



# Osebni dohodki na hranilni knjižici

V eni prejšnjih številkih Kurirja smo objavili informacijo o možnosti, da bi osebne dohodke izplačevali prek hranilnih knjižic.

Splošna finančna nelikvidnost gospodarstva ni pustila ob strani našega podjetja. V nelikvidnost smo zašli tudi pri nas. Osebne dohodke zdaj že dalj časa izplačujemo tako, da najemamo premostitvene kredite pri dolenjski in drugih poslovnih bankah. Krediti so kratkoročni in zelo neugodni. Na drugi strani povzročajo to preglavice tudi bankam, ki morajo v času izplačil osebnih dohodkov priskrbeti kupe denarja.

Da bi takšno stanje, ki danes še prevladuje v gospodarstvu zaradi splošne nelikvidnosti, vsaj delno omilili, je predlagala Dolenjska banka in hranilnica v Novem mestu, naj bi uve-

dli izplačevanje osebnih dohodkov prek hranilnih knjižic.

Vsak član kolektiva bi imel svojo hranilno knjižico, vsakega petnajstega v mesecu pa bi ga obvestili, kolikšen osebni dohodek mu je bil izplačan na knjižico. Predlog je, da bi na knjižico nakazovali 70 odstotkov dohodka, 30 odstotkov pa bi član kolektiva prejel v kuverti petnajstega v mesecu kot do zdaj.

Tak način izplačevanja bi znatno pripomogel, da bi osebne dohodke v podjetju prejeli redneje kot do zdaj. Poleg tega bi posameznik oziroma vsak član kolektiva imel možnost, da bi varčeval in dvigal denar samo takrat, ko bi ga v resnici potreboval.

Iz prakse vemo, da vsega dohodka ne potrebujemo takoj,

ker ga tudi ne smemo porabiti, brž ko ga dobimo. Bolj zapravljamo na začetku meseca, proti koncu vse manj. Nekaj pustimo za rezervo, „če do česa pride“, kot trdijo nekateri. Ta ali oni hrani denar tudi za kak večji nakup. Če postopamo tako, ne ravnamo najbolje. Denar mora v obtok.

Denarja kajpak ne bomo dvigali vsak dan, zato bo gotovo precej takšnih, ki se bodo z novim načinom izplačevanja osebnih dohodkov vpisali med redne varčevalce pri Dolenjski banki in hranilnici. Ni odveč pripomniti, da lahko vlagatelj s svojo hranilno vlogo vselej ravna tako, kakor se mu zahoče – ne samo pri Dolenjski banki in hranilnici, ki izstavi hranilno knjižico, marveč pri vseh njenih poslovnih enotah in pri vseh po-

štah na območju Slovenije.

Izplačevanje prek hranilnih knjižic je spodbudno tudi zato, ker dobi varčevalec na vlogo visoke obresti in sicer: za navadno vlogo 7,5 odst., za vezano na eno leto 9 odstotkov in za vezano na dve leti 10 odstotkov, seveda letno.

O predlogu bo na prvi seji razpravljala tudi poslovni odbor podjetja. Člane kolektiva vabimo, naj razmislijo o tem. Če bomo predlagano varčevanje tudi uspešno uresničili, bomo s tem veliko pomagali tudi pri izboljšanju likvidnosti vsega gospodarstva na območju domače Dolenjske banke in hranilnice. Poleg tega naj poudarimo, da bi s tem naredili še večji korak k še boljšemu sodelovanju s to banko.

POSLOVNI SEKRETARIAT



Industrija motornih vozil sodeluje na vseh pomembnejših sejnih v Evropi. V Amsterdamu (na fotografiji) smo razstavljali prikolicе, ki gredo letos dobro v promet. Seveda je tudi zasluga solidne reklame, predvsem pa kakovostne izdelave, da se je v prvem polletju letos proizvodnja prikolic povečala kar za 40 odstotkov. Spremenili smo tudi program in sedaj delamo več večjih in dražjih prikolic – (Foto: arhiv IMV)

# Iz polletnega poslovanja

Konec lanskega leta se je naše gospodarstvo ponovno znašlo v težavah. Posledica tega je bila vrsta stabilizacijskih ukrepov: najprej splošna zamrznitev cen, nato devalvacija in konec leta še paket ukrepov z deviznega, zunanjetrgovinskega in kreditno-monetarnega področja.

Vse to je ustvarilo še težje pogoje gospodarjenja prav tistim gospodarskim organizacijam, ki so močno vključene v mednarodno menjavo. Zaradi tega smo morali konec preteklega in v začetku tega leta spremeniti naš gospodarski plan. To seveda ni bilo prav enostavno. Rezultati poslovanja v prvem polletju kažejo, da smo ravnali prav.

Podražitev uvoznega materiala (zaradi devalvacije) ter znižanje izvoznih refakcij je narekovalo, da s povečano ter boljše organizirano proizvodnjo prikolic pokrijemo dodatne stroške. Istočasno so nam višje cene uvoznega materiala ob zamrznitvi domačih prodajnih cen onemogočile uspešno razvijanje proizvodnje osebnih avtomobilov. Zaradi tega je proizvodnja osebnih avtomobilov zmanjšana in del tudi prestavljen v proizvodnjo dostavnih avtomobilov ter prikolic. To je omogočilo poleg ostalih ukrepov realizacijo povečanja programa proizvodnje prikolic in proizvodnje dostavnih avtomobilov.

V prvih šestih mesecih tega leta smo izdelali 40 odst. več



Pogled v adjustazo prikolic

prikolic kakor v enakem obdobju lanskega leta. Pri tem smo že spremenili program, tako da smo do marca vključili v proizvodnjo večje in dražje prikolic.

Z organizacijskimi ukrepi ter dodatnim številom delavcev smo tudi povečali proizvodnjo dostavnih avtomobilov, dasiravno z delom montaže ne more-

mo biti popolnoma zadovoljni. Proizvodnja dostavnih avtomobilov je bila za 29, prodaja pa za 24 odst. večja kakor v prvem polletju lanskega leta.

Večja proizvodnja prikolic in dostavnih vozil ter večja prodaja rezervnih delov so ne samo pokrili zmanjšanje proizvodnje osebnih avtomobilov (70 odst.

od enakega obdobja lanskega leta), temveč še omogočili ustvariti boljši dohodek.

Nazadnje moramo povedati, da so ti rezultati ustvarjeni v pogojih, ko smo imeli izredne težave z dobavami materiala iz uvoza, in pri domačih dobaviteljih, v pogojih „nelikvidnosti“, ko nam naši kupci niso in še ne plačujejo redno in v roku, ko je zvezni izvršni svet omejil reeskontne kredite za izvoz, za pripravo izvoza pa popolnoma ukinitil.

	1971	1972	indeks
<b>Celotni dohodek</b>	<b>326,129.933</b>	<b>411,136.305</b>	<b>126</b>
<b>Porabljena sredstva</b>	<b>260,104.126</b>	<b>325,645.801</b>	<b>125</b>
<b>Dohodek</b>	<b>66,028.807</b>	<b>35,490.503</b>	<b>129</b>

## Razdelitev

<b>Za osebne dohodke</b>	<b>36,292.612</b>	<b>47,606.847</b>	<b>131</b>
<b>Zakonske in pogodbene obveznosti</b>	<b>15,077.086</b>	<b>17,469.037</b>	<b>116</b>
<b>Ostane dohodka</b>	<b>14,659.109</b>	<b>20,414.619</b>	<b>141</b>



IMV – KURIR izdaja delovna skupnost Industrije motornih vozil Novo mesto – Izhaja vsak mesec v 4200 izvodih – Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška cesta 18/20 – Ureja uredniški odbor – Odgovorni urednik Jože Splichal – Tiska: Tiskarna Ljudska pravica v Ljubljani

# Razvoj in perspektiva podjetja

Že dosežena stopnja in nadaljnja nenehna rast podjetja zahtevata tako osvajanje novih proizvodov kot stalno izpopolnjevanje obstoječih, zlasti tistih, ki podjetju omogočajo prodor na zahodnoevropskem tržišču.

Podjetje, ki hoče z določenim proizvodom voditi na tržišču, se ne more in ne sme zadovoljiti z enostavnim kopiranjem tujih proizvodov. Na podlagi temeljite presoje najnovejših dosežkov mora s svojimi močmi ustvariti popolnejši proizvod, ki bo na tržišču lahko zavzel visoko mesto. Ves problem sodobnega razvojnega dela je, ob izkoriščanju vseh izkušenj, ustvariti proizvod, ki bo prilagojen tehnološkim razmeram, specifični ravni delovne sile in ostalim pogojem, pri tem pa mora ostati cenen in za kupca zanimiv. Naloga postaja tem bolj zapletena, če zajema poleg čisto tehničnih rešitev še estetsko industrijsko oblikovanje, ki mora pri vsem tem zadostiti specifične okuse tržišč in tehnične predpise v raznih državah.

Pri razvoju našega trenutno najpomembnejšega proizvoda – avtomobilske kamp prikolice – smo v preteklih letih dosegli določene uspehe, ki so nam skupaj še z nekaterimi drugimi dejavniki omogočili razmeroma hiter prodor na skoraj vsa tržišča zahodne Evrope.

Danes lahko trdimo, da imamo možnosti za prodor v sam vrh proizvajalcev prikolic v Evropi. To seveda narekuje velike kakovostne in količinske spremembe v strukturi naše proizvodnje in njenega vodenja, kar tudi zahteva od nas, da poglobimo in razširimo razvojno in poskusno dejavnost.

V zadnjem času se je naš razvoj ukvarjal z novo izvedbo podvozij za vse tipe naših prikolic. Po zamisli, ki je temeljila na izvedbi sličnih priznanih proizvodov v svetu in na lastnih šestletnih izkušnjah, smo izdelali vse vrste podvozij za različne tipe nadgradenj. Pri tem je bila naloga dokaj obširna, ker je bilo treba upoštevati največje možno poenotenje posameznih elementov. To je bilo tem težje, ker se je bilo treba spopasti s tehničnimi predpisi desetih različnih držav, ki se med seboj v potankostih močno razlikujejo. Z upoštevanjem vseh teh raznih zahtev je bila razvita nova enotna vlečna ruda poenostavljena in cenene konstrukcije, okvir šasije z uporabo samo ene vrste

standardnih profilov, cenejša izvedba osi z gumivzmetenjem in enoten tip zavore. To je mogoče uporabiti za vse modele prikolic in jo bo mogoče proizvajati ceneje in v večjih količinah, kar tudi pogojuje uvajanje sodobne velikoserijske tehnologije.

Vse našteje elemente, pa tudi celotno podvozje, smo morali temeljito preizkusiti. Zavedati se moramo, da samo premišljeno in temeljito poskusno delo lahko potrdi vrednost zamisli in omogoči uspeh. Nešteto kilometrov po najslabših cestah je bilo prevoženih s preobremenjenimi prikolicami in veliko pomanjkljivosti smo na ta način odpravili. Seveda ni bilo mogoče prav vsega preizkusiti na cesti, zato smo morali konstruirati in si izdelati različne priprave in pripomočke, na katerih smo lahko z imitiranjem obremenitev in pogojev na cesti preizkušali vlečno rudo, okvir šasije, zavore, premo itd. Na teh pripravah so deli naših novih

podvozij „prevozili“ več sto tisoč kilometrov. Tudi tu je bilo odkritih in odpravljenih več pomanjkljivosti.

Potrditve tehnične zrelosti, kako smo rešili podvozja smo doživeli v času od 24. do 28. julija 1972, ko so naša podvozja preizkusili in prevzeli predstavniki nemškega državnega tehničnega urada, ki mora potrditi vsako konstrukcijo vozila, preden gre lahko v promet.

S tem pa naše razvojno in poskusno delo še zdaleč ni končano. Nikakor ne moremo biti zadovoljni s sedanjim stanjem, kljub dosežkom. Težiti moramo za tem, da proizvode neprenehoma izpopolnjujemo in pri tem uporabljamo najnovejša spoznanja ter dognanja. Konkurenčna podjetja si nenehno prizadevajo s cenejšim, boljšim in mikavnejšim proizvodom izpodrinuti tudi nas. Zaradi tega je naša temeljna dolžnost: neprestano izpopolnjevat svoje izdelke tako, da bodo vedno cenejši in obenem boljši.

Seveda nam tako delo narekuje budno spremljanje vseh najnovejših dosežkov in pojavov v svetu. Tu niso mišljeni zgolj tehnični dosežki, temveč tudi vse tisto, kar prinaša tehnični razvoj na področju celotne tehnologije. Zaradi tega je naše delo navezano na tesno sodelovanje s pripravljalnimi službami predvsem s tehnološkim oddelkom. Mora nam biti jasno, da pomeni že pri proizvodnji 12.000 prikolic prihranek 1000 S-din pri kosu 12 milijonov.

