



NOVO MESTO
19. maj 1987
št. 10 ✓

KURIR

časopis kolektiva industrije motornih vozil

Beloruska delegacija v IMV

Delegacijo ministrskega sveta Beloruske socialistične sovjetske republike pod vodstvom predsednika Mihaila V. Kovaljava, smo med pet dnevni obiskom v naši republiki, lahko pozdravili tudi v naši delovni organizaciji.

Gostje so si z velikim zanimanjem ogledali proizvodnjo tovarne montaže prikolic. Po ogledu tovarne so se zadržali v krajšem pogovoru z člani poslovodnega odbora. Jože Sagadin, podpredsednik PO jim je predstavil IMV in oba proizvodna programa, Anton Kuhar, vodja projekta pa je goste seznanil v osnovnih potezah s prizadevanji

IMV na področju skupnega projekta izgradnje tovarne prikolic v Minsku. Prvi pogovori s tem v zvezi so s pomočjo Slovenijalesa stekli leta 1985. Projekt je seveda zahteval precej sodelovanja in usklajevanja z obeh strani, 15. maja 1987 pa bo v skladu z vsemi zahtevami investitorja reprezentirana ponudba IMV.

Kratek a prisrčen in tvoren pogovor z gosti iz Belorusije je bil zaključen z obojestransko željo, da bi projekt čimhitreje postavili v življenje in da bi v tovarni v Minsku kmalu stekla proizvodnja prikolic.



V vrstah našega sindikata najaktivnejši

Na pobudo sindikata DO IMV je bila med letošnjimi dobitniki SREBRNEGA ZNAKA Zveze sindikata Slovenije, ki ga vsako leto podeljuje občinski sindikalni svet Novo mesto, osnovna organizacija TOZD Razvojni inštitut. Srebrni znak, ki ga je na slovesnosti v galeriji Dolenjskega muzeja prevzel predsednik OOS Slavko Drab, je osnovna organizacija dobila za večletno vzorno in učinkovito delovanje pri uresničevanju interesov članstva.

Iskreno čestitamo!

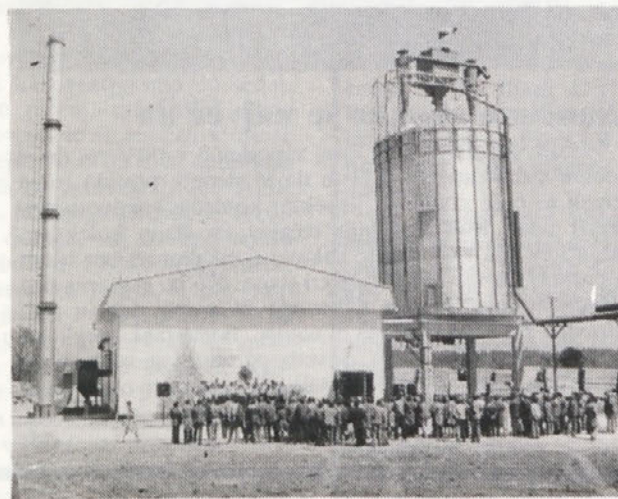
Nov energetske objekt v Črnomlju

Dan pred prvim majem so delavci IMV TOZD Tovarna opreme iz Črnomlja pripravili skromno slovesnost ob otvoritvi nove energetske postaje.

Tudi v Kurirju ste lahko zasledili nekaj o tem, s kakšnimi težavami se srečujejo v tem tehnološko najslabše opremljenem tozdu. Danes pa, ko so dobili novo energetske postajo, Belokranjci zrejo optimistično v jutrišnji dan. Tako je izvenela tudi preprosta, a iskrena proslava, ki so jo pripravili in izvajali delavci sami.

S pridobitvijo energetskega objekta – gradbena dela je izvajal Beograd Črnomelj, parni kotel s kapaciteto 2,6 MW in silos za žagovino (volumen 1000 m³) pa sta proizvela Ema iz Celja – so v Črnomlju povečali kapacitete sušenja za okoli 2000 m³ desk letno. Odpravljena je nevarnost požarov, manj bodo onesnaževali okolje, zmanjšali potrebno energijo za ogrevanje, saj zdaj v celoti uporabijo lesni odpadke.

Črnomaljški in mi z njimi smo pridobitve veseli. To pa je le delček sodobnosti v mozaiku, ki mu še veliko manjka.



Tehnologija kontrole kakovosti – prikoliški program

Tehnologija kontrole kakovosti pomeni enega od zelo pomembnih dejavnikov v okviru sektorja kontrole kakovosti. Tehnologi kontrole morajo predpisovati osnovne zahteve za izvedbo kontrolnih operacij. Tako mora kontrolni postopek vsebovati, kaj in kje bomo kontrolirali, kakšen vzorec bo potreben za kontrolo, kako bomo kontrolirali in s kakšnimi sredstvi bomo to opravili.

Dovršeno izdelana konstrukcijska in tehnološka dokumentacija sta podlaga za definiranje kontrolne tehnologije. Poleg omenjene dokumentacije se morajo tehnologi posluževati tudi internih standardov, standardov JUS, tehnično prevzemnih pogojev itd.

Prizadevamo si, da bi čimveč kontrolirali z delnimi statističnimi prevzemi ali z obhodi. Možna je tudi kombinacija obeh načinov, vendar se v določenih primerih ne moramo izogniti 100-odstotni kontroli. V prikoliškem programu je vpeljana taka vrsta kontrole na montažnih linijah, pač zaradi varnostnih elementov, kot so plinska inštalacija, elektroinštalacija, podvozje idr.

Montaža prikolic predstavlja prav gotovo najboljše splot

tehnoloških operacij, saj se tu združujejo deli domačih in tujih kooperantov, ki jih je potrebno vgraditi v celoto. Prav iz tega razloga je služba tehnologije kontrole kakovosti najprej začela delati na tem področju.

V začetku smo se trudili izdelati kontrolne postopke za vhodno kontrolo. Izdelali smo 150 kontrolnih postopkov za najbolj kritične dobavitelje. S tem načinom je olajšano delo vhodnega kontroliranja, saj ima vse pomembne karakteristike vpisane v postopku. Kontrolni postopek za vhodno kontrolo mora vsebovati:

- naziv izdelka,
- št. načrta,
- vzorčenje po AQL sistemu,
- splošni izgled,
- navzočnost morebitnih napak,
- geometrijsko kontrolo,
- dimenzijsko kontrolo (z merili ali s kontr. pripravami),
- predpis za kontrolo trdote, termične obdelave idr.

Za montažne linije smo izdelali kontrolne postopke za varnostne elemente (plinska inštalacija, elektroinštalacija, podvozje), s katerimi želimo preprečiti, da ne bi prišlo do telesnih

poškodb voznika, uporabnika ali tretje osebe.

Za lažje spremljanje nivoja kakovosti (AQR – točke) smo v tem smislu za gotove prikolic, ki so že namenjene za odprodajo na domačem in tujem tržišču, izdelali postopek za ocenjevanje gotovih prikolic in standarde kakovosti. Superkontrolor ocenjuje dve do tri prikolic na dan po navodilih, ki so vpisana v postopku in ustrezno točkuje ugotovljene napake. Na ta način smo imeli dober vpogled na nivo kakovosti gotovih izdelkov, prav

tako pa je moč hitro sprožiti akcijo v proizvodnji, če je kakovost slaba.

Služba tehnologije kontrole kakovosti, bo po izdelavi kontrolne dokumentacije za montažni liniji prikolic v Novem mestu in Brežicah pričela intenzivno delati na področju kakovosti v naših tozdih (TOZD TOKG Šmarjeta, TOZD TPPP Šentjernej, TOZD TO Črnomelj, TOZD TO Mirna).



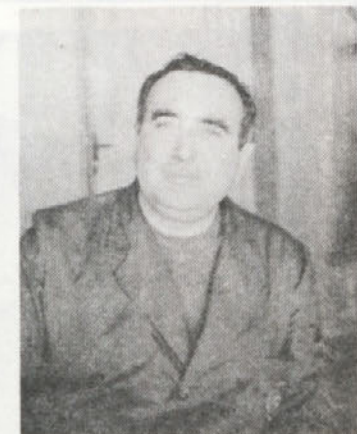
Služba tehnologije kontrole kakovosti
Franc ŠTUPAR

Ko odkrijemo pomanjkljivosti

Že ko nabavljeni ali vhodni material prispe v naša skladišča, pričnemo ustvarjati pogoje za to, da bo končni proizvod kakovosten. Tega se v Belem Manastiru dobro zavedajo, kot nam je v pogovoru dejal odgovorni človek tozda Tovarna avtomobilskih delov in servisne opreme tovariš Duško Zrilič. Žal pa se dogaja, da so ti materiali dostikrat daleč od zahtevane kakovosti in bi jih bilo najbolje vrniti dobavitelju. Tega ne naredijo, saj bi se že tako visoki stroški transporta še povečali. Zato pa se morajo toliko bolj potruditi, da te materiale lahko uporabijo za nadaljnjo uporabo. V tozdu vodijo evidenco kritičnih dobaviteljev; med temi prednjači železarna iz Siska, od koder centralna nabavna služba v Novem mestu nabavlja cevi in pločevino.

V boju za doseganje čim višje kakovosti jim največ preglavic

povzročajo pakiranje in transportiranje proizvodov finalistov v Novo mesto. Sami so marsikaj naredili, da bi jim šlo bolje. Izboljšali so pakiranja, med transportom do Novega mesta, ki ni vedno brez pripomb, pa še vedno prihaja do poškodb. Kot smo zapisali v prejšnjem Kurirju, tu prevladuje ročna proizvodnja. Tako je kakovost v veliki meri odvisna od dela posameznikov. Znano pa je, da je težko zagotoviti, da bo kakovost dela pri težkih fizičnih naporih

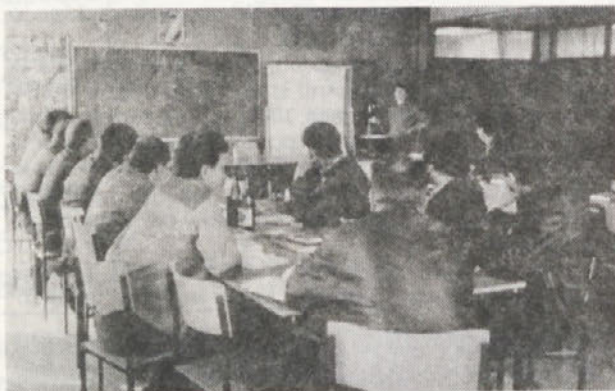


Duško Zrilič, odgovoren za kakovost v Belem Manastiru

osem ur konstantna. Nihanje kakovosti nenehno nadzorujejo, prav iz teh razlogov pa želijo ustvariti boljše, sodobnejšo tehnologijo, s katero bi odpravili težave. Kakovost avtomobilskih delov je vendarle zadovoljiva. Nekoliko več težav imajo s servisno opremo. Pri proizvodih, ki jih delajo že nekaj let, sicer ni posebnih težav, porajajo pa se pri novih proizvodih.

V Belem Manastiru so pohvalili sodelovanje s sektorjem kakovosti v DSSD. Zanj pravijo, da jim je v veliko pomoč in da si tako dobrega sodelovanja želijo na vseh nivojih. Ob takšni pomoči in sodelovanju bo akcija »leto kakovosti« veliko lažje uresničiti.

–j–



Naučimo se, kar se največ da

V želji, da bi čim širši krog zaposlenih v IMV res dojel pomen kakovostnega dela in da bi slednje postalo trden temelj za naše ravnanje, je sektor kontrole kakovosti pripravil vrsto izobraževalnih tečajev za člane kolektiva. Označitev leta 1987 za leto kakovosti nikakor ne sme ostati le parola, pač pa mora zaživeti v nas. Ko bo sleherni član kolektiva dojel pomen kakovosti in v tem smislu tudi opravljal zaupana mu dela in naloge, bomo lahko rekli, da je akcija resnično uspela. Seveda pa naj bi se ne končala konec leta, marveč naj bi postala nekaj povsem običajnega in stalnega.

