



Proizvodnja avtomobilov zahteva ogromno organiziranosti znotraj kolektiva kot na domačem in na tujem trgu. Zato je izvoz avtomobilov rezultat izjemnih naporov naših delovnih ljudi in odraz pravilne dolgoletne razvojne naravnosti. (foto Marjan Ciglič)

STANE DOLANC IN DOBROSLAV ČULAFIĆ PRI NAS

## Razvoj v mejah realnih možnosti

Obisk članov predsedstva CK ZKJ Staneta Dolanca in Dobroslava Čulafića v novo-meški občini in v našem kolektivu je vzbudil veliko zanimanje. Čeprav so sredstva javnega obveščanja bolj ali manj poglobljeno komentirala njun pogovor z vodilnimi komunisti v Industriji motornih vozil, je nedvomno potrebno povedati še kaj, kar bi delavcem našega kolektiva omogočilo oblikovati jasnejšo podobo o vsebini pogovora, ki je bil skrajno odkrit in v pravem tovariškem vzdušju.

Gostje so si najprej ogledali proizvodnjo avtomobilov in prikolic, sledil pa je pogovor z vodilnimi in odgovornimi komunisti.

Član predsedstva konference ZK IMV Branko Košir je podal uvodno informacijo, v kateri je najprej opisal organiziranost zveze komunistov v kolektivu, nato pa je dejal:

„Bolj kot organizacijski problemi so komuniste IMV zlasti v minulem letu angažirali problemi vsebine delovanja, saj smo se, tako kot celotna družba, znašli pred številnimi nalogami uresničevanja gospodarskih stabilizacijsko naravnanih načrtov, pri čemer so ob množici objektivnih problemov prišle na površje tudi naše notranje slabosti. Mi smo jasno in glasno spregovorili o številnih težavah, ki so nas spremljale skozi vse lansko leto. Ne da bi povečevali dosežene gospodarske uspehe smo sodelovali z vsemi tistimi družbenimi silami, ki si prizadevajo odpraviti zlasti

v sferi gospodarjenja zakoreninjene preživele birokratske tendence, ki zavirajo uresničevanje naše prve naloge – gospodarske stabilizacije.

V IMV ni niti enega izdelka, za katerega se lahko samostojno oblikuje cene. Vse cene določa zvezna administracija. Leta nazaj je zadrževala cene osebnim avtomobilom in jih po različnih kriterijih odobrvala tako, da je prišlo na jugoslovanskem tržišču do absurdnih nesorazmerij. Avtomobili v izvozu so imeli za 40 % višjo ceno od avtomobila na domačem trgu. ZIS je maja lani po 22 mesecih dovolil zvišanje cene osebnim avtomobilom za 13 %. To zvišanje je bilo za IMV smešno nizko glede na zvišanje cen reprovromateriala in kooperantskih delov. Odobrena

cena ni pokrivala niti nabavno ceno v avtomobil vgrajenega materiala. Po devalvaciji se je ta razlika še povečala, tako da je bila cena vgrajenega materiala (torej brez OD, brez stroškov tovarne, elektrike itd.) za 2,5 milijona višja od odobrene cene – znašli smo se v nemogoči situaciji. Pisali smo in moledovali, od Ljubljane do Beograda, vendar brez uspeha. Ko so se cene sprostile, je predstavnik ZIS javno nastopil in predlagal, da naj ne bi preveč zvišali. Zvišali smo 27 % manj, kot je bilo usklajeno na Zavodu za cene in kljub temu smo od istih, ki so toliko let zadrževali cene, doživeli očitke in napače. Ogorčeni smo nad takim odnosom do združenega dela. Pri vsem tem moram povedati, da je največ profitirala država. Za zvezni prometni davek za R-4 je kupec prej moral odšteti 600.000 starih din, sedaj pa 1.900.000 starih din.

(Nadaljevanje na 2. str.)

(Nadaljevanje s 1. str.)

V kolektivu smo veliko razpravljali o nastali situaciji. Proizvajati in prodajati po ceni, ki ne pokriva niti nabavne cene materiala, je nevzdržno. Na drugi strani pa je bilo nujno najti nekakšne olajšave za kupce, ki so bili tudi, ne po svoji krivdi, prisiljeni doplačati za avtomobil. Nazadnje smo našli rešitev. Ponudili smo kupcem, ki so predčasno vplačali avtomobil R-4, da doplačilo opravijo v 12 obrokih do konca tega leta s tem, da se jim priznajo obresti in vključijo v doplačilo. To je večina kupcev dobro sprejela in dogaja se dnevno, da veliko število kupcev, ki so prej zahtevali povračilo vplačanega denarja, sedaj odstopa od tega in sprejema obročno doplačilo.

#### Naš izvoz odseva izjemne napore celotnega kolektiva

V letu 1980 nas je stanje v zunajtrgovinski bilanci Jugoslavije in Slovenije prisililo k še hitrejšemu povečanju izvoza. To je v glavnem tudi vplivalo na zamude pri dobavah na domačem trgu.

Naj ne izzveni neskromno če povemo, da naših 121 milijonov dolarjev v preteklem letu ustvarjenega izvoza na zahodni trg odseva izjemne napore celotnega kolektiva, da v skupnem in lastnem interesu dosežemo tisto, kar smo obljubili: povečati izvoz za več kot 100% v primerjavi z letom 1979. Ni šlo brez ogromnih težav, pri čemer so nastajali tudi novi konflikti. Žal so nekateri med temi izzvali več zanimanja kot naš plan, katerega smo uresničevali hkrati s številnimi nalogami na področju izgrajevanja kapacitet za plansko dogovorjeno ekonomsko proizvodnjo avtomobilov in prikolic.

Komunisti in vsi delovni ljudje v IMV ob skeptičnih pogledih na naš razvoj srečujemo tudi odkrite odpore v družbenem okolju, ki ne nakazujejo reševanja avtomobilske industrije v Sloveniji. Vsiljuje se misel, da se nekateri kljub nasprotnim proklamacijam, pravzaprav bojijo srečanja s celovito organizirano in tehnološko razvito slovensko avtomobilsko industrijo, čeprav so usklajevanje, združevanje, uvajanje najsodobnejše tehnologije in doseganje ekonomskih serij njena edina alternativa.

Pri snovanju srednjeročnih programov moramo povedati, da smo mi naš sporazum z Renault vključili, na predlog republiškega IS in republiške



Prikolica – nadvse otipljiv dokaz naše ustvarjalnosti in sposobnosti, da se spoprimeemo z najbolj zahtevnim zahodnoevropskim trgom. Tovariš Dolanc je pozorno prisluhnil problemom. (foto Marjan Ciglič).

skupščine SR Slovenije, šele leta 1978. V plan je prišlo 150.000 avtomobilov in 50.000 prikolic. Za tako velik program ni bilo možnosti zbrati investicijska sredstva, zato smo se odločili za etapno realizacijo. Izdelan je bil investicijski program za prvo etapo in sicer za 100.000 R-4 in 35.000 avtomobilskih prikolic. Sredstva v višini 300 starih milijard je bilo treba združiti: 45 milijard na podlagi interesnega združevanja, 54 milijard na podlagi vzajemnega s 17 temeljnimi bankami v SR Sloveniji, 50 milijard z izvajalci del, ostalo pa so inozemski krediti in domači krediti dobaviteljev opreme in bank. To je zahtevno in dolgotrajno delo in do danes smo združili vse razen 9 starih milijard pri Gospodarski banki Ljubljana in 3,3 stare milijarde pri koprski banki. Zaradi tega bo ta etapa končana šele letos.