Vložiti moramo vse moči, da bo pri vsak dan bolj ostrih proizvodno-ekonomskih pogojih doma in v svetu tudi naše razvojno delo učinkovitejše. Zato tudi ne gre varčevati z naporom in s sredstvi, saj bomo le tako prišli v razvojno-preizkusnem oddelku do primernejše in popolnejše kadrovske zasedbe, pridobili sodobnejša in obširnejša delovna sredstva ter preizkusne naprave, s katerimi bomo kos dnevno rastočim zahtevam.

Dipl. inž.  
MIRKO LINDTNER

## Prodaja dostavnih vozil v Sloveniji

Kakor vsa naša prodajna skladišča po Jugoslaviji si tudi novomeška poslovalnica prizadeva doseči čim boljše rezultate pri prodaji dostavnih vozil na področju Slovenije.

Slovenija ima zelo široko tržišče, ki potrebuje naša dostavna vozila. Naši največji kupci (iz vrst PTT podjetij, elektro podjetij, zdravstvenih organizacij in drugi) se zelo dobro poslužujejo naše velike izbire dostavnih vozil. Večja podjetja množično izpopolnjujejo svoje

avtoparke z našimi vozili. To je dokaz, da smo si pridobili pri kupcih zaupanje v kvaliteto in ekonomičnost naših vozil. Ne samo stalni odjemalci, s katerimi sodelujemo že nekaj let, tudi novi kupci, ki so dvomili v naša vozila, so spoznali prednosti ponudbe in se ne glede na močno konkurenco odločajo za naša vozila.

Težke finančne razmere v našem gospodarstvu so sprožile nujno odločitev, da delno kreditiramo večje potencialne kup-

ce. Po zaslugi kreditiranja smo v nekaj mesecih dosegli vidnejše rezultate pri prodaji na območju Slovenije.

Potrebno pa si bo še prizadevati, da bi dokazali vsem „nevernim Tomažem“, da sta kakovost in uporabnost naših dostavnih avtomobilov in servisna služba zanje vsaj na tako visoki stopnji kot podobni izdelki, ki jih krasi „tuja“ znamka.

Referent  
za prodajo  
dostavnih vozil  
ALOJZ HODNIK



Pogled na avtomatske obdelovalne stroje v proizvodnji

# Uresničevanje ustavnih dopolnil

Na drugem kongresu samoupravljalcev so zahtevali, da se čimprej sprejmejo zakoni, ki bodo omogočili neposredno udržitvev XXI. in XXII. ustavnega dopolnila, ki predstavljata osnovo za nadaljnji razvoj samoupravnih odnosov v združenem delu. Uveljavijo in zaščitijo naj se pravice slehernega delavca do samoorganiziranja pri delu z družbenimi sredstvi, pravice do odločanja o dohodku in o družbeni reprodukciji ter pravice do osebnih dohodkov po rezultatih dela.

Hkrati pa je kongres tudi zahteval izpopolnitev sistema samoupravnega in družbenega nadzorstva, ker dosedanja ni bil zadovoljiv, saj je bila doslej uresničitev samoupravnih določil še vedno močno odvisna od volje posameznikov in neformalnih skupin.

Tej odločni zahtevi II. kongresa samoupravljalcev je zvezna skupščina ugodila s tem, da je sprejela (razen ustavnih dopolnil od XXII. do XXXII.) še poseben ustavni zakon za izvedbo ustavnih dopolnil od XX. do XXXI. Prav s tem zakonom je v celoti zadovoljila zahtevi tako, da je 2. člen ustavnega zakona povedal, da se določbe XXI. in XXII. dopolnila, ki se nanašajo na pravice delovnih ljudi do organiziranja temeljnih organizacij združenega dela, do pridobivanja in delitve dohodka in do sredstev družbene reprodukcije in na pravice temeljnih organizacij združenega dela do njihovega združevanja, uporabljajo od dneva, ko se razglasijo ustavna dopolnila. To je bilo 30. 6. 1971, ker so bila ustavna dopolnila tega dne objavljena v Ur. l. SFRJ št. 29/71. S tem dnom so tudi nehali veljati predpisi posameznih zveznih zakonov, ki so v nasprotju z navedenimi določbami ustavnih XXI. in XXII. dopolnil.

## TEMELJNE ORGANIZACIJE ZDRUŽENEGA DELA

V našem podjetju smo na tem področju že storili korak dalje in prišli k uresničevanju 21. in 22. ustavnega dopolnila. Vse premalo pa smo storili na področju obveščanja članov kolektiva prek časopisov in drugih sredstev obveščanja, kaj praktično vsebuje in pomeni organizacija združenega dela.

Najprej moramo pojasniti, kaj je temeljna organizacija združenega dela. To je najbolje

opredeljeno v drugi točki 21. ustavnega dopolnila, kjer piše:

Temeljna organizacija združenega dela je temeljna oblika združenega dela, v kateri delavci na podlagi svojega dela neposredno in enakopravno urejajo medsebojna razmerja pri delu, upravljajo zadeve in sredstva družbene reprodukcije, odločajo o dohodku in o drugih vprašanih svojega družbeno-ekonomskega položaja. Vsak del delovne organizacije (podjetja, zavodi itd.), ki pomeni delovno celoto, v kateri se uspeh skupnega dela delavcev lahko potrdi kot vrednost na trgu ali v delovni organizaciji in je lahko na tej podlagi samostojno izražen, imajo delavci pravico organizirati kot temeljno organizacijo združenega dela. Delavci temeljne organizacije združenega dela v sestavi delovne organizacije imajo pravico temeljno organizacijo združenega dela izločiti in jo konstituirati kot samostojno organizacijo na način, ki ga določa zakon. Z organiziranjem temeljne organizacije združenega dela v sestavi delovne organizacije ali z njeno izločitvijo iz sestava delovne organizacije se ne smejo kršiti pravice delovnih ljudi v drugih delih omenjene organizacije niti interesi in pravice te organizacije kot celote, ki izhajajo iz medsebojne odvisnosti pri delu ali iz skupnega dela z družbenimi sredstvi in ne enostransko spreminjati medsebojne obveznosti. Dohodek razporejajo delavci v temeljni organizaciji združenega dela za svoje in skupne potrebe ter za razširitev materialne osnove združenega dela in dvig njihove delovne sposobnosti. Od dohodka kot uspeha njihovega skupnega dela v organizaciji in skupnega družbenega dela, ki ga ustvarijo na trgu in v vseh medsebojnih odnosih ter zvezah v različnih oblikah delovnega sodelovanja in skupnega poslovanja, pripada delavcem za zadovoljevanje osebnih in skupnih potreb del v sorazmerju z njihovim delom in s prispevkom k uspehu in razvoju organizacije.

## KAKŠNA SO MERILA DELITVE?

Delavci v temeljnih organizacijah združenega dela določajo osnove in merila za razporeditev dohodka in delitev sredstev za osebne in skupne potrebe v

skladu z osnovami in merili, ki jih določajo samoupravni sporazumi in družbeni dogovori.

Če se delavci ne ravnaajo po osnovah in merilih, ki jih določajo samoupravni sporazumi ali družbeni dogovori oziroma če takšnih sporazumov ali dogovorov ni, z razporeditvijo oziroma delitvijo pa se kršita načela delitve po delu ali normalen tek družbene reprodukcije, se lahko z zakonom določijo ukrepi, s katerimi se zagotavljajo odnosi, ki ustrezajo omenjenim sporazumom ali dogovorom oziroma ukrepi, s katerimi se zagotavlja enakopravnost delavcev pri uporabi načela delitve po delu.

Organizacije združenega dela so v okviru samoupravnih sporazumov in družbenih dogovorov, družbenopolitične skupnosti pa v okviru svojih, z ustavo določenih pravic in dolžnosti, dolžne, v skladu z načelom vzajemnosti in solidarnosti, poskrbeti za ekonomsko in drugo pomoč organizacijam združenega dela, ki zaidejo v izredne ekonomske težave, in nastopiti z ukrepi za njihovo sanacijo, kadar je to v družbenem interesu.

Organizacija združenega dela zagotavlja same ali v okviru samoupravnih sporazumov — po načelih vzajemnosti in solidarnosti — sredstva za zaposlovanje, prekvalifikacijo in uresničevanje drugih pridobljenih pravic delavcev, kadar zaradi tehnioloških ali ekonomskih razlogov njihovo delo v organizaciji ni več potrebno.

## POGOJI ZA USTANOVITEV

Če hočemo ustanoviti temeljno organizacijo združenega dela, moramo imeti naslednje pogoje:

- da dela s sredstvi družbene reprodukcije;
- da tak del delovne organizacije pomeni delovno celoto;
- da se uspeh skupnega dela delavcev lahko potrdi kot vrednost na trgu ali v delovni organizaciji;
- da se z organiziranjem temeljnih organizacij združenega dela ne smejo kršiti pravice delovnih ljudi v drugih delih delovne organizacije;
- da se ne kršijo interesi in pravice delovne organizacije kot celote, ki izhajajo in medsebojne odvisnosti pri delu ali skupnega dela z družbenimi sredstvi;

— da se z organiziranjem temeljnih organizacij združenega dela enostransko ne spreminjajo medsebojne obveznosti.

Pri tem se seveda ne sme pozabiti, da je osnovni pogoj skupina ljudi, ki bo takšno temeljno organizacijo tudi sestavljala. Nikjer sicer ne piše, kako velika mora biti ta skupina, vendar pa je zapisano, da mora biti tako velika in v takšni kadrovski zasledbi, da lahko opravlja tudi posle enostavne in razširjene reprodukcije.

Razlika med sedanjimi delovnimi enotami in temeljnimi organizacijami združenega dela je torej v tem, da je jasno definirano, da se v temeljnih organizacijah združenega dela ustvarja ali deli dohodek in da je to neodtujljiva pravica slehernega delavca, ki mora biti v eni izmed temeljnih organizacij.

Ne smemo pa prezreti določbe XXII. ustavnega dopolnila, ki določa, da delavci temeljne organizacije združenega dela svoje delo in sredstva združenega dela združujejo v podjetju. Medsebojna razmerja se urejajo s samoupravnim sporazumom o združevanju, ki lahko zagotavlja uspešnejši medsebojni odnos in razvoj tako podjetju kot vsem temeljnim organizacijam združenega dela, ki se prosto združujejo.

## PRVI — BELI MANASTIR

Kot je bilo že uvodoma rečeno, smo v našem podjetju na tem področju storili korak dalje in v Belem Manastiru, kjer ima podjetje tovarno servisne opreme, ustanovili samostojno organizacijo združenega dela.

To narekujejo predvsem naslednji pogoji:

- program dela servisne opreme je zaključena celota;
- uspeh dela se lahko potrdi kot vrednost na trgu;
- delo s sredstvi družbene reprodukcije temeljne organizacije združenega dela v svojstvu pravne osebe pa so narekovali tudi drugi pogoji, predvsem pa velika oddaljenost in različna republiška zakonodaja.

S temeljno organizacijo združenega dela tovarne servisne opreme Beli Manastir je pripravljen novi samoupravni sporazum na področju medsebojnih odnosov, do komercialne razvoja in delitve dohodka. Sporazumno bo začel veljati, ko ga potrdi naš CDS.

ANDREJ DULAR

# Izpopolnjevanje pri delu je naša pravica in dolžnost

**IZOBRAŽEVANJE ADMINISTRATIVNEGA KADRA SMO ZAPOSTAVLJALI. REZULTATI TEGA SE KAŽEJO V NIZKI STORILNOSTI IN NEKVALITETNEM DELU. KOMISIJA ZA IZOBRAŽEVANJE PRI CDS IN SLUŽBA ZA IZOBRAŽEVANJE SE TEGA ZAVEDAJO. USTVARJENI SO POGOJI ZA DOPOLNILNO ŠOLANJE TISTIH, KI NIMAJO USTREZNE STROKOVNE IZOBRAZBE, PA ZASEDAJO DELOVNA MESTA V ADMINISTRACIJI. TESNO SODELOVANJE Z EKONOMSKO ADMINISTRATIVNIM CENTROM V NOVEM MESTU.**

Zaposlovanje administrativnega kadra kakor tudi kadra z ekonomsko srednjo šolo je potekalo v našem podjetju prek štipendiranja, po razpisih in priložnostno na podlagi ponudb prosilcev za zaposlitev. Da zaposlovanje ni potekalo organizirano, v skladu s potrebami po tem kadru, je krivda predvsem v tem, da ima ekonomsko administrativni center v Novem mestu zelo majhne zmogljivosti. Vsako leto odpre le dva letnika ekonomske srednje šole in en letnik administrativne šole.