J.



Težko je pričakovati, da bo delo delavca, ki osem ur opravlja težka dela, ves delavnik enako kakovostno.

V tretji izmeni

Veseli smo bili telefonskega klica tovariša Antona Repovša, vodje proizvodnje V, ki se je tako odzval na naše pismo s predlogom, da seznanimo kolektiv z razlogi in uspehi organiziranja tretje izmene v tej proizvodnji.

Kako poteka delo v tej proizvodnji? Na kratko lahko povemo, da je ta oddelek povprečno zelo mlad, da je delo, ki ga opravljajo, vezano na takt tekočega traka, da se delo v glavnem opravlja stoje.

Proizvodnja V. je številčno največja proizvodnja, tu je zaposlenih 491 delavec, od tega 58 % moških in 42 % žensk. Kadrovska struktura delavcev je različna, kar je razvidno iz priložene tabele. S tako strukturo niso zadovoljni, želijo si, da bi imeli več tehnikov, kvalificiranih delavcev. Proizvodnja V. je

sestavljena iz oddelka za sestavo vozil R-4, R-18, DV, adjustaže in intervencijskega oddelka.

V oddelku za sestavo na traku se sestavlja lakirana karoserija z elementi, ki so izdelani v Tovarni avtomobilov ali dislociranih obratih in tozdih, deli, dobavljeni od RNUR (CKD), kolekcija in deli lokalne intervencije oziroma deli, ki jih dobavljamo od kooperantov.

Na adjustaži se izvajajo nastavitve parametrov vozil. Poleg tega se opravljajo manjša lakirniška in kleparska popravila ter zaščita vozil. Skratka, pripravi se vozilo za predajo v skladišče gotovih izdelkov.

V oddelku za intervencijo se odpravljajo napake, ki jih ni moč odpraviti na traku. Tu tudi kompletirajo vozila in opravljajo popravila laka v primeru, ko pride pri sestavi do mehanske poškodbe vozila.

Glede na plan, ki so ga do sedaj realizirali, so lahko zadovoljni in to kljub težavam, ki so jih imeli. Za primer lahko vzamemo april. Naredili so 4063 vozil R-4, kar pomeni 169,3 vozil na dan.

Pri tem je bilo 784 ur zastojev: zaradi pomanjkanja karoserij 394 ur, pomanjkanja električne inštalacije 213 ur, okvare dvigalke 84 ur, zborov delavcev 94 ur. Zaradi izpada takšnega števila ur je bilo organizirano delo v tretji izmeni. Udeležba je bila izredno dobra. Dojeli so, da je potrebno za boljši osebni dohodek narediti več vozil. Ob tej priložnosti naj izrečemo priznanje tistim, ki so k temu prispevali.

V aprilu so tako opravili 1250 nadur, da so lahko realizirali plan (organizacija tretje izmene) in za kompletiranje nedokončane proizvodnje, ki je v zadnjem času zaradi pomanjkanja materiala vse pogostejša. Službe, ki skrbijo za nabavo materiala, se morajo zavedati, da je doseganje planskih obveznosti prav tako odvisno od njih. Največje število nedokončanih vozil v aprilu je znašalo 622. Ob organizaciji kompletiranja in predaje so delo organizirali tako, da je bilo dnevno tudi po 500 vozil. Te rezultate so dosegli z izrednimi naporji, saj je dnevno odsotno z dela 100 delavcev ali 20,58 %. Na račun tako velike odsotnosti so izgubili 16575 ur, v tem času pa bi lahko postavili in predali okrog 800 vozil.

Ne glede na razhod delavcev plan morajo izpolniti. Pri njih se delo ne more odložiti, kot se, denimo, lahko v drugih službah.

Kako je s kakovostjo vozil? Kakovost se določa na podlagi ocenjevanja kontrolorja super kontrole po sistemu AQR točk, ki zajema oceno končnega vozila. V to oceno se vključujejo vsi izdelki predhodnih proizvodnih obratov, tozdih, pa tudi materiali iz CKD kolekcije.

In kakšen je komentar o kakovosti? Anton Repovš:

»S kakovostjo smo do sedaj, lahko rečem, zadovoljni. Plani kakovosti so iz meseca v mesec ostrejši, tako da bi v decembru prešli na zahtevanih 125 AQR točk. Mislim, da bomo te rezultate dosegli, saj izredno dobro sodelujemo s kontrolo kvalitete. Delavce na zborih in ob vsaki priložnosti opozarjamo na napake in mislimo, da so spoznali, da z dobro kvaliteto ugodimo potrebam trga. Obenem večja kakovost prinaša delavcem tudi višji osebni dohodek.

Vsekakor bomo delavce, ki delajo slabo, ob vsaki zavrtnitvi

tudi primerno – po pravilniku o nagrajevanju – destimulirali, saj s svojim slabim delom vplivajo na manjši osebni dohodek prizadevnih delavcev.

Glede na plan smo dosegli načrtovano kakovost: za januar 105,4 %, februar 100,3 %, marec 100,3 % in april 102,2 %.

Za zaključek lahko napišemo še to: zelo pogrešajo boljše sodelovanje služb, kot so vzdrževanje, tehnologija, transport, materialne službe.

Čutijo, da je bilo sodelovanje boljše takrat, ko so bile službe vzdrževanja, obratne tehnologije in planerji proizvodnje neposredno pod vodenjem proizvodnje. Pričakujejo hitre reakcije od vseh služb, saj je vsaka minuta dragocena. Vsak zastoj pomeni manj izdelanih vozil, s tem pa tudi manjši OD.



S. L.

Napaka pravočasno odpravljena

Smo v času, ko je prodajna sezona prikolic na vrhu, ko mora vse brezhibno delovati, ko si ne smemo privoščiti kakšnih napak, ki bi pomenile zastoj v proizvodnji. Seveda se lahko zgodi tudi kaj nepredvidljivega, tedaj pa se izkažemo, kako znajdljivi znamo biti, kako sposobni smo rešiti težave.

V takem položaju so se znašli v tozdu Tovarna prikolic Novo mesto, ko je obstal stroj za formatni obrez karoserijskih delov prikolic, od katerega je odvisno delo montaže. Nekajdnevno mirovanje tega stroja pa bi pomenilo pravo katastrofo, saj bi ne mogli izpolniti obveznosti do naših podjetij v tujini.

Razumljivo je, da so v tozdu takoj začeli akcijo, da bi stroj čimprej usposobili. Poklicali so dobavitelja, nemško firmo SCHWABEDISSEN, ki pa jim ni mogla povedati nič spodbudnega. Že zaradi oddaljenosti in

težave z rezervnimi deli niso mogli izvršiti popravila stroja tako hitro, kot bi želeli. Vendar pa v tozdu niso stali križemrok. Ukrepali so morali hitro, saj je zaloga karoserijskih elementov minimalna (le za eno izmeno) in že naslednji dan bi prišlo do zastoja. Potrebna je bila hitra akcija. Stroj, ki je elektronsko voden, je predstavljal trd oreh za Alojza Bega, vodjo elektro vzdrževanja v tozdu, in Jožeta Koščka, KV električarja. Ko sta ugotovila napako – podajalna miza ni delovala –, sta vse popoldne in še ponoči poskušala odpraviti napako. Uspelo jima je ob petih zjutraj, tako da je delo spet potekalo normalno in brez zastojev. Stroj zdaj deluje v redu in brez visokih stroškov servisiranja. Slednji so skoraj bili neizbežni, najpomembnejše pa je, da ni razlogov, da ne bi izpolnila obveznosti do PVT.

-J-



Alojz Beg in Jože Koščak

Kako v enem popoldnevu do hiše, avtomobila in garaže?

Z nekaj sreče in seveda prisotnostjo v nedeljo, 24. maja, popoldne od 14. ure naprej na šentjernejskem hipodromu si lahko krepko olajšate življenje. Krajevna skupnost Šentjernej in tamkajšnji Klub za konjski šport namreč organizirata tega dne doslej največjo blagovno-denarno tombolo na Dolenjskem, katere vrednost nagrad je kar 23 milijonov din. Najsrečnejši bo zagotovo tisti, ki mu bo sreča naklonila popolnoma novo stanovanjsko hišo Marles, nič manjše ne bo veselje tistega, ki se bo od te nedelje naprej vozil v novi Renaultovi petici novomeške IMV, s kakšnim tombolskim listkom več pa lahko celo reši vprašanje, kje bo vozilce poslej prebivalo. Med tombolskimi dobitki je namreč tudi Strešnikova garaža, pa Pionirjev kamin, več izdelkov električnega orodja Black & Decker, pomivalno korito Novolesa, hranilne knjižice LB, da preostalih 120 nagrad ne naštevamo.

Da nikogar tega popoldneva ne bo preganjal dolgčas, jamčijo poleg bogatih dobitkov še Toni Gašperič, člani ansambla Fantje iz vseh vetrov, že dopoldne pa bo na hipodromu tudi poizkušnja vin šentjernejskega okoliša. Za udeležence tombole bo organiziran prevoz z novomeške avtobusne postaje.

Delavci na Mirni želijo izpolnjevati svoje obveznosti, vendar...

Velika večina članov kolektiva DO IMV je pomanjkljivo seznanjena s položajem in težavami TOZD TO Mirna, ki ovirajo uresničevanje nalog, določenih z operativnim proizvodnim planom v letu 1987. Pomanjkljiva obveščena je prisotna kljub temu, da je bilo v preteklem obdobju o tem nekajkrat pisano v glasilu »KURIR«. Še več pa je bilo rzaprav na samoupravnih organih in vodstvu DO IMV. Zato menimo, da je koristno in potrebno, da se celoten kolektiv DO IMV seznanja s problematiko izpolnjevanja planskih obveznosti in z neurejenimi vprašanji v zvezi z nadaljnjim obstojem in razvojem TOZD TO Mirna.

380-članski kolektiv Mirne (štel pa je že prek 500 zaposlenih) dvajset let deli svojo usodo z usodo IMV v dobrih in slabih časih. V tem obdobju se je kolektiv v celoti tehnološko-proizvodno povezal s finalisti IMV. Danes proizvajamo prek 800 sestavnih delov za avtomobilsko in prikoliško dejavnost IMV. Ta program se uresničuje s prek 2000 normiranih delovnih operacij na petih tehnoloških področjih.

V proizvodnji pa se uporablja prek 400 vrst izdelavnega materiala. Taka raznolikost in razvejnost proizvodnje terja izredno temeljito planiranje vhoda materialov in koordiniranje proizvodnje.

Celotna DO IMV je v zadnjih 15 letih dosegla izredno hitro rast, predvsem tozodov finalistov v Novem mestu. Z velikim vlaganjem so razvite velike kapacitete, narasla je skupna proizvodnja.

Tozd Mirna je pri tem popolnoma zaostal. Saj skoraj ni bilo vlaganj v razvoj, le manjša vlaganja v opremo v zadnjih petih letih.

V istih proizvodnih prostorih kot pred dvajsetimi leti in s skrajno zastarelo tehnološko opremo se kolektiv bori za izpolnitev planskih obveznosti, saj je naša TOZD tista, ki jo zavira daleč najnižja tehnična opremljenost.

V minulem obdobju je bilo v programskem smislu tozda veliko eksperimentov. Prvi smo prevzeli izdelavo prem za prikoliče pa izdelavo pohištenih elementov za prikoliče. Oba programa sta bila odzeta in brez naše volje prenesena drugam. Kasneje smo prevzeli program avtodvigalk in tapetniških oblog

za vrata za protidobave v RENAULTU. Po petih letih sta oba programa spet usahnila. Brez napovedi je RNUR ukinitel naročila. Podobno se zdaj dogaja s sklopi podvozij za prikoliče.