Program, ki smo ga zastavili ob koncu prejšnjega srednjeročnega obdobja, smo prenesli v novo srednjeročno obdobje 81 – 85 s tem, da smo si zastavili še dodatno nalogo: do konca tega srednjeročnega obdobja bomo pripravili vse potrebno za nadaljnje povečanje proizvodnje od 150 tisoč na 200 tisoč osebni avtomobilov. Znano je, da se minimalne ekonomske serije avtomobilov začenjajo pri proizvodnji 100.000 avtomobilov. Avtomobilska tovarna mora na enem mestu (zaradi vzpona in padca proizvodnje postavljenih modelov) izdelovati najmanj 2 modela. Zaradi tega smo tudi tako programirali postavitev kapacitet. Uresničitev programa razvijamo skupno s številnimi specializiranimi

proizvajalci (kooperanti) iz Slovenije in drugih republik.

Iz subjektivnih in objektivnih razlogov so ti odnosi še vedno pogodbeni – tudi tam, kjer imamo dolgoročne sporazume. V veliki meri na to vplivajo različni pogoji gospodarjenja, do katerih prihaja zaradi administrativnega urejevanja cen na relaciji grupacije proizvajalcev – ZIS (na primer: konec decembra je ZIS odobril zvišanje cen avtomobilskih gum – pri tem kupci t. j. mi, nismo sodelovali niti bili vprašani!), nadalje spreminjanje pogojev uvoza repro materiala za posamezne grupacije itd. Kljub temu vlagamo velike napore, da bi se ti odnosi čimprej spremenili v dolgoročne na dohodkovni povezavi.

#### Zmanjšali bomo odvisnost od uvoza

Ohranitev položaja vodilnega proizvajalca prikolic v Evropi postavlja pred komuniste v tej stroki obsežne naloge na področju tehnološke modernizacije programa in temeljito organizacijsko prestrukturiranje.

Našo dolgoročno izvozno orientacijo bomo ob povečanem izvozu avtomobilov in prikolic gradili tudi s povečanjem proizvodnje delov in sklopov za lastne in izvozne potrebe, s čimer bomo hkrati zmanjševali odvisnost od uvoza.

V tem trenutku nimamo možnosti, da bi nadalje razčlenjevali omenjene in izpostavljali druge planske usmeritve, pri oblikovanju katerih smo predvsem komunisti najbolj tvorno sodelovali, zato mi dovolite, da spregovorim le nekaj besed o drugih, nič manj

pomembnih področjih delovanja ZK v IMV.

Gre za problematiko dograjevanja samoupravljanja od organizacijskih do najbolj subtilnih vprašanj medsebojnih odnosov, problemov delovanja delegatskega sistema itd.

V skladu z dogovorom z delovno skupino CK ZKS smo se lotili organizacije za avtomobilski program in program prikolic. Spričo dogovorov o organiziranosti slovenske avtomobilske industrije smo na predlog republiških organov začasno prenehali aktivnosti za oblikovanje SOZD. So pa na področju samoupravljanja še druge nedorečenosti, vključno z neizgrajenim sistemom nagrajevanja in drugimi elementi bistva samoupravnega položaja delovnega človeka. Komunisti menimo, da smo predvsem mi sami najbolj odgovorni za hitrejšo krepitev samoupravnih odnosov, za kar je potrebno ustvariti vse potrebne pogoje. Na zadnji konferenci smo sprejeli sklep o sklicu problemske konference ZK, ki bi razgrnila celotni kompleks problemov razvoja samoupravljanja, s konkretnim programom za dolžitev za posamezne naloge in izpostavljenost odgovornostjo.

Ob tej priložnosti bomo s posebnim poudarkom obravnavali vprašanja kadrovske politike, ki je ena od glavnih temeljev perspektivnega razvoja.

Ne nazadnje bi rad povedal, da smo komunisti v IMV zelo kritični do stopnje razvitosti delegatskih odnosov, ki ne glede na določene pozitivne premike še niso premagali začetnih slabosti in ostankov starih predstavniških oblik. Vpliv našega delavca na družbeno dogajanje je še vedno slab, pa ne samo zaradi njegovih oziroma naših pomanjkljivosti. Zavedamo se, da delegatski odnos mora postati način našega razmišljanja, pojmovanja in vsakdanjega obnašanja. V nasprotnem bo delegat ostal le slab poštar in nezainteresirana oseba v nekem, sicer bolj ali manj dobro organizacijsko zastavljenem delegatskem sistemu pod kontrolo birokratov. Bolj bo učinkovit delegatski sistem, slabši vpliv bo imela birokracija. V tem je tudi bistvo odgovora na marsikatero pritožbo zoper tehnobirokracijo od tozda in krajevne skupnosti do federacije. Recepta za hitro in učinkovito rešitev teh problemov v IMV dejansko nimamo, vidimo pa dobro pot v idejnem usposabljanju delegatov in vzpostavljanju objektivnih pogojev za delovanje delegacij ter v razvijanju notranjega sistema informiranja. V tem smislu so

(Nadaljevanje na 3. str.)

(Nadaljevanje z 2. str.)

naravnih akcijski programi vseh družbenopolitičnih organizacij."

V nadaljevanju je tekla beseda o problematiki, ki jo je odprla uvodna informacija, pri čemer se je Stane Dolanc posebej zanimal za probleme proizvodnje v pogojih stabilizacijskega gospodarjenja in čedalje bolj izrazite krize, ki pesti vso svetovno avtomobilsko proizvodnjo. Poudaril je, da je IMV naredila revolucijo na Dolenjskem, vendar je potrebno napraviti vse, da bo ohranila takšno vlogo tudi v prihodnje. Pri tem je mislil na nujnost reševanja celotne problematike – od sanacije obveznosti do kupcev pa vse do glavnih nalog srednjeročnega plana. Bil je zelo kritičen, ko je govoril o osebnih dohodkih, ki so tako nizki, da je potrebno nemudoma ukrepati.

Precej je bilo rečenega o povezovanju in usklajevanju slovenske in tudi jugoslovanske avtomobilске industrije, ki je po besedah Dolanca in Čulafića edina perspektiva za več stotisoč delavcev, ki so neposredno in posredno vključeni v jugoslovansko proizvodnjo cestnih vozil. O naših stališčih in pogledih na bodočnost domačega avtomobilskega trga je spregovoril Jurij Levičnik, ki je na vprašanje o realnosti načrtovanj jugoslovanskih proizvajalcev avtomobilov med drugim dejal:

„Osnovno je vprašanje, kje se nahaja avtomobilska industrija Jugoslavije in znotraj te IMV v kontekstu svetovne avtomobilске inudstrije in nastopajoče krize na svetovnem avtomobilskem trgu. To vprašanje je bilo prisotno že prej, vendar mi gledamo nanj iz drugega zornega kota. Kriza na svetovnem avtomobilskem trgu, v zahodnem svetu, je ne samo zaradi številnih ekonomskih faktorjev, ampak predvsem zaradi prenasitčenosti zahodnega sveta z avtomobili. V zahodnem svetu so dežele, v katerih pride 1 avto na 3 prebivalce. V Jugoslaviji smo na drugačnem avtomobilskem razvojnem nivoju in imamo danes 1 avto na 10 prebivalcev.