Potreba po tem kadru na področju novomeške regije je iz leta v leto večja. Gospodarstvo in druge skupnosti bi zaposlili dvakrat več maturantov srednje ekonomske šole in srednje ad-

ministrativne šole, kot jih sedaj konča šolanje na tej šoli.

Pomanjkanje tega profila kadra smo občutili spričo nagle rasti tudi pri nas. Na razpisana prosta delovna mesta smo bili prisiljeni zaposlovati kader z neustrezno šolsko izobrazbo in priučeno delovno silo. Rezultati takšnega zaposlovanja pa se kažejo danes v nizki storilnosti, nekvalitetnem delu na delovnem mestu in počasnem opravljanju delovnih dolžnosti.

Komisija za izobraževanje in štipendiranje je na zadnji seji obravnavala politiko izobraževanja tega kadra in ugotovila, da bodo problemi tudi v bodoče, če ne bomo v sodelovanju z ekonomsko administrativ-

nim centrom v Novem mestu našli ustrezne rešitve in povečali zmogljivosti za izobraževanje tega profila poklica.

Vodstvo ekonomsko administrativnega centra je sprejelo naše želje, da v okviru te šole odpremo svoj oddelek ekonomske srednje šole pod pogojem, da podjetje finančno podpre oziroma sofinancira nabavo sodobne opreme za ta šolski center, ker je sedanje opreme premalo in je dotrajana in zastarela.

V tej obliki medsebojnega sodelovanja bomo že v tem šolskem letu 1972/73 odprli za potrebe našega podjetja oddelek ekonomske srednje šole, ki ga bo obiskovalo prek 30 dijakov. Naknaden razpis bo objavila šola v skladu z ustaljenimi merili in pogoji ter opravila vpis v šolo. Prednost pri vpisu imajo dijaki, ki so končali redno šolanje na osemletki s prav dobrim in odličnim uspehom, če teh ne bo dovolj, se bodo upoštevale tudi prošnje prosilcev z dobrim uspehom.

Vsem dijakom tega oddelka so zagotovljene štipendije v skladu s pravilnikom o štipendijah podjetja ter počitniška praksa v času poletnih počitnic.

V program izobraževanja vključujemo tudi dopolnilno izobraževanje zaposlenih, na delovnih mestih, ki nimajo ustrezne strokovne izobrazbe. Dopolnilno izobraževanje je pri nas že ustaljeno, ugodnosti dopolnil-

nega izobraževanja pa v okviru programa izobraževanja koristi veliko članov kolektiva. Doslej še nismo organizirali izobraževanja za administrativni kader, čeprav smo večkrat ugotavljali, da smo ravno pri tem strokovno najbolj šibki. Uprava ekonomsko-administrativnega centra je letos na našo zahtevo sprejela predlog za otvoritev oddelka administrativne šole za naše potrebe. Navedeni oddelek bo namenjen zaposlenim v podjetju, ki zasedajo delovna mesta v administraciji, nimajo pa ustrezne šolske izobrazbe. Šolanje je organizirano kot na redni šoli in traja dve leti. Po uspešno končanem šolanju pridobi slušatelj kvalifikacijo administratorja. Program dopolnilnega izobraževanja obsega na tem področju vsa delovna mesta v administraciji in je obvezen za vse, ki nimajo ustrezne strokovne izobrazbe. Uspešno končano šolanje je pogoj za nadaljnje opravljanje dela na tem delovnem mestu.

Služba za izobraževanje bo v avgustu obvestila kandidate o pogojih vpisa in določila čas psihološkega testa. Izobraževanje oziroma izpopolnjevanje na delovnem mestu je dolžnost slehernega člana kolektiva, obveznost delovne skupnosti pa je, da izobraževanje organizira in finančno podpre.

Služba za izobraževanje se tega v celoti zaveda.

V naslednji številki našega glasila bomo objavili pogoje za izobraževanja za skladiščnike, viličarje, knjigovodje ter program tečajev za tuje jezike.

SLUŽBA  
ZA IZOBRAŽEVANJE

## Zastava in integracije

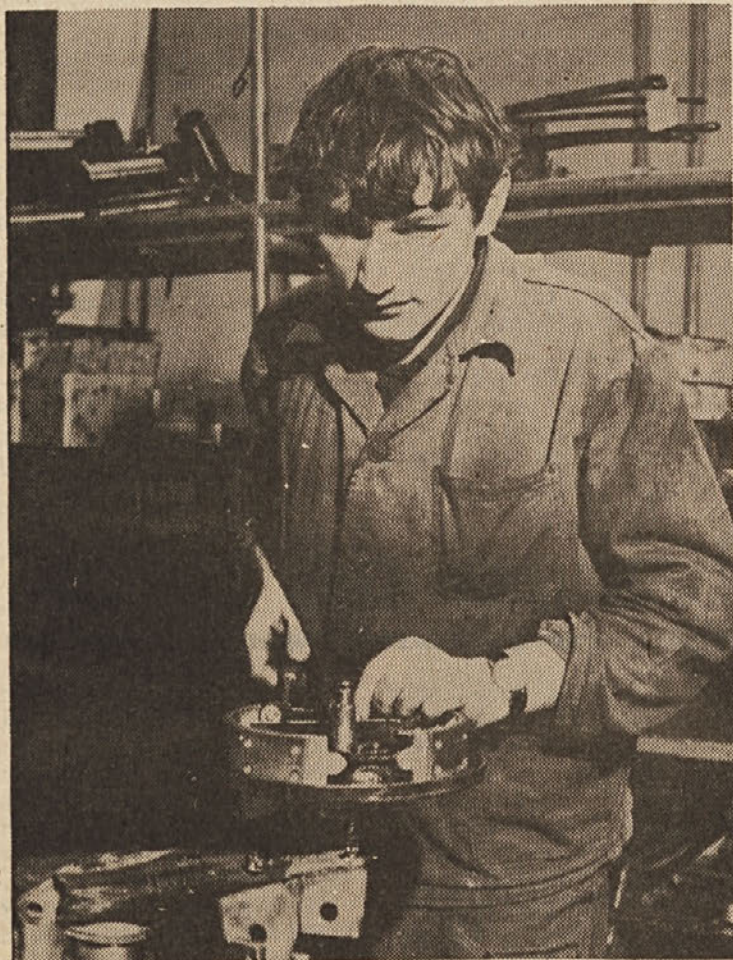
Kot so povedali v Kragujevcu predstavniki Crvene zastave in kot piše beograjska Politika, poudarjajo predstavniki te avtomobilske tovarne, da bi bili upravičeni integraciji Crvene zastave z 21. majem in Ikarusom.

Crvena zastava je po besedah pomočnika generalnega direktorja Milovana Zekovića zainteresirana za integracijo s tistimi podjetji, ki imajo podobne proizvodne programe.

Zato tudi pride v poštev inte-

gracija z 21. majem, ki dela motorje in ki ima proizvodni program, vezan na Crveno zastavo, in z Ikarusom, ki tudi dela take izdelke, ki jih potrebuje in od njih kupuje kragujevska tovarna.

Zato integracija s celotno firmo UMI ne pride v poštev, pač pa le z omenjenima dvema tovarnama, sodijo v Crveni zastavi, medtem ko z druge strani doslej še ni bilo nobenega glasu — ne za združitev, ne proti njej.



Naša tovarna potrebuje veliko strokovnjakov, zato bomo v okviru ekonomsko-administrativnega centra odprli oddelek ekonomske srednje šole

# Montaža dostavnih vozil

Organizacija industrijskega dela temelji na široki delitvi dela, to je na delitvi dela na posamezne delovne operacije in faze dela. Prednost take delitve dela je predvsem v ozki specializaciji delavcev, ki opravljajo posamezna dela, s tem pa tudi večji doseženi učinek, boljše kvaliteta dela ter možnost za dosledno nagrajevanje po opravljenem delu.

V obdobju prehajanja na ta način nagrajevanja je bilo v IMV že uvedeno v posameznih oddelkih nagrajevanja po cenikih, po sklepu 4. redne seje CDS, ki je bila 10. 3. 1972, pa je bilo potrebno uvajati delo po cenikih v vse oddelke, kjer se to da. Tako so bili določeni oddelki v proizvodnji avtomobilov (presernica in mehanska obdelava), kjer bodo še nadalje v veljavi individualni ceniki, ter oddelki v linijski proizvodnji, kjer bo nagrajevanje po skupnih cenikih.

V vseh oddelkih v proizvodnji avtomobilov se je takoj s 1. aprilom začelo nagrajevanje po normativih, razen v delu linijske proizvodnje dostavnih vozil, to je v oddelku montaže dostavnih

vozil. V tem oddelku še ni bilo pogojev za prehod na nov način obračunavanja, ker je v tem oddelku z isto kadrovske zasledbo potekala montaža dostavnih vozil in kompletiranje vozil ter nedokončane proizvodnje. Zaradi nepreglednosti stanja nekompletnosti vozil v nedokončani proizvodnji ni bilo nikoli mogoče točno ugotoviti, koliko je bilo opravljenega dela na sami montaži in koliko dela je potrebno vložiti, da se vozila dokončajo. Na ta način se tudi ni nikoli moglo točno določiti oziroma ugotoviti doseganje normativov. Še več, ustalila se je praksa, da se je montiralo točno število vozil po planu, vendar nekompletnih. Na ta način se je navidezno zagotovilo 100-odstotno doseganje plana ter s tem tudi osnova za 100-odstotni osebni dohodek, nekompletnost vozil pa se je vedno opravičevala s starim izrabljenim refrenom „ni materiala“, čeprav je dostikrat bil. Ravno tako je bila ustaljena praksa glede dodatnega opremljanja specialnih vozil z notranjo opremo ob proizvodnem traku.

Da bi zagotovili čim bolj normalno delo v oddelku montaže dostavnih vozil, je bilo treba sprejeti te ukrepe:

v sredini aprila je bil ustanovljen oddelek za kompletiranje vozil, ki je mimo montaže dostavnih vozil prevzel kompletiranje vozil iz nedokončane proizvodnje;

okrepljena je bila skupina operativne priprave proizvodnje tako, da je skupno z ostalimi službami zagotovila ves potreben material za montažo;

Uveljavljeni so bili novi tehnološki postopki za montažo dostavnih vozil, ki so točno predpisovali posamezne delovne operacije, pripomočke in delovna mesta, na katerih se te operacije morajo opraviti.

Z vsemi temi ukrepi je bila dana možnost za normalno poslovanje tudi v oddelku za montažo dostavnih vozil in s tem že tudi v celotni proizvodnji avtomobilov.

Zaradi znanega pomanjkanja bencinskih motorjev za dostavna vozila ob koncu aprila in v začetku maja se je število karoserij na odlagalnem prostoru pred montažo močno povečalo. Tudi število nedokončanih vozil na kolesih je bilo veliko, zato se je že v maju pokazala potreba po delu tudi ob prostih sobotah v oddelku za montažo in v oddelku za kompletiranje ter celo za prehod na dvanajsturni delavnik.

Tu pa so se pokazale prve težave pri organizaciji takega dela. Določeno število ljudi v montaži dostavnih vozil ni razumelo ali pa ni hotelo razumeti potreb podjetja po tem, da izdelava čim večje število dostavnih vozil ker so to narekemale potrebe tržišča ter trenutno gospodarsko stanje, ko smo imeli

zmanjšano proizvodnjo osebnih vozil in na razpolago vse potrebne delovne zmogljivosti. Dela v podaljšanem delovnem času se niso udeleževali ter so tako onemogočali doseganje planskih nalog in normativov.

O tem je razpravljala obratni delavski svet na tretji redni seji 29. junija 1972 in ugotovil, da je potrebno storiti vse, da bi zagotovili čimvečjo proizvodnjo dostavnih vozil. V ta namen je delavski svet sprejel vrsto sklepov, s katerimi je opozoril na delovno disciplino, odnos do dela in podobno ter uzakonil spremembo v trajanju obveznega delovnega časa za posamezne oddelke.

Priporočila in naložene obveznosti najvišjega organa delavskega samoupravljanja v proizvodnji avtomobilov posameznikom v teh dveh oddelkih niso veliko zalegle. Skupine delavcev in posamezniki — često na kritičnih delovnih mestih — niso hoteli delati v podaljšanem delovnem času. S tem so onemogočili normalno delo skupin, v katerih delajo, oziroma celega oddelka. S tem, da je bilo onemogočeno normalno delo oddelka, je bilo tudi izdelano manjše število vozil, to je pomenilo nedoseganje normativov in manjši doseženi zaslužek.