Kolektiv se je v 5 letih zmanjšal za 140 delavcev in običal z razdrobljenim proizvodnim programom, ki se je krpal na ta način, da se je prenašala izdelava nekaterih izdelkov, ki jih nihče v IMV ni maral. V tozdu Mirna pa naj jih uresničimo s svojo zastarelo in drobnjakarsko opremo, pa čeprav imamo dokaj sposobne kadre. Delavci tozda vztrajno, vseskozi zahtevmao sprejemljivo rešitev, pa doslej neuspešno.

V obdobju sanacije IMV 1981-1986 je bilo več takšnih poizkusov in tudi že izdelanih in samoupravno potrjenih sanacijsko-investicijskih programov, nobeden pa ni bil finančno podprt in tako z možnostjo uresničitve ni bilo nič. Vprašanje programske in tehnološke obnove za tozd Mirna postaja vse bolj pereče.

V tozdu Mirna sedaj še kolikor toliko zadovoljujemo potrebe finalistov, vendar na zgornji meji svojih tehnoloških sposobnosti. Računati moramo s tem, da ne, po naši krivdi, lahko povzročimo zastoj, ki si ga nihče ne želi.

Kolektiv, ki je ostal, je zdrav, delaven in pripravljen prispevati delež za skupne proizvode in deliti usodo IMV. To izpričujemo vsakodnevno. Po našem mnenju pa je premalo storjenega za izboljšanje stanja. Obstaja bojazen, da se ne bi uresničili načrti nekaterih, ki bi sedaj, po tolikih letih minulega skupnega dela, kolektiv zmanjšali in z minimalnim vložkom obdržali le zmanjšani proizvodni program. S tako rešitvijo se

seveda ne moremo strinjati. To bi pomenilo, naj ne bo narobe razumljivo, da se sprijaznimo z usodo »hlapca Jerneja«.

Dovolj razlogov je za našo upravičeno zahtevo po končni programski in tehnološki sanaciji našega tozda, po takšni torej, ki bo zagotavljala nadaljnji obstoj in razvoj. S tem bo dana tudi osnova za kadrovsko okrepitev in obnovo. Prepričani smo namreč, da ni sanacije celotne DO brez sanacije vseh njenih delov.

Pri tem pa pričakujemo solidarnost in podporo vseh delavcev IMV.



RUDI ŽIBERT

ADRIA®

Caravan

Ob iskanju možnosti

Dve tretjini letnega plana realizirajo delavci TOZD Tovarna oken in kovinske galanterije v Šmarjeti v obdobju januar - junij. Tedaj vemo, da je celotna prikoliška proizvodnja v največjem zamahu. V Šmarjeti v sezoni 86 nimajo nikakršnih sprememb v tehnologiji šip, ni

vatnikom, nekateri pa so to kupovali za kurivo. Vse odpadke niso mogli spraviti v promet in so se kopicili na tovarniškem dvorišču. Zaloge so bile torej v odpadnem materialu, bile so tudi proste kapacitete in nekaj je bilo treba storiti. Delavci sami so oblikovali pisarniški komplet, ki je vzbudil zanimanje in nakazal možnosti, vendar pa je potrebno še marsikaj raziskati. Druga možnost, ki

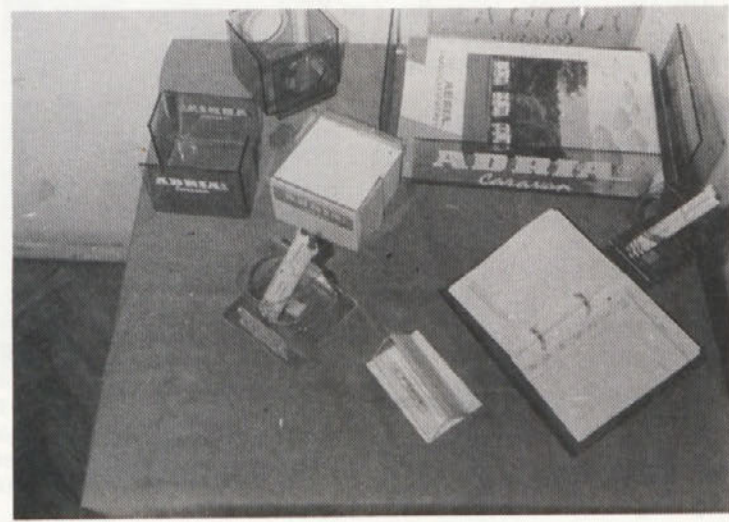
morda ponuja delavcem Šmarjete enakomerno zaposlenost čez vse leto, so spojlerji na šipah vrat za vozila. Naši nabavniki so jim ponudili, da prično izdelovati plafonije za prikoliče... Možnosti torej so, samo najti jih je potrebno. In v Šmarjeti jim to uspeva. Ideje ne prihajajo od drugod, od tam pričakujejo le strokovno pomoč za uresničitve.

-J-



težav s proizvodnjo in kakovostjo. Težave se pojavijo v drugi polovici leta, ko nimajo zasedenih vseh svojih zmogljivosti. Prav iz tega razloga so v Šmarjeti pričeli iskati dodatne programe, da bi ta nihanja v proizvodnji omilili.

V Šmarjeti predlagajo okoli 500 ton akrila letno. V fazi krojenja se pojavlja odpadke različnih formatov. Nekoč so ta odpadke delno odprodali tovarni TRISO v Slovenj Gradcu, pri-



Prodaja ni le pisanje faktur

Želeli bi vam nekoliko pobliže predstaviti sektor trženja v TOZD Commerce, saj o proizvodnji, okolju, kjer nastajajo proizvodi, ki jih tu prodajajo pišemo in vemo znatno več kot o samem procesu prodaje. Največji oddelek v tem sektorju pokriva aktivnosti domače prodajne (poslovalnice) mreže in trgovskih hiš, naj naštejemo še ostale: tržno komuniciranje, oddelek za cene, oddelek tržnih raziskav, oddelek plana in analiz in oddelek prostih kapacitet. Da pa bi zvedeli kaj več o aktivnostih omenjenih služb smo za pogovor prosili Ivana Bana dipl. oec. direktorja sektorja trženja.

KURIR: Prodaja, oziroma delavci prodaje so nenehno pod udarci kritike, kajti vemo če ne prodaja tistega kar si ustvaril ni pravega finančnega efekta. Drugič spet ni kaj prodajati. Skratka področje prodaje, trženja je prav gotovo budno spremljano. Nam lahko vi poveste nekaj o delu in ljudeh v tem sektorju?

BAN: »Delo komercialista je specifično. Mislim, da človek, ki nima v sebi ustvarjalnega nemira ne more biti dober komercialist, vedno mora iskati nove načine. Najteže je vnesti v ljudi ta duh in formirati takšne komercialiste, ki bi bili po naši presoji najuspešnejši. Samo z nenehnim usposabljanjem in delom je možno doseči napredek. Menim, da potreben kader imamo, moramo ga le pravilno usmeriti oziroma postaviti na prava mesta. V to nas vedno bolj sili tudi situacija na trgu, saj so daleč časi, ko smo vozila distribuirali. Vedno več naporov in znanja moramo vložiti v to, da proizvod prodamo!«

KURIR: Prodaja ni samo trenutek ko napišemo kupcu fakturo, račun. Začne se mnogo prej. V oddelkih, ki ste nam jih prej naštevali se odvija vrsta aktivnosti, ki vodijo k uspešnejši prodaji. Nam lahko poveste o njih kaj več?

BAN: »Res je prodaja, ki bi jo lahko označili kot izvedbeni akt se začne veliko prej. Trg moramo najprej seznaniti kdo smo in kaj proizvajamo. V ta namen se poslužujemo sodobnih sredstev javnega obveščanja. Skratka na čim različnejše in seveda čim učinkovitejše načine želimo spodbuditi ljudi, da bi govorili o naših proizvodih. O tem, koliko pozornosti namenimo tem aktivnostim v Jugoslaviji zgovorno priča že podatek,

da so stroški, ki jih mi namenimo za te aktivnosti vsaj desetkrat manjši kot v svetu.«

KURIR: Brez dvoma se nam kakovostna propagandna akcija in stroški z njo v zvezi lahko hitro povrnejo. V IMV smo bili nekoč v teh aktivnostih dokaj skromni. Kaj pa danes?

BAN: »Plan letnega tržnega komuniciranja oblikujemo na osnovi prodajnega plana, ki predvideva takdo količino kot asortiman proizvodov. Funkcija tržnega komuniciranja je v prin-



cipu dvojna; prvič v funkciji oblikovanja, ustvarjanja dobrega imagea in drugič v povsem operativni funkciji. Sicer pa plan tržnega komuniciranja izdelamo po medijih.«

KURIR: Govoriva o medijih, ki nam omogočajo komuniciranje s trgovci, pravzaprav s potrošniki. Nam lahko naštejete tiste, ki jih najpogosteje koristimo?

BAN: »Televizija je brez dvoma medij, ki številnim gledalcem prenaša naša sporočila – video spote, ki nam jih posreduje francoski partner, mi pa jih priredimo za naše razmere. Gotovo ste takšne spote na TV že zasledili in upamo, da so vam všeč.

V kontaktih s potencialnimi kupci nam ponujajo najboljše možnosti sejemske prireditve. Za nas še vedno ostaja najpomembnejši beograjski salon. Sejmi tudi pri nas vse bolj izgubljajo funkcijo neposredne prodaje, pač pa pomenijo predstavitev novih modelov, vzpostavitev stikov z okoljem v katerih so organizirani. V Jugoslaviji imamo organiziranih preko 25 različnih sejmov na katerih se pojavljamo v sorožju s trgovskimi hišami. Opažamo, da bi morali nameniti ustrežnejšo pozornost tudi sejmom v južnih republikah Jugoslavije (vašar), ki sicer res da niso specialistični, pač pa pokrivajo področja, kjer

IMV še ni tako prisoten kot bi to želel biti.«

KURIR: Že lani je bila prav z namenom, da bi v južnih republikah Jugoslavije, predstavili gamo vozil Renault – IMV in v neposrednem kontaktu s prebivalci vzbudili interes za naš proizvodni program, organizirana karavana. Akcija, ki je bila prva tovrstna v naši domovini je bila dobro sprejeta in odmevna. Jo kanite letos ponoviti?

BAN: »Res je, s karavano smo dosegli svoj namen. Povečala se je prodaja, naraslo je zanimanje za naše proizvode, predvsem pa smo naredili pomemben korak naprej v graditvi imagea IMV o širši domovini. Zato smo se skupaj z Renaultom, ki prevzema levji delež stroškov prireditve, odločili da jo ponovimo. Lani je karavana obiskala vsa glavna mesta republik in pokrajin, letos smo se odločili, da jo usmerimo na obalo. Karavana bo šla na ot 3. 6. 1987 iz Ljubljane vzdolž jadranske obale do Dubrovnika, pot pa bi končala 12. 6. 1987 v Novem mestu. Ravno sedaj so v teku intenzivne priprave na karavano.«

KURIR: Nam lahko s tem v zvezi razkrijete še kakšno novost? Bodo letos v karavano morda vključeni tudi proizvodi prikoliske dejavnosti, saj je ta program na moč privlačen?

BAN: »O tem smo že razmišljali. Adria je evropsko poznana marka in tudi zelo cenjena, doma je v zadnjih nekaj letih kar nekoliko izgubila kontakt s trgovci, kar pa morda niti ni presenetljivo. Prav zato menim, da bi bilo prav in umestno, da svoje mesto v karavani najdejo tudi prikolice, še posebej sedaj, ko ponovno oživljamo prodajo letih preko lastnih poslovalnic.

KURIR: Pred kratkim smo ustanovili avto-klub – IMV. Nam lahko poveste kaj več z njim v zvezi. Seveda pa nas zanima odnos IMV do avtomobilskega tekmovalnega športa?

