

Naši najboljši poroštvo za uspeh

NOVI ČLANI SAMOUPRAVNIH ORGANOV

Na svoji 1. redni seji delavskega sveta z dne 23. 4. 1969 so bili člani DSP seznanjeni s potekom in rezultati volitev v DSP, ki so bile 9. 4. 1969.

Novoizvoljeni člani DSP so:

PE FI: Danilo Pečar, Marjan Trobec, Leon Tanko, Mirko Piriš, Milan Zupan, Jernej Sitar, Vinko Žibert, Roudi Karel, Lavoslav Sotenšek, Mate Lemič

PE MO: Alojz Berginc, Janko Fonda, Martin Finc, Boris Kalčič, Zvonimir Volfand, dipl. inž., Ivan Polajžar, Josip Klobučar

PE VET: Viljem Markuš, Kostja Dolinar, Jože Kolenc, Viktor Vidovič

PE PK: Marko Celarc, dipl. inž., Milan Šibelja, Jože Šparembek

Dir.-S-DR-KS-EAS-IC: Miro Stalovsky, Leopold Velkavrh, Matej Gelemanovič, Ivan Prijatelj, Dragotin Kapko

FRS-kom.s.-NB-PRS: Niko Knežević, dipl. inž., Tončka Smerajc, Franc Tajnikar

TS-SK-PTO-TPD-CTB: Rudi Jesenšek, Ivan Torkar

Za predsednika delavskega sveta podjetja TZ Litostroj je bil izvoljen ANTON PAPEŽ iz PE VET, za namestnika predsednika delavskega sveta pa NIKO KNEŽEVIČ, dipl. inž. iz PB.

Za člane upravnega odbora so bili izvoljeni:

1. Viktor Nolimaj, dipl. inž. — PE FI
2. Ivo Cajhen, inž. — PE FI
3. Kosta Da Damos, dipl. inž. — TS

4. Maks Kričej — PE FI
5. Jože Marenčeta, dipl. inž. — PE FI

6. Jelka Babšek, dipl. inž. — SK
7. Mihael Bedina, dipl. inž. — PE VET

8. Anton Kovič, dipl. inž. — PE MO
9. Jože Levstek, inž. — CTB

10. Jože Lisjak, inž. — PRB

Za namestnike članov upravnega odbora so bili izvoljeni:

1. Avgust Martini — PE PK

2. Janez Barlič, inž. — PE VET

3. Vinko Kabaj — TPD

4. Franc Kovač — FRS

5. Jože Sturm, dipl. inž. — PB

6. Milan Špolar, inž. — FRS

7. Anton Jeretina — NB

8. Viktor Pogačnik — MO

9. Ludvik Šarf — PRB

10. Vlado Gerdina — FI

Na predlog kadrovske komisije je delavski svet imenoval naslednje komisije:

Komisija za prošnje in pritožbe:

1. Anton Erman — predsednik

PB

2. Josip Klobučar — namestnik

PB

3. Karel Korošec — S

4. Jernej Mlinar — FI

5. Janez Virag — PK

6. Anton Hanc — MO

7. Alojz Plaznik — VET

Komisija za izobraževanje:

1. Milan Zupan — predsednik FI

2. Marjan Miklavčič — namestnik VET

3. Vlado Krošelj — MO

4. Ivan Pavšelj — PB

5. Bruno Seme — PTO

6. Andrej Fende — PK

7. Aleksander Kompoš — MO

Komisija za prevzem in izločitev osnovnih sredstev:

1. Jože Lisjak, inž. — predsednik

PRB

2. Rudi Jesenšek — namestnik

TPD

3. František Dvoržak — CTB

4. Anton Papež — VET

5. Janez Černak — FI

6. Jakob Zakelj — FI

7. Viktor Vidovič — VET

Komisija za higiensko, tehnično, požarnovarstveno zaščito:

1. Marko Celarc, dipl. inž. — predsednik

PK

2. Alojz Berginc — namestnik

MO

3. Ciril Venika — S

4. Avgust Kočar — MO

5. Emil Preskar — PK

Komisija za pohvale in odlikovanja:

1. Zvonimir Volfand, dipl. inž. — predsednik MO

2. Ivan Polajžar — namestnik MO

3. Dana Berčič — KS

4. Ludvik Šarf — PRB

5. Anton Peroci — VET

Komisija za izrekanje ukrepov:

1. Viljem Markuš — predsednik VET

2. Milan Seme — namestnik S

3. Matej Gelemanovič — S

namestniki:

1. Milan Keržan — KS

2. Franc Ušaj — SK

3. Jože Jambrovič — PK

4. Kosta Da Damos, dipl. inž. — TS,

5. Jakob Krek, dipl. inž. — PE MO,

6. Mihael Bedina, dipl. inž. — PE VET,

7. Janez Barlič, inž. — VET,



DRAGI TOVARIŠ TITO

OB TVOJEM 77. ROJSTNEM DNEVU TI ŽELIMO, DA BI SE NAPREJ TAKO USPEŠNO VODIL NAŠE NARODE NA POTI V BOLJSE ŽIVLJENJE IN SE DOSLEDNO BORIL ZA MIR, ENAKOPRAVNOST IN PRAVIČNOST NA SVETU KOT DOSLEJ.

PRAV TAKO TI VSI IZ SRCA ŽELIMO MNOGO ZDRAVJA, OSEBNEGA ZADOVOLJSTVA IN SREČO.

DELOVNI KOLEKTIV
TITOVIH ZAVODOV LITOSTROJ
V LJUBLJANI

Slavje v Zlatoličju

26. april — ves sončen in lep — bo v zgodovini slovenske energetike ostal zapisan z zlatimi črkami. Tega dne je maršal Tito prerezal trak naše trobojnice in tako slavnostno odprl novo elektrarno ZLATOLIČJE, ali kratko SD-I, kot smo jo imenovali z delovnim naslovom vsa leta gradnje.