Obratni delavski svet ter komisija obratnega delavskega sveta sta o tej problematiki ponovno razpravljala in sklenila, da je potrebno dosledno delati po cenikih.

Da pa se lahko dosegajo normativi je dolžnost vsakega posameznika, da v svoji skupini dela vestno in točno ter da upošteva tako delovno kot tudi tehnološko disciplino in s tem omogoči doseganje skupnega cilja.

IVO ŠTEBLAJ

## Z delom sem zadovoljna

Pred dvema letoma sem začela delati v IMV kot ekonomski tehnik. Najprej sem bila v prodaji osebnih vozil, pozneje pa zaposlena pri evidentiranju prodajne dokumentacije.

Zaradi objektivnih razlogov sem morala nekaj mesecev pustiti službo, zdaj pa imam delovno mesto v pripravi dokumentacije za tuje kooperante.

Moje delo je voditi evidenco

prispelih dobropisov in evidenco o odposlani ter vrnjeni reklamacijski dokumentaciji. Z delom sem zelo zadovoljna, prav tako s sodelavci. Lepo so me sprejeli in me uvedli v delo, ki ga opravljam.

Edina težava, ki jo imam v službi je, da se vozim iz Brežic. To je precej naporno, toda za zdaj ni drugega izhoda.

MILKA DULANOVIČ

## Zaslužek je odvisen od dela

Iz bilance za prvo polletje 1972 je razvidno, da smo v letošnjem letu delali bolje kot v prvi polovici lanskega leta. To je razveseljivo! Sleherni član kolektiva se zaveda, da je tudi od njega odvisno, kako poslujemo, da je njegovo delo ovrednoteno in da bo zaslužil toliko, kolikor bo naredil.

Pri delitvi ostanka dohodka gre največji del sredstev za osebne dohodke, drugi del pa za izboljšanje delovnih pogojev

in zagotovitev boljše perspektive podjetja. Rast osebnih dohodkov je povsem odvisna od našega dela.

Razen količine izdelanih proizvodov je izredno važna tudi kvaliteta dela. V Jugoslaviji vozi po cestah že na tisoče naših avtomobilov, v Evropi pa na tisoče prikolic. To je dokaz, da je kvaliteta naših izdelkov na primeri ravni. Glede na to, da je trg vedno bolj zahteven, moramo delati tako, da smo v kvali-

teti vedno boljši. Vedeti moramo, da lahko povzroči majhna nepazljivost delavca hude posledice. Vzemimo, da delavec ne izdelava v redu plinske instalacije v prikolicah. Če ob najmanjšem puščanju plina se prikolica lahko vžge ali celo eksplodira. Še bolj zahteven in natančen izdelek je avtomobil, zato mora vsakdo svoje delo opravljati kvalitetno.

Ostanek dohodka je v veliki meri odvisen od prevelikega izkoriščanja materiala. Razveselji-

vo je, da smo tudi v tem napredovali. Vsak uničen izdelek ali material, vržen proč, pa pomeni, da mečemo v koš naš denar. Še posebej moramo paziti, da vsak material pravilno izkoristimo in prizadevajmo si, da ne bi niti delčka zavrgli.

Iz vsega tega je razvidno, da je od našega dela odvisno, koliko sredstev gre za osebne dohodke in koliko bomo ustvarili za nadaljnji napredek tovarne.

Dipl. inž. BOŽO KOČEVAR

# ADRIA CARAVAN želja in potreba sodobnega človeka

Ko smo leta 1966 prodali prve prikolicе na domačem trgu, se je prodaja iz leta v leto večala. Velika izbira različnih prikolic (saj sedaj prodajamo kar enajst dimenzijsko in funkcionalno različnih tipov) omogoča domačemu kupcu možnost, da popolnoma zadovolji svoje želje in potrebe.

Analiza jugoslovskega tržišča kaže, da je potreba domačega trga znatno večja, kot kaže realizirana prodaja. Vzroke za to, da nismo izrabili vseh

možnosti, je iskati predvsem v pomanjkanju organiziranih karavaningov, kampov in celotnih naselij s počitniškimi prikolicami. Po vsej zahodni Evropi imajo dobro urejene kampe, o čemer govori tudi velika prodaja IMV prikolic na zahodnoevropsko tržišče. Inozemskemu kupcu prikolica ne pomeni zadovoljstva samo med dopustom, ampak čez vse leto, posebej med vikendi in prazniki.

Pri nas še vedno prevladuje miselnost, da je prikolica upo-

rabna samo med dopustom. Vedno večje število prikolic na cestah, v kampih in pravilno informiranje uspešno pobijajo takšno miselnost. Kljub temu pa bo potrebno še veliko prizadevanja, da bomo tudi na domačem trgu prodajali prikolicе tako uspešno kot v inozemstvu.

Prodajni oddelek vsako leto planira prodajo prikolic za naslednje leto. Načrt prodaje za leto 1972 bomo uresničili, čeprav je veliko večji kot v 1971 in ne glede na to, da smo začeli

z dobavo prikolic šele v začetku julija.

Iz dneva v dan vse večje zanimanje in povpraševanje po prikolicah potrjuje, da kampiranje ni le moderna oblika odhida, marveč da je edino s prikolicо možno doživeti mir v naravi — daleč od hrušča civilizacije, tovarniškega ropota in oblakov dima.

Tako smo na podlagi letošnje realizirane in predvidene nadaljnje prodaje ter spričo zanimanja kupcev že predvideli orientacijski načrt prodaje za leto 1973, ki predvideva skoraj dvakrat večje število prikolic kot 1972.

Izpolnitev tega načrta je odvisna predvsem od večje prizadevnosti naših poslovalnic na terenu. Dosedanja praksa namreč kaže, da prodajo prikolic po poslovalnicah zapostavljajo. Ob vsakem času, predvsem pa pred začetkom sezone, bomo morali imeti zadostno število prikolic na zalogi.

Referent  
za prodajo prikolic  
in transport  
VLADO UDOVČ

## Pravilnik o varstvu pri delu

Izvajanje varstva pri delu v delovni organizaciji je v veliki meri odvisno od internih predpisov, ki posegajo na področje varstva pri delu. Najpomembnejši med njimi je vsekakor pravilnik o varstvu pri delu. Zakonska določila, ki predpisujejo izvajanje varstva pri delu, ga urejajo predvsem načelno, konkretno izvajanje posameznih določil pa zakoni prepuščajo ureditvi delovni organizaciji.

V naši delovni organizaciji smo izdelali pravilnik o varstvu pri delu že 1964. Od izdaje pravilnika do sedaj so se spremenili zakoni in organizacija podjetja, ki sta narekovala izdajo novega pravilnika o varstvu pri delu. Ta bo temeljil na predpisih in sodobni organizaciji podjetja ter ustrezal potrebam izvajanja varstva pri delu. Za izdajo novega pravilnika smo se odločili že v preteklem letu. Trenutno imamo osnutek. Bralce bo verjetno zanimalo, kake bistvene novosti bo prinesel nov pravilnik.

Pravilnik zajema:

splošne določbe, v katerih se predpisuje način izvajanja varstva pri delu in njegov namen,

dolžnosti in pravice v zvezi z varstvom pri delu, ki jih imajo organi upravljanja in posamezniki,

način in delovna mesta, kjer je potrebno opraviti izobraževanje s področja varstva pri delu, zdravstveno varstvo, kjer so predpisani osnovni zdravstveni pogoji in izvrševanje preventivnih zdravniških pregledov, katerih se mora delavec udeležiti glede na delovno mesto, ki ga zaseda,

požarno varstvo, kjer je predpisano načelno izvajanje požarnega varstva, podjetje pa bo posebej predpisalo požarnovarnostni načrt tega področja.

Tehnično varstvo, kjer predpisuje način izvajanja ter naloge v zvezi s tehničnim varstvom: sem spadajo tudi navodila za varno delo na delovnem mestu, ki jih je možno izdati v skladu s predpisi za posamezna delovna področja in na zahtevo delovnega mesta.

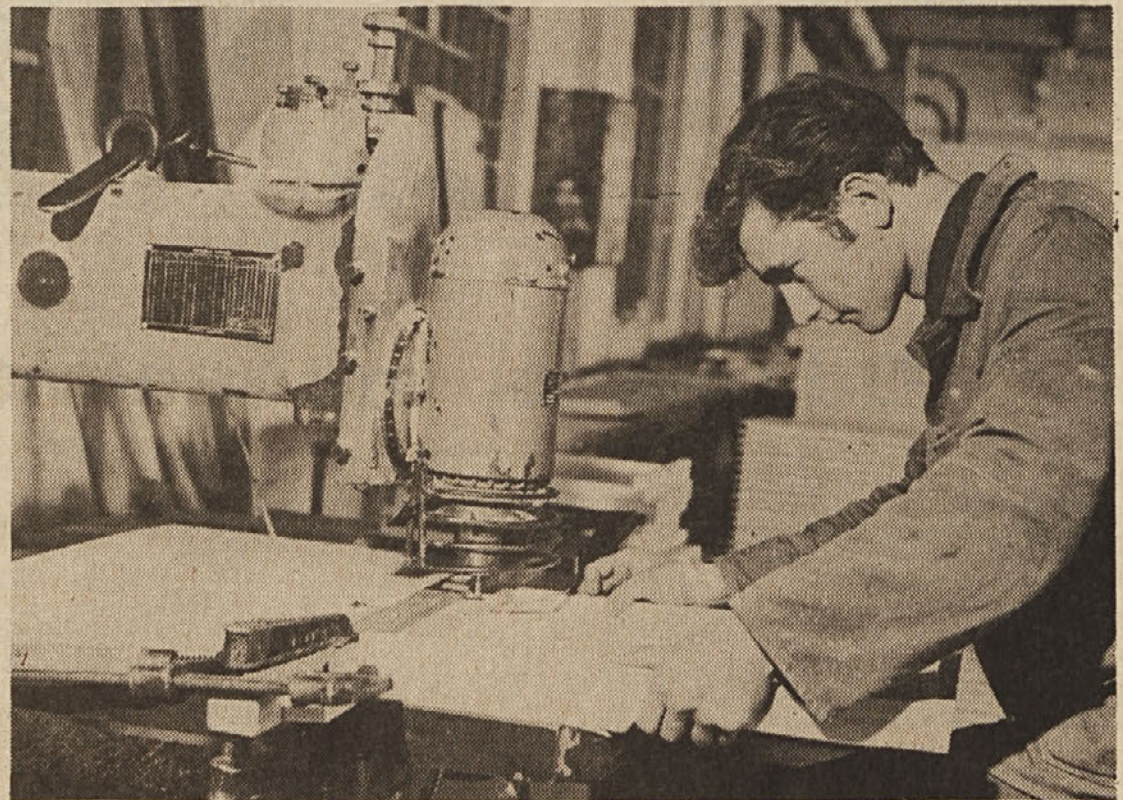
Način uresničevanja nalog, ki

jih ima podjetje v zvezi z organi nadzorstva — inšpekcijo dela.

Posebna priloga pravilnika o varstvu pri delu je normativ o osebnih varovalnih sredstvih.

Navedli smo le področja, ki jih ureja pravilnik o varstvu pri delu. V naslednjih številkah našega glasila bomo objavili posamezna bistvena poglavja iz pravilnika, kar bo služilo za javno razpravo pred sprejetjem pravilnika. Pripombe bo sprejemala služba varstva pri delu.

BRANKO KOŠIR



Letos smo povečali proizvodnjo, čeprav smo imeli vedno težave z dobavami materiala iz uvoza in od domačih dobaviteljev



Po velikosti drugi največji proizvajalec prikolic v Nemčiji, firma Eiffeland, je bankrotiral. V Novem mestu proizvodnja prikolic narašča: vsa zahodna Evropa pozna imeni IMV in ADRIA. Dobro delo, odlični servisi in nevsiljiv, toda odločen način prodaje nam zagotavljajo še nove uspehe kljub hudi konkurenci na trgu — (Foto: arhiv IMV)

## Od nekdanj me zanima avto

Lani sem se kot strojni tehnik zaposlila v IMV, dotlej pa o tem podjetju nisem veliko vedela. Znano mi je bilo le to, da je IMV velika tovarna, da so vozila, ki sem jih vsak dan srečevala na cestah, prišla iz te tovarne.

Ob prvi zaposlitvi se nisem težko odločila za kolektiv IMV. Že od nekdanj me je zanimalo vse, kar je skritega v avtomobilu. Prvo veselje s službo pa se je kmalu poleglo, ker nisem mogla dobiti sobe, če sem še tako spraševala zanjo. Dala sem oglas v časopis, pregledovala vse objavljene oglase, toda zaman.

