom na prvi. Servis pa naj bi pokrival potrebe vzhodnega dela Slovenije in celotnega Zagrebškega področja, kjer je ugotovljen močan interes številnih lastnikov naših prikolic. Vendar pa v Brežicah, kot smo omenili, ne izključujejo možnosti uslug »letečih servisov«, v čemer so si že lani nabrali njihovi serviserji vrsto izkušenj, ko so servisirali prikolic praktično po celi Jugoslaviji. V Brežicah preučujejo, tudi možnost servisiranja v državah, kjer so naša podjetja v tujini, v Italiji pa so se s tem že spoprijeli.

Seveda pa je s servisno dejavnostjo v tesni zvezi tudi nabava



**Od ideje do realnosti. Takole v Brežicah pomagajo zagnanim in iznajdljivim SAMOVCEM, da njihove ideje zaživijo.**

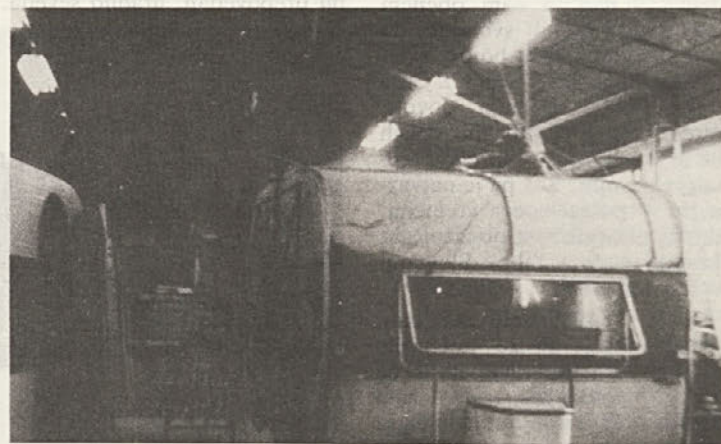
in prodaja rezervnih delov za prikolic. Te so v naši prodajalni v Novem mestu lastniki prikolic žal velikokrat zaman iskali. V Brežicah obljublajo, da temu več ne bo tako. V začetku tega leta so se ustrezno organizirali tudi na tem področju. Prodaja rezervnih delov naj bi tudi v bodoče tekla preko TOZD-a Commerce, ki je registriran za opravljanje te dejavnosti in preko vseh naših podjetij v tujini, preko trgovskih mrež in seveda servisov, nabaviti pa jih bo moč tudi v Brežicah. To bodo individualni naročniki lahko po telefonu (068 61 423) naročili

potreben rezervni del in ga po povzetju dobili po pošti.

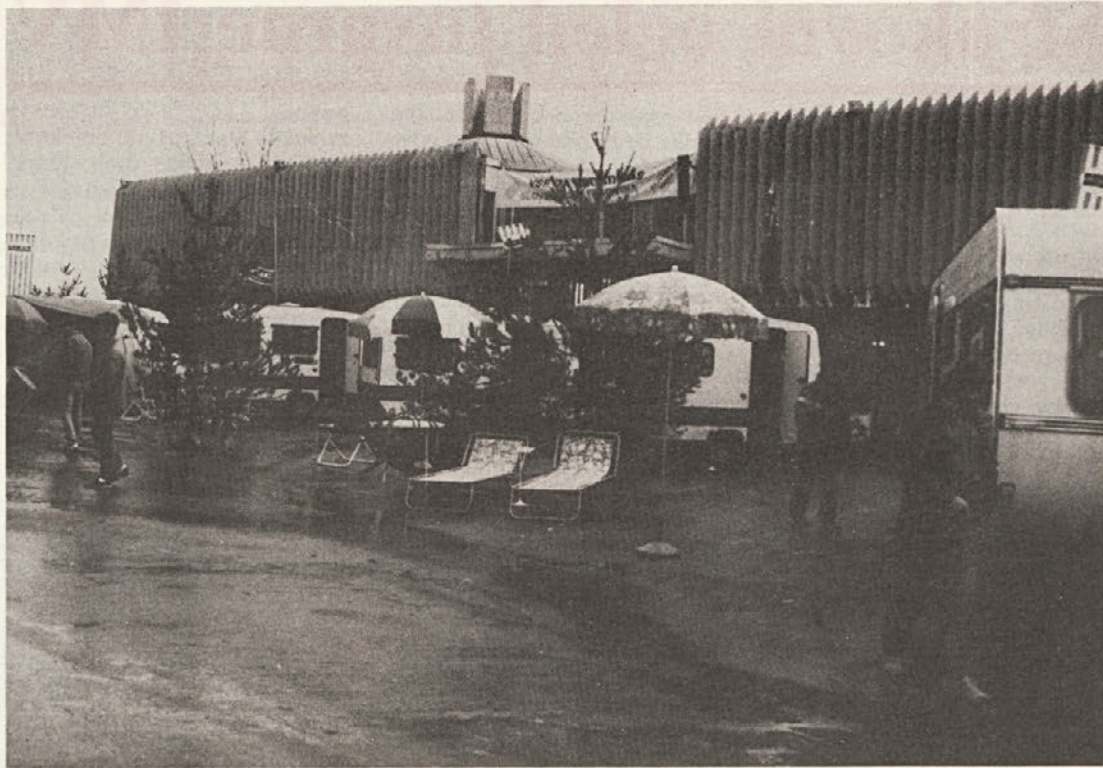
Ob zaključku našega pogovora je tovariš Mokrovič dejal: »Naš cilj je jasn, poslovati kvalitetno in brez dvoma pozitivno. Skušali bomo čim hitreje in s kvalitetno opravljenim delom lastnikom ADRIA prikolic podaljšati življenjsko dobo njihovih prikolic. Ob enem pa bomo v servisu vršili tudi vse ostale usluge in pomagali ljudem (predvsem v Zagrebu – »SAMOVCEM«) pri uresničevanju tudi njihovih lastnih idej kot so npr. avtodomi itd.«



**Pred servisom čaka vrsta prikolic, da pridejo v roke spretnim serviserjem, ki jim bodo podaljšali njihovo življenjsko dobo.**



**Dela je veliko, vendar v Brežicah zagotavljajo lastnikom, tudi najstarejših tipov prikolic, da je skrajni rok, ko bo njihova prikolica pomlajena in spet uporabna – 3 mesece.**



Kljub mrazu in sneženju je bil sejem dobro obiskan.