Pri današnjem številu avtomobilov – 2,5 milijona oz. nekaj manj (če bi lastniki zamenjali te avtomobile ne tako kot zdaj – povprečno na 7 let, ampak na 10 let) potrebujemo samo za zamenjavo obstoječega voznega parka 250.000 avtomobilov na leto. Zaradi tega vidimo v naslednjih 10 – 15

letih še nadaljni vzpon proizvodnje v Jugoslaviji. Avtomobil je devizno tako zahteven izdelek, da je z uvozom avtomobilov zelo težko vplivati na motoriziranje neke dežele v pogojih, ko le-ta nima dovolj deviznih sredstev niti za druge inozemske nabave. Vse bolj in bolj se bomo morali torej orientirati na domačo proizvodnjo.

#### Kaj je avtomobilska industrija?

Velikokrat zelo široko govorimo o avtomobilski inudstriji v Jugoslaviji in imenujemo avtomobilsko inudstrijo tudi tisto, kar to ni. Po sklenitvi kooperacijske pogodbe s tujino že začnemo to imenovati avtomobilska inudstrija, čeprav obstaja le organizacija, ne pa tudi proizvodna hala. Danes se dejanska proizvodnja osebnih avtomobilov v Jugoslaviji odvija na dveh mestih: v Zavodih Crvena Zastava in v IMV; močnejša je zaenkrat tudi še montaža v Sarajevu. Drugih avtomobilskih tovarn v Jugoslaviji ni. V Cimosu je montaža, ki izdela 8 – 10 tisoč avtomobilov na leto in tudi te količine ne more preseči (vprašanje je, če bo lahko zagotovila 5 tisoč avtomobilov). Osebnost sem prepričan, da v stabilizacijskih pogojih tudi ostalim republikam in pokrajinam, ki menijo, da bodo ta sredstva lahko zagotovile, to najbrž ne bo uspelo. Obstaja ne samo realna možnost, ampak potreba, da se na obstoječih mestih ta proizvodnja razvija in zagotovi tista količina avtomobilov, ki bi

za dostovala jugoslovanskim potrebam.

Za leto 1985 računamo za potrebno po približno 500.000 avtomobilov – 50 % za zamenjavo doseданjega parka, 50 % za nove kupce. Ob pogledu na današnje kapacitete tako v Zastavi kot v IMV in če vključimo tudi TAS Sarajevo, nam je jasno, da do te številke s proizvodnjo ne bomo prišli. Ob naši številki 200.000 bom dal pojasnilo. V to srednjeročno obdobje prenašamo plan, ki je bil zastavljen skupno v republikah v preteklem obdobju – 150.000 avtomobilov. Zastaviti želimo pogoj za proizvodnjo 200.000 avtomobilov v tem srednjeročnem obdobju. To pa pomeni, da bomo v tem času toliko avtomobilov tudi izdelali. Tehnološke linije za proizvodnjo posameznih delov in sklopov moramo postaviti na tiste ekonomske parametre, ki so danes v svetu normalni oz. minimalni. Če bomo koristili kapacitete za 70, 80 %, pa zaradi tega ne bomo dražje proizvajali."

Ko se je ponovno ozrl na nujnost povezovanja jugoslovanske avtomobilске inudstrije, kar bo zlasti problematično zaradi njene vezanosti na velike evropske proizvajalce, je Stane Dolanc rekel:

#### Izhajati moramo iz domačih možnosti in sposobnosti

„Mi gledamo samo vsak svoj ozki krajevni interes (vsi v avtomobilski inudstriji Jugoslavije) in ne najdemo skupnega

jezika. Saj ni tako samo v avtomobilski inudstriji – isto je v elektroniki, kjer ima vsak svojega „ino-patrona“. Od tod izhaja naša zahteva po enotnem konceptu razvoja avtomobilске inudstrije v Sloveniji in Jugoslaviji, ki bo izhajal predvsem iz domačih možnosti in sposobnosti – znanstvenih in materialnih. Tega pa v preteklosti prav gotovo ni bilo dovolj.

Naftna kriza bo lahko zelo resno vplivala na razvoj avtomobilске inudstrije. Zavedati se moramo ekonomske situacije, v kateri se nahajamo. Ne glede na vse drugo se ji moramo podrediti tudi v tistem, kar se nam zdi v tem trenutku zelo pametno in koristno. Lahko kritiziramo republiško ali zvezno vladu, vendar obe gledata na te probleme veliko širše, ne samo z vidika avtomobilске inudstrije. S tem pride do računov, ki so pomembne za celo republiko ali za celo zvezo. Če smo prišli do spoznanja, da tako ne gre več naprej, ker je nemogoče živeti na inozemskih kreditih, bomo morali pač počakati. Namesto da bi uresničili načrt do leta 1985, ga bomo do leta 1990. To stališče, ki ga je sprejel CK ter vse skupščine, bomo uresničili z vsemi sredstvi, ki jih imamo, ker drugače ne gre. Delavcem moramo dati možnost, da na določen način vplivajo na celotno politiko v neki združeni gospodarski organizaciji kot je IMV. Tak kompleks OD lahko v kratkem pripelje do socialnih konfliktov. Ne govorimo pa o tem, kako smo se povezali med seboj.

(Nadaljevanje na 4. str.)



Tovariša Dolanc in Čulafić sta si ogledala proizvodnjo avtomobilov in prikolic, pri čemer sta izrazila priznanje doseženim uspehom pri izgradnji kolektiva (foto Marjan Ciglič).

# Leta zvestobe skupnosti

24. januarja se je v dvorani Doma JLA v Novem mestu zbralo nad tristo delavcev Industrije motornih vozil, da bi skromno obeležili 10., 20. in 25. letnico dela v našem kolektivu.

Priznanja, ki so jih prejeli, imajo toliko večjo „težo“, saj so zahvala za zvestobo kolektivu, ki je v skromnih 25 letih razvoja premagoval številne težave, da bi postal to, kar je danes v slovenskem, jugoslovanskem in evropskem merilu. Koliko poštrevnosti je bilo potrebno za vse to se ne da povedati, vendar upamo, da so tople želje in čestitke vseh delavcev vsaj delno izražene v poudarjeni besedi, ki jo je jubilentom v imenu družbenopolitičnih organizacij in samoupravnih organov izrekel predsednik konference OOS IMV, tov. Jože Turk, ki je dejal:

„V človekovem življenju ni veliko trenutkov, kakršen je današnji. Z vso globino ga doživljamo skupaj s 311 jubilanti velike družine kolektiva IMV. Biti aktiven soustvarjalec 25, 20 ali 10 let v njegovem nastajanju, predstavlja mnogo več kot običajni seštevki let delovne dobe. Biti toliko let izpostavljen vsem težavam rojevanja in razraščanja Industrije motornih vozil iz skromne delavnice v moderno tovarno, pomeni biti ZVEST v najbolj plemenitem smislu te besede. To pa je tisto, kar veže najbolj trdne temelje človeške morale, o čemer je v današnjih razmerah treba več govoriti, da bi še vedno ostali ljudje.

Zaradi tega smo, dragi jubilanti, ponosni na vas enako, kot ste lahko vi sami ponosni na leta naporov, odgovodovanja, žrtvovanja in ogromnih delovnih uspehov, vtkanih v vaših petindvajset, dvajset in

deset let, ki sovpadajo s 25. obletnico življenja kolektiva, ki smo jo pred kratkim proslavili.