Sobe v mestu nisem našla, zato sem začela iskati na podeželju. Obrnila sem se po cesti, ki od tovame pelje proti Metliki, se ustavila na Težki vodi in tam našla dobre ljudi. Čeprav niso imeli prostih sob, so me vzeli pod streho; „dokler si ne najdem kaj boljšega,“ so rekli. Na Težki vodi sem bila kot doma.

Službo sem nastopila v servisni službi pri posredovanju reklamacij tujim dobaviteljem. Vsak začetek je težak, tudi zame je bil. Z dobro voljo in s pomočjo sodelavcev pa sem se kmalu pri-

vadila samostojno opravljati zaupano mi delo. Dela sem imela od vsega začetka dovolj, če odkrito povem še preveč, ker je bilo v zaostanku.

Vožnja v službo je bila dokaj naporna, zato sem nadalje iskala sobo v mestu. Našla sem jo. Res mi ni bilo treba več vsak dan na avtobus, kjer je bila vedno gneča, pozimi pa marsikdaj sploh ni ustavil. Dobila sem ključke od sobe, ljubezniva stanodajalka pa ni pozabila povedati, da sobe ne smem zaklepiti, „če bi slučajno pozabila ugasniti luč,“ mi je pojasnila.

Prve dni je bilo kar dobro, toda kmalu je „gospa“ začela uveljavljati svoje zahteve. Hodila sem lahko le po prstih in neslišno zapirala vrata, kot da bi spali dojenčki, čeprav ni bilo pri hiši malih otrok. Tako strogega hišnega reda sem se naveličala in se odselila. Spoznala pa sem, da bi se s stanodajalko lahko dobro razumeli, če bi prišla k hiši samo enkrat v mesecu, ko bi prinesla denar za stanarino.

Tolažim se, da nisem edina, ki ima smolo s stanovanjem.

ANICA KOČNAR



# Ni mi žal, da sem se zaposlila v IMV

Ko sem preživljala lepe šolske dneve, nisem niti slutila, da me bo nekega dne pot pripeljala v malo mesto Slovenije, ki sloni na bregovih Krke. Prihod v Novo mesto je zame pomenil tudi pričetek novega življenja. Zaposlitev v tovarni avtomobilov so mi narekemale trenutne okoliščine, vendar se je v meni tudi prebudila želja: spoznati ta del Jugoslavije. Zame, ki po

rodu izhajam iz Srbije, je bilo zanimivo spoznati način življenja na Dolenjskem.

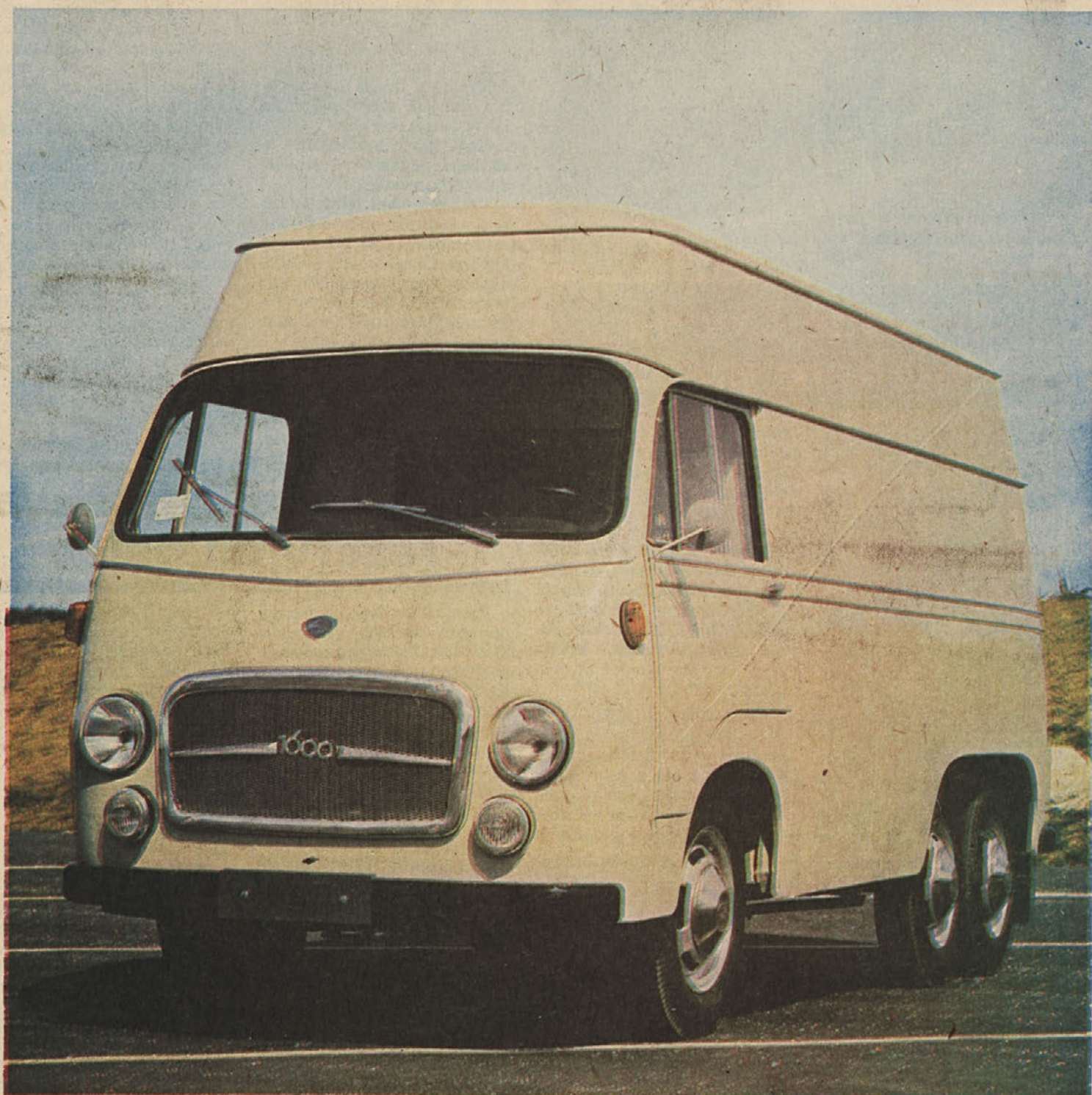
Odhod iz rodnega kraja in vstop v novo sredino je bil eden mojih najsmelejših korakov v življenju. Ko že govorim o tem, moram priznati, da sem bila v začetku precej razočarana. O vsem sem imela namreč povsem drugačno predstavo.

Fantazija in stvarnost sta se v mnogočem razlikovali, srečna pa sem, da je neprijeten občutek kmalu minil in da sem se hitro privadila delu, ki ga opravljam z veseljem, pa tudi s sodelavci sem našla skupen jezik.

S končano srednjo ekonomsko šolo sem dobila mesto v evidenci vozil osebnega programa. Delo res ni posebno zanimivo in

me ne navdušuje. Prav zaradi tega želim nadaljevati študij na višji šoli. Zaenkrat mi zaradi finančnih razlogov ta želja ni bila omogočena, saj so se mi poskusi izjalovili že na začetku. Ker pa sodim med optimiste, upam, da se mi bo želja le uresničila.

JELENA DAMJANOVIĆ  
iz servisne službe



Proizvodnja dostavnih avtomobilov se je letos povečala za 29 odstotkov, prodaja je bila v prvem polletju za četrtno boljša. K temu so pripomogle organizacijske izboljšave in večje število zaposlenih. Pričakujemo, da bo v drugem polletju še boljše in da bo po naših cestah vozilo še več kombijev IMV – (Foto: arhiv IMV)

# Organizacija civilne zaščite!

Civilna zaščita organizira in vodi akcije za reševanje, pomoč in varstvo prebivalstva in materialnih dobrin ob naravnih in drugih nesrečah ter ob vojnih akcijah in preprečuje ter odpravlja nevarnosti, zaradi katerih bi lahko prišlo do naravnih in drugih hudih nesreč, če teh nalog po posebnih predpisih ne opravljajo drugi organi.

Naravne in druge hude nesreče po prejšnjem členu (v nadaljnjem besedilu: hude nesreče) so naravne katastrofe (potresi, povodnji, zemeljski in snežni plazovi, neurja in podobno) in druge nesreče, pri katerih je ogroženo življenje in zdravje velikega števila ljudi ali premoženja v velikem obsegu (epidemije, veliki požari v naseljih, v velikih gospodarskih objektih in v gozdovih, hude nesreče v rudnikih in drugih deloviščih, hud prometne nesreče, močne eksplozije gorljivih in eksplozivnih snovi, zastrupitev ozračja, zemljišča in podobno).

Za zdravstvo in reševanje prebivalstva in materialnih dobrin pred hudimi nesrečami in vojnimi akcijami se ustanavljajo enote civilne zaščite.

Enote civilne zaščite so lahko splošne, specializirane in združene.

Splošne enote civilne zaščite so namenjene za najpogostejše naloge pri reševanju ljudi in dobrin (prva pomoč, gašenje požarov in podobno), ustanovijo se v naseljih, krajevnih skupnostih, delovnih in drugih organizacijah.

Specializirane enote so namenjene za posamezne zahtevnejše naloge reševanja prebivalstva in materialnih dobrin (zdravstvena pomoč, veterinarska pomoč, popravilo komunalnih naprav, radiacijska, kemična in biološka zaščita in podobno).

Združene enote so namenjene za vse naloge varstva in reše-

vanja ljudi in dobrin za najbolj prizadeta območja.

Krajevna skupnost mora imeti splošno enoto civilne zaščite.

Občinska skupščina lahko določi v skladu z republiškim in občinskim načrtom civilne zaščite, katere delovne in druge organizacije morajo ustanoviti enote civilne zaščite za lastne in katere za skupne potrebe ter njihov minimalni sestav.

Občinska skupščina lahko določi, da se morajo ustanoviti enote civilne zaščite tudi za naselja, stanovanjske hiše in za druge objekte.

Specializirane enote civilne zaščite so zlasti:

- enote za opazovanje, obveščanje in alarmiranje;
- tehnično-reševalne enote;
- zdravstvene enote;
- požarno-varnostne enote;
- enote za radiacijsko, kemično in biološko zaščito;
- veterinarske enote;
- enote za popravilo komunalnih naprav.

Glede na krajevne razmere in potrebe se lahko organizirajo in aktivirajo v skladu z občinskim načrtom ukrepov za civilno zaščito tudi druge enote za civilno zaščito (enote za uničevanje neeksplozivnih teles, enote za evakuacijo in nastanitev prebivalstva, za preskrbo, za transport in druge enote).

Enote civilne zaščite medsebojno sodelujejo pri zavarovanju, reševanju, dajanju pomoči in pri drugem neposrednem delu ob hudih nesrečah in vojnih akcijah v skladu z občinskim načrtom ukrepov za civilno zaščito.

Prostovoljne in poklicne gasilske organizacije sodelujejo z enotami civilne zaščite, ob hudih nesrečah in v vojni pa se vključijo v enote civilne zaščite v skladu z občinskim načrtom ukrepov za civilno zaščito in

navodili občinskega štaba za civilno zaščito.

Predsednik občinske skupščine lahko izjemoma odredi v primeru potrebe uporabo partizanskih enot za sodelovanje s civilno zaščito pri reševanju ob hudih nesrečah.

Za vodenje in neposredno opravljanje zadev civilne zaščite se organizirajo štabi za civilno zaščito.

Štabi za civilno zaščito so: štab SR Slovenije za civilno zaščito, občinski štabi za civilno zaščito ter štabi za civilno zaščito pri krajevnih skupnostih, delovnih in drugih organizacijah, naseljih, stanovanjskih hišah in drugih objektih.

Štab za civilno zaščito sestavljajo vodja in člani štaba ter njihovi namestniki.

Vodja in člani štaba ter njihovi namestniki se imenujejo izmed funkcionarjev, strokovnjakov in drugih predstavnikov organov, organizacij in služb, ki glede na svojo dejavnost in strokovnost laho uspešno sodelujejo pri civilni zaščiti.

Vodjo in člane štaba SR Slovenije za civilno zaščito ter njihove namestnike imenuje izvršni svet skupščine SR Slovenije, vodjo in člane občinskega

štaba imenuje občinska skupščina, vodjo in člane štaba enote krajevne skupnosti, naselja, stanovanjske hiše in drugega objekta imenuje svet krajevne skupnosti, v delovni ali drugi organizaciji pa imenuje vodjo in člane štaba delavskega sveta oziroma drug ustrezen organ upravljanja; organ, ki opravi imenovanje, določi hkrati število članov štaba.

Štab je za svoje delo odgovoren organu, ki ga je imenoval.