BAN: »V preteklosti je IMV participiral stroške tekmovalni, ni pa imel lastnega kluba preko katerega bi izvajal vse vrste reklame. S tem namenom smo ustanovili svoj klub, katerega predsednik je tov. Marjan Anžur. Klub ima sedaj trening in tekmovalno vozilo R-4, ki je prvo tovrstno, urejeni so servisni prostori kluba, član pa lahko postane sleherni ljubitelj tega

športa in vsak, ki bi želel aktivno delati v vrstah kluba. Cilj kluba je doseči tekmovalno ekipo, ki bo zastopala barve IMV na vseh tekmovalnih.«

KURIR: Kaj pa je z našim dolgoletnim, izkušenim tekmovalcem Rudijem Šalijem. Iz časopisov smo lahko zvedeli, da ni nastopil z Branetom Kuzmičem s katerim sta dosegala dobre rezultate. Zakaj, imamo z Rudijem kakšne druge načrte?

BAN: »Rudiju gre veliko priznanje za delo v klubu, kjer nam je s svojimi izkušnjami ogromno pomagal. Rudi je veliko prispeval, da je servisna delavnica športnih vozil pripravljena, skrbi za rally R-4 in nesebično prenaša svoje dragocene izkušnje mlademu vozniku rally R-4 Jernejcu. Postavljeni so temelji kluba za katerega upajmo, da bo postal čim kvalitetnejši v državnem okviru in tudi Rudi bo nedvomno tu našel svoje mesto. Kakšno, je morda še preuranjeno reči, saj se mora odločiti tudi sam!«

KURIR: Ob naštetih aktivnostih ste v vašem sektorju izvedli še vrsto akcij v smislu spodbujanja prodaje: komercialni seminarji, ponudba staro za novo ... Striktno pa se držite tudi načela »NI PRODAJE Z IZGUBO!«.

BAN: »Tako je. Iščejo poti in načine, kako čimbolj dosledno prodajati po cenah, ki nam prinašajo načrtovan dohodek. Prodaje z izgubo ni. In tudi napamet ne! Dosledno in pedantno delamo na raziskavah jugoslovanskega trga ugotoviti moramo količine in tipe vozil, ki jih bo trg absorbiral. Napamet odločitev ni, pač pa le na osnovi argumentov. Tako že sedaj vemo, da bomo v drugem polletju trg zasičili z vozili, ki jih sedaj primanjkuje, vendar vemo, da je v prvem polletju naša primarna naloga – izvozna obveznost. Proizvedene količine vozil bomo prodali preko svojih poslovalnic, ki jim vračamo pravo mesto in pomen, ponovno odpiramo poslovalnico v Zadru in seveda preko trgovskih hiš med katerimi bi kot primer dobrega sodelovanja navedel Avtohišo iz Ljubljane, Avto-commerce, Jeklotehno in Murko.«

KURIR: In za konec najinega pogovora nam lahko poveste katera Renaultova vozila so trenutno najbolj iskana na domačem trgu?

BAN: »Na prvem mestu je seveda R-4, ki jih bo kupcem na voljo več v drugi polovici leta, »katri« sledi R-5 GTL in R-11 GTL.«

Zahvaljujemo se vam za pogovor!

J. Š.

Te dni je bilo v TOZD Commerce zaokroženo in dorečeno stališče do ponovne prodaje prikolic ADRIA prek lastne prodajne mreže. Tako je po nekajletnem premoru novica, da se bodo prikolic prodajale (tako kot vsa leta prej) v Nišu, Beogradu, Novem Sadu, Sarajevu, Zadru (v naših poslovalnicah) in v poslovalnici Novo mesto — na Grmu, toliko bolj razveseljiva.

To je prva faza ponovne vrnitve prodaje prikolic prek IMV in korak naprej k poenotenju prodajne ponudbe na domačem trgu.

Čeprav se zavedamo, da zamujamo s ponudbo za letošnje sezono (saj je znano, da se prikolic najbolje prodajajo v mesecih, ko se planirajo dopusti — do konca aprila), pa v Commerce prav ta trenutek tečejo vse aktivnosti za čimhitrejšo in čimboljšo prodajo. Tako smo prek časopisnih, radijskih in drugih medijev informirali jugoslovansko javnost, kje se najhitreje pride do prave informacije oz. do konkretnega dogovora o nakupu.

Na prodajna mesta v Srbiji, Bosni in Vojvodini so že poslani prvi modeli prikolic, ki bodo služili kot razstavni eksponat v izložbah.

Najbrž ni odveč, da tudi v KURIRJU zapišemo, kakšna je naša trenutna ponudba, s kate-

rimi modeli in kakšnimi cenami prihajamo na trg.

Tako boste tudi vi, ki boste letovali v našem ali pa v kateremkoli kampu ob Jadranu, lahko postregli z informacijo o možnosti nakupa prikolic ADRIA.

Naj povemo, da razpolagamo z široko paleto modelov, da se v ponudbi pojavljajo bivalne enote (400 D, 430 TD, 500 TL, camper), ki so namenjene tako za individualnega kupca, sindikalne organizacije, kot tudi do posebnih izvedb (bife, pisarna 640, gozdarski bivak), s katerimi tržišče šele raziskujemo.

Delavci Dommerca, ki smo zadolženi, da organiziramo prodajo in skrbimo za čimboljše prodajne rezultate, kljub več kot dveletni odsotnosti na trgu z optimizmom gledamo na uspeh, za katerega se bomo vsi kar najbolje prizadevali.

Vida Mamilović
Sektor trženja

Cenik prikolic

Tip prikolic	PC din
400 D	2.400.000
430 TD	3.015.000
500 TL	3.650.000
camper — nadgradnja	3.270.000
camper — podvozje	480.000

Cene so maloprodajne, fco tovarna, brez transportnih stroškov in brez prometnega davka.

»Katra se ne da«

Začetek izdelave vozil R-4 sega daleč nazaj, na začetek šestdesetih let, ko je RENAULT z velikoserijsko izdelavo omenjenih vozil začel osvajati evropsko in svetovno tržišče.

Do zdaj je bilo izdelanih okoli 10 milijonov vozil R-4 z motorji za razne namene. Poleg osnovnih tipov vozila R-4 za dobre in slabe ceste ter tople in hladne dežele, ki nosijo dodatne oznake L, TL, in GTL, je francoska tovarna prislusnila potrebam državnih ustanov in to praktično vozilo sproti prilagojevala željam kupcev. Tako so nastale izvedenke vozila R-4 za potrebe pošte, vojske, milice, za zdravstvene in razne servisne dejavnosti ter vozila, ki jih podjetni posamezniki v sodelovanju s stilisti po prihodu s tekočih trakov serijske proizvodnje predelajo v prikupne posebneže na kolesih.

Po prenosu izdelave vozil R-4, razen furgona, v Španijo in Jugoslavijo je IMV poleg obstoječega izvoznega programa prevzel dodatno odgovornost za kakovostno izdelavo izvedenk vozila R-4, ki jih letos tudi že

izdelujemo. Gre za vozila R-4 z ojačanim podvozjem in vozila, pripravljena za predelavo pogona 4 x 4 (t. i. — SINPAR). V pripravi je izdelava vozila za potrebe francoskega telekomunikacijskega omrežja in vozila za predelavo v vozilo JP4, ki ga v treh enačicah izdelajo v Franciji in ga v količini 500 kosov letno ponudijo francoskemu in italijanskemu trgu.



Poleg izvedenk za izvoz so v proizvodnem programu za domači trg še vozila R-4 za potrebe milice, zdravstvenih ustanov in servisnih dejavnosti. V pripravi je izdelava vozila R-4 GTL — SERVIS za potrebe GORENJA ter vozila z ojačanim podvozjem za potrebe PTT.

Na sliki je vozilo JP4



A. Kebelj

Nove cene

V predhodnih številkih KURIRJA smo objavili veljavni cenik naših vozil, da bi bili zaposleni delavci informirani o cenah, saj marsikdo nemalokrat sprašuje, češ »koliko pa stane R-5 ali R-4« ali kak drug model, pa tega ne zna povedati. Spraševalcu se včasih čudno zdi, saj »kako pa to, da tega ne veš, sa si iz IMV«. Da ne ve, je povsem razumljivo, saj za te informacije obstajajo komercialne službe, ki znajo poleg gole cene kupcu povedati še kaj več o proizvodu, ki ga želi kupiti. Prav je, da se ob vsaki spremembi cen pojavi cenik tudi na naših straneh.

CENIK

Tip vozila	cca	KS/KW	Prod. cena FCO Tov.	Malop. c. za druž. se.	Malop. c. za občane
1. Lastni program					
RENAULT 4 GTLJ	1108	34/25	2.899.000.-	3.362.840.-	3.754.205.-
RENAULT 18 TLJ	1397	64/46	5.182.524.-	6.011.728.-	6.711.369.-
1911 Kombibus	1647	58/43	7.456.000.-	7.456.000.-	12.190.560.-
1912 Servis	1647	58/43	6.960.000.-	6.960.000.-	9.110.640.-
1918 Intervenc.	1647	58/43	7.555.000.-	7.555.000.-	9.889.495.-
1976 Sanitet	1647	58/43	7.872.000.-	7.872.000.-	10.304.448.-
1920 Gasilec	1647	58/43	7.220.000.-	7.220.000.-	9.450.980.-
2. Uvozni program					
RENAULT 5 GL	1108	47/34	6.072.000.-	7.043.520.-	7.863.240.-
RENAULT 5 GTL	1397	60/44	6.873.000.-	7.972.680.-	8.900.535.-
RENAULT 5 GTD	1595	55/40	7.606.000.-	8.822.960.-	9.849.770.-
RENAULT 9 GTD	1595	55/40	8.386.000.-	9.727.760.-	10.859.870.-
RENAULT 11 GTD	1595	55/40	8.500.000.-	9.860.000.-	11.007.500.-
RENAULT 21 GTS	1721	90/65	9.284.000.-	13.926.000.-	15.179.340.-
NEVADA GTX	1995	120/86,5	10.909.000.-	16.363.500.-	17.836.215.-
RENAULT 11 GTL	1397	68/49	7.698.000.-	8.929.680.-	9.968.910.-
RENAULT 21 TL	1721	76/55	8.825.000.-	13.237.500.-	14.428.875.-
RENAULT 25 GTS	1995	103/74	9.998.000.-	14.997.000.-	16.346.730.-
RENAULT 25 GTX	2166	123/89	12.061.000.-	21.709.800.-	23.338.035.-
RENAULT 25 V6	2664	144/104	17.437.000.-	31.386.600.-	33.740.595.-
Expres Furgon	1595	55/40	6.952.000.-	8.064.320.-	9.002.840.-
Expres tolle	1397	60/40	6.453.000.-	7.485.480.-	8.356.635.-
Expase GTS	1995	110/79,5	13.074.000.-	19.611.000.-	21.375.990.-
Trafic T 313	2068	60/43	9.192.000.-	9.192.000.-	12.032.328.-
Trafic TB 23	2068	60/43	10.235.000.-	10.235.000.-	13.397.615.-
Trafic T 2B3	2068	60/43	10.482.000.-	10.482.000.-	20.282.670.-
Master Furgon	2445	72/52	14.606.000.-	14.606.000.-	19.119.254.-
Master minibus	2445	72/52	16.410.000.-	16.410.000.-	31.753.350.-

Dodatna oprema — opcije

Metalik lak za R-4	121.091.-
Metalik lak za R-5	227.700.-
Metalik lak za R-9	242.390.-
Metalik lak za R-11	242.390.-
Metalik lak za R-18	327.948.-
Metalik lak za R-21	327.948.-
Metalik lak za R-25	397.305.-
Metalik lak ESPACE	416.221.-
Izvedba R-4 KPL Milica	239.657.-
Izvedba R-4 Ambulantni	272.454.-
Klima naprava R-25	1.405.590.-
Radio aparat za R-25	1.048.351.-
Tonirana stekla za R-5	165.265.-
Tonirana stekla za R-11	198.319.-
Tonirana stekla za R-25	210.338.-
Grelec Jogo Webasto GV	232.744.-
Gasilski aparat GV	15.000.-
Dva dodatna sedeža ESPACE	711.181.-
Odprtina na strehi ESPACE	652.192.-
ABS (antiblokirni sistem) za R-25	2.391.900.-
Usnjene prevleke za R-25	1.656.480.-