Tudi Litostrojčani smo se udeležili tega slavlja, saj smo tako pri dobavi kot tudi montaži strojne opreme za to največjo slovensko elektrarno prispevali v resnici pomemben delež. Kot pri redkem objektu doslej se je prav pri SD-I pokazalo, kako lepe dosežke in tehnične rešitve lahko prinese tesno sodelovanje investitorja s proizvajalcem, zupanje v sposobnosti domačega človeka in pametno, rokavno usklajeno vodstvo gradnje, izdelave opreme ter končne montaže. Marsikateri vprašaj je stal na projektnih risbah, prenekateri še v samih delavniških načrtih — neznanke, ki niso dale spati projektantom, konstrukterjem, tehnologom...

Ste videli turbinski tekač, njegovih skoraj 6m premera in 120 ton jekla? In razbremenilnik — tega je treba videti pri delu! In vendar so bile vse ovire: tehnične, materialne — da, celo finančne, premagane in prva kanalska elektrarna v Jugoslaviji obratuje v veliko zadovoljstvo vseh, ki jim je potreben njen proizvod, še posebej pa v zadovoljstvo njenih duhovnih očetov in tistih množstvenih neimenovalih, ki so kakorkoli sodelovali pri graditvi tega giganta.

»Ad multos annos« kličemo sicer ljudem — zakaj ne bi tako še glasneje zaklicali to pot naši znanki v Zlatoličju? Mnogo znaja, skrbi in neprespanih noči ji

je bilo posvečenih, pa tudi veliko ljubezni, take tihe, ki raste iz dolgotrajnega poznanstva in čustvene nevezanosti...

»Ad multos annos« torej, SD-I! Dokazala si, da zaslužiš sestro — to bi bilo tebi in tvojim graditeljem šele pravo »Zlato odličje«...
E T O

8. Marko Celarc, dipl. inž. — PE PK,

9. Boris Klemenc — FRS.

KOMISIJA ZA KADRE

1. Maks Kričej — PE FI predsednik,

2. Franc Jevnikar — komerc. s. namestnik,

3. Janko Kopač — PTO,

4. Ivan Bokal — PE FI,

5. Stane Kocjan — PE VET,

6. Emil Vogrič — PE VET,

7. Zvone Volfand, dipl. inž. — PE MO

KOMISIJA ZA TEHNIČNE IZPOPOLNITVE

1. Anton Levstek, inž. — CTB predsednik,

2. Milan Zavadlav, dipl. inž. — PRB namestnik,

3. Ludvik Šarf — PRB,

4. Jože Gluhododov — PE FI,

5. Franc Zmahar — TPD,

6. Drago Pribošek — TPD,

7. Mato Fileš — PE MO.

KOMISIJA ZA IZDELAVO PREDPISOV

1. Jože Lisjak, inž. — PRB predsednik,

2. Emil Vogrič, — PE VET namestnik,

3. Vladimir Kovač — KS,

4. Milan Keržan — KS,

5. Niko Knežević, dipl. inž. — PB,

6. Stane Vogelnik — dir.,

7. Ivo Sabol — PE MO,

8. Stane Bradeško, dipl. inž. — PE MO,

9. Anton Valant — PE FI.

KOMISIJA ZA UGOTAVLJANJE DELOVNIH MEST ZA NAMESTITIV INVALIDOV

1. Ivan Cajhen, inž. — PE FI predsednik,

2. Magda Kreft — KS namestnik,

3. Janez Presetnik — PE VET,

4. Avgust Martini — PE PK,

5. Avgust Kočar — PE MO.



Pomlad je prišla — (foto: Tone Erman)

Novi upravni odbor

Na skupni seji starega in novega UOP z dne 28. 4. 1969 so člani UO ob konstituiranju novega upravnega odbora izvolili za predsednika UOP Antona Koviča, dipl. inž. iz PE MO, za namestnika predsednika Jožeta Marenčeta, dipl. inž. iz PE FI.

UOP je imenoval naslednje svoje komisije v sestavi:

KOMISIJA ZA GOSPODARSTVO

1. Viktor Nolimaj, dipl. inž. — PE FI predsednik,

2. Andrej Voje, dipl. inž. — PE MO namestnik,

3. Avgust Klemenc, inž. — PE MO,

4. Kosta Da Damos, dipl. inž. — TS,

5. Jakob Krek, dipl. inž. — PE MO,

6. Mihael Bedina, dipl. inž. — PE VET,

7. Janez Barlič, inž. — VET,

4. Kosta Da Damos, dipl. inž. — TS,

5. Jakob Krek, dipl. inž. — PE MO,

6. Mihael Bedina, dipl. inž. — PE VET,

7. Janez Barlič, inž. — VET,

Več ljudi - več ve

Ob izvolitvi Antona Papeža za predsednika osrednjega delavskega sveta podjetja smo ga naprosili, da bi nam odgovoril na nekaj vprašanj.

Kakšna naj bi bila po vašem mnenju naloga samoupravnih organov v podjetju in še posebej, kakšno vlogo naj bi imel tu predsednik osrednjega delavskega sveta?

Vsakdo si želi, da bi podjetje, kjer je zaposlen, gospodarsko uspevalo, kar pomeni, da želi sebi dobre finančne in delovne pogoje. Samoupravni organi naj bi bili torej tisti, ki bi bedeli nad poslovanjem in podpirali zdravno gospodarsko politiko. Udeleževanje v tej smeri pa zahteva od članov samoupravnih organov, da se samoiniciativno seznanjajo s tem gradivom, saj

kov, kar naj bo naš cilj tudi v bodoče, vendar ne zaradi prekinitve dela. Lanskoletna enodnevna prekinitve dela je prinesla izgubo enodnevnega zaslužka podjetju, s tem pa tudi enodnevno izgubo našim žepom.

Za kateri sklep delavskega sveta menite, da je bil v prejšnjem letu najboljši?