Zgodilo se je, ne dolgo tega, da so nam nekateri ljudje izven kolektiva očitali, da se nekoliko preveč oziramo nazaj in obujamo spomine na lastno preteklost ter glorificiramo dosežene rezultate. Za takšne imamo samo en odgovor: kdor se ne upa ozreti na prehojeno pot, komur preteklost iz kakršnihkoli razlogov ne more biti spodbuda za nadaljnje delo, kdor ni vgradil svojega kamenčka v mozaik razvoja naše socialistične domovine – ta se dejansko nima za čim ozirati, ta je dejansko živel prazno življenje. Zato pa smo mi doslej in bomo še naprej z občutkom človeka, ki je opravil dobro delo, govorili o časih male delavnice „Agroservisa“, gnezda, iz katerega je leta 1958 zapeljal prvi pravi jugoslovanski avtomobil. Zakaj bi se ne smeli

smote dopustiti, da bi prišlo do kakršnihkoli socialnih nemirov glede na veliko število zaposlenih in tistih, ki so odvisni od vas. Menim, da je nujno iskati skupen jezik v Sloveniji in Jugoslaviji. Še vedno je veliko sestavnih delov, ki bi jih lahko izdelovali doma in jih ne bi bilo treba uvažati“.

Poseben komentar k temu, kar smo povzeli iz pogovora, verjetno ni niti potreben, saj so temeljne smernice razreševanja obravnavane problematike več kot jasno nakazane. Družbenoekonomske razmere, v katerih se nahajamo, ne dovoljujejo trenutka odlašanja, zato je zlasti pred subjektivnimi silami v družbi množica nalog za osredotočanje vseh razpoložljivih sil na uresničevanje stabilizacijskih nalog. Tega se tudi v Industriji motornih vozil dobro zavedamo!

v trenutkih, kakršen je današnji, spomniti leta 1962, ko smo izvozili prve avtomobile v Avstrijo, Dansko, na Švedsko in nekaj let kasneje v Češkoslovaško? Mnogi Jugoslovani so prvič v življenju videli avtomobilsko stanovanjsko prikolico leta 1966, ko smo naše prve serijske ADRIE in OPATJE naložili na vlak za daljnjo Skandinavijo. Vse to so bili rezultati znanja in velike poštrevnosti mnogih med vami, zlasti pa vas širinajstih izmed štiriintridesetih, ki so položili temelj drugemu največjemu proizvajalcu avtomobilov pri nas in vrsto let vodilnemu proizvajalcu avtomobilskih stanovanjskih prikolic v Evropi.

Mi se tega, kar smo delali v preteklosti, moramo spominjati, ker nas to hkrati obvezuje za naprej. Te dolžnosti pa ne segajo samo do meja naše delovne organizacije, saj je IMV že zdavnaj postala najpomembnejši subjekt celovitega razvoja Dolenjske in eden glavnih nosilcev gospodarskega napredka širše družbene skupnosti.

Nenehno zaostrovanje gospodarjenja v zadnjih letih je doseglo izjemne razmere prav v minulem letu, ki je bilo eno najtežjih v naši zgodovini. Ni časa, da bi govoril o številnih težavah, saj so le te tudi danes prisotne vsepovsod, vendar ni odveč poudariti, da smo ravno v minulem letu dokazali pravilnost naših dolgoročnih razvojnih usmeritev. O tem pričča naših 121 milijonov dolarjev izvoza na zahodnoevropski trg in to v trenutku, ko je izvoz postal najtežji. Dosegli smo ga, ker smo se zavedali njegove nujnosti za nadaljnji razvoj v srednjeročnem obdobju, v katerega pravkar vstopamo.

Nihče med nami si ne dela utvar o tem, da nismo delali napak in da smo prav vse naredili tako, kot smo si zastavili. Če bi vedno ne bili kritični do lastnih dosežkov, bi nedvomno ne težili k nadaljnemu napredku. Večno prepričanje, da se da narediti več, nas je gnalo naprej, v nove napore za izgradnjo tovarne, čeprav se je bilo treba dostikrat marsičemu odpovedati. Prav vi, ki danes skromno slavite svoje jubileje, ste najboljši dokaz, da človekova vztrajnost nima meja. Industrija motornih vozil, kakršna je danes, zlahka zavrača vse dvome v nekatere vrednote kolektiva, katere nam prav v zadnjem času očitajo. Kdor na nekaterih, za nadaljnji razvoj manj pomembnih zadevah, ugotavlja našo organizacijsko, ma-



Jubilantom se je za dolgoletno delo, vztrajnost in poštrevnost v imenu kolektiva zahvalil Jože Turk, predsednik konference OOS.

terialno in duhovno nesposobnost za spopad s problemi perspektivnega razvoja, ta najbolj milo rečeno, zaradi drevesa ne vidi gozda. Prepričan sem, da bomo tudi v tem srednjeročnem obdobju ob prizadevanju vseh članov kolektiva, z rezultati razbili vse dvome.

Zavedamo se, da ne bo lahko. Ob številnih objektivnih težavah, ki se bodo nedvomno še stopnjevale, so tudi subjektivne, s katerimi se bomo morali v prihodnje še bolj temeljito spoprijeti. Naši srednjeročni načrti zahtevajo skrajno plansko disciplino in največja prizadevanja slehernega posameznika, saj bomo le z ustvarjanjem dohodka lahko zagotovili resnični razvoj vrednot samoupravnih socialističnih odnosov. Vse, kar ustvarjamo in kar snujemo, je namenjeno izboljšanju položaja delovnega človeka kot temeljnega subjekta svobodne socialistične družbe.

Te naloge se moramo danes še posebej zavedati, saj so oči vsega sveta, zlasti po odhodu velikega vodje tovariša Tita iz naših vrst, uprte v Jugoslavijo. Zato moramo vsemu svetu dokazati, da samoupravljanje že zdavnaj ni nikakršen eksperiment, ampak v naših ljudeh globoko vkoreninjena miselnost in edina alternativa nadaljnega osvobajanja človeka. To bomo najhitreje dosegli, če bomo ob nenehnm razvijanju produkcijskih zmogljivosti krepili položaj delovnega človeka in njegov vpliv na rezultate dela. Zato naša razvojna prizadevanja niso le ozko gospodarsko omejena, ampak v duhu ustavnih določil opredeljujejo pota in načine samoupravne graditve kolektiva.

TOVARIŠICE IN TOVARIŠI!

Danes nisem veliko govoril o včerajšnjih dosežkih in ju-  
(Nadaljevanje na 5. str.)

(Nadaljevanje s 3. str.)

Lažje se najde skupen jezik s Fiatom kot pa s CZ. Priznam vse težave z repromaterialom v tej veliki fazi stabilizacije, vendar smo še kar dobro prebrodili težave. Z vsemi silami se moramo boriti, da te težnje ostanejo takšne kot so. Potem se bo tudi v odnosu do IMV marsikaj spremenilo. Po vojni še nismo bili v resnejši situaciji, kot smo v tem trenutku.”