S predpisom do reda

V IMV smo po nekaj letih ponovno dojeli, da moramo poenotiti kadrovske službe, ki so bile kot posledica naše sodovske organizacije razdrobljene in so kot take delovale neuskaljeno. To je bilo moč čutiti na mnogih primerih (neenotni razpisi, nenačrtno zaposlovanje). Tako niso bili redki primeri, ko je delavcem zaradi disciplinskih prekrškov prenehalo delovno razmerje v enem tozdu, v drugem pa so bili brez pomislekov sprejeti odprtih rok. Gotovo bo ponovno poenotenje kadrovske službe takšne napake odpravilo. Nekaj smo s tem v zvezi zapisali že v prejšnji številki, ker pa smo v uredništvu dobili nekaj vprašanj v zvezi s tem, in da bi o tem poenotenju zvedeli kaj več, še posebej kako bodo ti procesi v bodoče vodeni, smo za pojasnilo prosili tov. Marjana Potrca, v. d. direktorja kadrovske-pravne sektorja:

»Kadrovske-pravni sektor je predlagal odboru za organizacijo in nagrajevanje sprejem organizacijskega predpisa o kadrovske postopkih. Ta na 29 straneh in 12. obrazcih določa, kako strokovna služba pripravi sklenitev delovnega razmerja, opravi uvodni in sprejemni razgovor ter izdela predlog za sklenitev in prenehanje delovnega razmerja, o čemer odločajo komisije za delovna razmerja v TOZD.

Pripravljeno je tudi organizacijsko navodilo, ki bo po sprejemu objavljeno, določa pa nekatere podrobnosti v zvezi s strokovnim obdelovanjem pri kadrovanju.

Samoupravni splošni akti v IMV, prejšnji in sedanji, določajo, da delovna skupnost, konkretno kadrovske-pravni sektor, opravlja vse dejavnosti

kadrovske službe, v katero štejemo strokovno obdelavo na področju kadrovanja, izobraževanja, socialnega dela, družbenega standarda in ostalih zadev.

V IMV smo ob reorganizaciji v TOZD prejšnjo enoto razdelili in nekatere posledice imamo še danes. Ob večernem delovanju se pojavljajo tudi težave, ki jih v IMV občutimo in ki jih bomo odpravili s sprejemom omenjenih kadrovske predpisov in predvsem s sprejemom razvidov del in opisov.

V bodoče bomo torej tudi v praksi uveljavili, kar je težnja delavcev in kar je tudi edino smotno, da bomo namreč na enem mestu opravili vsa potrebna strokovna dela v kadrovske postopkih, odpravili bomo tudi napake iz prejšnjih obdobij, ko se nam je dogajalo, da smo zaposlovali brez meril in tudi na škodo drugih temeljnih organizacij v sicer enotnem IMV.

Enotna kadrovska služba bo s svojimi strokovnimi predlogi obravnavala vse vloge kandidatov za zaposlitev, premestitev, vloge, sklenitev pogodbe o delu, spremljanje poskusnega dela, celotno izobraževanje, štipendiranje in uporabo sklada skupne porabe. Mimo kadrovske službe samoupravni organi ne bodo obravnavali nobene zadeve in s tem si bomo omogočili zmanjševanje problemov, ki smo si jih sami nakopali, ker nismo razpolagali s potrebnimi informacijami.

Pri poenotenju kadrovskega obravnavanja potreb delavcev ne gre za bistvene spremembe, marveč za uvajanje strokovnega in enotnega dela ter za upoštevanje vsega, kar smo v prejšnjih časih kot dobro že upoštevali.«

Želje večje od možnosti

»Vemo, da so plani za porabo sredstev v investicijske namene izdelani. Zanima nas kako bodo ta sredstva porabljena in kakšen je prioriteten raspored.« Vprašanje so nam poslali delavci DSSD, mi pa smo za odgovor prosili direktorja tehnično-programskega sektorja Karla Haccata:

»Za leto 1987 je bil v okviru celotnega gospodarskega plana DO IMV izdelan na osnovi zahtev po investicijskih vlaganjih posameznih tozdov in DSSD ter na podlagi planiranih razpoložljivih investicijskih sredstev v tozdih.

Zbrani zahtevki za investicije so v začetku dvakratno presegli

predvidena namenska sredstva celotne amortizacije vseh tozdov in DSSD.

Po skupnih usklajevanjih z zastopniki vseh tozdov in DSSD, sta tehnično-programski sektor in posebna finančna služba pripravila predlog plana naložb in sredstev, kjer so planirane naložbe usklajene s planiranimi viri sredstev v višini 9.046.174.000 din.

Predlog plana je najprej strokovno pregledal, ocenil in zahteval dopolnitve poslovodni odbor DO IMV na dveh sejah, nato pa je bil posredovan, v okviru gospodarskega plana, v obravnavo delavskemu svetu DO IMV. Ta ga je na 10. seji 24. 3.

1987 tudi obravnaval in sprejel.

Plan investicij za celotno DO IMV je izdelan na podlagi kriterijev, ki jih je postavil poslovodni odbor, in sicer tako, da so postavke opredeljene po naslednji prioriteti:

I. prioriteta pomeni vlaganje v opremo, ki bo izboljšala kvaliteto proizvodnje in poslovanja;

II. prioriteta pomeni vlaganje v opremo, ki pomeni odpravo ozkih grl v proizvodnji, to je v povečanje kapacitete v določenem delu proizvodnje, ki je bila prenizka;

III. prioriteta pomeni zaključevanje investicij, ki so bile zgrajene, vendar niso dokončane.

Delovna organizacija IMV izvaža večino svoje proizvodnje na zahodne tržišče, kjer je mogoče obstajati le z brezhibno kvaliteto, zato je v planu prioriteta dana prav temu, da se investicije prioriteto usmerjajo v izboljšanje kvalitete, odpravijo napake, izboljša celotno poslovanje. To je nujno za obstoj na tako zahtevnih tržiščih.

Razen v proizvodno opremo so predvidena vlaganja tudi v dopolnitev vzdrževalne opreme za kvalitetnejše, hitreje in cenejše vzdrževanje proizvodne opreme, kar je sedaj to večkrat potrebno urejati pri drugih izvajalcih.

Prav tako je vključena v plan dodatna oprema za kvalitetno vhodno kontrolo materialov v avtomobilski in prikolniški dejavnosti. Za izboljšanje in modernizacijo celotnega poslovanja se predvidevajo letos tudi vlaganja v nadaljnji razvoj računalniško podprtega informacijskega sistema v DO IMV do leta 1990, ki predvideva dopolnitev in graditev vseh potrebnih informacijskih podsistemov in združen v enotnega. Trenutne računalniške zmogljivosti so v celoti zasedene in ne omogočajo več nadaljnega razvoja.

Investicije za objekte so predvidene predvsem za rekonstrukcije in zaključevanje nedograjenih objektov.

Za tovarno avtomobilov se predvidevajo rekonstrukcijska dela v energetske postaji, kompresorski postaji, lakirnici, v ureditev elektroenergetike, ureditev odlaganja tehnoloških odpadkov, ureditev požarne zaščite in zdravstvenega varstva. Predvideva se tudi dokončna ureditev severnega aneksa, v okviru tega pa bodo dograjeni transformatorska postaja TP 5, kemijski in metalurški laboratoriji, finomerilnica, sanitarije, garderobe in obratni prostori za potrebe lakirnice in razvojnega inštituta ter urejen prostor pred severnim aneksom.

Zapre se tudi nedograjeni del objekta ob presernici ter ob njem zaključni hidrantna zanka okrog tovarne avtomobilov in transportna cesta B2, ki se asfaltira.

Na tovarniški železniški postaji bosta dograjena dva industrijska tira za nakladanje prikolic in nova nakladalna rampa za nakladanje avtomobilov na vagona.

Planirana je tudi celotna rekonstrukcija telefonske in terminalne mreže v vseh proizvodnih in poslovnih prostorih z novo telefonsko centralo in zunanji priključki ter požarno napravo.

V okviru tovarne avtomobilov se načrtuje postavitev novega proizvodnega programa v obratu Suhor za proizvodnjo podvozij za prikolice. V obratih prikolniške dejavnosti se poleg nujne opreme načrtuje izgradnja novega obrata v tovarni opreme v Črnomlju, ki v sedanjih neprimernih prostorih ne more več slediti zahtevam proizvodnje niti v kvaliteti niti v količini, predvsem pa so delovni prostori neprimerni v pogledu velikosti, ne ustrezajo pa tudi v sanitarnem in požarnovarnostnem pogledu.

Predvidena je tudi I. faza dokončne adaptacije gradu Grm, kjer se predvideva ureditev strehe, ki pušča, priključek na energetiko ter ureditev in uporabo celotnega nadstropja za potrebe lastnega izobraževalnega središča ter splošnih in zobozdravstvenih ambulant. Ureditev pritličja, kjer so trenutnočasne dejavnosti, pa se predvideva v II. fazi.

S planom so predvidena tudi sredstva za vračanje anuitet iz najetih posojil bank ali izvjalcev del iz prejšnjih let. Za navedena vlaganja v skupnem znesku 9.046.000.000 din so planirani naslednji viri sredstev:

— lastna sredstva iz amortizacije	5.935.000.000
— sovlagatelji	750.000.000
— krediti izvjalcev in dobaviteljev	1.458.000.000
— krediti bank	901.000.000

SKUPAJ: 9.046.000.000

Glede na prioriteto vlaganj so viri sredstev planirani tako, da sta prva in druga prioriteta investicij kriti z lastnimi sredstvi, tretja prioriteta (objekti) pa le delno z lastnimi sredstvi, razlika pa s sredstvi sovlagateljev s krediti izvjalcev, dobaviteljev in bank. Ker ti tuji predvideni viri sredstev tretje prioritete dokončno še niso zagotovljeni, je tudi realizacija investicij te prioritete le pogojna.«

S seje odbora za nagrajevanje

Na drugi redni seji odbora za organizacijo in nagrajevanje pri delavskem svetu DO IMV, ki je bila 11. maja 1987, so člani posredovali v obravnavo DS TOZD in DSSD in DO IMV sklop aktov, ki urejajo področje dohodka in osebnih dohodkov.

Člane odbora je Simon Drobnič seznanil s pripombami na osnutek pravilnika o organizaciji in razvidu del oziroma nalog v TOZD in DSSD. Na pripombe je pravna služba odgovorila. Osnutek pravilnika, določenega na sejah DS TOZD in DSSD z dodatnimi predlogi po posebnih pisni informaciji, bo končno besedilo pravilnika in bodo o njem DS TOZD in DSSD odločili 14. 5. 1987.

Katalog del v DO IMV je članom odbora predstavil Ludvik Marinč. Končni predlog kataloga, pravzaprav zbirnik zadolžitve, ki veljajo za slehernega de-

lavca DO IMV, bo sprejet po načelu postopnosti, torej po sprejetju osnovnih besedil pravilnikov – kot naknadna priloga.

Člani odbora so ponovno obravnavali organizacijsko navodilo o kadrovanju, ki ga je dodatno obrazložil Marjan Potrč. Navodilo je bilo sprejeto brez posebnih pripomb.

V zvezi s pogodbami o delu so bili člani seznanjeni, da je Pavle Valentič konec februarja prenehal z delom po pogodbi. V zvezi s predlaganimi pogodbama o delu tovarišev Pavaa Dipala in Nikole Čosića so člani odbora sprejeli sklep, da se pogodba o delu sklene le do 1. 7. 1987, v tem času pa se z razpisom zagotovijo manjkajoči kadri oziroma se delo v teh sektorjih (kontrola kakovosti in programsko investicijski) ustrežno organizira.