## Iz sejma v Ljubljani

Koncem marca, in v začetku aprila je bil v Ljubljani na gospodarskem razstavišču sejem ALPE ADRIA.

Tudi naši proizvodi so tu našli svoj prostor in se ponujali kupcem. Vozila so bila razstavljena na razstavnem prostoru Autocommerce – TOZD Volan, prikolice pa je ponujal Slovenijales. S takšnim načinom smo prav gotovo prihranili kakšen dinar in zamižali, ko nas je kaj zbudilo v oči. Interes za ponujene proiz-

vode na obeh prostorih je bil precejšen; med vozili je veliko zanimanje vzbudil fuego in seveda R-5 diesel, povpraševanje pa je bilo precejšnje tudi po novem R-21, ki žal zaradi tehničnih razlogov ni bil razstavljen.

O prodaji prikolic pa smo se pogovarjali s tov. Milanom



Kušarjem, direktorjem poslovne enote v TOZD Proles, ki je koordinator dela Slovenijales – IMV. S Slovenijalesom IMV sodeluje že četrto leto in v tem času so v Slovenijalesu organizirali prodajo na 20 prodajnih mestih.

»S prodajo prikolic v Novem mestu smo oblikovali terminski plan prodaje, ki ga sedaj tako mi kot oni upoštevamo kar v preteklosti ni vedno držalo, s tem, da seveda skušamo pospešiti tako prodajo prikolic, kot izvajanje servisnih uslug in prodaje rezervnih delov.

Žal je bilo na zadnjih dveh področjih do sedaj vse pre malo narejenega. Najkasneje v maju načrtujemo začeti prodajo po

sistemu staro za novo. To so v grobih obrisih naše osnovne aktivnosti. Seveda pa se zavedamo, da je prikolica praktično osnova pri organiziranju prostega časa in skušamo našo ponudbo razširiti še na opremo, ki je pri kampiranju že skorajda nujna.



Poudariti pa moram, da so v našem sodelovanju opazni vidni premiki, saj so prepreke s strani IMV premoščene, sedaj pa smo na potezi mi. V januarju smo podpisali plan o prodaji prikolic – gre za 1800 prikolic, naknadno pa smo to količino povečali že za 2500 prikolic, morda še več.

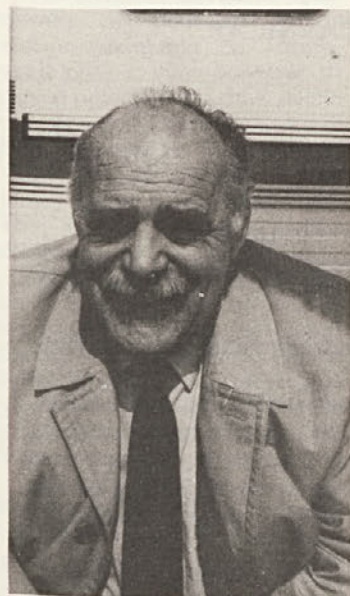
Vendar pa ugotavljam, da pri nas znamo narediti kvalitetne proizvode, ki pa jih ne znamo vedno pravočasno predstaviti tržišču. Tako smo letos zamudili s propagandnimi materiali in cenami, kar pri kupcih seveda povzroča negotovanje. A ostajam optimist in upam, da bomo leto tudi končali tako kot smo ga začeli – torej uspešno!«



Razstavni prostor, kjer je Autocommerce razstavljal Renault vozila je bil ves čas dobro obiskan.



Tudi razstavni prostor je seveda priložnost za poslovni pogovor. Kako ugoditi potrebam jugoslovanskega tržišča po specialnih izvedbah prikolic in prislunhni njihovim željam so se pogovarjali: Milan Kušar, (Slovenijales) in iz IMV: Milan Zajc, Cirila Zajc, Franci Zupančič, Borut Mokrovič.



Milan Kušar: direktor poslovne enote v TOZD Proles, koordinator dela z IMV.

## Kongres inženirjev avtomobilske industrije sveta

Na XXI. kongresu inženirjev avtomobilske industrije – FISITA, ki bo v beograjskem »SAVA« centru od 1. do 6. junija 1986 bodo sodelovali vrhunski strokovnjaki iz tega področja iz vseh petih kontinentov. Do sedaj se je na kongres prijavilo preko 500 udeležencev iz 50 držav in Jugoslavije. Organizator pričakuje preko 1000 udeležencev.

Na kongresu bo prezentiranih 155 referatov, ki bodo natisnjeni v posebnem zborniku. Vsebinsko le-teh bo predstavila proizvodno tehnologijo v avtomobilski in motorni industriji, varnosti prometa, elektroniko, porabo goriva in maziva ter najnovejše svetovne trende v razvoju te gospodarske panoge.

Prav ta kongres je tudi razlog časovnega zamika beograjskega avtomobilskega salona, ki bo letos potekal v času kongresa. Na salonu bodo razstavljeni vsi najnovejši dosežki v avtomobilski industriji; saj se ga bo udeležilo preko 40 razstavljalcev. Tako na kongresu, kot na največjem avtomobilskem salonu pri nas bo sodelovala tudi naša delovna organizacija.

## Proizvodno – delovno srečanje kovinarjev

V mesecu maju 1986 bo organizirano 5. občinsko proizvodno delovno srečanje kovinarjev Novega mesta in 3. regijsko proizvodno delovno srečanje kovinarjev dolenske regije.