Nato pa je zaključil z besedami:

**Brez skupnega jezika v SRS in SFRJ ne bo šlo!**

„Trenutno je treba razvoj IMV nujno uskladiti s slovenskim in jugoslovanskim razvojem avtomobilske industrije. Absolutno je potrebno analizirati notranje odnose in jih uskladiti z zakonom o združenem delu. Če boste uskladili razvoj tako, boste morali potem pogledati vse, kar bo iz tega sledilo: odnos do kupcev in do zaposlenih glede na OD. Ne

# Ob 8. februarju - kulturnem prazniku slovenskega naroda

*Kaj je pravzaprav slovenski kulturni praznik? Je to le obletnica smrti našega največjega pesnika, Franceta Prešerna? Res, s svojo zapuščino si je Prešeren zaslužil, da ga ponovno in nenehno častimo.*

Malo je narodov na tem svetu, ki bi jim en sam človek pomenil tako veliko. Z enkratnim umetniškim zanosom in z močjo besede, ki se je prvič poskusila v plemenitih pesniških oblikah, je poet z eno samo knjižico poezij iztrgal ves narod iz mračne zaostalosti in ravnodušnosti ter mu dal moči, da si je sam priboril enakopravno družbeno in kulturno mesto v družini svetovnih narodov.

Ker je bila njegova beseda narodu blizu, ker je bila domača in razumljiva, je imela moč; ostala je v slehernem srcu. In kar je v srcu, ne more noben tujec uničiti. Zato imamo slovensko besedo še vedno tako lepo in čisto, zato nam sije svobodno sonce v svobodni domovini.

Da bi tako vedno ostalo, da bi se za to vedno in povsod prizadevali, na to nas spominja slovenski kulturni praznik. Ta dan je torej tudi pomnik dolžnosti, ki jo imamo vsi: prenašati, razširjati in poglobljati



ti moramo kulturne tradicije in ideje, ki so zrasle iz Prešernovega dela. Kot se je Prešeren prizadeval, da bi svoje misli in svoj polet izrazil v narodnem, razumljivem jeziku, se moramo tudi mi truditi, da bi bilo vse, kar pišemo in govorim o, vedno v jeziku, ki ni izumetni-

čen, slepomišeno učen in natrpan s tujkami. Kar hočemo povedati, naj bo povedano naravnost in jedrnato. Beseda naj hvali ali graja, ljubi ali sovraži, gradi ali ruši, ne sme pa pustiti človeka neprizadetega in ravnodušnega.

Da bo tako, si moramo prizadevati vsi, ki imamo na skrbi obveščanje v delovnih in družbenopolitičnih organizacijah kot vsi, ki imamo na skrbi obveščati samoupravljavce o uspehih svojega in njihovega dela. Dobra obveščanost je pogoj samoupravljanja, pogoj za dobro obveščanost pa ni število

približati kulturo delavcu. Kako naj sicer človek čuti, da je kultura nekaj njegovega, če se ne razume, če se poslužuje jezika, ki ni njegov. S tem seveda ne mislimo, da se mora jezik oziroma mišljenje prilagoditi vsaki, tudi cenenim ravni. Nasprotno, jezik in mišljenje vseh ljudi mora toliko pridobiti, da jim bo dostopno široko polje svetovne kulture. Šele takrat bo ta postala tudi njegova delavska kultura.

To pridobivanje pa je naša naloga. Zato ne smemo jezika pačiti ali ga napraviti dostopnega le ozkim krogom poznavalcev, ljubiteljev ali strokovnja-

**Slovinci bodo brali bukve čiste  
ak' nas ne hval'jo, naj me vzame zlodii!  
Cel svet posnemal kranjske bo puriste.  
Kar noč' te vi umeti k svoji škodi,  
kar ne dopade vaši slepi buči,  
častili bodo pozni to narodi.**

FRANCE PREŠEREN  
(iz Nove pisarije)

besed, temveč so dobro izbrane in razumljive besede, ki človeku povedo, kar želi izvedeti. Morda se zdi komu malce posiljeno povezovati Prešerna, kulturni praznik in samoupravljanje, vendar imajo vse te tri stvari skupni količnik: zdrav, ljudski jezik.

Še danes, stopetdeset let po izidu Poezije, je ena glavnih skrbi kulturnih organizacij, kako

kov. Vsak strokovnjak, ki pozna svoje področje, mora znati razložiti svoje delo ali dosežke tako, da bodo razumljivi vsem normalno mislečim ljudem. Isto velja tudi za politike. Šele takrat, ko bomo podrl jezikovne pregrade med ozkimi skupinami in ljudstvom, bomo lahko rekli, da delamo za delavsko kulturo v Prešernovem duhu. N. S.

(Nadaljevanje s 4. str.)

trišnjih načrtih v tistem našem vsakdanjem jeziku številki, ki nam sicer nenehno polnijo misli. Bolj sem želel, da bi vam na neposreden, človeški način posredoval tople čestitke vseh delovnih ljudi ob vaših jubilejih. Srečni smo, da je med nami skorajda polovica kolektiva iz septembra 1955, ljudi, ki so nam z neizčrpno osebno požrtvovalnostjo dopovedovali, kako se je treba boriti in vztrajati tudi tokrat, ko navidez ni več izhoda. Njim smo dolžni zahvalo za to, da so vzgojili vse nas, ki smo včeraj, danes, ali bomo jutri proslavljali obletnico zvestobe delu naših rok - Industriji motornih vozil Novo mesto. Pri tem nikdar ne pozabljamo vseh tistih, ki so za vedno odšli in tistih izven kolektiva, ki so v preteklosti pomagali in še danes prispevajo k njegovemu razvoju.

Zaključujem z željo, da bi današnji jubileji bili eno od naših nadaljnjih srečanj v bodočnosti, ter da bomo še dolga leta z ramo ob rami sodelovali v izgradnji naše

socialistične domovine, da bi si ustvarili še lepšo prihodnost, v kakršno nas je popeljal največji sin naših narodov, revolucionar in mislec, humanist in največji človek sodobne zgodovine, naš dragi tovariš Tito."

V imenu jubilarov se je zahvalil Jurij Levičnik, ki že 25 let uspešno vodi kolektiv IMV po poteh uspehov, ki so prispevali k razvoju naše ožje in širše domovine ter njeni uveljavitvi tudi onstran meja.

Kulturni spored so popestrili člani mešanega pevskega zbora IMV in folklorne skupine „Kres“, ki so z ubranimi nastopi prispevali k prijetnemu vzdušju.



311 jubilarov, delavcev, ki so 10, 20 in 25 let nenehno v prvih vrstah graditeljev IMV, se je zbralo na skromni proslavi.

# Le delo naj bo merilo dohodka

Pravičnejše vrednotenje proizvodnega dela in pravičnejša delitev osebnih dohodkov, to sta dva pomembna člena v verigi ukrepov, ki jih bomo morali čimprej z vso zavzetostjo kovati, če bomo hoteli zmanjšati negativne posledice svetovne in domače gospodarske krize in zagotoviti čvrst razvoj našega gospodarstva. Skladen nadaljnji razvoj našega gospodarstva je življenjski interes delavskega razreda.