Na drugi redni seji CDS je bilo sklenjeno, da je potrebno obvestiti o problemih Litostroja razne predstavnike, politične organizacije in da je opisati v časopisju stanje podjetja. Treba je bilo namreč povedati, da za slab položaj v podjetju ne leži krivda zgolj v notranjih organizacijskih prijemih, temveč da so tudi drugi zunanji vplivi.

Kakšno vlogo naj bi imele družbeno-politične organizacije v organih družbenega samoupravljanja?

Več ljudi več ve — je star pregovor. Večkrat pretehtani predlogi so po vsej verjetnosti bolj utemeljeni. Tako bi naj vse družbeno-politične organizacije tesno sodelovale za naše skupne cilje — gospodarsko utemeljen boljši standard.

Kaj mislite o vlogi samoupravljanja v prihodnosti in v spremenjenih pogojih gospodarstva?

Obseg dela v samoupravnih organih bo vedno manjši, saj zahtevamo, da so posamezni predlogi boljšega poslovanja vedno strokovno najbolj temeljiti. Če je nek predlog tako pripravljen, potem ne more biti nasprotnih predlogov, ker so ti slabši, zato formalno potrjevanje lahko odpade. Samoupravljalci naj bi se v bodoče seznanjali le še z bilančnimi poročili, iz katerih bi razbrali uspešnost posameznih strokovnih služb. Preteklo pa bo še precej »vode«, da bomo to dosegli.

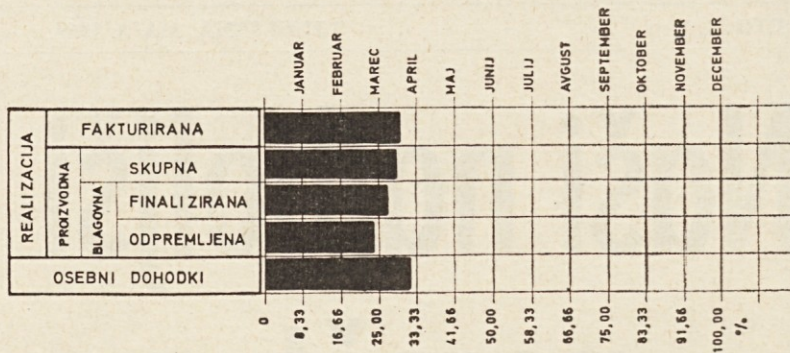
Kaj si kot predsednik osrednjega delavskega sveta najbolj želite?

Pogoste spremembe v naši zakonodaji zahtevajo spremembe naših samoupravnih aktov. Tako smo se sedaj znašli v času, ko je potrebno pretežno število pravilnikov na novo preurediti — popraviti — uskladiti. To zahteva veliko vloženega truda, nikoli pa nismo prepričani, če smo že na »zeleni veji«. Želim, da se že enkrat na najboljšem položaju ustalimo.

Za napovedane seje CDS pa si želim, da bi bile po obisku sklepčne, ter da ne bi po nepotrebnem zapravljali časa, saj nam je nujno potreben za plodno delo in počitek.

Naš barometer

Januar, februar in marec nam predstavljajo ravno eno četrtino ali 25 % leta. Če pa dodamo še april, je to že ena tretjina ali 33,33 % leta. In ravno ti meseci so že za nami v tem poslovnem letu. Kolikšni pa so rezultati? Zadnjič smo pogledali na naš barometer konec februarja. Danes pa posredujemo naslednja dva odčitka: stanje konec marca in aprila 1969.



Konec marca 1969 so bili odčitki takile:

Finančna realizacija
— fakturirana 97,15 22,77
Blagovna proizvodnja
— skupna 99,71 20,42
— finalizirana 95,43 18,18
— odpremljena 81,40 15,51

Osebnih dohodkov
— izplačani 96,94 23,88
Konec aprila 1969 pa so bili odčitki naslednji:

Finančna realizacija
— fakturirana 97,43 30,08

Blagovna realizacija
— skupna 98,42 29,32
— finalizirana 95,19 26,94
— odpremljena 85,81 24,29

Osebnih dohodkov
— izplačani 97,89 32,27

V prvem stolpcu so navedene odstotkovne vrednosti izpolnitve odgovarjajočih kumulativnih dinamičnih planov; dobri rezultati bi bili tisti nad 100 odstotkov. V zadnjem stolpcu pa so odstotkovne vrednosti izpolnitve celoletnih planov; dobri rezultati za konec marca bi bili tisti nad 25 odstotkov, za konec aprila pa tisti nad 33,33 odstotka.

Bolj prepričljiv in tudi bolj kritičen pa je grafični prikaz rezultatov našega poslovanja, ki ga dajemo za stanje konec aprila.

Kaj vidimo na diagramu?

Črni stolpci niso med seboj poravnani tako kot bi morali biti in kot je npr. poravnana strunna četa vojakov. No, in ker ima vsaka četa svojega komandanta, smo prepričani, da je to že opazil in ukrepal.

Tudi tokrat lahko ugotovimo, da nobeden od kontroliranih kazalcev ni dosegel črte april — 33,33 odstotka. Najbližji so izplačani osebni dohodki, najbolj pa zaostaja blagovna realizacija — odpremljena! Toda — kje so že tisti časi, ko smo objavljali samo dobre rezultate, slabe pa zamolčali.

N. V.

jilo za nakup novih družbenih stanovanj članom naše delovne skupnosti v višini Ndin 1.000.000 s pravico do posojila v višini 120 odstotkov v letu 1971. Realizacija odobrenih posojil bo v letu 1971, ko se podjetju sprostito vezana sredstva in ko pridobi pravice do posojila oziroma ko podjetje prenese tako pridobljena sredstva na komisij-sko pogodbo.

Postopek in vse podrobnosti v zvezi z razpisom uredi kadrovska služba. O neposredni dodelitvi posojil posameznikom odloča jo DS PE-S na podlagi in v skladu z razpisom.