J.

Pozor! Upoštevajte navodilo!

Odbor za organizacijo in nagrajevanje je na 2. redni seji 11. 5. 1987 sprejel organizacijski predpis in organizacijsko navodilo za kadrovske postopke v IMV.

Organizacijski predpis morajo uporabljati vsi delavci v kadrovski službi v kadrovsko pravnem sektorju ter ostali pooblaščenici za določene naloge na kadrovskem področju.

Organizacijsko navodilo za kadrovske postopke, ki vsebuje 14 točk pa je tisti del, s katerim mora biti seznanjen vsak delavec v IMV. Organizacijsko navodilo na iniciativo kadrovsko pravnega sektorja objavljamo!

Organizacijsko navodilo za kadrovske postopke

1. Vse vloge kandidatov in delavcev se vročijo kadrovski službi v kadrovski pravni sektor.
2. Vsi predlogi za zaposlitev, premestitev in sklenitev pogodbe o delu se vročijo kadrovski službi v kadrovski pravni sektor.
3. Zaposluje se le v skladu s kadrovskim planom, ki ga sprejme delavski svet in s soglasjem PO.
4. Oglas in razpis objavi kadrovska služba v kadrovski pravni sektorju, ki pred tem vroči predlog komisiji za delovna razmerja ali delavskemu svetu na podlagi predloga TOZD ali DSSD.
5. Komisijam za delovna razmerja in delavskim svetom kadrovska služba kadrovsko pravnega sektorja vroči obrazloženo mnenje o kandidatih s prilogami.
6. Potrebo po spremembi sistemizacije se vroči oddelku za organizacijo in kadrovski službi kadrovsko pravnega sektorja.
7. Potrebe po povečanju števila izvajalcev se vroči kadrovski službi kadrovsko pravnega sektorja.
8. Ocena poskusnega dela in ostalo se vroči kadrovski službi kadrovsko pravnega sektorja.
9. Predlogi za izobraževanje, štipendiranje in udeležbo na seminarjih se vročijo izobraževalnemu centru v kadrovski pravni sektor.
10. Predlogi za aktivnosti in plačila iz sklada skupne porabe se vročijo kadrovski pravni sektorju.
11. V računalnik vnaša kadrovske podatke le kadrovska služba KPS po predhodnem sklepu samoupravnega organa.
12. Vse gradivo za komisije (za delovna razmerja, osebne dohodke, stanovanja) in delavske svete gre preko tajništva samoupravnih organov v kadrovski pravni sektorju.
13. Vse račune in kar bremeni stroškovna mesta v kadrovskem sektorju v zvezi z njegovo dejavnostjo, predvsem pa kadrovanjem, izobraževanjem, socialnim delom, družbenim standardom podpisuje le direktor kadrovsko pravnega sektorja in v njegovi odsotnosti pomočnik.
14. Vse postopke iz prejšnjih točk vodi in strokovno obdeluje kadrovski pravni sektor v delovni skupnosti za potrebe delovne skupnosti in TOZD, razen za Beli Manastir.

Telesna okvara in benificirana delovna doba

Pravice, ki grede delavcem na podlagi predpisov pokojninskega in invalidskega zavarovanja:

a) denarno nadomestilo za telesno okvaro:

Denarno nadomestilo ali invalidnina za telesno okvaro pridobi delavec v primeru, če je nastala okvara v času zaposlitve in je ob njenem nastanku izpolnjen pogoj pokojninske dobe.

Če nastane telesna okvara kot posledica poškodbe na delu; si pridobi delavec pravico do invalidnine že pri 30 %, če pa nastane telesna okvara kot posledica poškodbe izven dela ali bolezni, pa delavec pridobi pravico do invalidnine šele, če je ta ocenjena najmanj 50 %. Invalidnino prejema delavec iz naslova pokojninske skupnosti. Ta pravica mu gre do njegove smrti.

b) Benificirana delovna doba ali delovna doba, ki se šteje s povečanjem:

Zvezni zakon o temeljnih pravicah iz pokojninskega in invalidskega zavarovanja (73. člen) določa, da se v zavarovalno dobo s povečanjem šteje tudi zavarovancem, ki so prebili v delovnem razmerju oziroma na delu, na podlagi katerega so bili obvezno zavarovani, in so delali polni delovni čas:

- zavarovanci s telesno okvaro najmanj 70 %,
- vojaški invalidi od I. do VI. skupine,
- civilni vojni invalidi od I. do V. skupine,
- sklepi,
- oboleli za distrofijo in sorodnimi mišičnimi in nevrotičnimi boleznimi,
- oboleli za paraplegijo in
- oboleli za cerebralno in otroško paralizno.

Benificirana delovna doba šteje v navedenih primerih 12 mesecev za 15 mesecev. Primer: če je bil delavec zavarovan oz. zaposlen od 1. 1. 1986 do 31. 12. 1986, bo ob koncu koledarskega leta imel 15 mesecev delovne dobe, ne pa le 12 mesecev. Benificirana delovna doba se upošteva ob upokojitvi, šteti pa se začne od dneva, ko so dani pogoji za priznanje te pravice.

V zvezi s pojasnilom v našem prispevku naprošamo delavke in delavce, ki imajo ocenjeno telesno okvaro najmanj 70 % in več ter vse ostale primere, navedene pod točko b, da prinesejo dokazilo o tem v kadrovski oddelk – socialno službo. V letošnjem letu moramo namreč v obrazec M-4, kamor vpisujemo delovno dobo, vpisati tudi delovno dobo, ki se šteje s povečanjem.

Tisti, ki imajo telesno okvaro ocenjeno manj kot 70 %, pa imajo pravico do dodatnega dopusta.

Za vse primere velja kot dokazilo odločba oz. sklep. Ni dovolj le mnenje. Izvedeniško mnenje zdravniške komisije je le podlaga za izdajo odločbe oz. sklepa, ki jo izda ustrezni organ.



Marija Božič

Doslej smo v našem internem časopisu že večkrat pisali o telesni okvari. V današnjem prispevku pa želimo pojasniti, kakšne pravice grede delavcem, pri katerih je ugotovljena telesna okvara.

Telesna okvara je torej podlaga za pridobitev nekaterih pravic na podlagi veljavnih predpisov in samoupravnih aktov v delovni organizaciji.

Kaj je telesna okvara in kdaj je podana?

Telesna okvara je podana, če nastane pri zavarovancu izguba, bistvenejša poškodovanost ali znatnejša onesposobljenost posameznih organov ali delov telesa, kar otežuje normalno aktivnost organizma in zahteva večje napore pri zadovoljevanju življenjskih potreb. Pri tem ni pogoj, da telesna okvara povzroča invalidnost, čeprav se lahko tudi pokriva z invalidnostjo. Zavarovavec, ki si je pridobil pravico do denarnega nadomestila (invalidnine) zaradi telesne okvare, če le-ta ne povzroča invalidnosti, še ni delovni invalid.

Kdo ocenjuje telesno okvaro?

Telesno okvaro ocenjuje:

1. invalidska komisija pri skupnosti pokojninskega in invalidskega zavarovanja s področja invalidskega zavarovanja,

2. posebna komisija pri komiteju za vprašanje borcev in vojaških vojnih invalidov v SRS z omenjenega področja,

3. zavarovalna skupnost v primerih, ko gre za odškodninski zahtev, ki je kot posledica poškodbe, ocenjuje pa na podlagi zdravniškega spričevala in ostale medicinske dokumentacije ter zavarovalnih pogojev.

V naši OZD so najpogostejši primeri ocenjevanja telesnih okvar z invalidskega področja, zato v tem sestavku navajam pregled stopenj in procentov telesne okvare. Invalidska komisija upošteva pri določanju stopenj telesnih okvar samoupravni sporazum o seznamu telesnih okvar, ki velja za vso SFRJ, objavljen pa je bil v uradnem listu št. 38 (1983).

Pregled stopenj in procentov telesne okvare

Telesne okvare se glede na težo razvrščajo v osem stopenj:



Pravice:

Naš pravilnik o delovnih razmerjih (84. člen) določa, da pripada delavcu dodatni dopust od 2 do 6 delovnih dni, in sicer:

1. delavcu s telesno okvaro prek 40 % 3 dni
2. delavcu s telesno okvaro 30 % in več 2 dni

79. člen pravilnika
3. delavcu pripada dodatnih 5 dni dopusta v primeru, če ima priznana telesno okvaro 60 % in več.

O društvu strojnih inženirjev in tehnikov

Društvo strojnih inženirjev in tehnikov je bilo ustanovljeno 20. maja 1982. Poizkusi za ustanovitev društva pa so bili že prej, okoli leta 1960, ko je bilo v Novem mestu še zelo malo strojnikov. V njem je zdaj 170 članov.

Društvo deluje v več sekcijah. To so:

- sekcija za motorje in vozila (Vanja Ljubec, IMV),
- sekcija za varilno tehniko (Ivan Oštir, IMV),
- sekcija za industrijsko logistiko (Marjan Rajer, IMV),
- sekcija za energetiko (Vladimir Ražen, Pionir),
- orodjarska sekcija (Jože Može, IMV),
- sekcija za kakovost in standardizacijo (Bojan Tomšič, IMV).

Pismo ni ostalo brez odziva

V uvodniku 7. 9. številke Kurirja smo vas seznanili s sklepom uredniškega odbora, da bomo poslej odgovornim delavcem v IMV poslali PISMO, s katerim jih bomo opozorili oziroma spomnili na njihovo dolžnost in tako izvali k sodelovanju. V času priprave te številke Kurirja je bilo pismo poslano 98 delavcem: članom poslovnega odbora, direktorjem tozdov, sektorjev, vodjem proizvodnje, članom samoupravnih organov in družbenopolitičnih organizacij.

Razveseljivo je, da pismo ni ostalo brez odziva. Nekateri so nas poklicali, nam predlagali teme za pisanje, opozorili na dogodke ali celo sami kaj napisali. Resda se ni odzvalo vseh 98 naslovnikov, tega pa tudi nismo pričakovali. Začetek akcije pa lahko kljub temu označimo kot spodbuden. Naslednjič bo odziv morda še večji. Tudi o tem, kdo v naši hiši ima posluš za te reči, vas bomo obveščali. Na 9. redni seji uredniškega odbora smo se dogovorili, da bomo v vsaki tretji številki Kurirja objavili imena tistih, ki sodelujejo z nami. Seveda pa bomo poročili o uspehu akcije vsakih šest mesecev podali izdajatelju - delavskemu svetu DO.

Torej: ko dobite pismo, se nam oglasite!

Ustanovljeni bosta še:

- sekcija za obdelovalne sisteme in
- sekcija za teratehnologijo in tribologijo.

Ni točnih podatkov, koliko strojnikov je v Novem mestu, ocene pa kažejo, da je okoli 45 dipl. inž. strojništva in prek 500 strojnih tehnikov.

Delovanje društva temelji na prostovoljnem delu. Velja načelo, da vsak član naredi nekaj malega za društvo, vsi skupaj pa lahko storimo veliko.

Mnogi naši kolegi delujejo zelo uspešno v različnih družbenih organizacijah, med njimi pa je malo takih, ki delujejo strokovno tudi v svojem prostem času. To ni spodbudno, čeprav je razumljivo, ker tehnično znanje nima ustreznega ugleda in vrednosti v sedanji družbi. Mnogokrat se daje velika teža trženju in nastopu na trgu. Tak nastop pa ni mogoč brez bleščečega tehničnega znanja, ki je vgrajeno v obliko, funkcionalnost in kakovost izdelkov, pa naj bo to kot izdelek žepni nož, avto ali energetska postrojenje.