Tekmovanja kovinarjev v posameznem poklicu oziroma delovna srečanja v občinah in regiji so namenjena izpopolnjevanju v poklicu, spremljanju razvoja stroke ter izmenjavi izkušenj. Sama tekmovanja so že prerasla v tradicionalno obliko srečanj delavcev te panoge, zato pričakujemo od OZD, da bodo na tekmovanju prijavile najboljše kovinarje in jim zagotovile pogoje za pripravo na tekmovanje.

Občinsko, kakor tudi regijsko tekmovanje, že nekaj let poteka v sodelovanju z organizacijami združenega dela IMV, Iskra Šentjernej, Iskra TOZD TENEL Novo mesto, Kovinar,

# Strokovni ogled tovarne IMV

V torek, 8. 4. 1986 je društvo gradbenih inženirjev in tehnikov Novo mesto v sodelovanju s Programsko investicijskim sektorjem IMV-ja pripravilo strokovni ogled tovarne IMV. Namen ogleda tovarne je bil med drugim tudi v tem, da predstavimo širšemu krogu strokovnjakov dolenske regije naša prizadevanja in perspektive investicijskih vlaganj.

Ogleda se je udeležilo 60 ljudi, med njimi tudi predstavniki IMT iz Beograda, ki jih je pozdravil podpredsednik KPO DO IMV tov. Anton Kuhar. Ogled je bil sestavljen iz dveh delov. Prvi del ogleda se je odvijal v sejni sobi TOZD Tovarna avtomobilov. V uvodu je bilo podano poročilo o delovanju in delu društva, ki ga je pripravil dipl. ing. Žerjal. Društvo deluje na območju dolenske regije (Novo mesto, Krško, Brežice, Metlika, Črnomelj, Trebnje) in ima okoli 630 članov. Člani društva so predvsem iz gradbenih, izvajalskih organizacij, komunalnih podjetij, projektantskih organizacij, zavodov in upravnih institucij.

Na vprašanje članov društva in o perspektivah razvoja IMV je govoril tov. Kuhar. Udeležencem je predstavil vse napore IMV v programskih, razvojnih usmeritvah IMV o perspektivah organiziranosti in bodočnosti tovarne.

Informacijo o izgradnji tovarniškega kompleksa IMV je podal glavni projektant dipl. ing. Didek, predstavnik Slove-

nije projekta iz Ljubljane. Ing. Didka ne bi bilo potrebno posebej predstavljati, saj je dobro poznan vsem »IMV-jcem«, kajti on je soavtor zazidalnega koncepta IMV in že več kot 20 let tvorno sodeluje pri projektiranju in načrtovanju izgradnje kompleksa IMV.

Drugi del ogleda tovarne je bil sestavljen iz samega ogleda tovarne avtomobilov in tovarne

prikolic. Udeležence ogleda je zanimala konstrukcija objektov, in potek same proizvodnje. Društvo gradbenih inženirjev in tehnikov se zahvaljuje vodstvu tovarne avtomobilov in prikolic, da je omogočilo ogled tovarne ter za strokovno razlago pri samem ogledu tovarne.

Rudi Mraz  
Progr. investicijski sektor

## Karavana IMV – Renault

Z željo da bi osvežili in pospešili našo propagandno aktivnost, predvsem pa okrepili prodajo naših vozil na jugu naše države, so se v TOZD Commerce, v sodelovanju z Renaultom odločili za atraktivno, privlačno in malodane nepoznano in nekoriščno obliko reklame – karavano.

Vozila Renault približati ljudem, ponuditi jim možnost da dobijo informacije v neposrednem kontaktu, pripeljati vozila v njihovo mesto, omogočiti jim neposreden stik z njim in možnost nabave – to je vodilo te poti.

Karavana, ki jo bosta spremljala v te namene posebej urejena Renaultova kamiona bo predstavila 7 vozil Renault: R 4, R-5 diesel, R-11, R-18, R-25, Fuego, Trafic, Express. Pot pa jo bo vodila preko Zagreba v Beograd, Novi Sad, Niš, Skopje, Priština, Titograd, Sarajevo in v Novo mesto. Vse te kraje, v vsakem se bo zadržala en dan s posebej pripravljenim programom (predvajanje video kaset, glasbo). Na pot pa bo krenila 5. maja in prepotovala Jugoslavijo v dvanajstih dneh.

O samem poteku in učinkih vas bomo seznanili po končani poti!

## RAZPIS

za 5. PROIZVODNO-DELOVNO SREČANJE KOVINARJEV OBČINE NOVO MESTO in 3. PROIZVODNO-DELOVNO SREČANJE KOVINARJEV DOLENJSKE REGIJE, ki bo organizirano v mesecu maju 1986.

1. Delovno srečanje – tekmovanje se razpisuje v naslednjih poklicih:

KOVINOSTRUGAR  
KOVINOBRUSILEC  
KOVINOREZKALEC  
ORODJAR  
KONSTRUKCIJSKI KLJUČAVNIČAR  
PLAMENSKI VARILEC  
VARILEC REO  
VARILEC TIG  
VARILEC MAG  
AVTOMEHANIČAR DIESEL  
AVTOMEHANIČAR OTTO

2. Srečanje – tekmovanje bo obsegalo:

– **teoretični del** s preizkusom znanja s področja SAMOUPRAVLJANJA, VARSTVA PRI DELU in STROKE POKLICIA;

– **praktični del** bo temeljil na izdelovanju vnaprej določenega izdelka

Na osnovi razpisa morajo osnovne organizacije zveze sindikatov prijaviti tekmovalce v posameznem poklicu in prijavo dostaviti na naslov Občinskega sveta zveze sindikatov Novo mesto, Društveni trg št. 2, najkasneje do 30. aprila 1986. Prijavite se pri vašem predsedniku osnovne organizacije sindikata.

Občinski odbor sindikata delavcev kovinske in elektro industrije  
Novo mesto



# Kako se vozimo z »Gorjanci«

Glede na vrsto vprašanj in negotovanj v zvezi z novim načinom organiziranja avtobusnih prevozov delavcev na delo smo prosili strokovno službo transporta, da poda s tem v zvezi informacije, ki bi ta vprašanja pojasnila.