Skrb za delovnega človeka v neposredni proizvodnji, v tovarni, na gradbišču, v rudnikih, na poljih in v gozdovih je bila osrednje vprašanje druge konference zveze sindikatov 17. decembra v Ljubljani. To je skrb za človeka v luči gospodarske krize in spoznanje, da je bil ta človek, katerega delo edino lahko pripelje nazaj na pot gospodarske stabilnosti, premalo cenjen in premalo nagrajen za svoje delo. Namesto njega je bila cenjena cela vrsta služb, ki je zrasla ob njegovem delu in iz njegovega dela. Pravimo jim administracija. Neskladje v rasti administracije ob nedovoljeni rasti produktivnega dela se je

pokazalo zlasti zdaj v času krize. Da bi omilili krizo in pripeljali gospodarstvo nazaj na trdnjše osnove, moramo vzpostaviti ravnotežje. To bomo naredili tako, da bomo nagrajevali tistega, ki res ustvarja, in nagrajevali bolj tistega, ki ustvarja več. S tem bo delu v proizvodnji vrnjena njegova veljavnost, hkrati pa bo ocenjena rast administracije, ki je odtujevala delovno silo iz proizvodnje zlasti zaradi višjih osebnih dohodkov.

Da bi zagotovili možnosti za uresničitev teh nalog, so na konferenci sprejeli družbeni dogovor o skupnih osnovah za oblikovanje in delitev sredstev za osebne dohodke in skupno porabo. Ta družbeni dogovor sprejema ZSS skupaj z izvršnim svetom skupščine Slovenije in Gospodarsko zbornico Slovenije. Hkrati s sprejetjem družbenega dogovora bodo sindikati pripravili strokovne naloge, ki so potrebne za uresničitev dogovora.

Martin Mlinar, podpredsednik RS ZSS, je v uvodni besedi h konferenci poudaril, da sindikati nikakor ne morejo biti zadovoljni z oceno svojega preteklega dela. Predvsem misli, da delavci niso bili dovolj seznanjeni s težavami, ki nastaja

jajo kot posledice njihovih odločitev, zlasti pri nekaterih negospodarskih investicijah in pri našem vključevanju v mednarodno delitev dela. Sindikati so do nekaterih takih pojavov premalo kritični, zato ne morejo za neuspehe kriviti delavcev. Bili so pač premalo obveščeni, osveščeni in angažirani, kar vse so znane in trajne naloge sindikata.

„Precej smo naredili, smo pa v veliki časovni stiski, saj moramo v razmeroma kratkem času sprejeti pomembne razvojne odločitve. Res da so delavci v sedanjih fazah planiranja bolj sodelovali kot v preteklosti, vendar pa bo njihovo odločanje še pogosto formalno, saj so prav v sklepni fazi priprav teh dokumentov premalo vključeni in zato ne poznajo vseh posledic svojih odločitev,“ je med drugim dejal Martin Mlinar, ko

je govoril o odnosu delavcev do nekaterih samoupravnih pravic in dolžnosti. Ko pa je govoril o nagrajevanju po delu, je med drugim dejal:

„Dobre rešitve delitve po delu in rezultatih dela morajo postati ne le spodbuda delavcev za boljše delo in gospodarjenje, temveč tudi orožje v njihovih rokah in rokah družbe kot celote za obvladovanje gospodarske in družbene nestabilnosti.“

Delitev na umsko in fizično delo je zastarela. Delovni ljudje morajo zato težiti k temu, da bodo oblikovali sistem za vrednotenje neposrednega proizvodnega in ustvarjalnega dela. To mora seveda temeljiti na podlagi strokovnih ugotovitev in analiz, ki jih bodo letos pripravile posebne strokovne skupine po naročilu sindikata.

## MODRI TELEPRINTER – MODRI TELEPRINTER –

### Spremenjen pravilnik o delovnih razmerjih

TEHNOSEKVIS, NOVO MESTO, 25. dec. 1980 – Delavski svet temeljne organizacije je ob soglasju komiteja občinske konference ZKS Novo mesto potrdil predlog OO ZK Tehnoservis, ki je predlagal kandidate za komite SLO in DS TOZD.

V TOZD Tehnoservis je spremenjen 87. člen pravilnika o delovnih razmerjih. Novi člen, ki je veljaven od 1. januarja 1981 dalje določa, da se v letni dopust štejejo tudi proste sobote. Vsakemu delavcu se od števila delovnih dni letnega dopusta odšteje toliko delovnih dni, kolikor bi se mu glede na 42-urni delovni teden in delovni koledar vstelo prostih sobot:

18 – 23 dni . . . . . 2 dni  
24 – 29 dni . . . . . 3 dni

30 dni in več . . . . . 4 dni

Delavcu se določi, evidentira in obračuna le izrabe lastnega dopusta na delovne dni (brez prostih sobot) in sicer 8 ur dnevno. Osemurno se obračunajo tudi prazniki in bolniški dnevi.

### Referendum uspel

TOVARNA OPREME, ČRNOMELJ, 30. dec. 1980 – Na 5. redni seji delavskega sveta so delegati ugotovili, da so bili sklepi prejšnje seje v celoti uresničeni.

Na referendumu je za sprejem samoupravnega sporazuma

o temeljih plana DO IMV Novo mesto za obdobje 1981–1985 glasovalo 78 % delavcev. Za sprejem temeljev plana TOZD Tovarna opreme Črnomelj se jih je odločilo 75 %.

Ker je z letom 1980 potekel mandat delegatom občinske konference in organov upravljanja temeljnih rizičnih skupnosti zavarovalne skupnosti Triglav, so člani IO OOS predlagali Danico Mežič za delegata rizične skupnosti obeh zavarovanj in Antona Vajsa za delegata industrijske rizične skupnosti zavarovalnice Triglav.

TOVARNA AVTOMOBILOV, NOVO MESTO, 26. jan. 1981 – Na sestanku OO ZK proizvodnje V je sekretar Jože Butala opozoril na problem neaktivnosti mladinske organizacije. Po razpravi o akcijskem programu iz konference ZK DO IMV je osnovna organizacija ugotovila, da je potrebno akcijski program določiti za vsako OO ZK posebej. Le-ta je namreč preobsežen, da bi ga lahko uresničili samo v eni proizvodnji oziroma OO ZK.

Slišati je bilo pripombe zaradi slabe malice, posebno pri 12-urnem delavniku in zaradi sestave delovne sile. To so večina NK delavci in mladoletniki, ki tudi zaradi sedanjega OD nimajo veselja do dela. Milan Kukovec je dodal, da je potrebno čimprej pristopiti k nagrajevanju po delu.

## Rally gasilskih vozil v Veliki Loki pri Žalni

Ob klicu sirene, ko je potrebna hitra akcija, je še kako važno, da pridejo gasilci hitro na cilj. Tega se zaveda tudi gasilsko društvo Velika Loka, zato je v sodelovanju z občinsko gasilsko zvezo Grosuplje, KS Žalna in s predstavniki skupščine občine Grosuplje organiziralo preizkušnjo gasilskih vozil in voznikov.

Na območju občinske gasilske zveze Grosuplje je 30 gasilskih vozil naše proizvodnje, zato so za pokrovitelja zaprosili našo delovno organizacijo, kar smo tudi sprejeli.

Vozila so tekmovala na določen (idealni) čas po cestno-prometnih predpisih in so startala v presledkih po dve minuti. Vsa vozila so brez okvar prispela na cilj, kar potrjuje kvaliteto naših izdelkov in skrb voznikov gasilskih vozil, da avtomobile ustrezno vzdržujejo. Po tekmovalstvu so vsi vozniki dobili lepa priznanja za udeležbo, prvim trem pa je naš predstavnik

Martin Kašič izročil tudi pokale.