Društvo strojnih inženirjev in tehnikov deluje v več smereh, in sicer za:

- uveljavljanje tehniškega znanja, saj meni, da bo v bližnji prihodnosti le tehnično znanje pomagalo prebroditi krizne razmere v deželi;
- uveljavljanje tehniške kulture kot duhovne ustvarjalnosti,

enakovredne in enakopravne ustvarjalnosti v umetnosti, kulturi, politiki, ekonomiji in drugod;

- uveljavljanje tehničnih kadrov, ki delujejo v domačem okolju in ki probleme občutijo na lastni koži;

- uveljavljanje sposobnih in ustvarjalnih strojniških kadrov, ki naj bi strokovno in organizacijsko odločilno vplivali v proizvodnji in razvojni dejavnosti.



Tone Kordiš
DSIT Novo mesto

Ste za!?

V uredništvu ne dobivamo pretirano veliko vaših pisem, namenjenih za objavo v Kurirju. Tu pa tam se oglašate z vprašanji, predlogi, skoraj nikoli pa se nihče ne odloči, da bi poslal pismo s svojimi idejami, pogledi, razlagami.

Tokrat objavljamo eno redkih takšnih pisem. Morda vas bo izzvalo in boste segli po peresu tudi vi. Pripravljeni smo sodelovati. Na 9. redni seji uredniškega odbora smo se dogovorili, da bi v Kurirju uvedli še eno kontaktno rubriko, kjer bi objavljali vaša pisma. Da bo rubrika lahko zaživela, pa je potrebno vaše sodelovanje. Če ste ZA, izvolite!

In sedaj pismo tovariša Marjana Umeka z Mirne!

»Odločil sem se, da napišem nekaj besed, čeravno nisem

posebej povabljen k sodelovanju dopisnikov časopisa KURIR. Želel bi navesti le kakšen koristen predlog. V kritiko se nimam namena spuščati, ker kritikom preradi mečemo polena pod noge, pa če so njihove besede še tako dobronamerne.

Menim, da razvoj, čeprav napredujemo, ovirajo stvari, ki bi se jih dalo vnesti v ritem delovnega procesa, to pa bi pomenilo boljši uspeh in večji standard, česar si prav gotovo vsi želimo.

Predvsem bi na delovna mesta morali vrniti kvalificirane delavce, ki smo jih pred 17 leti razporedili v administracijo. Na njihova delovna mesta smo postavili nekvalificirane ljudi, ki so prepričani, da se pač vse proda. Danes, ko je vse večja zahteva po kvalitetnem izdelku, je spet potreba po večji strokovni izobrazbi delavcev na zahtevnih delovnih mestih. Tako bi z avtokontrolo prihranili več denarja, kot ga s sedanjim načinom.

V zadnji številki KURIRJA pišete, da nekateri radi pozabijo na svoje dolžnosti. Jaz pa pravim: kot ni vsak konj dirkalni konj, tako tudi ni vsak človek rojen za vsako opravilo.

Opravlja naj delo, ki ga veseli. Pomagajmo mu prebroditi začetne težave, da bo koristen član naše družbe. So pa tudi takšne razmere v delovni organizaciji, da delavec nima podpore za svoje predloge ne med svojimi sodelavci ne nadrejenimi, pa če so predlogi še tako koristni.

Najblj napredne so tiste države, kamor so odhajali najbolj ustvarjalni in zaslužka željni ljudje. Po revijah znamo tako lepo pisati, kaj bi se dalo še izboljšati in urediti brez večjih investicij, a se nam tako rado zatakne. V vsaki družbeni ureditvi se da lepo živeti, le pravi ustvarjalni ljudje naj bodo na pravem mestu.«

Ponovno ustanovljena

O tem, da Dolenjci, ki so sicer vajeni gričevnate pokrajine in vinskih gričev, ljubijo gore, ni dvoma. Radi se podajo na strme vrhe in naužijejo gorskega zraka.

V IMV smo že nekajkrat ustanovljali in ustanovili planinsko sekcijo, ki je temeljila na požrtvovalnosti posameznikov. Ko pa so ti odnehali, je vsa aktivnost zamrla. Vendar ne popolnoma.

Poizkusov, da bi sekcijo ponovno postavili na noge je bilo nekaj, žal pa tudi gluhih ušes. Športno društvo, o katerega občnem zboru in njegovem planu dela ne vemo ničesar, tako da se mnogi sprašujejo, ali sploh še obstaja, ima v svoji blagajni resda nekaj sredstev, za koga in za kaj, pa je vprašanje zase. Žal je danes tako, da se pri denarju vse neha. Tudi ljubiteljstvo do planin bi se, če ne bi naletelo na podporo in pomoč KM ZSM DO IMV. Po skoraj dveh letih mirovanja so se navdušenci zbrali (iz vseh novomeških toz-

dov, žal ne tudi ostalih) na ustanovnem sestanku sekcije. Ta bo delovala v okviru športnega društva IMV, kamor sicer tudi sodi. Morda bo celo ta sekcija tista, ki bo oživila zamrlo aktivnost društva, od katerega člani nimajo tako rekoč ničesar, razen zimskega športnega dne in poziva k sodelovanju na delavskih športnih igrah...

Planinci so v kratkem času pripravili predavanje o osnovnih rečeh, ki jih mora poznati vsak ljubitelj gora. Predavanje je pripravil in vodil alpinistični inštruktor Stojan Golob. V kratkem bodo odšli na prvi izlet, in sicer na Križno goro.

Vsi, ki si želite dobre družbe, rekreativnih izletov - torej ne ostajate doma! Pojdite s planinci, vrnite se v naravo in vzemite s seboj tudi člane svoje družine in prijatelje!

Vse informacije o sekciji in izletih dobite pri predsedniku Branetu Dolinarju v TOZD Razvojni inštitut (int. tel. 39).

Kdo riše?

O tem, da vam je humor Joška Podgurskega všeč, smo se lahko že velikokrat prepričali. Dobro so sprejete tudi vse karikature, zbadljivke in šale, ki se nanašajo na »domačo sceno«. Resda ne pri vseh enako. Pri tistih, ki jih Jošk na svoj preprost način opozarja na napake, gotovo manj, kot pri drugih, ki pri tem niso prizadeti. Vendar pa Joškov humor nima niti najmanjšega namena, da bi bil zloben, pač pa hudomušen.

Velikokrat nas po izidu Kurirja kličete in sprašujete, kdo je Jošk Podgurski, opozarjate nas na nepravilnosti v »podgursčini« in pravite, da vam je všeč. Za nas pa je to najpomembnejše!

Kdo piše tekste, sploh ni pomembno. Pišejo jih vsakodnevni dogodki, pač tisti ljudje, ki jih občutijo, zasledijo. Avtor »Joška Podgurskega« je lahko sleherni med vami.

In kdo ga riše? Tako vešč v risanju je Štefan Pepelnak, strojni tehnik, tehnolog za mehansko obdelavo. Z njegovo pomočjo smo prišli do izvornih karikatur, kakršnih nima vsak tovarniški časopis. Štefan pravi, da je od nekdanj rad risal, najprej kot majhen fantič živali, kot srednješolec pa je po svoje oblikoval avtomobile, kar sicer še vedno rad počne. Žal pa svojega daru za oblikovanje še ni mogel dokazati. Pravi, da bi se želel izpopolniti in se izobraževati.

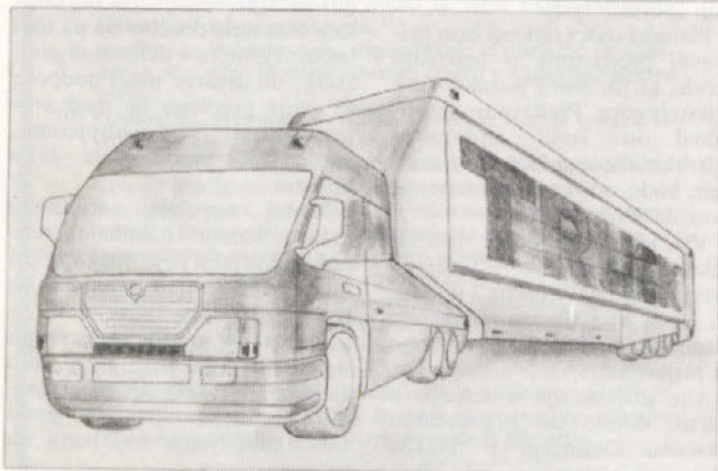
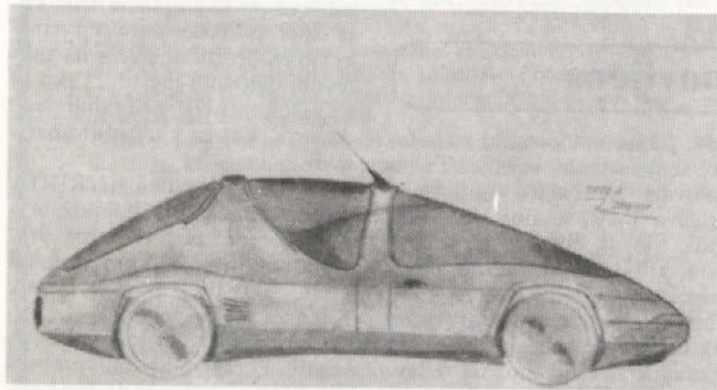
Karikature je pričel risati povsem naključno. Sodelavci so ga pričeli spodbujati, naj kakšno od svojih karikatur pošlje v uredništvo. Odločil se je in mi smo jih sprejeli z odprtimi rokami. Tako to sodelovanje traja že drugo leto, Štefan pa je postal tudi urednik rubrike in s tem član uredniškega odbora. Svojih karikatur do sedaj ni objavljaj še



nikjer drugje in kot sam skromno pravi, mu je objava v Kurirju povsem dovolj. Vesel je, če lahko sodelavce razvedri z risbo, jim polepša dan.

Štefana, ki upodablja Joška in njegove težave, riše pa tudi križanke (tudi za to priložnost je pripravil eno) zdaj poznate. Vi pa kdaj pa kdaj opišite, kajpak na kratko, kakšen šaljiv dogodek iz kolektiva in Štefan ga bo rad opremil z risbo!

-J-



Jošk Podgurski



Miha: »O, Jošk, kulk s' pa ta mesec zaslužu?«
 Jošk: »Hudičev malu, akul 400 Mark na črnu!?!«
 Janez: »Jst pa še slabš, akul 200 tojarjev!!«
 Miha: »Ja, pol sm pa jst kr dobr dubu, akul 17 mljonov...!?!«



Trak po 40 sek
 jedn v renology
 proizvedija Z.

Nagradna križanka

	MESTO NA JAPON.	PIJAČA IZ HMEĽJA	OČE ATA	KRAJ PRI LJUBLJ	IRIDIJ	Št. 2	DOLGORE TROPSKA PAPIGA
K	MESTO NA ISLANDU (20m x 124)	IZDELOV. BIT AMER. M. IME					ELEMENT DIHANJA
SLOV. PISATE. FRAN					DARJA ARKO MAKARSKA		
JAPON. Ž. IME			ARABSKI VELIKAŠ OSVOB. GIBANJE (ARAB)				
MOČAN VIHAR, NEVIHTA		SINOVA ŽENA					
TUJA IN NAŠA CRKA ERVIN JAMNIK VANJA SLAK				U	SORODSTVO	KRAJ PRI LJUBLJ. (Sv. ...)	MAJHEN RACHAN
R	NESTROKOVNJAK	DUSAN ADIČ		LJUŠKA REPUBL. ALBANJA PEVEC (KOREN)			
ČLAN KPO (V IMV)							
POKRIV. PAPEŽA				KRVNA SKUPINA PREHOD. ČEZ POTOX		I	
	LESENI BAT	MAJHEN BAT TRATAR IVAN					
RENAULT 4						R	
	RAVEN					ŠKRBE ANTON	

Rešitve pošljite na naslov: Uredništvo Kurir, Zagrebška 20, Novo mesto, do 30. maja 1987. Izzreballi bomo 3 reševalce, ki bodo dobili knjižno nagrado.