Dejavnost avtobusnih prevozov je bila z dnem 4. 11. 1985 prenešana iz IMV v DO »Gorjanci«. Od tedaj opravljajo DO »Gorjanci« TOZD Avtobusni promet, skladno s pogodbo, vse avtobusne prevoze delavcev na delo in z dela, za potrebe IMV-ja.

Omenjeni prevozi se opravljajo trenutno na 24 avtobusnih linijah, od katerih je 23 čistih pogodbenih, ena pa je kombinirana.

Delavce prve delovne izmene vozi vsakodnevno 24 avtobusov, delavce druge izmene pa vozi na vseh linijah samo 16 avtobusov.

Če analiziramo, da je še v začetku minulega leta obratovalo 30 avtobusnih linij, na katerih je delavce prve izmene vozilo vsakodnevno 30 avtobusov, delavce II. izmene pa 23 avtobusov, lahko ugotovimo, da so bile narejene korenite spremembe v smeri čimvečje izkoriščenosti in racionalizacije avtobusnih linij.

Vse te spremembe so bile izvršene le s povečano izkoriščenostjo (zasedenostjo) avtobusov, ter praktično brez ukinjaja avtobusnih postaj in poslabšanja pogojev prevozov za večino delavcev, ki koristijo te prevoze.

Večji del navedenih sprememb je bil opravljen že pred samim prenosom dejavnosti prevoza delavcev iz IMV na javnega prevoznika, le manjši del pa po tem prenosu.

Vse izvršene, navedene spremembe na področju režima vožnje (ukinjaje ali združevanje prog so bile opravljene na osnovi odločitev in zahtev delavcev, ki smo v Transportu zadolženi za področje prevozov. Iz tega izhaja, da je vsako razmišljanje, da so za te spremembe krivi v DO Gorjanci povsem odveč.

Pri tem je potrebno omeniti, da se v Transportu vse takšne spremembe opravijo na osnovi ustreznih analiz in ugotovljenih možnosti ter s ciljem doseganja večje izkoriščenosti avtobusov in s tem zmanjšanja stroškov prevozov delavcev.

Zadnje čase ugotovljamo, da še vedno obstajajo možnosti za združitev nekaterih avtobusnih prog pri prevozu delavcev II. in III. delovne izmene. S tem bi še zmanjšali angažiranost števila avtobusov ion tako pocenili prevoze.

Po najnovejših podatkih se avtobusnih prevozov poslužuje trenutno 2469 delavcev zaposlenih v IMV. Če upoštevamo dejstvo, da skoraj vsi delavci delajo v prvi in drugi izmeni, lahko ugotovimo, da pride v poprečju na eno vožnjo z avtobusom (v I. in II. izmeni) prijavljenih cca 60 delavcev – vozačev, na eno avtobusno linijo pa poprečno 103 delavci. Ob navedenih podatkih pa je potrebno upoštevati, da se vsakodnevno vozi dejansko v poprečju manj delavcev kot je prijavljenih, saj je tu prisotna tudi odsotnost delavcev zaradi bolniške, dopustov, ipd., ki je v zimskem času manjša kot v poletnih mesecih, tako da je zasedenost avtobusov v zimskem času tudi zaradi tega večja.

Iz doslej navedenega lahko ugotovimo, da je izkoriščenost oz. zasedenost avtobusov relativno visoka, pri čemer pa ni možno govoriti (kakor nekateri mislijo) o splošni prenatrpanosti, preobremenjenosti avtobusov, saj v poprečju z vsemi prijavljenimi delavci – vozači IMV-ja sploh niso vedno izkoriščena vsa registrirana mesta v avtobusih. Zasedenost avtobusov je velika, le na posameznih relacijah in to le pri prevozu delavcev prve delovne izmene. Pri prevozu prve izmene, se zgodi, da morajo delavci tudi stati na avtobusih in to predvsem tisti, ki se vozijo iz bližnjih postaj oziroma na krajših relacijah.

V kolikor bi delavcem zagotovili takšno udobnost, da bi na avtobusih lahko vsi sedeli, bi se celotni stroški prevoza delavcev z avtobusi za IMV povečali, po grobih izračunih, za preko 20 odstotkov. Po sedaj veljavnih cenah, plačuje IMV za prevoze delavcev z avtobusi na vseh linijah dnevno 1.130.000 din. V kolikor pa bi se ti prevozi še sedaj opravljali z istim številom avtobusov kot so se v začetku leta 1985 bi za te prevoze moral IMV plačati dnevno preko 1.350.000 din.

Na osnovi pripomb, ki smo jih deležni od delavcev IMV-ja, ki se poslužujejo avtobusnih prevozov, ter ob spremljanju teh prevozov ugotovljamo, da je zasedenost avtobusov na nekaterih relacijah povečana delno tudi zaradi tega, ker se tu vozijo tudi delavci zaposleni v drugih OZD.

S predstavniki DO Gorjanci smo se že na začetku sodelovanja dogovorili, da bodo na posameznih relacijah, kjer so še proste kapacitete avtobusov vozili lahko tudi delavce iz drugih OZD in ostale občane, v

zamenjavo pa se bodo delavci IMV-ja, v enakem številu (po potrebi – brezplačno) vozili na njihovih rednih avtobusnih linijah, predvsem tam, kjer se ne opravljajo pogodbeni prevozi za IMV. V primeru razlike pa je dogovorjeno, da se le-ta ustrezno poročata v korist enega ali drugega.

Takšen dogovor je bil sklenjen predvsem z namenom, da se v skladu z možnostmi doseže čim večja izkoriščenost avtobusov, zmanjšajo stroški prevoza po delavcu, istočasno pa tudi razrešuje problematiko primestnega avtobusnega prometa.

V kolikor bomo ugotovili, da Gorjanci vozijo druge delavce tudi na relacijah, na katerih so avtobusi dovolj zasedeni že z delavci IMV-ja, da zaradi tega prihaja do pretirane natrpanosti, preobremenjenosti avtobusov, bodo morali v »Gorjanci« prevoze reševati na drugačen način.