Strokovne in administrativne zadeve za štab SR Slovenije za civilno zaščito opravlja republiški sekretariat za narodno obrambo, za občinski štab pa ustrezen občinski upravni organ za narodno obrambo.

Štabi enot za civilno zaščito pri krajevnih skupnostih, delovnih in drugih organizacijah, naseljih, stanovanjskih hišah in drugih stavbah vodijo svoje enote ter opravljajo druge naloge, ki jih določijo ustanovitelji.

Če v določeni akciji civilne zaščite sodeluje več enot civilne zaščite, vodi akcije štab tiste enote, ki prvi prispe na kraj takšne akcije, če seveda občinski štab za civilno zaščito ne določi drugega štaba.

ANTON SELAN

## Planiranje in dobava rezervnih delov

Pomembni v skupnih naporih prodajno servisne organizacije za plasman našega proizvodnega programa vozil so rezervni deli. Kakšno vlogo ima v življenju avtomobilistike popolna zaloga rezervnih delov, spoznamo šele takrat, ko nam avtomobil stoji v servisni delavnici.

Da bi čim redkeje prihajalo do takšnih nevšečnosti, moramo v vsakem trenutku zagoto-

viti popolno zalogo rezervnih delov. To dosegamo s planiranjem potrebnih vrst in količin materiala. Za osnovno orientacijo služijo naslednji podatki: dosedanja poraba, poraba v preteklem mesecu, trenutna zaloga, rok dobave in posebni zunanji vplivi. S primerjavo teh podatkov dobimo orientacijsko količino materiala, ki nam do neke mere zagotavlja stalno zalogo rezervnih delov. Največ preglavic je z rokom dobave, ki se ga naši dobavitelji pogostoma ne držijo. To največkrat občutimo pri materialu, ki ga proizvajajo doma. Doslej nismo mogli kaj bolj vplivati na večje spoštovanje roka dobave. Z uvedbo sodobnega sistema, ki bi nam omogočil odčitavanje podatkov v vsakem trenutku, bi ustvarili zalogo, sposobno, da bi vsak hip zagotovili kupcem naših proizvodov kakršenkoli rezervni del.

SLOBODAN PANTOVIČ,  
planer in programer  
rez. delov



Proizvodnja dostavnih avtomobilov je bila v prvem polletju letos za 29 odstotkov večja kot v enakem lanskem razdobju

# O notranjem transportu

V industrijskem podjetju je material in njegov tok vedno bolj pomembna stvar. V tehnično razvitih deželah posvečajo temu vprašanju vedno večjo pozornost. Z uvajanjem mehanizacije in avtomatizacije v proizvodne procese se čisti proizvodni stroški vedno bolj znižujejo, naraščajo pa stroški materiala in stroški, ki jih material povzroča. Stroški nabave, skladiščenja, manipulacije in distribucije materiala postajajo v večini podjetij vedno večji, če že ne velikanski. Posebno tam, kjer celotno materialno poslovanje ni urejeno in organizirano, pa naraščajo stroški prek vseh razumnih meja. Da so v razumnih mejah, jih je potrebno evidentirati in spremljati.

Vsako industrijsko delo v bistvu sestoji iz naslednjih osnovnih postopkov: proizvodnja – montiranja – transporta – skladiščenja.

Proizvajanje in montiranje vežemo v pojem proizvodnje, kjer se materialu ali predmetu bistveno spreminja oblika ali vsebina.

Transport in skladiščenje vežemo v pojem tok materiala, kjer se lastnosti materiala ali predmeta ne spreminjajo, pač pa material spreminja kraj in lego. Tudi skladiščenje je tok materiala, le da tu potuje material časovno.

Kaj pomeni pojem tok materiala? Da si to pojasnimo, si pogledimo tri od mnogih definicij:

– Tok materiala je umetnost, znanje in praktična uporaba transporta in gibanja, pakiranja in skladiščenja substanc vseh vrst in oblik.

– Tok materiala je gibanje in uskladiščenje materiala pri najnižjih stroških zaradi upo-

rabe pravih metod in ustreznih transportnih naprav.

– Tok materiala je sinonim za celotno poslovanje in manipuliranje z materialom znotraj podjetja od prevzema surovin do odpreme gotovih izdelkov. Zajema vsa tista dogajanja z materialom, pri katerih se ne spreminja njegova oblika ali vsebina, ampak njegova lega in položaj v prostoru ali času.

Iz gornjih definicij lahko sklepamo, da sestavljajo tok materiala v podjetju naslednji delovni postopki: – prevzem surovin – notranji transport – skladiščenje – pakiranje in odprema.

Nekateri od teh postopkov so v določenih primerih lahko podrejeni tudi drugim delovnim področjem v podjetju, če je to smotno, čeprav v bistvu spadajo v delovno področje toka materiala. Pakiranje v serijski proizvodnji je pogosto sestavni del osnovnih proizvodnih operacij, odprema je vezana na prodajo, pogosto je v podjetju prevzem surovin, pakiranje in odprema naloga skladiščne službe. V večini primerov se v podjetju celotna služba toka materiala deli na dve enoti: oddelek za notranji transport in skladiščno službo.

V splošni težnji za povečanje produktivnosti dela in ekonomičnosti poslovanja ima bistveno vlogo tudi povečanje produktivnosti v toku materiala. Ta se namreč pojavlja kot pomemben dejavnik v vseh panogah gospodarstva, tako v industriji, trgovini, gradbeništvu itd. Notranji transport ima mnogokrat velik delež v celotnih stroških. Ker se pri nas ta panoga še uveljavlja, ni še nihče ugotavljal točnih podatkov o stroških notranjega transporta, vendar lahko kljub temu trdimo, da so neizkoriščene rezerve na tem področju pri nas velike.

Prav zaradi velikega deleža, ki ga ima tok materiala v skupnih stroških, postaja vedno bolj pomemben. Z racionalizacijo proizvodnih postopkov in njihovo mehanizacijo vedno bolj znižujemo čiste proizvodne stroške. Prav zaradi tega pa delež transportnih stroškov v strukturi proizvodne cene narašča. Poleg tega racionalizacija proizvodnih postopkov zahteva večjo delitev dela, kar spet zahteva večje premikanje obdelovanega predmeta.

Problematika, ki jo povzroča tok materiala, je tu in potrebno

jo je reševati. Pri nas, v IMV, je v sklopu tehnološkega oddelka skupina, ki se ukvarja z notranjim transportom in skladišče-

njem. Skupina, čeprav majhna, si le utira pot za pomembnejše rešitve.

Dipl. inž. TONE KORDIŠ



Brežiška „A“ ekipa in nogometaši semiškega obrata (v temnejših dresih)

## Še več športnih srečanj med obrati

Izvršilni odbor sindikalne organizacije v brežiškem obratu IMV je maja sklenil prirediti športna srečanja med obrati IMV. Vabila je poslal vsem obratom in predlagal, naj bi bilo prvo srečanje v Brežicah. Pomerili naj bi se v malem nogometu, odbojki in streljanju z zračno puško. Tekmovanje naj bi bilo 2. julija 1972 – v počastitev dneva borcev.

Razpisu sta se odzvala obrata v Semiču in Belem Manastiru. Prvi se je prijavil za tekovanje v malem nogometu, drugi pa za vse discipline, vendar pa se zaradi prevelike oddaljenosti športnih srečanj ni mogel udeležiti.

Na tekovanje je torej prišla samo ekipa iz Semiča. Predstavniki sindikalne organizacije IMV iz brežiškega obrata je goste pozdravil in se jim zahvalil za udeležbo. Hkrati je obžaloval, da ni bilo tekmovalcev iz drugih obratov, saj so taka srečanja priložnost, da se člani kolektiva spoznajo. Toda prvi korak je bil narejen, saj naj bi srečanja postala tradicionalna.

Tekmovanje je bilo na gimnazijskem igrišču v Brežicah. Brežiški obrat je zaradi pestrosti sestavil dve ekipi za mali nogomet. „B“ ekipa je igrala izven konkurence. Brežiška „A“ eki-

pa je premagala Semič s 3:0 in bila poražena od „B“ ekipe z 0:2. Semičani so nato z 2:0 odpravili „B“ ekipo. Na tekmovalju, kjer je vsaka ekipa enkrat zmagala in bila enkrat poražena, so prikazali lep in negrob nogomet.

Za brežiško „A“ ekipo so igrali: Rožman, Jamnikar, Hauer, Požeg, Mazinjanin in Žerjav, za semiško pa: Vidmar, M. Kočevar, Štubler, Šobak, Jakša in J. Kočevar.

Po tekmah je bila v jedilnici brežiškega obrata zakuska. Gostom iz Semiča so dali za sodelovanje diplomu. Ogledali so si proizvodne prostore ter se pogovorili o delovnih pogojih, športnem življenju in drugem, kar zanima mlade.

Prav gotovo so taka srečanja koristna in potrebna, da bi med seboj še bolj sodelovali in se spoznavali. Tudi stroški organizacije niso preveliki. Tokrat je semiške tekmovalce prepeljala kadrovska socialna služba. Sindikalne organizacije drugih obratov naj bi razmislile o tem in poslale udeležence na nova srečanja. Morda bi bilo prav, da bi se o tem temeljiteje pogovorili njihovi predstavniki.

ALOJZ POŽAR  
predsednik IO  
sindikalne org.  
IMV – obrat Brežice

## Prvič na morju

AVGUST PAVŠELJ, delavec: „Letos sem bil prvič na morju, malce drugače sem si ga predstavljal. Raje sem zahajal v planine, zdaj pa bom stalni obiskovalec naše lepe obale. Čeprav je bilo samo 10 dni počitka sem „prišel k sebi“, dosti laže delam, čeprav zdaj pritiska vročina, ki smo jo prej pogrešali. Stroškov ni bilo veliko, saj smo dobili regres, ki mi je prav prišel“.

# 4. junij — dan krvodajalcev

4. junij je dan, ki ga je svetovna organizacija RK posvetila vsem krvodajalcem sveta. Skromen je ta praznik po svečanosti, vendar globok po človečnosti.

Tudi v našem podjetju ob dnevu krvodajalcev nismo pozabili na naše sodelavce — krvodajalce. V menzi proizvodnje avtomobilov smo organizirali skromno proslavo z zakusko. Pri tem nas ni vodilo samo to, da krvodajalce pogostimo, temveč, da tem delavcem sežemo v roko in iskreno čestitamo ob njihovem prazniku. Preko sto članov kolektiva, ki so najmanj 5-krat darovali kri je bilo vabljenost na svečanost. Veliko število delavcev se je vabilu tudi odzvalo.

Predsednik sindikalne podružnice Anton Čeferin je sprejel krvodajalce, ter jim izročil spominske značke. Svečanosti se je udeležil tudi Boris Savnik, predsednik občinskega odbora RK in član izvršnega odbora RKS. Pozdravil je vse zbrane in

se jim zahvalil za njihovo humano delo.

Imamo tudi 4 krvodajalce — rekorderje in sicer: Aleksandra Zupana, Karla Marjetiča, Janeza Misleja in Franca Pavleniča. Ti so že presegli normo za odvzem krvi, ki znaša sedaj 25 odvzemov. Tem delavcem je bilo izkazano tudi posebno priznanje v občinskem merilu. Sprejel jih je predsednik občinske skupščine in jim izročil posebne spominske plakete.