Nič več »rezervirano za moške«

Ko je Jožica prvič sedla za volan viličarja in dostavila material na delovna mesta, so jo spremljali začudeni pogledi. Nič čudnega, saj smo bili do tedaj vajeni, da so bili viličarji izključno moška domena.

Jožico Novak, devetindvajsetletno delavko, smo našli v materialnem oddelku. Želeli smo zvedeti, zakaj se je odločila postati viličaristka: » V IMV sem zaposlena enajst let in ves čas tu, v materialnem oddelku. Vsak dan sem opazovala večče viličariste pri delu in si želela, da bi se tudi sama usposobila zanj. Potrebovala sem kar nekaj časa, da sem se odločila opraviti tečaj. Od šestih predmetov mi je nekaj preglavic povzročalo vzdrževanje viličarja, vendar sem tudi to uspešno prebrodila. Rada opravljam to delo, upam, da ne bom prav nič zaostajala za tovariši. Dekletom, ki si na tihem želijo postati viličaristka, priporočam, da ne oklevajo, saj ni tako težko!«

Torej, dekleta, vzori vlečejo!



»Specialistična ordinacija«

Na delu prostora stare tovarne prikolic je takole urejeno za servisiranje tekmovalnih vozil, ki smo ga dolgo čakali in naposled le dočakali.

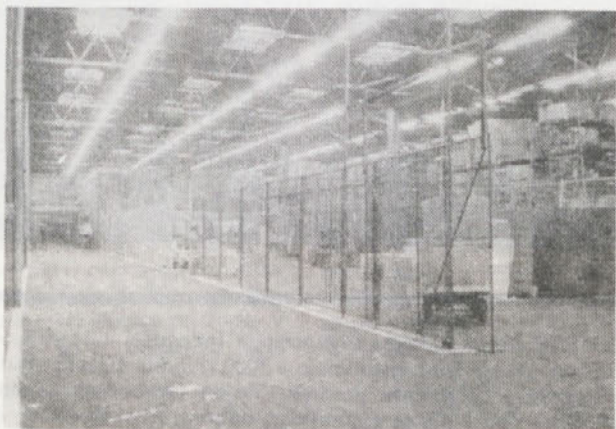
Posnetek je nastal, ko so naši fantje v sodelovanju s francoskimi kolegi pripravljali R-4 za tekmo.



Opozarjamo nase

Če smo znali kritizirati, naj tokrat še pohvalimo tiste, ki skrbijo za reklamne table in napise, ki mimoidoče opozarjajo na našo dejavnost. Na vseh prometnih vpadnicah v mesto lahko vozniki vidijo takšne table. Manjka le še naslov in upamo, da ne bo ostalo tako.

Sicer pa je naš servis mnogo lažje najti, saj je prav tako dobro označen.



Skladišča urejenejša

Skladišča v TOZD Tovarna avtomobilov postajajo vse bolj urejena, za kar gre pohvala delavcem materialnega oddelka. V južnem delu tozda so takole uredili in ogradili skladiščni prostor, ki je poprej vzbujal povsem drugačne vtise.

Odšel je Lojze!

Le nekaj dni je tega, kar so rekli, da ti je bolje, da okrevaš in ko smo te nekateri videli z družino pred hišo, je marsikdo pomislil: »Morda pa je le res!«

Dobro smo vedeli, da si hudo, neozdravljivo bolan. Tako bolan, da človeku ostane le tiho upanje v čudež, ki pa se nikdar ne zgodi. Gledali smo te, kako vztrajaš na delovnem mestu, čeprav so ti moči nezadržno kopnele in te je le neskončna volja držala pokonci. Skušali smo ti pomagati tako, da smo



se delali nevedne in smo vsakdanje skupno delo opravljali, kot da je vse v najlepšem redu, čeprav so tvoja upadla lica pričala o nasprotnem. Vedeli smo, da ne želiš pomilovanja, da ne priznaš bolezni in smo morali narediti kar majhno spletko, da smo te spravili k zdravniku. Spoznanje, da si tako hudo bolan, je mnoge tvoje prijatelje napeljalo k razmišljanju o dolgih letih skupnega dela, prijateljstva in o minljivosti življenja. Prav tisti, ki smo ti bili

najožji prijatelji, ki smo se s teboj tolikokrat pošalili, tisti, ki smo te obenem tudi največkrat razjezili, ker smo od tebe terjali nemogoče, tisti, ki smo kar malce pozabili tvoje pravo ime in si bil za nas le Pajo, po junaku iz televizijske nadaljevanke, te bomo najbolj pogrešali. Polnih osemnajst let, ki te vežejo na ta kolektiv, so rasla mnoga prijateljstva, v kateri si vgrajeval predvsem svojo človečnost, razumevanje za težave drugih in ne nazadnje tudi lastnost, da si znal s šaljivimi domislicami mučne trenutke spreminjati v eksplozije smeha. Pravično bi bilo, če bi vsaj nekateri od nas priznali, da nas je marsikdaj prav zaradi tega zaneslo k tebi.

Nihče ne dvomi o nujni minljivosti vsega, kar je živo, a nas vedno znova globoko pretrese smrt tistih, ki so nam bili v življenju kakorkoli blizu. Take trenutke smo preživljali tudi ob zadnjem slovesu od tebe, Lojze, se lahko s ponosom ozreš na plodove lastnega dela, na dom, družino, na vse, kar je vezano na tvoje ime. Koreninar, ki si jih pognal v našem kolektivu, ne bo zmanjkalo moči, saj jim že danes daje življenjsko energijo tvoj sin. Od nas ne odhajaš brez sledu. Dolgo boš živel v nas, z likom, ki ga najbolj pomnimo. To je lik prijatelja širokega srca, odprtega za vse ljudi. Prezgodnja smrt je prekinila tvoje trpljenje, družini zadala nenadomestljivo bolečo izgubo, iz naših vrst pa iztrgala prijatelja in sodelavca.

Vemo, da se je moralo zgoditi, a kljub temu... Hudo je, ko umre prijatelj!

Zahvala

Ob izgubi mojega dragega očeta Valentina Ovčarja se iskreno zahvaljujem OOS in sodelavcem vzdrževanja TOZD Tovarna prikolic za denarno pomoč ter vsem za izrečeno sožalje.

Marija Robek
TOZD TP

Zahvala

Ob smrti najine drage mame Franciške Andrejčič se iskreno zahvaljujem sodelavcem IMV – TOZD Tovarna prikolic in TOZD Tovarna avtomobilov ter OOS za podarjene vence in spremstvo na zadnji poti

Franc Andrejčič TOZD TP
in
Anton Andrejčič TOZD TA

Zahvala

Ob boleči izgubi našega dragega moža in očeta Alojza Kovačiča se iskreno zahvaljujemo njegovim sodelavcem in ostalim članom kolektiva IMV, ki ste ga tako številno pospremili na njegovi zadnji poti, posuli grob s cvetjem, nam svojem pa izrekli iskrena sožalja in tople tolažilne besede.

Žena in sinovi

Zahvala

Ob boleči izgubi dragega očeta se od srca zahvaljujem sodelavcem in OOS TOZD Commerce za poklonjeno cvetje ter izrečeno sožalje.

Hvala tudi vsem, ki ste mojega očeta spremili na zadnji poti.
Nuša Remih
TOZD Commerce

Foto žeblički

Našli smo... veste kaj?

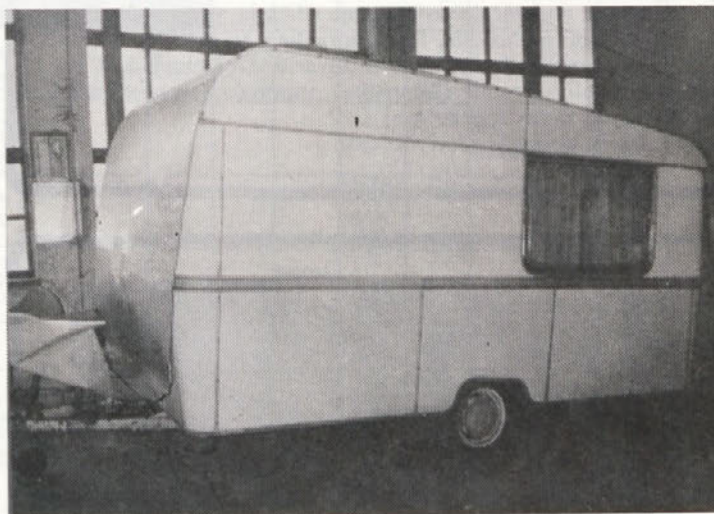
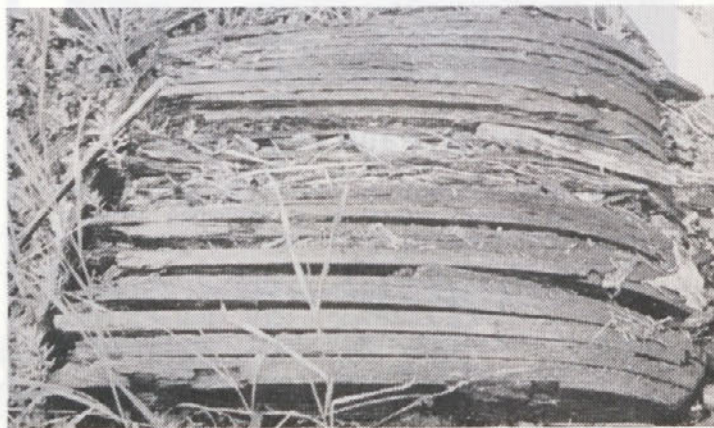
Bi lahko razpoznali razpadajoč predmet v travi? Če niste vsaj dvajset let v IMV, vam nepoznavanja niti ne zamerimo. To je model za vlečenje čelne stene, ki so ga uporabljali pri prvem serijsko izdelovanem jugoslovanskem vozilu! Da, za naš kombi gre.

In blizu tega modela smo jih našli še nekaj. Morda boste začudeni, češ kaj sploh pišemo o tem? Mi pa smo bili začudeni, da je lahko nekemu tako malo mar predmetov, stvari, dogodkov iz naše imv-ejske zgodovine. Nekoč smo razmišljali, da bi imeli svoj tehnični muzej...

Samo kaj bo še ostalo za tja, če bomo z vsem ravnali tako kot s temi modeli.

Vsaj nekaj bolje se godi enaindvajsetletni ADRII 375, ki so ji delavci prototipne le našli streho nad glavo. Adria 375, ki jo vidite na sliki, je ena od teh prikolic, ki so bile leta 1966 prodane v Jugoslaviji. In veste po kakšni ceni? Za 6000 dinarjev jo je bilo moč kupiti.

Morda bomo ob tej prikolic, shranjeni v stari tovarni prikolic, zagledali še kakšen za nas dragocen spomin, ki ga sicer že najeda zob časa, a nam kljub temu veliko pomeni.



IMV KURIR izdaja delovna organizacija Industrija motornih vozil Novo mesto. Izhaja štirinajstdnevno v 7000 izvodih. Glavni urednik: Jasna Šinkovec. Odgovorni urednik: Vojko Grobovšek. Tehnični urednik: Mira Žonta. Člani uredniškega odbora: Jovo Bogovac, Aleš Fink, Danica Ivanušič, Branka Kržič, Barbara Krajnc, Vida Mamilović – predsednica, Bojan Mikec, Jože Muhič, Boris Padovan, Ernest Sečen, Bojan Tomšič, Janez Zupančič. Izdajateljski svet: Vida Rifelj, Vinko Škof, Spasenka Lazarov, Jasna Šinkovec, Mološ Jakopec, Franci Novosel. Uredniki rubrik: Spasenka Lazarov, Pepelnak Štefan. Lektor: Ivan Zoran. Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška c. 20. Grafična priprava in tisk: TISKARNA NOVO MESTO.