Novi predsednik DSP
Anton Papež

lahko odloča o neki politiki samo tisti, ki lahko preceni, kaj je dobro in kaj ni.

Dolžnost predsednika CDS je vsekakor, da pomaga predloge, o katerih naj samoupravni organi odločajo, vsestransko pretesti in izluščiti najboljše variante. Če pride no neenotnosti, je pač potrebno razumno diskutiranje toliko časa, da je pretežna enotnost dosežena.

Kaj mislite o položaju Litostroja v poreformnem času?

Naše podjetje se je znašlo v začetku izvajanja gospodarske reforme v težkem položaju, ker so se začasno ustavila pretežna investicijska vlaganja. Zaradi tega nam je primanjkovalo naročil, saj je naša proizvodnja do sedaj usmerjena največ na težke proizvode, ki imajo značaj investicijske gradnje. Zadnje čase se ta položaj zopet izboljšuje, saj jugoslovansko gospodarstvo brez modernizacije ne more napredovati. Ekonomska politika je prav tako veja celotnega gospodarstva, ki po eni strani narekuje hitro obračanje kapitala. To je tudi vzrok, da se poleg dosedanje proizvodnje preusmerjamo v tisto dejavnost, ki je za bližnjo bodočnost dokaj perspektivna.

Ali se je po vašem mnenju položaj v Litostroju po lanskoletni prekinitvi dela spremenil?

Izrazito bistvenih sprememb ni, saj ne moremo reči, da prej v podjetju nismo delali ter da smo živeli od dotacij, kot marsikje v zasebnih pogovorih slišimo. Če bi temu bilo res tako, potem bi bili od dotacijah in sedanjem delu sedaj dvojno nagrajevani. O tem se po mojem mnenju lahko najbolje prepriča vsakdo sam takrat, ko prejme osebnih dohodkov. Mirne duše pa lahko trdimo, da se je stanje nekoliko izboljšalo (zaradi uvedbe nekaterih boljših delovnih postop-

SKLEPI UO

Na 67. redni seji upravnega odbora z dne 4. 4. 1969 so člani obravnavali predlog organizacijskih prilagoditev in izboljšav »Splošne in kadrovske službe« in ugotovili, da je predlog izdelan v okviru koncepta reorganizacije podjetja, kot ga je DSP potrdil dne 23. 6. 1966 ter dali soglasje k realizaciji organizacijskih sprememb po obravnavanem predlogu.

UOP je zavrnil vlogo Splošnega gradbenega podjetja Stavbenik Koper za podaljšanje roka za odstranitev provizorijev ob Goriški cesti in zahteva, da se provizorij takoj odstrani.

Z ozirom na ustavni amandma XV in Zakon o prenehanju veljavnosti določb Zvezne ustave, s katerimi so urejena ta vprašanja in na katere se nanaša ta amandma, UOP priporoča strokovnim službam in drugim političnim organizacijam, da prouče te spremembe in njihov vpliv na nadaljnji razvoj samoupravljanja v našem podjetju.

Na 68. redni seji upravnega odbora z dne 9. 4. 1969 so člani UO med drugim predlagali DSP v potrditev:

— kooperacijsko pogodbo med »Litostrojem« in »Regie Renault«, — predloge in sklepe komisije za individualno financiranje gradnje stanovanj.

Na predlog razpisne komisije je UOP imenoval za direktorja PRB Marka Kosa, dipl. inž.

SKLEPI DSP

Na 12. redni seji delavskega sveta z dne 9. 4. 1969 so člani DSP v celoti potrdili poslovno poročilo za leto 1968. DSP je tudi potrdil predloženi plan nadomestitve osnovnih sredstev v letu 1969 v višini 4.947.302 Ndin, kot ga je pripravil CTB.

DSP je odobril DR izkoriščanja njenega fonda neobveznega rezervnega sklada 37.846,50 Ndin za ureditev okolice objekta DR in za notranjo opremo.

DSP je odobril nakup poslovnih prostorov za potrebe dejavnosti »Zastopanje tujih firm« v Ljubljani.

DSP je potrdil kooperacijsko pogodbo sklenjeno med »Regie Renault« in »Litostrojem« z dne 21. 3. 1969, ki predvideva prehod na proizvodnjo avtomobilov, kot dopolnilni program našega pod-

jetja. Istočasno daje DSP generalnemu direktorju popolno pooblastilo za izvedbo organizacijskih in ostalih ukrepov, ki bodo nastopili v zvezi z izvajanjem tega sklepa.

DSP je potrdil pravilnik o štipendiranju in kreditiranju izobraževanja z dopolnitvijo členov od 9—17 in se nanaša na način dodeljevanja štipendij in kreditov.

DSP je potrdil pravilnik o stimulativnem nagrajevanju delavcev montažne grupe HE Donkea v Gvineji, kot ga je izdelal izvoznik odd., zunanja montaža in KS.

DSP je sprejel poročilo in predlog za financiranje individualne gradnje in sprejel naslednje sklepe:

a) za financiranje individualne gradnje se iz sredstev 4-odstotnega stanovanjskega prispevka ob upoštevanju ostankov sredstev po prejšnjih komisij-skih pogodbah dodeli Ndin 610 tisoč s tem, da se za dodelitev po posameznih DS PE-S uporabi naslednji namenski razdelilnik:

DS PE FI — 247.000
DS PE MO — 116.000
DS PE VET — 36.000
DS PE PK — 30.000
DS komerc. s.-NB-FRS — 51.000
DS dir.-S-KS-EAS — 38.000

b) DS PE-S opravijo po predloženem seznamu prosilcev v okviru dodeljene kvote po razdelilniku dokončno razdelitev sredstev posameznikom, upoštevajoč mnenje in predlog komisije za individualno financiranje gradnje stanovanj glede višine sredstev ter takojšnjo ali pogojno dodelitev.

c) najvišja možna kvota za dodelitev posamezniku je Ndin 20.000.