Krvodajalske značke so dobili: Aleksander Zupan, montaža avtomobilov (25-krat je dal kri); Karel Marjetič, material. uprava (25); Janez Mislej, proizvodnja prikolic (25); Franc Pavlenič, proizvodnja prikolic (25); Jože Korasa, karosernica (20); Anton Petje, proizvodnja prikolic (20); Jože Brulc, vzdrževanje



(20); Alojz Drčar, lakirnica avtomobilov (20); Rafko Kranjc, montaža avtomob. (15); Alojz Pavlin, montaža avtomob. (15); Franc Čecelič, prototipna (15); Ivan Božič, vzdrževanje (15); Anton Miklavčič, presernica (15); Avgust Pavlič, galvanika (15); Srečko Fridl (15); Slavko Nagelj, tapetništvo (15); Ivan Turk, proizvodnja avtomob. (15); Janez Gazvoda, proizvodnja prikolic (15); Jože Kolenc, lakirnica prikolic (10); Anton Petric, proizvodnja avtomob. (10); Ivan Božič, lakirnica (10); Jože Košmrlj, montaža avtomobilov (10); Marija Juršič (10); Janez Rudman, karosernica (10); Martin Rukše, presernica (10); Ivan Bobič, prototipna (10); Martin Bartolj, presernica (10); Anton Podkrižnik, tehnološki (10); Franc Brulc, vzdrževanje (10); Franc Andrejčič, proizvodnja avtomob. (10); Martin Šafer, lakirnica avtomobilov (10); Jože Goršin, proizvodnja prikolic (10); Jože Smrke, gradbena skupina (10); Pepca Pečnik, proizvodnja pri-

kolic (10); Alojz Bučar, proizvodnja prikolic (10); Alojz Zupet, prototipna (10); Alojz Lenčič, lakirnica avtomobilov (10); Franc Sašek, proizvodnja prikolic (10); Herman Binkovski, montaža avtomobilov (5); Albert Lah, proizvodnja prikolic (5); Marjan Vestovšek, proizvodnja prikolic (5); Ivan Kestelic, vzdrževanje (5); Silvester Tomšič, lakirnica (5); Janez Jurgalič, gradbišče (5); Slavko Gregorčič, montaža avtomobilov (5); Miha Kovačič, lakirnica avtomobilov (5); Janez Može, montaža avtomobilov (5); Martin Saje, lakirnica avtomobilov (5); Anton Gazvoda, presernica (5); Terezija Uzman, proizvodnja avtomobilov (5); Karolina Zupančič, lakirnica avtomobilov (5); Stanko Klobučar, proizvodnja prikolic (5); Peter Šuštaršič, avtopark (5); Štefka Pavlin, montaža avtomobilov (5); Milan Gazvoda, vzdrževanje (5); Jože Bele, vzdrževanje (5); Jože Klobučar, montaža avtomobilov (5); Ivan Turk, vzdrževanje (5); Jože Božič, proizvodnja prikolic (5); Alojzija Adamič, računovodstvo (5); Anton Rajk, montaža avtomobilov (5); Franc Kose, prototipna (5); Florjan Kuplenik, gradbena skupina (5); Alojz Smuk, presernica (5); Alojz Ogulin, karosernica (5); Alojzija Zabkar, karosernica (5); Stane Bogolin, karosernica (5); Peter Bračko, prototipna (5); Slavka Dular, računovodstvo (5); Franc Lobe, montaža avtomobilov (5); Marija Drab, servis (5); Albin Sašek, mehanska obdelava (5); Stanko Šimc, proizvodnja prikolic (5); Rudolf Žagar, proizvodnja avtomobilov (5); Štefanjka Pavlin, montaža avtomobilov (5); Marjan Smrke, karosernica (5); Vinko Kapler, presernica (5); Lucijan Rojc, presernica (5); Leopold Rajk, vzdrževanje (5); Alojz Drab, presernica (5); Rudi Kmet, prodaja (5); Franc Udovč, proizvodnja prikolic (5); Milan Burger, TPP (5); Kristina Matko, montaža avtomobilov (5); Albin Luzar, karosernica (5); Ivan Luzar, karosernica (5); Alojz Vrtačič, karosernica (5); Ivan Šurla, presernica (5); Franc Turk, vzdrževanje (5); Janez Junc, proizvodnja prikolic (5); Janez Mrgole, proizvodnja avtomobilov (5); Anton Andrejčič, karosernica (5); Milan Teropčič, presernica (5); Franc Vrančar, mehanska obdelava (5); Slavica Fajfar, računovodstvo (5); Franc Kastelic, varnost (5).

## Na gasilski razstavi v Novem Sadu

V počastitev 100-letnice gasilstva v Novem Sadu je bila junija organizirana razstava gasilske opreme in vozil, na kateri smo sodelovali tudi mi. Glede na to, da so take prireditve precej redke, smo izkoristili priložnost in poleg specialnega intervencnega vozila IMV 1600 SUPER B „GASILEC“ pokazali še avto „TURIST“.

Razstavo je obiskalo nad 6000 gasilcev iz vse države, kar potrjuje ekonomsko upravičenost naše udeležbe. Prostovoljnimi gasilskim društvom in profesionalnim organizacijam smo pokazali, da je IMV upoštevala njihove potrebe v proizvodnji, saj po njihovih ocenah „proizvaja najhitrejša gasilska vozila v državi“.

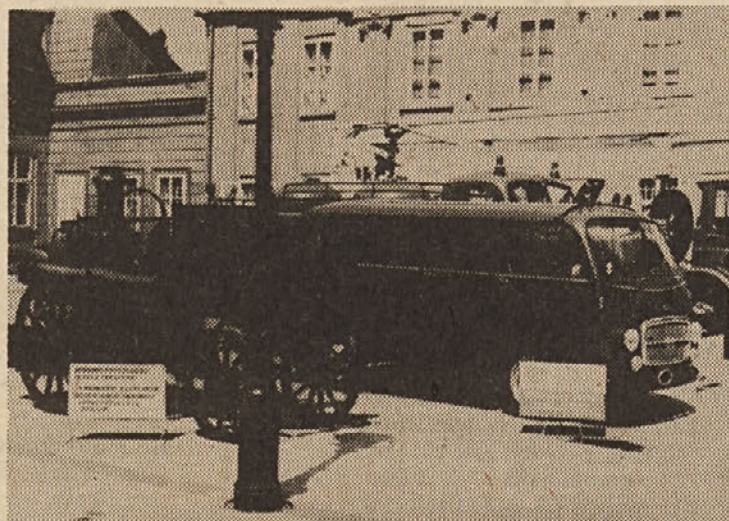
Zanimanje obiskovalcev razstave ni bilo usmerjeno samo v naš gasilski avtomobil, temveč tudi v druge vrste dostavnih vozil IMV, ki jih potrebujejo službe v gasilski organizaciji za nabave in za razvažanje osveženih gasilskih aparatov.

Zadnji dan razstave so priredili tudi tekmovanje gasilcev z nad 800 udeleženci iz vse Jugoslavije. Naš avto „GASILEC“ IMV se je tudi tu izkazal, saj je prvi prihajal na mesto improviziranega požara, nakar so znatno težja vozila nadaljevala, kar je naš avto začel.

V to poskusno vajo so bila vključena tudi vozila IMV 1600 SUPER B „SANITET“, ki so reševala „poškodovance“ požara. Poudariti moram, da smo z udeležbo na razstavi uspešno prikazali gasilskim organizacijam celoten program dostavnih avtomobilov naše proizvodnje, zato lahko pričakujemo znatno več naših vozil v gasilskih vrstah.

INŽ. MIROSLAV BAČLIJA  
vodja prodajnega skladišča  
IMV NOVI SAD

IVAN ŠANTELEJ



IMV na razstavi v Novem Sadu

Kljub letošnjemu slabemu poletnemu vremenu si je marsikdo znal poiskati primeren kraj, kjer je lahko v miru preživel zasluženi dopust. Morda je komu res ponagajalo deževje, toda kdor je letoval ob jadranski obali, toplega sonca ni pogrešal.

Tako so se zadovoljni, polni vedrine in ožgani od sonca, vrnili z letovanja tudi naši mladinci. Mladinska organizacija tovarne je namreč v času kolektivnega dopusta organizirala letovanje v študentskem taboru v Ankaranu. Na ta način smo želeli omogočiti oddih na morju čim večjemu številu mladih. Cene so bile zelo ugodne, saj je enodnevni penzion veljal samo 33 din. Kljub ugodnim pogojem (imeli smo še prevoz s tovarniškim avtobusom), udeležba žal ni bila zadovoljiva. V Ankaranu je letovalo samo 22 naših mladincev in mladink.

Vzrok slabemu odzivu ni znan; verjetno so nekateri izkoristili dopust za delo doma, drugi so raje obiskali planine ali pa šli na morje sami. Morda je kdo

od naših tudi potoval v tujino. Mnogo nas je in vsak ima svoje želje.

Če povemo, da so se ti, ki so bili v Ankaranu, vrnili zadovoljni in z navdušenjem pripovedovali, kako prijetno je bilo v družbi in kako udobne so bile vikend hišice, da je bilo lepo vreme, veliko zabave in še marsikaj, bo marsikomu žal, da ni bil z njimi. Morda se bo drugo leto raje odločil za skupinsko letovanje na morju. Prepričani smo, da bomo tudi v prihodnje znali poiskati primeren kraj ob morju, kjer bomo lahko organizirali letovanje za mlade člane kolektiva IMV.

Za nas, ki imamo kolektivni dopust, je počitka za letos konec. Vrnili smo se na delovna mesta in poprijeli za delo. Upamo, da je dopust dal novih moči, ne samo mladincem, ampak tudi ostalim članom kolektiva, da bodo spet lahko delali vse leto. Vse do drugega poletja, ko bomo spet imeli počitnice.

VIDA KERIN

## Drugič kar po svoje



**KAREL MIHELIN**, strojni tehnik: „Predno sem nastopil službo, sem s prijateljem preromal lep kos naše domovine pod platneno streho. Letošnji oddih mi je zelo koristil, vendar si želim večjo živahnost, saj mladi ne gredo na morje samo zato, da se kopamo. Drugo leto bom verjetno šel kar po svoje, saj si želim več doživetij, več pestrosti in tudi zabave.“

## Novi znanci



**TONČKA PLUT**, uslužbenka: „Na morju sem bila že večkrat, vendar se nisem nikoli zadržala več kot en teden. Čeprav sem zaljubljena v Kolpo, bi na morju zdržala še kakšen teden več. Kar nekam prekratko je bilo, če bi bilo tako zabavno kot je bilo zadnji večer, bi pa kar tam ostala. Na tem letovanju sem se spoznala s sodelavci, za katere sploh nisem vedela, da delajo pri nas.“

## Postani tudi ti član AMZJ

Mnogi lastniki motornih vozil ne vedo, kakšne ugodnosti uživajo, če so člani avto-moto društva.

V kratkem vas bomo seznanili z njimi:

Letos opravlja Avto-moto zveza Jugoslavije za svoje člane naslednje brezplačne storitve:

- letni tehnični pregled vozila,
- službo pomoči in informacije na poziv,
- pregled in nastavitev žarometov,
- pregled podvozja avtomobila,
- službo pravne pomoči prek svojih pogodbenih odvetnikov in

- pravno pomoč in zaščito v inozemstvu.

Vsak član lahko dobi:

- knjižico avtoturing pomoč s kuponi in brezplačne storitve,
- mesečno člansko glasilo Moto revija,

- informativni priročnik Kompas AMZJ,

- nalepico za avtomobil in obesek za avtomobilski ključ.

Članom je na voljo:

- kreditno pismo v vrednosti 8000 din za pomoč pri potovanju po Jugoslaviji;

- kreditno pismo za plačilo storitev in pomoči v inozemstvu v vrednosti 500 švicarskih frankov s kuponi za vrnitev poškodovanega ali pokvarjenega avtomobila in potnikov v domovino;

- mednarodno knjižico za taborenje, ki daje posebne ugodnosti in pravico do bivanja v avtokampih v Jugoslaviji in v tujini;

- ugodnosti, ki jih dajejo pri svojih storitvah delovne organizacije, vključene v AMZJ

- ter druge storitve in ugodnosti, ki so začasnega pomena, deležni pa so jih le tisti, ki so člani AMZJ.

Ugodnosti so velike, še več pa pomenijo tistim, ki radi potujejo po domovini in inozemstvu.

Članstvo v avto-moto društvih iz leta v leto narašča, kar je najboljši dokaz, da je to organizacija, ki jo avtomobilisti potrebujejo.

Vse potrebno za pristop v članstvo oziroma vpis boste opravili pri Avto moto društvu v Novem mestu, Cesta herojev 27.

## Želim več zabave!

**METKA KOMLIJANEC**, uslužbenka: „Počutila sem se kar dobro, čeprav bi lahko bilo še boljše, zlasti sem pogrešala več sonca. Tudi zabave je bilo premalo, menda jo pa manjka povsod. Šla bom tudi drugo leto, saj takšno letovanje res ne stane veliko, doživiš pa marsikaj koristnega in lepega. Čeprav nisem posebej zadolžena bom delala propagando, da bo drugo leto na morju še več deklet.“



## Še več takih srečanj

**VLADO KOTAR**, strojni tehnik: „Bilo je prijetno, če bi nam vreme bilo bolj naklonjeno, bi celo rekel, da je bilo odlično. Mladi smo videli kako koristna so takšna srečanja, mislim, da ne bi bilo slabo, če bi večkrat pripravili podobna srečanja mladine iz našega kolektiva v našem domu na Gorjancih. Verjetno pa bomo morali v kolektivu razmišljati tudi o počitniškem domu ob morju, saj bo vsako leto kandidatov več.“



# »GORENJE« bo delalo traktorje!

Velenjska tovarna Gorenje, znana po proizvodnji gospodinj-ske opreme, bo, kot poročajo jugoslovanski časopisi, v svojem obratu v Muti pri Dravogradu kmalu začela delati traktorje.