In kako je s točnostjo prevozov?

V mesecu novembru in decembru 1985. leta je bilo pri prevozu delavcev skupno 16

zamud avtobusov. Skupen čas zamud je znašal 7 ur in 31 min. Od navedenih je bilo 11 zamud storjenih po krivdi prevoznika. Te zamude so bile prevozniku zaračunane v skladu s pogodbo, ki določa, da se vsaka začeta ura zamude obračuna prevozniku po 1.200 din na delavca, ki je zamudil. V mesecu januarju 1986 praktično ni bilo zamud avtobusov, v februarju smo ponovno beležili 10 zamud. Skupen čas teh zamud je znašal 6 ur in 50 min. Od navedenih je bilo 8 zamud storjenih po krivdi prevoznika, kar smo mu tudi ustrezno zaračunali. V tem mesecu beležimo samo še tri zamude avtobusov. Dejstvo je, da je pogostost zamud v zimskih mesecih bistveno večja kot v poletnih, kar je tudi normalno. Da pa so se zamude precej zmanjšale, je razlog tudi v tem, da so »Gorjanci« v zadnjem času precej pomladili svoj avtobusni vozni park, saj so samo na proge, ki vozijo za IMV, vključili pred kratkim 6 novih avtobusov, kar bo sigurno prispevalo, da bo tudi naprej manj zamud.

## Inovatorji pozor!

Na osnovi sklepa, ki ga je sprejel delavski svet TOZD Tovarna oken in kovinske galanterije Šmarjeta, z namenom najti čim kvalitetnejšo rešitev v tehnologiji izdelave oken za prikolice, objavljamo

### interni razpis

#### Naziv projekta:

Konstrukcija okvirja univerzalnega koordinatnega stroja oziroma izboljšanje obstoječega

#### Osnovne zahteve:

1. Rešitev mora omogočati koordinatno pritrjevanje vrtalnih enot (LBL 35), ki že imajo dvovretene glave in hidravlično kontrolo pomika svetrov. Dimenzija mize je 1700 x 800 mm.
2. Vrtalne enote morajo biti pritrjene na nosilcih, ki bodo omogočali pritrjevanje enot v poljubnem položaju.
3. Premik enot mora biti izveden s pomočjo vreten ali zobatih letev in imeti dvostopensko regulacijo (po možnosti grobo-fino) ter možnost učvrstitve po nastavitvi.
4. Omogočati mora enostavne, hitro in natančno doziranje vrtancev, to je odpreškov in ravnih akrilnih plošč, različnih oblik v okviru dimenzije mize, ter njihovo učvrstitve med vrtnjem.

Za idejno rešitev razpisujemo naslednje nagrade:

din 250.000,–

din 30.000,–

din 10.000,–

Avtor sprejete rešitve mora sodelovati pri konstruiranju naprave. Rešitve je poslati na naslov TOZD Tovarna oken in kovinske galanterije Šmarjeta, 68220 Šmarješke Toplice, v 30 dneh po objavi z oznako »Komisija za interni razpis«.

Rešitev naj bo označena s šifro.

Za vse informacije ali ogled se obračajte na tovariša Pavla Zupančiča, tel.: 84-928, TOZD Šmarjeta.

Delavski svet TOZD  
TOKG Šmarjeta

# Pevski zbor

Človek, delo, kultura. Živeti, ustvarjati, to dviga človeka nad ostalo življenje, ustvarjati pomeni plemeniti življenje in medsebojne odnose.

Ob teh temeljnih resnicah spoznavamo, da je kultura nepogrešljiva sestavina našega življenja, ki plemeniti človeka, ga navdušuje, da ustvarja ali poustvarja glasbo, da gradi in bogati medčloveške odnose na delu, doma, med narodi.

Ko razmišljam, da mineva kar 8 let od ustanovitve Mešanega pevskega zbora v naši organizaciji, razmišljam o kulturnem poslanstvu in umetniški vrednosti tega zbora. Zborovska glasba je najbolj človeška, ker razvija interes povezovanja in zblizevanja ljudi, ter razvija ljubezen do človeka in njegovega dela. Pesem je lahko zdaj nagajiva, prešerna, zdaj otožna, mila, pa zopet poskočna, udarna, mogočna, a širina glasov, ki se zlijejo v zboru, še poudari njeno moč in lepoto. Seveda je nadvse potrebno za takšno ustvarjalno delo veliko potrpljenja in dela. Za letošnje leto je plan dela, ki smo si ga pevci zastavili zelo

obsežen in bo potrebno veliko odrekanj.

Pred dnevi smo imeli koncert na Mirni za delavce naše delovne organizacije. V programu je zapisano, da se zbor predstavi v vseh krajih, kjer so naše TOZD, seveda tudi v Novem mestu. Upam, da smo zadovoljili občinstvo oziroma ljubitelje petja na Mirni, saj so hkrati lahko prisluhnili tudi petju deklet Trebanjskega noneta, ki ga vodi tov. Kukman Slavka. Koncert sta povezovala Zvonka in Jože Falkner.

Pred vrati so nastopi in sicer: občinska in dolenska revija, koncert s pobratenim zborom Slavček iz Trbovelj na gradu Bogenšperk, nadalje tabor v Šentvidu in nekje v juniju se nam obeta nastop v tujini.

Torej pred zborom so pomembni nastopi in mislim, da



jih bomo v celoti realizirali, kljub temu, da se naši pevci vozijo dvakrat tedensko na vaje iz oddaljenih krajev, kot so Kostanjevica, Otočec, Mirna peč itd.

To seveda pomeni, da je v zboru vzdušje prijetno, ter vlada med pevci in zborovodjem tov. Rauchom veliko prijateljstvo.

Preostane mi le, da povabim vse, ki imajo veselje do zborovskega petja, da se nam pridružijo. Vedno smo bili veseli novih članov, ki so se namenili delovati v tej kulturni dejavnosti in smo jih ob prihodu pozdravili s pesmijo.