d) garancije za dodelitev sredstev v prihodnjem letu se dajo naslednjim delavcem: Jožetu Pavcu, Francu Kožuhu, Francu Roglju, Antonu Žabkarju, Jakobu Volavšku, Albinu Hrgu, Vidi Vidmar, Nadi Šimenc. Za vse primere se šteje kot garancijo določeni znesek Ndin 20.000 kot dokončni.

e) Ustavljen je postopek in določeni vsi primeri individualne gradnje, kjer gre za oddaljenost nad 25 km. Ti graditelji so: Viktor Pajk, Anton Smolič, Anton Kralj, Jože Dešman, Stefan Reh-

berger, Anton Zupančič, Janez Zakrajšek in Vinko Marič.

f) Odložiti je vse primere individualne gradnje, ki v tem letu še niso zreli za obravnavo. Ponovno bodo te primere obravnavali v prihodnjem letu, če bodo podani zahtevani pogoji. Gre za investitorje: Franca Zupančiča, Mija Hrena, Emila Novaka, Franca Jevnikarja. (V primeru, da se zviša v prihodnjem letu najvišja možna kvota nad 30.000 in če bodo podani ostali pogoji).

g) Ustaviti je postopek v tistih primerih, ko so si prosilci na drug način zagotovili sredstva za gradnjo in po njihovi lastni izjavi niso več zainteresirani za posojilo, ali ko gre za prosilce, ki so medtem odšli iz podjetja. To so: Martin Letnar, Jure Petkovšek, Franjo Kovačič, Desanka Gerjol, Franc Rihar.

h) Zahtevke za posojilo za nakup stanovanj je odložiti in obravnavati ob bližnjem razpisu sredstev za nakup stanovanj.

i) Vse ostale podrobnosti v zvezi z obravnavo zahtevkov na DS PE-S in realizacijo dodeljenih posojil uredi kadrovska služba, ki skupno s FRS poskrbi tudi za sklenitev posojilne pogodbe s KBH Ljubljana.

Delavski svet podjetja je sklenil, da razpiše sredstva za poso-

PREDSEDNIK REPUBLIKE

Beograd, 7. maja 1969.

RADNOM KOLEKTIVU

"LITOSTROJ"

LJUBLJANA

Srdačno zahvaljujem na čestitki koju

ste mi uputili povodom Prvog maja.

Milo

Še en jubilej

Skromno, v krogu najožjih sodelavcev, smo v sredo, dne 9. aprila 1969, proslavili jubilejno, 25.000. šaržo, izdelano v električnih pečeh v jeklolivarni. Kot že toliko doslej, je tudi ta stekla v ponev in nato v izdelane forme. Zato ni vzbudila širšega zanimanja.

Le talilci so imeli ob tem nekoliko zamišljen, morda tudi slovesen izraz. Njim pomeni 25.000 šarž več kot samo številko. Pomeni tisoče in tisoče ton jekla, ulitega v forme, tisoče in tisoče ton ulitkov, ki so ponesli ime Litostroja daleč po svetu, prav tako pa pomeni tudi potoke znoja, truda, naporov.

Začelo se je pred 18 leti, ko so iz peči iztekale prve tone jekla. Potrebe so bile majhne in peči so lahko v eni sami izmeni zadostile vsem zahtevam livarne. Z razvojem podjetja pa so rasle potrebe tako po količini kot po pestrosti kvalitet jeklenih litin. Proizvodnja je rasla in je z leti dosegla številke, ki si jih spočetka ni nihče predstavljal. Potrebna nam je

bila druga izmena, pa tretja, peči so talile nepretrgano dan in noč tudi ob prostih sobotah in nedeljah. Od nekaj tisoč ton se je v letu 1964 proizvodnja dvignila na 11.000 ton proizvedene tekoče jeklene litine.

Veliko je uspehov pa tudi težav, ki se jih ob takem jubileju spominjamo. Ne bomo pozabili, kako smo z dvema pečema, ki imata nazivno skupno kapaciteto le 12 ton, ulili ulitek s težo 36 ton, spominjamo se drobnih podvigov posameznikov, truda pri uvajanju novih tehnoloških postopkov itd.

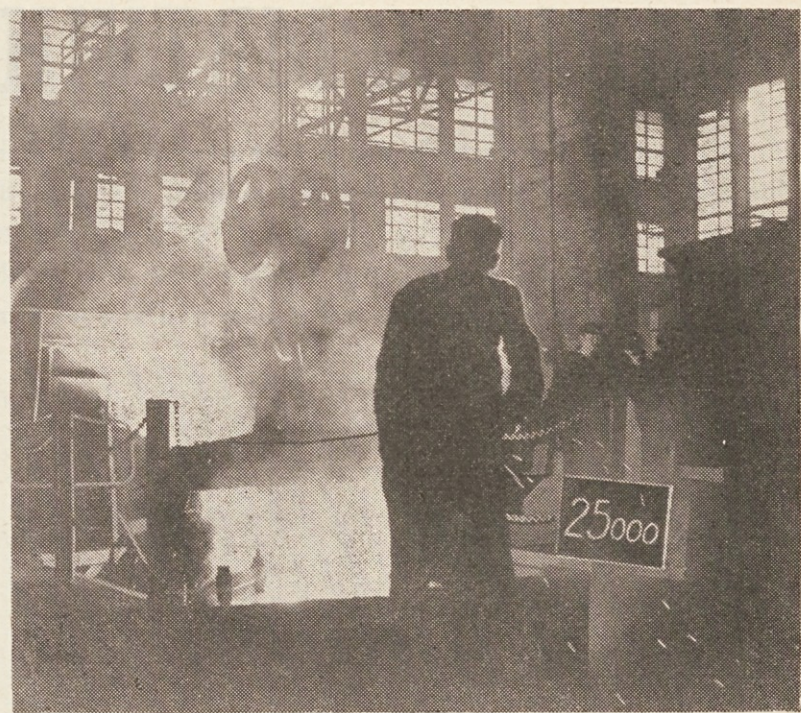
Naključje je hotelo, da je 25 tisoči šarži prisostvoval talilec, ki je sodeloval tudi pri prvi. Danes je izkušen mojster za izdelavo jeklene litine.