Kot je mogoče izvedeti, nameravajo delati dva tipa traktorjev: male traktorje z eno osjo, ki jih bodo delali po licenci švicarske firme Rapid in traktorje s srednjo močjo, za katere bodo licenco dobili pri avstrijski firmi Steier.

V Gorenju pravijo, da so se odločili tudi zaradi tega, ker je

v Jugoslaviji veliko majhnih posestev, ki jih ni mogoče obdelovati z velikimi stroji. Zato so se tudi odločili za traktorje, ki imajo od 4 do 12 konjskih moči. Ti majhni traktorji bodo imeli priključke za več kot deset različnih poljedeljskih strojev: kosilnice, pluge in najrazličnejša druga orodja. Podobna

je tudi odločitev za traktorje po avstrijski licenci, ki bodo imeli od 18 do 40 konjskih moči.

Proizvodnjo traktorjev naj bi velenjska tovarna popolnoma osvojila v naslednjih petih letih, vendar pa naj bi že letos poslala na trg 1.000 traktorjev, ki bodo nosili ime „Gorenje“.

## Velikanska izguba

Boise Cascade Corp. je v Ameriki največja firma lesno-predelovalne industrije, v Evropi pa je znana kot največja izdelovalka prikolic. Iz uradnih podatkov razbiramo, da je ta firma ustvarila v drugem letošnjem četrtletju izgubo 198,5 milijonov dolarjev. V enakem obdobju lani je imela s prikoli-

cam 40,2 milijona dolarjev izgube. Hkrati je promet koncerna v enakem obdobju narasel od 386,3 milijonov na 428,8 milijonov dolarjev. Boise Cascade Corp. proizvaja prikolic, ki so znane pod imeni DIQUE, KIP, CAVALIER in KABE.

## Bankrot v Nemčiji

Za nas bo gotovo zanimiva novica, ki smo jo prebrali v časopisih: po velikosti drugi največji proizvajalec kamping prikolic v Zahodni Nemčiji, firma Eifelland, je bankrotiral! Odkupil jo je eden izmed največjih proizvajalcev oken v tej državi.

V tem letu bodo še izdelovali prikolice v sedanjih prostorih, toda v spremenjenih izvedbah. Kako dolgo bodo prikolice še delali, za zdaj ni znano. Pomembno je, da je bila firma Eifelland izdelovalka izredno cenениh prikolic in da je zaradi tega močno konkurirala domačim in tujim proizvajalcem prikolic.



Prikolico je treba samo še pošteno oprati, potem gre lahko kupcu v roke

# IMV ADRIA prodajna organizacija v Belgiji

V zadnji prodajni sezoni 1971/72 je naša novo ustanovljena prodajna organizacija IMV-ADRIA CARAVAN BELGIUM s sedežem v Antwerpnu, ki posluje šele leto dni v okviru naše prodajne organizacije, zelo uspešno predstavila naše ADRIA prikolicе belgijskim kupcem. To se kaže iz prodajne bilance pretekle sezone, ki je bila za našo prodajno organiza-

cijo zelo uspešna. V tem obdobju je plasirala na po površini majhen belgijski trg prek 1.100 prikolic tipa ADRIA. Ta uspeh je temvečji, ker je bila ta količina dosežena že prvo poslovno leto s pomanjkljivo prodajno mrežo. V tako kratkem času namreč naši prodajni organizaciji ni uspelo pridobiti večjega števila specializiranih trgovcev za prodajo prikolic.

Poleg tega ne smemo zane-mariti, da si belgijski proizvajalci prizadevajo obdržati prvenstvo na svojem trgu. Samoumevno je, da se zaradi tega zatekajo k vse mogočim komercialnim in tehničnim akcijam za dvig svoje konkurenčne sposobnosti proti pritisku tujih proizvajalcev za razdelitev trga.

Prvo preizkušnjo je naša prodajna organizacija z ADRIA prikolicami odlično opravila. To nas ne sme zaslepiti, saj so se na prikolicah, prodanih belgijskim kupcem, še vedno pojavljale napake, ki si jih tako velik proizvajalec, kot je naša gospodarska organizacija, ne bi smel dovoliti. Glavne pripombe, ki so jih imeli kupci v preteklem obdobju na naše prikolicе, so se nanašale na slabo izdelavo. Problem netesnenja na prikolicah ADRIA 550 in 700, netesna plinska instalacija, nadalje slabe podporne dvigalke, slaba končna izdelava in podobno je povzročilo veliko težkih trenutkov naši prodajni organizaciji. Pri razreševanju tega se moramo zavedati, da smo kot proizvajalci dolžni na naše stroške odpraviti pomanjklivosti na samem kraju, v tem primeru v daljni Belgiji. Vse to pa dodat-

no bremeni našo centralno servisno službo v kadrovskem in finančnem pogledu.

Da bi lahko v prihodnji sezoni nadaljevali z enakimi uspehi, je potrebno predvsem odstraniti dosedanje pomanjklivosti tehnično-proizvodne narave, organizirati v sklopu naše nove montažne tovarne v mestu Deinze tudi centralno servisno službo in stalno ter pravočasno preskrbo z rezervnimi deli. Že sama prisotnost naše montažne tovarne v Belgiji bo pozitivno vplivala na naše kupce prikolic, saj bodo spoznali, da proizvajamo prikolicе po sodobnih principih in da jih tudi stalno izboljšujemo. Da bi to pričakovanje opravičili, se bo moral naš kolektiv še bolje organizirati, tako da bodo morebitne napake pravočasno in učinkovito odpravljene že na začetku.

Ob tem bo naša prodajna organizacija v inozemstvu z mnogo večjim uspehom pomagala svojemu kolektivu uresničiti velike načrte pri izvozu, hkrati pa prispevala k uspehu matične tovarne. Saj je naša prodajna organizacija v Belgiji podaljšana roka naše centralne prodajne organizacije.

STANISLAV BLATNIK

## Komisija za izobraževanje in štipendiranje pri CDS

### INDUSTRIJE MOTORNIH VOZIL NOVO MESTO

#### razpisuje

za šolsko leto 1972/73 naslednje štipendije:

#### STUDIJSKI NA VISOKIH ŠOLAH

– strojna fakulteta – tehnološka smer – 6 štipendij

– strojna fakulteta – energ. smer – 4 štipendije

– biotehnična fakulteta – gozdarsko lesarski oddelek – 1 štipendija

– FNT – oddelek za kemijo – 2 štipendiji

– ekonomska fakulteta – 1 štipendija

#### STUDIJSKI NA VIŠJIH ŠOLAH

– višja tehniška šola – 4 štipendije

– višja komercialna šola – 4 štipendije

#### STUDIJSKI NA SREDNJIH ŠOLAH

– tehniška srednja šola:

strojni oddelek (I. letnik) – 9 štipendij

strojni oddelek – 19 štipendij

elektro oddelek – šibki tok – 1 štipendija

elektro oddelek – jaki tok – 3 štipendije

lesni oddelek – 12 štipendij

kemijski oddelek – 2 štipendiji

– ekonomska srednja šola – 10 štipendij

– upravno administrativna šola – 8 štipendij

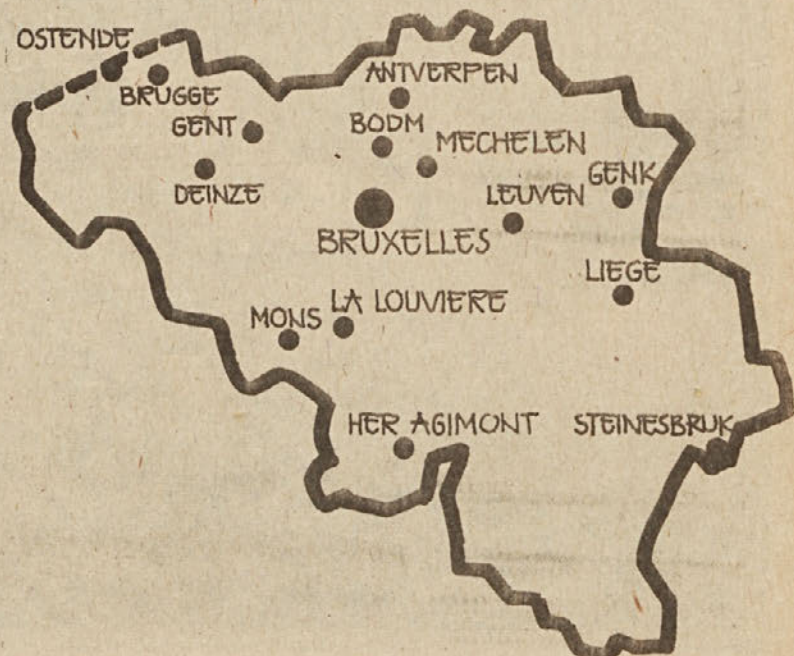
Višji letniki imajo prednost pri dodeljevanju štipendij. Višine štipendij so določene po pravilniku o strokovnem usposabljanju in štipendiranju.

Prosilci naj priložijo zaključno spričevalo ali potrdilo o dosedaj opravljenih izpitih z ocenami, kratek življenjepis in potrdilo o premoženjskem stanju.

Prednost pri štipendiranju imajo otroci članov delovnega kolektiva in prosilci iz krajevnih območij delovnih mest.

Prošnje sprejema kadrovska socialna služba podjetja do 1. septembra 1972.

## PRODAJNA ORGANIZACIJA V BELGIJI



To je naša najmlajša poslovalnica na domačem trgu. Tudi tržišče, ki ji pripada in ga obdeluje, je razmeroma majhno, vendar dovolj veliko, da opravičuje obstoj poslovalnice in sredstva, ki so bila doslej vložena vanjo. Uspehi pri prodaji naših izdelkov, predvsem dostavnih vozil in rezervnih delov, potrjujejo, da investiranje v zadrsko poslovalnico ni bil zgrešen korak. Še nedavno smo rezultate Prodajnega skladišča Zadar skoraj pomilovalno primerjali z dosežki drugih poslovalnic in jih kot nepomemben prispevek prištevali k rezultatom celotne prodaje, danes pa je položaj že močno spremenjen.

Na zadrskem področju je v uporabi že toliko IMV vozil, da je odjem rezervnih delov iz naše poslovalnice po vrednosti skoraj enak realizaciji avtomobilov. To nas opozarja, da osebje poslovalnice Zadar, ki je zadolženo za plasman vozil, predvsem dostavnih, ne izpolnjuje svoje naloge dovolj skrbno in vestno. Predvsem je opaziti, da poslovalnica posveča premalo pozornosti tistim kupcem, ki že vrsto let uporabljajo naša dostavna vozila in

so svoje avtoparke tipizirali z njimi. Več mora storiti za takšne partnerje, deležni morajo biti poslovne topline, korektnosti in pomoči poslovalnice. Prodajni referent ne sme biti le brezkrven

ponudnik, ampak mora držati posloven stik s kupcem tudi potem, ko je le-ta vozilo prevzel in mu je pomoč poslovalnice neobhodna. S takšnim načinom dela se ne bo dvigala le

prodaja dostavnih vozil, ampak se bo povečal celoten promet, s tem pa se bo poslovalnica uvrstila med tiste naše delovne enote prodaje, ki ustvarjajo sredstva tudi za razširjeno reprodukcijo.

V Prodajnem skladišču IMV Zadar dela 7 ljudi. Razen vodje poslovalnice so tu referent za prodajo gotovih izdelkov, poslovodja in prodajalec rezervnih delov, delavec za skladiščenje in pripravo gotovih izdelkov, administrator in čistilka poslovnega prostora.

Majhen, toda obetajoč kolektiv, ki so mu dani vsi pogoji za uspešno poslovanje in solidno zastopanje IMV na zadrskem območju, se mora čez noč znebiti individualizma, razprtij in postopkov posameznikov, ki rušijo ugled našega podjetja in zmanjšujejo komercialne učinke. Več iskrene odprtosti in povezave z reško in splitsko poslovalnico ter več vpliva na delo in razpoloženje zadrškega pogodbenega servisa bo dvignilo ime zadrške poslovalnice ne samo med našimi poslovnimi partnerji, ampak tudi v vrsti ostalih naših prodajnih skladišč.

ANTON ŠEPEC



## Prodajno skladišče IMV Zadar



Beograjski sejem je že zdavnaj za nami, napovedi o krizi v prodaji osebnih avtomobilov, ki so bile izrečene tudi na naši tiskovni konferenci, pa so se uresničile. Letos smo naredili za 30 odstotkov osebnih avtomobilov manj kot lani v enakem obdobju. Upajmo, da bodo bodoči ukrepi ob spremembi cen pomagali k stabilnejšem trgu na tem področju.