Predstavniki organizatorja tekmovanja in drugih družbenopolitičnih organizacij ter gostov, ki so bili prisotni, so v svojih nagovorih poudarjali humanost takih preizkušenj in se strinjali s predlogom predsednika GD Velika Loka, da bodo organizirali taka tekmovanja vsako leto.

Naši DO se je za pokroviteljstvo v imenu gasilcev GD Velika Loka zahvalila pionirka z besedami: „Pozdravite delovno organizacijo IMV in ji sporočite, da jim tako majhna vas, kot je naša, želi iz vsega srca še mnogo delovnih uspehov ter da bi še naprej opremljali naše gasilske vrste s tako kakovostnimi vozili kot doslej!“

MARTIN KAŠIČ  
TOZD Commerce



## Delavsko samoupravljanje

Samoupravljanje: sistem družbenih odnosov, v katerih lahko ustvarjalci nove vrednosti samostojno razpolagajo s pogoji, sredstvi in z rezultati svojega dela. Na osnovi takšne ekonomske moči je vzpostavljena tudi politična oblast delavskega razreda v obliki specifičnih instrumentov diktature proletariata. Osnovo delavskega samoupravljanja nudi družbena lastnina proizvodjalnih sredstev.

Zakonsko je bilo pri nas uvedeno delavsko samoupravljanje z zakonom, ki ga je sprejela ljudska skupščina FLRJ 27. 6. 1950. Ustavna kategorija je postalo delavsko samoupravljanje z ustavnim zakonom iz leta 1953.

Delavsko samoupravljanje je bilo uvedeno najprej v materialni proizvodnji, kasneje pa je bilo razširjeno tudi na družbene dejavnosti. Ustava iz leta 1963 je zaokrožila začetno fazo razvoja delavskega samoupravljanja in razglasila družbeno samoupravljanje in družbeno lastnino za temelja SFRJ.

## Agresija

Politologija: oborožen napad ene države na drugo; dejanje uporabe sile, ki ga izvrši kaka država proti drugi državi. Z Briand-Kellogovim paktom leta 1928 je postala agresija protipravno in prepovedano dejanje. V ustavni listini OZN je prepovedan sleherni oborožen napad, s katerim

ponavadi izenačujejo agresijo in sleherna uporaba sile, ki bi bila naperjena proti politični neodvisnosti ali ozemeljski nedotakljivosti kake države. V njej so predvideni tudi ukrepi za zavračanje agresije.

## Aneksija

Politologija: prilastitev tujega ozemlja in pridružitve svojemu. Po klasičnem mednarodnem pravu je bil aneksija dopuščena oblika pridobitve tujega ozemlja (primer: aneksija BiH od Avstro-ogrske 1908), najpogosteje z uporabo oborožene sile ali grožnje s silo. S paktom Društva narodov leta 1919 je nasilna agresija prepovedana. To je potrjeno z Briand-Kellogovim paktom in z Ustavno listino OZN.

## Arabska liga

Politologija: mednarodni sporazum med arabskimi državami, sklenjen 22. 3. 1945, zaradi usklajevanja političnih akcij. Po pogodbi iz leta 1950 je bil dopolnjen z določili o skupni obrambi in ekonomskem sodelovanju. Ustanoviteljice: Egipt, Irak, Jemen, Jordanija, Libanon, Saudova Arabija in Sirija. Kasneje so pristopili še Alžir, Kuvait, Libija, Maroko, Sudan in Tunizija. Sporazum iz leta 1950 naveda, da je napad na eno arabsko državo napad na vse, vendar avtomatična pomoč ni predvidena. Sedež generalnega sekretarja je v Kairu.

## Delavno pred novim letom

Pred začetkom novega leta je bila v tozd Podgorje Šentjernejska redna letna konferenca osnovne organizacije sindikata. Seznanila nas je s težavami, s katerimi se je soočala naša delovna organizacija. Opozorila je, da bi lahko z večjim sodelovanjem popolnoma izpolnili zadane naloge tozd. Podane so bile naloge in smernice za leto 1981, ki bo še bolj stabilizacijsko in zato težje od preteklega leta. Poudarjeno je bilo, naj vsi, od mizarja za strojem do vodilnega delavca, vplivajo na zavest za preudarno uporabo materiala in strojev.

Še zadnjikrat smo se zbrali na praznovanju, ki se ga je udeležilo veliko zaposlenih. Povabilu so se odzvali tudi upokojeni delavci, ki so obudili spomine na čas, ko je bila tovarna Podgorje še v začetku razvoja. Vzdušje je bilo res prijetno, tembolj zato, ker smo težko leto uspešno končali.

JANEZ CVELBAR  
Podgorje Šentjernejska



# Poslej bolj zavzeto!

## Ustanovitev osnovne organizacije ZSMS v Proizvodnji I.

Glede na sklep DPO, da se mladinska organizacija v TOZD Tovarna avtomobilov preoblikuje tako, da se ustanovijo osnovne organizacije v posameznih proizvodnjah, je bila 16. januarja 1981 v Proizvodnji I. ustanovljena OO ZSMŠ. Družbenopolitične organizacije v Proizvodnji I. so vsem mladincem poslale vabila z dnevnim redom. Ustanovnega sestanka se je udeležilo 84 članov. Izvolili so petčlansko predsedstvo, katerega naloga je, da evidentira člane, napravi plan dela in čimbolj uspešno opravlja sprejete naloge.

Na sestanku predsedstva OO ZSMS Proizvodnje I. so izvolili odgovorne referente za šport, kulturo, idejnopolitično delo in blagajnika. Pripravili so predlog akcijskega programa dela za prvo polletje letošnjega leta, ki ga bodo dali v razpravo na sestanku osnovne organizacije ZSMS.

Sprejet akcijski program je tak:

- izvolitev delegatov v konferenco mladih delavcev,
- sodelovanje ob proslavi dneva Ž ena,
- organiziranje izletov,
- ureditev oddelkov Proizvodnje I. in okolice tovarne,

- okrasitev prostorov ob prazniku dela in dnevu mladosti,

- žalna svečanost ob obletnici smrti predsednika Tita,

- športna srečanja ob dnevu mladosti z drugimi OO ZSMS.

Seveda mora biti pri delu aktiviranih čimveč mladincev, za kar je potrebno precej truda, saj se jih večina vozi iz okoliških krajev. Obljubili so, da si bodo prizadevali za uspešno delo svoje organizacije.

VINKO MIKEC  
tovarna avtomobilov –  
proizvodnja I.

## Koliko smo proizvedli v letu 1979?

Po podatkih Zavoda SR Slovenije za statistiko je 1978 znašal skupni družbeni proizvod SFRJ 901.318 milijonov dinarjev. Od tega so največ prispevale SR Srbija 332.241 milijonov din (36,9), SR Hrvaška 240.582 milijonov din (26,6%) in Slovenija 146.826 milijonov din (16,3%). V istem letu je na prebivalca znašal družbeni proizvod v SFRJ 41.017 din, v Sloveniji 81.054 din, na Hrvaškem 52.229 din in v Srbiji 36.794 din.