Ko sem ga vprašal, kaj misli ob jubileju, ni odgovoril takoj. Potem je počasi, premišljeno govoril o začetku, razvoju in današnjem času v talilnici. Mnogo se je spremenilo. Spremenil se je način dela, minevali so slabi in dobri časi. Le peči in nekaj ljudi je ostalo istih. Samo posta-

rali so se. Morda si prvi žele že pokoja, drugi pa prav gotovo lažjega dela.

Za spomin se še fotografiramo. Zato, da bomo ta trenutek ohranili, ne le kot skromen praznik tistih ljudi, ki so se tedaj zbrali pri pečeh, ampak kot velik uspeh vsega Litostroja, kot veliko jubilejno delovno zmago.

Nekaj dni kasneje, na slovesnosti, ki so se je udeležili tudi najvišji predstavniki vodstva podjetja, samoupravnih organov in političnih organizacij, je ob polnih kupah in v veselem razpoloženju potekala proslava 25 tisoče šarže. Iz sproščenih pogovorov pa tudi pozdravnih govorov je vela ena sama želja — da bi takih uspehov in jubilejev dočakali in praznovali še več in da bi ime Litostroja še nadalje pomenilo kvaliteto v jeklolivarsstvu in strojogradnji.



25.000. šarža

Kaj so pisali drugi o nas...

O avtomobilski »senzaciji« iz Litostroja so pisali številni jugoslovanski časopisi. Naj omenimo na prvem mestu Delo, ki je v članku »Renaulti iz Litostroja« 10. IV. 1969 med drugim natisnilo tudi tole:

Direktorji zavodov »Crvena zastava« iz Kragujevca inženirji Spagnut, Atanasković in Zeković so litostrojsko odločitev komentirali takole: »Po našem mnenju je nerazumljivo, da se lahko pomembna odločitev o tako važnem vprašanju sprejme, ne da bi povprašali za mnenje druge zainteresirane proizvajalce motornih vozil v okviru zbornice.

Menimo, da bi si morali predvsem prizadevati za realizacijo začelih integracijskih procesov v domači industriji osebnih vozil, ki temeljijo na boljšem izkoriščanju sedanjih in predvidenih zmogljivosti ter drugih proizvodnih dejavnikov, od česar bi imela družbena skupnost v celoti najugodnejše proizvodne, družbene in druge učinke.

Medtem ko se v svetu oblikujejo velike integracijske skupnosti, da bi dosegli večjo in močnejšo proizvodnjo avtomobilov ter boljše gospodarske učinke, pa se v našem gospodarstvu še vedno pojavljajo težnje — kot je v primeru Litostroja —, ki so povsem v nasprotju z ustreznimi gibanji v svetu in s tem, kar želimo doseči pri nas. Mislimo, da sedanja skupnost proizvajalcev osebnih avtomobilov zadovoljuje potrebe našega trga tako po količini kot po asortimentu vozil, zlasti še ob že sklenjenih pogodbah o uvozu osebnih avtomobilov.

Ta skupnost ni bila ustanovljena samo zato, da bi upoštevala interese proizvajalcev avtomobilov, temveč tudi zato, da bi upoštevala interese spremljajoče industrije in bi ji ustvarjala pogoje in možnosti za vključevanje v mednarodno delitev dela, za uvajanje velikoserijske proizvodnje ob uporabi sodobne tehnologije v proizvodnji delov za posamezne tipe vozil za člane skupnosti in njihove tuje partnerje.

Sodimo, da so razmere na jugoslovanskem trgu in proizvodno materialne možnosti take, da z ničimer ni mogoče opravičiti pojavljanja novih proizvajalcev in sestavljalcev avtomobilov. Zlasti poudarjamo, da je treba vprašanje oskrbe trga z motornimi vozili obravnavati kompleksno tudi iz zornega kota organiziranja servisov, zagotavljanja nadomestnih delov za vozila, ki so v uporabi, kar je bistveno pomembno za gospodarstvo naše države.

Generalni direktor koprškega »Tomosa« inž. Branko Hočev var je v svoji izjavi izrazil podobno mnenje:

»Že dalj časa nam je znano, da Litostroj išče možnosti za opustitev dela proizvodnje in za prehod na montažo avtomobilov. Iz izjave predstavnika Litostroja izhaja, da imajo vse pogoje za uspešen začetek. Mi bi se s svoje strani pridružili vprašanju, ali naj bo avtomobilska montaža izhod za sanacijo kakršnegakoli proizvodnega programa. Menimo, da to ni prava osnova in da od tako zastavljene proizvodnje ne morejo veliko pričakovati niti kupci, niti družbena skupnost.«

Generalni direktor novomeške »IMV« Jure Levičnik je dejal, da »odločitve o montaži osebnih avtomobilov v Litostroju ne more komentirati, ker o stvari ne ve nič več, kot je bilo mogoče razbrati iz časopisne vesti.«

Večernje novosti iz Beograda pa so 19. IV. 1969 pod naslovom »Mala Evropa« zapisale takle komentar: Skoraj vsaka naša republika ima kakšno tovarno avtomobilov. Slovenci proizvajajo ali montirajo Citroena in Austina in v kratkem se bodo pojavili na tržišču s svojim Renaultom. Ob tem seveda ne smemo pozabiti tovarnjake, specialna vozila in avtobuse. No, videti je, da skuša mala Slovenija vsaj v tem bili podobna veliki Evropi.