E. N.

## Evidentiranje brigadirjev za MDA v letu 1986

Brigadirska sezona je pred vrati. Iz naše občine bosta tudi letos odšli na prostovoljno delo 2 mladinski brigadi (ena v zvezno, druga na republiško akcijo) in 1 pionirska brigada, kar skupno pomeni 150 brigadirjev. OK ZSMS Novo mesto začenja z evidentiranjem brigadirjev za mladinske delovne akcije v letu 1986 in sicer za:

### 1. Republiško MDA BRKINI 86 (29. 6. – 19. 7. 1986)

Brigadirji mladinske delovne brigade bodo tri tedne delali na vodovodu v občini Ilirska Bistrica.

### 2. Zvezno MDA OSIJEK 86 (3. 8. – 30. 8. 1986)

Akcija bo v SR Hrvatski. Cca 50 brigadirjev bo 4 tedne delalo na trasi z brigadirji iz vseh ostalih republik.

3. Pionirsko delovno brigado »Janez Mrak«, ki bo tri tedne (6. 7. – 26. 7. 1986) po prilagojenem programu delala na zvezni delovni akciji ISTR 86.

Naši predsedniki OOO ZSMS vas bodo detaljnije informirali o letošnjih akcijah.

### ZVEZA SOCIALISTIČNE MLADINE SLOVENIJE OBČINSKA KONFERENCA NOVO MESTO, Kettejev drevored 3

#### PRIJAVNICA ZA UDELEŽBO NA MDA 1986

Podatki o brigadirju

1. Ime in priimek .....
- Datum in kraj rojstva .....
- Naslov:
- stalni .....
- začasni .....
- telefon .....

2. OZD, kjer si zaposlen ali šola, ki jo obiskuješ .....

3. V službi – šoli imam urejeno glede odhoda na MDA : DA NE

4. Član ZSMS od leta ..... član ZK .....

Član drugih organizacij (DPO, DO-D) .....

Najvažnejše voljene funkcije .....

5. Sodeloval na MDA (kje, kdaj, funkcije) .....

6. Sodeloval-a bi na področju (podčrtaj): kulture, športa in rekreacije, informiranja, tehnične kulture (radio, foto-kino, avto-moto in drugi tečaji), družbeno-politično usposabljanje, ostalo (navedi) .....

7. Kot brigadir se želim z brigado iz Novega mesta udeležiti MDA:

a. BRKINI (republiška akcija): 29. 6. – 19. 7. 1986 (MDB Marjan Kozina – občina Ilirska Bistrica)

b. OSIJEK (zvezna akcija): 3. 8. – 30. 8. 1986 (MDB Katja Rupena – SR Hrvatska)

c. ISTR 86 (zvezna akcija): 6. 7. – 26. 7. 1986 (PDB Janez Mrak – občina Koper)

Podčrtaj akcijo, ki se je nameravaš udeležiti in prijavnico vrni na naslov:

OK ZSMS Novo mesto

Kettejev drevored 3

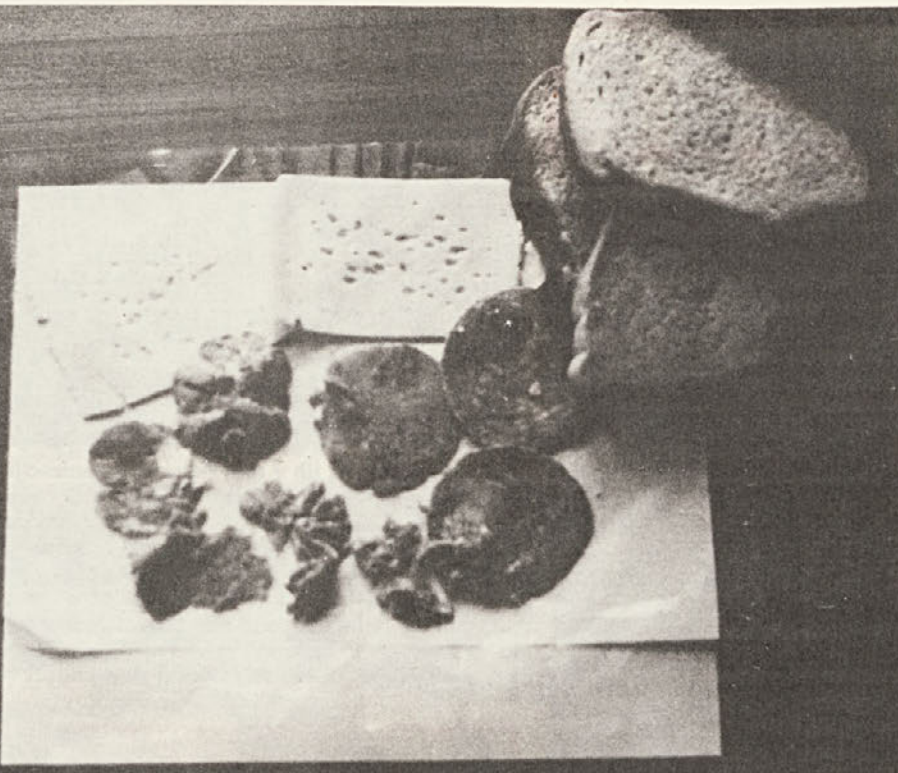
telefon: 21-536

68000 Novo mesto

Rok: 15. maj 1986

v ..... dne .....

Podpis: .....



Pri hladni malici smo povsem brez domišljije ali pa smo že vsega naveličani. Vendar pa, ko malica izgleda takole, postaneš upravičeno slabe volje. A vendar v kuhinji se trudijo, za malo denarja malo »muzike«.