## ogledalo

TOZD		št. prisp.
TOZD TOVARNA AVTOMOBILOV		
	Proizvodnja I	–
	Proizvodnja II	1
	Proizvodnja III	–
	Proizvodnja IV	2
	Proizvodnja V	2
	Obrat Suhor	–
	Kov. obrat Brežice	–
TOZD TOVARNA PRIKOLIC		5
TOZD TEHNOSERVIS		2
TOZD COMMERCE		8
	DSSS	16
TOZD TAP	Brežice	4
TOZD TO. OKEN IN KOV.G.	Šmarjeta	–
TOZD TOVARNA »PODGORJE«	Šentjernejska	–
TOZD TOVARNA OPREME	Črnomelj	–
TOZD TOVARNA OPREME	Mirna	1
TOZD ZIF	Ljubljana	2
TOZD TOVARNA S. OPR.	Beli Manastir	–

# S „hišicami na kolesih“ do Moskve - na olimpijske igre 80

Zaradi delovnih nalog nekaterih članov karavane smo prisiljeni skrajšati bivanje v Pragi in hitimo proti Dunaju. Ena prikolica se odcepi proti Švici, kot da gospodu Verhavu ni čez glavo dose danjih 7200 km in jih doda še 850.

Od Prage se peljemo po novi avtocesti s hitrostjo okoli stotih kilometrov na uro, kar profesionalni Marjan spremnja s sočnimi psovki. Prispemo do meje, vendar moramo počakati komisarja in tehnika, ki sta se izgubila v Brnu. Češko mejo prestopimo brez težav, Avstrijec pa ne pregleda niti potnih listov. Pred Dunajem tankamo in kupujemo mestne zemljevide. Približa se nam mercedes nekega Dunajčana, ki se nam ponudi za vožnjo in nas skozi najbolj prometni del mesta varno pripelje v sam camp. Možakar je pred časom taval po Beogradu in si pulil lase, zato nam kot počitniški kolega rade volje pomaga, za kar smo mu iz srca hvaležni. Izmenjamo naslove.

Camp je odlično urejen in nabit kljub ceni 140 avstrijskih šilingov. Naslednjega dne obiščemo Schoenbrunn, živalski vrt in Prater, kjer pridejo na svoj račun najmlajši člani karavane. Še posebno priznanje dobi vodja karavane, oče desetletne Jelene, ki mu je ob tem iztisnila zadnji schiling iz žepa. Čeprav smo še na Dunaju, nas vabijo vonjave Zagorja in domovine. Pohitimo!

Komaj deset kilometrov smo iz campa, ko se tudi Novaku odtrga avtomobilska kljuka. Kolona se ustavi na izhodu iz mesta v znanem Chopping Cityju. Kupujemo, jemo, pijemo in trošimo, Novaka in Boška pa od nikoder. Del karavane odpotuje, drugi del pa čaka do 15.30 ure, potem pa se tudi oni odpravijo proti meji. Tam se vsi dobimo, ker sta nas Novak in Boško spregledala in prehitela. Oblikujemo kolono, ki z dovoljenjem avstrijskega policista pripelje po prepovedanem traku prav na mejno črto, medtem ko dvojna, poldrugi kilometer dolga kolona ostane za nami. Drugi policist se jezi, vendar nas kljub temu spusti.

Premikamo se milimeter za milimetrom, delimo značke, pripovedujemo kdo smo, kaj smo, kje smo bili in še marsikaj. Neki carinik, verjetno šef, naše celo kolono čez mejo, tako da nekateri nismo pokazali niti potnih listov. To potezo carinika sprejmemo z olajšanjem, ne zaradi carinskega pregleda kolikor zaradi želje, da po devetindvajsetih dneh pridemo domov.

V naliivu prispemo do zaprešičke cestne deteljice, kjer se ob koncertu avtomobilskih hup poslovimo od petih prikolic, ki se odpravijo v čateški stacionar. Tja prispemo opolnoči. Nekateri vikendaši že spijo, drugi so pa še pokonci. Dežju se pridružijo naliivi poslovilnih poljubov, objemanje in kratko referiranje o potovanju. Zberemo se v

suhem in toplim predšotoru Marovičevih. Žganje, pečena paprika, topel čaj, kava in sladice so prijetno okrepčilo po vseh naporih.

Pošalimo se z gostitelji, ženski del družbe se odpravi spat, močnejši spol pa v bazen s toplo vodo. To je zelo všeč novim počitničarjem, ki se odločijo, da se vključijo v članstvo čateškega stacionarja.

## NAŠ RAPORT ZAK LJUČIMO Z NEKATERIMI PODATKI!

„Karavana prijateljstva“ je edina evropska karavana, ki je križarila po tem delu SZ. Vtisi s 7300 km dolgega potovanja so nadvse prijetni. Želimo si, da bi naš primer ne ostal osamljen, saj se v tem delu sveta da videti in doživeti marsikaj lepega in prijetnega.

Karavana je prepotovala pet držav in obiskala dvaindvajset večjih mest v šestnajstih etapah. Vsak avto je porabil približno 1000 l bencina. Časovno najdaljša je bila etapa Užgorod - Lavov. Zaradi slabega obvoza smo 250 km prevozili v dvajsetih urah. Imeli smo veliko težav z vlečnimi kljukami na avtomobilih, imeli smo tudi en karambol in eno „zabijanje“ trabanta v prikolico. Pnevmatike so odpovedale v osmih primerih. Vse omenjene težave pa niso zlomile duha ekipe. Nasprotno, vse probleme smo sproti spreobračali v šalo pa tudi poetičnosti ni manjkalo.

Naše jugoslovanske in evropske IMV ADRIA prikolicе iz Novega mesta so v čudovitem belem nizu krasile serpentine Karpatov in se nalahno pozibavale skozi prostrano in valovito ukrajinsko in rusko ravnico. Camperji so jih čistili in urejali pred vsako etapo in uživali ob pogledih na svoje domove na kolescih. Vzdržale so v najtežjih trenutkih, da bi v campih, kot prelepo belo naselje, ponudile varno streho in udobje utrujenim potnikom.

Na polfinalni nogometni tekmi SZ - Jugoslavija smo bili edina organizirana skupina navijačev s transparenti in megafonom.

Pet vodičev, od teh dva domača, pet rojstnih dnevov, pet tabornih ognjev, skupne večerje in spoštljive količine vodke in šampanjca. Nešteto krat zapeta pesem Jugoslavija in Marjane, Marjane, Kozarsko kolo in pravo ljudsko veselje. V campih, pred muzeji, na trgih in drugod smo podelili dvesto kilogramov turističnih in IMV prospektov ter nešteto značk.

Nepozabno bo naše druženje in prijateljstvo, nesebična pomoč, pesem, drobni prepiri - bili smo prava Jugoslavija v malem.

Vse to, kar smo videli in doživeli v srečanjih z ljudmi, umetnostjo, lepoto narave in človeške ustvarjalnosti, nas dela bogatejše tudi za mnoga prijateljstva. Člani karavane so opravičili zaupanje matičnega društva, Turistične zveze Hrvatske, Turistične zveze Zagreba, Avto-moto zveze in našega pokrovitelja - Industrije motornih vozil Novo mesto. „Karavana prijateljstva“ je dostojno zastopala svojo domovino!

## KONEC

P. U.: Zapis o potovanju je napravil tovariš Marjan Novak.



IMV KURIR izdaja delovna organizacija Industrija motornih vozil Novo mesto - Izhaja vsakih 14 dni v 6850 izvodih - Ureja uredniški odbor, glavni in odgovorni urednik Simo Gogič - Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška cesta 18/20 - Grafična priprava: DITC Novo mesto, TOZD Dolenjski list, tisk TOZD Tiskarna Novo mesto.