Delo je dne 18. IV. zapisalo v članku »Dogovori za montažo Renaultov«: Prestavnik francoske firme »Renault« je na tiskovni konferenci, ki so jo sklicali ob letošnjem beograjskem »Salonu avtomobilov«, povedal, da bo njegova firma začela najverjetneje konec tega leta montirati avtomobile v sodelovanju z ljubljanskim »Litostrojem«. Prvi sporazum o sodelovanju so že sklenili, zdaj pa so na vrsti drugi dogovori, ki bodo praktično omogočili, da bodo v »Litostroju« začeli montirati vsa Renaultova vozila, ki bodo potem v prodaji na jugoslovanskem tržišču za dinarje. Firma »Renault« je izdelala lani nad 800 tisoč vozil. Od tega jih je približno polovico izvozila na tuja tržišča. Tovarna ima svoje proizvodne in montažne obrate v 26 državah. Kakor torej vse kaže, se bo letos uvrstila mednje tudi Jugoslavija.

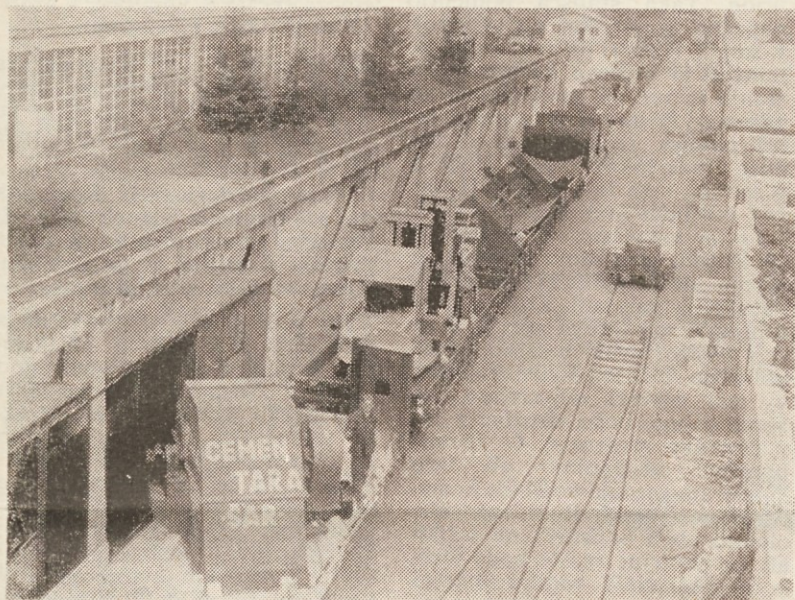
Koliko avtomobilov bodo montirali na dan v »Litostroju«, predstavnik firme ni povedal. V Bolgariji montirajo na dan kakih pet Renaultovih avtomobilov, v Romuniji, s katero je ta firma prav tako v kooperaciji, pa okrog 1500 na mesec. V načrtu pa je, da bo v Bolgariji dosegla letna proizvodnja okrog 10.000 vozil, v Romuniji pa okrog 50.000. Ker je jugoslovansko tržišče avtomobilov bolj razgibano kot v omenjenih sosednjih socialističnih državah, je pričakovati večji razmah montaže in prodaje Renaultovih vozil v Jugoslaviji.

Na vprašanje, ali pogodba o montaži z Litostrojem ne bo kvarila načrtov jugoslovanskih proizvajalcev avtomobilov, je predstavnik firme dejal, da se po njegovem mnenju ni bati tega, ker jugoslovansko tržišče avtomobilov, ki se od leta do leta razvija hitreje, lahko prenese tujo konkurenco brez škode za domače proizvajalce.

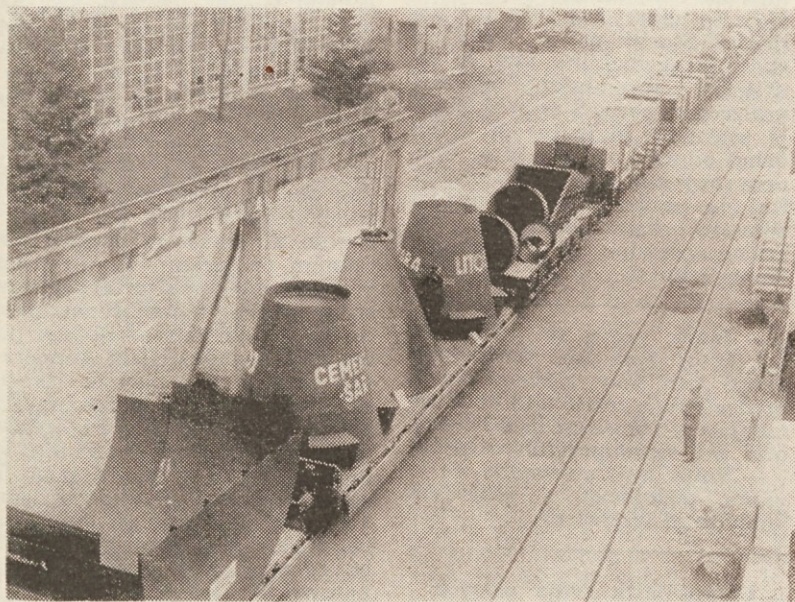
Vjesnik u srijedu pa 16. IV. 1969 v članku »Avto v vodi« meni takole: Pretekli teden so istega dne na isti strani nekateri časopisi objavili dve vesti o naši avtomobilski industriji. Prva vest spodbuja rodoljubni ponos: svet interesne skupnosti zavoda »Crvena zastava« je napravil še en korak k proizvodnji novega »ljudskega vozila« s tem, da je sprejel navodilo, po katerem bodo izbrali kooperante za to produkcijo. Druga vest pa je učinkovala kot pest v oko temu rodoljubnemu zadovoljstvu. Direktor prodajnega biroja »Litostroj« Jože Sturm je potrdil, da bo ta ljubljanska tovarna začela proizvajati (t. j. montirati) avtomobile podjetja »Renault«. Dva dni pozneje je bilo sporočeno, da Ljubljančani samo še čakajo odobritve zveznega sekretariata za gospodarstvo in Narodne banke za sodelovanje s Francozi, nato pa se bodo lotili dela in že letos poslali na trg 1500 vozil. Seveda, vse te vesti so bile znamenje za preplah med drugimi proizvajalci avtomobilov. »Zakaj Litostroj ni vprašal za mnenje drugih proizvajalcev?« je vprašal predstavnik »Crvene zastave« v duhu aktualnega samoupravnega dogovarjanja. Verjetno bi se začudil, če bi mu odgovorili, da je prav »Crvena zastava« spodbudila montažo avtomobilov v Ljubljani, jutri pa morda še kje drugje. S tem, ko si je izbojevala velikanske privilegije za proizvodnjo svojih »fičov« — predvsem veliko carinsko zaščito in veliko omejitev uvoza — je največ prispevala, da so nastali taki nereformski pogoji gospodarjenja za motorno industrijo, v katerih tudi v drugih tovarnah ni težko začeti »uspešno« poslovati z avtomobili. Drago in slabo blago je mogoče zelo podražiti in ga kljub temu prodati (zakaj konkurenca pri carinah in omejitvah je minimalna), kdo bi se torej ne lotil tega dela. Med drugim je v zadnjem času sama »Crvena zastava« obljubljala velike serije in odločno zahtevala nadaljnje olajšave v obliki zmanjšanja uvoza tujih avtomobilov.