## Kaj je danes za malico?

Kaj je danes za malico je že običajen pozdrav, ki smo ga deležni vsako jutro delavci, ki delamo v družbeni prehrani. Za zadovoljevanje človekovih potreb je hrana verjetno na prvem mestu, zato je tudi tema razgovorov v zvezi z malico čisto običajna, vsakdanja stvar. Seveda z vprašanjem, kaj je za malico, zanimanja še ni konec. Nešteto je vprašanj in med njimi tudi takih, ki dajejo pomislek, da naša malica ni ravno najboljša.



Kritičnih pripomb je deležna v večji meri hladna malica, pri tem je potrebno poudariti, da je naše vodilo v družbeni prehrani vsakemu delavcu zagotoviti topli obrok in temu tudi posvečamo nekoliko več pozornosti. Vsaj malenkosten premik v kvaliteti tople malice je menda opazen, kar nam priznavajo v precejšnji meri naši abonenti. Tudi redna analiza naših toplih obrokov, ki jo opravlja Zavod za socialno medicino potrjuje našo ugotovitev, da je malica primerna, in po izjavah delavcev Zavoda, ki opravljajo organoleptično oceno nič slabša, kot jo imajo delavci v ostalih DO. Pri tem je seveda potrebno priznati, da imajo nekatere, predvsem manjše delovne organizacije nekoliko boljši asortiman, predvsem pa boljši servis.

Najpogostejša mnenja in pripombe, ki so razvidne iz rezultatov analize so:

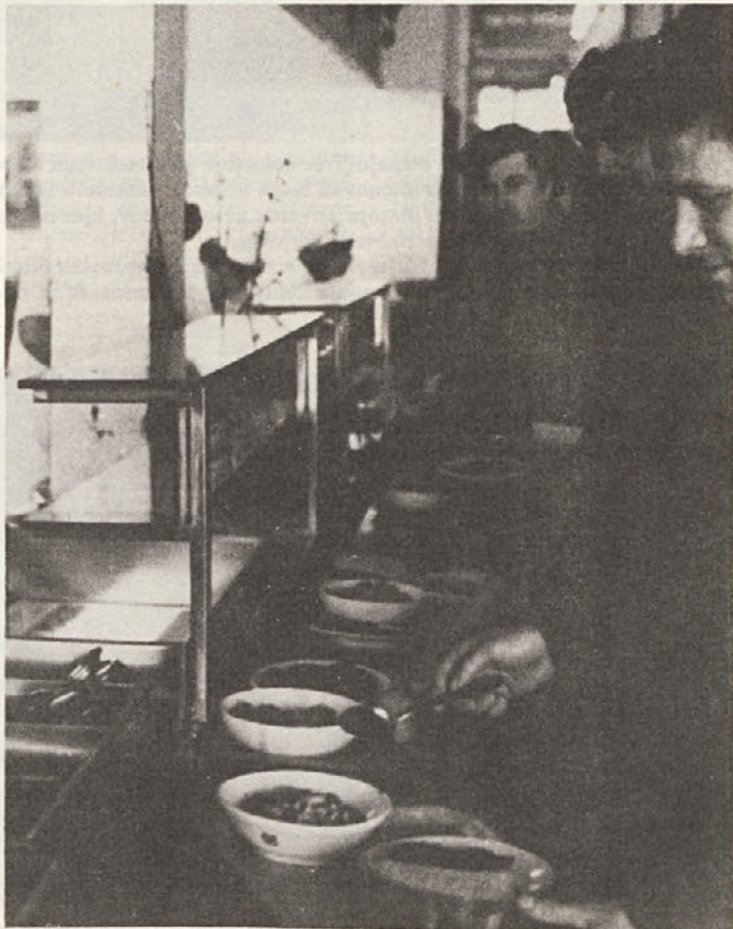
**ORGANOLEPTIČNA OCENA** jedi, ki sestavljajo malico imajo čist vonj, primeren okus in konsistenco, jed je običajne sestave, malica je nekoliko premastna, razmerje med hranilnimi snovmi je ustrezno itd...

### KEMIČNA ANALIZA

- vsebuje hranilno sestavo obroka
- energijsko vrednost obroka
- energijsko razmerje med B, H, OH
- energijsko gostoto

Najpogostejše pripombe so: malica je količinsko zelo obilna,

po hranilni in energijski vrednosti včasih presega mejo normativa, skoraj v vsa-



Ljubezen gre skozi želodec... pri nas pa velikokrat zaradi malice izlivamo žolč... Kadar je dobra, jo hitro zmanjka. Jezimo se, ker juho, meso ali golaž jemo z vilicami, namesto solate košček paprike in še in še...

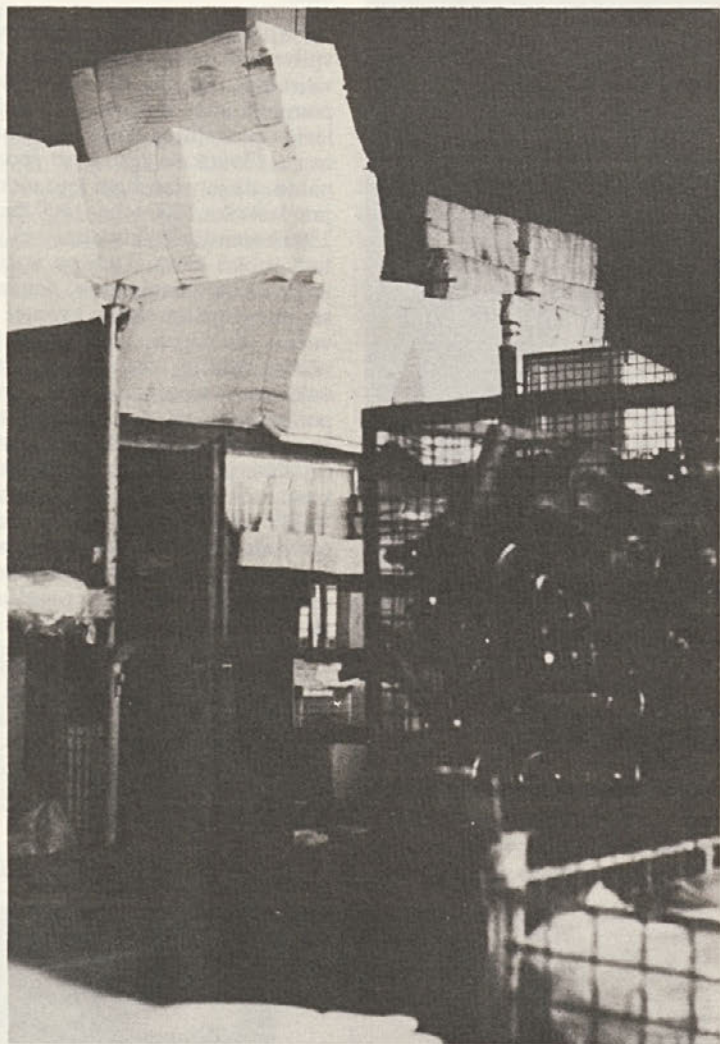
kem izvidu je pripomba, da je potrebno zmanjšati količino kruha. Malice so kalorično nekoliko premočne, saj dosega vrednost preko 1000 kkal. Priporočeno vrednost za srednje težkega delavca pa znaša 750 kkal.

Na kvaliteto malic bistveno vpliva tudi način in kakovost servisiranja. Že, za kar kronično pomanjkanje drobnega inventarja poskrbijo naši abonenti sami. Človek se zgrozi ob spoznanju, da je v lanskem letu menjalo lastnika 1300 vilic, 1600 žlic, 1500 keramičnih skodelic - tu je tudi veliko loma. Tudi po nožih je precejšnje zanimanje, vendar se jih ne upamo dati v promet v večjih količinah, saj nekateri očitno mislijo, da so samo za enkratno uporabo. Pri teh podatkih, bi si morali potrkati na svojo vest prav vsi, saj je skoraj neverjetno, da so ti naši zmi-kavti, da jih nihče ne opazi. Veliko inventarja se nahaja tudi po vseh omarah in predalih po vsej tovarni, pri tem pa ni veliko upanja, da se brez posebne akcije še kdaj vrne v menzo.

V želji, da tudi v letošnjem letu storimo vsaj majhen korak v kvaliteto naših uslug, naprošamo vse za sodelovanje. V veliko pomoč nam bo že, da vsak pospravi za sabo, vrne svoj pladenj in če se le da tudi žlico.

Marjan Jamnik

## Foto žeblički



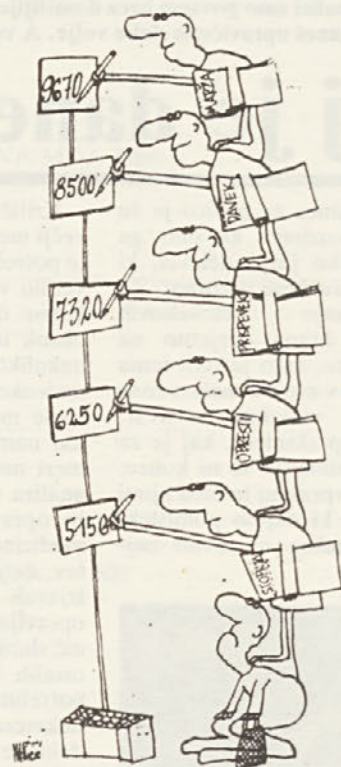
Da znamo biti na vso moč »iznajdljivi« dokazuje posnetek tega bungalova, kot bi mirno lahko imenovali lesen kočmur (kakršnih lahko najdemo precej) na južnem platuju Tovarne avtomobilov, kjer imajo svoja zatočišča delavci materialnega oddelka. Baraka zbita iz embalažnega lesenega materiala, z improviziranimi okni, minimalnim prostorom, ponuja zatočišče pred mrazom in dežjem!



Proste kapacitete, ki so na voljo v TOZD Tovarna avtomobilov, proizvodnja I smo pričeli zmanjševati. Tako v težki presernici opravljajo usluge za Zavode Crvene zastave delovno organizacijo Sombor, po dual form postopku prešajo razne karoserijske dele. Na fotografiji delavec jemlje iz preše stranico za Zastavo 101 pick-up.



Oglasne deske, ki jih v naši delovni organizaciji resnici na ljubo ne primanjkuje, več ali manj izgledajo takole. Po nekje najdete na njih sicer vrsto papirjev z že skoraj zgodovinskimi datumi, ki visijo tam, ker pač ni nikogar, ki bi jih pospravil in sploh skrbel, da bi oglasna deska opravljala svojo funkcijo Mlada pota ... posnetek je iz tozda v Brežicah, a povsod so »mlada pota« tako nekako prazna ..., brez dogajanj. Vendar vedno ni bilo tako... Nekoč so bili prav mladi tisti, ki so imeli svoje oglasne deske vzorno urejene, kjer si vedno našel kaj zanimivega, vedno se je nekaj dogajalo....



RATKO MARINČIĆ. Večernji list

### OPRAVIČILO!

Hustar Cvetka, zaposlena v TOZD Tovarna avtomobilov, se opravičujem tovarišu Ivanu Volčjaku iz TOZD Tovarna prikolic, za žaljive besede, ki sem mu jih izrekla na avtobusni postaji.

IMV KURIR izdaja delovna organizacija Industrija motornih vozil Novo mesto. Izhaja vsakih 14 dni v 5500 izvodih. Glavni urednik: Jasna Sinkovec. Odgovorni urednik: Čedo Negovanovič. Tehnični urednik: Mira Zonta. Člani uredniškega odbora: Zvone Pavlin (predsednik), Brigita Redek-Jeriček, Spasenka Lazarov, Danica Mezič, Rudi Dolenshek, Anton Longar, Anton Luzar in Ljubo Skupek. Izdajateljski svet: Marko Rajkovača, Vida Rifelj, Vojko Grobovšek, Jasna Sinkovec, Miloš Jakopc in Spasenka Lazarov (predsednik). Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška c. 18/20. Grafična priprava in tisk: TISKARNA NOVO MESTO.