Kam vse to vodi naše gospodarstvo (Litostroj bo zdaj peta tovarna osebnih avtomobilov v državi), seveda ni težko videti. In zato bi bilo treba avtomobilsko industrijo, tega posled-

(Nadaljevanje na 4. strani)



Odpreda industrijske opreme za cementarno »ŠAR« na dveh kompozicijah, združenih pri odhodu v eno



Hidroelektrarna na Rami

13. maja 1969 so svečano spustili v obratovanje novo sodobno hidroelektrarno na reki Rami, oddaljeno približno 20 km od hidrocentrale v Jablanici na Neretvi. Ob tej priložnosti je predsednik republike Tito za posebne zasluge odlikoval graditelje tega objekta.

Svečanosti ob otvoritvi se je udeležil odposlanec predsednika republike, član ZIS Miran Mejak, ki je prerezal vrvice in s tem simbolično označil začetek rednega obratovanja novega velikega vira električne energije z močjo 160 MW.

Na ploščadi pred vhodom v veliko podzemsko strojnico, v kateri sta nameščena dva gene-

ratorja, vsak z močjo 80 MW, je bilo zborovanje. Direktor energetskega sistema na Neretvi, ki spada v njegovo sestavo tudi nova hidrocentrale, inž. Ibro Imašević, je govoril o pomenu nove hidroelektrarne za celotno jugoslovansko gospodarstvo glede na to, da bodo njeni generatorji na leto proizvajali okoli 700 milijonov kilovatnih ur električne energije po ceni 6 par za kilovatno uro.

Odposlanec predsednika republike Mejak je posebej poudaril, da bo hidrocentrale proizvajala kvalitetno in ceneno električno energijo tudi takrat, kadar jo jugoslovansko gospodarstvo najbolj potrebuje.

LANI 149 MRTVIH PEŠCEV

Na podlagi dogovora na posvetovanju z uredniki internih glasil delovnih organizacij dne 5. 12. 1968 na Mestnem svetu v Ljubljani smo prejeli prispevek o analizi in obravnavi prometnih nesreč pešcev v prometu. Tovrstne prometne nesreče so razmeroma zelo številne in hude in se pripetijo pogosto na poti na delo in z dela. Zato menimo, da prispevek s tako prometno vzgojno tematiko sodi v naš list.

Število prometnih nesreč narašča in z njim tudi število mrtvih pešcev, kolesarjev, mopeditov in drugih.

Ta čas že razpolagamo s podatki, koliko in kje so bile prometne nesreče v lanskem letu, kdo so bile žrtve, koliko in zakaj. Začnimo s številko 497, to je število mrtvih v prometnih nesrečah v Sloveniji, ki se je v enem letu povečalo kar za 80 žrtev. Tako velikega povečanja mrtvih niso predvidevali niti najbolj pesimistični napovedovalci prometne varnosti.

V tem prispevku bomo še posebej obravnavali najbolj številno kategorijo udeležencev v prometu, ki je tudi v nesrečah najbolj prizadeta. To so pešci. Cestna smrt je med temi najbolj neusmiljeno kosila, ni izbirala vse, od predšolskih, šolskih otrok, do ljudi v najboljših letih in do najstarejših.

Radi bi nekoliko bolj podrobno opisali razmere v Ljubljani in njenem bližnjem območju, ker menimo, da je za bralce tega lista posebno pomembno. Samo v Ljubljani in njeni okolici je bilo lani kar 58 do smrti povzrojenih pešcev. Ko smo natančneje analizirali lanskoletne prometne nesreče, smo sicer ugotovili, da te niso naraščale v takšnem razmerju kot prejšnja leta, vendar pa so to bile nesreče s težjimi telesnimi poškodbami.

Znano je namreč, da že pri »majhnih« nesrečah, kjer so udeleženci pešci, so le-ti največkrat

hudo telesno poškodovani. Polejmo: lani je bilo v Sloveniji povzrojenih do smrti 149, poškodovanih pa je bilo kar 1.652 pešcev. Ali drugačna primerjava: skoraj vsaka tretja žrtev v cestnem prometu je pešec.

Ti podatki že preveč resno opozarjajo na to, da so pešci v prometu premalo previdni. Statistika kaže tudi, da so prav pešci v večini primerov sami povzročitelji prometnih nesreč.

Take in podobne primerjave bi še naprej lahko naštevali, vendar se nam zdi bolj primerno, da opozorimo na napake, ki so jih storili pešci v prometu.

Največ nesreč se zgodi ob nenadnem prečkanju ceste pred ali za vozilom (najpogosteje avtobusom).

Na drugem mestu so vinjeni pešci, ki v tem stanju storijo nekaj, kar postane zanje usodno.

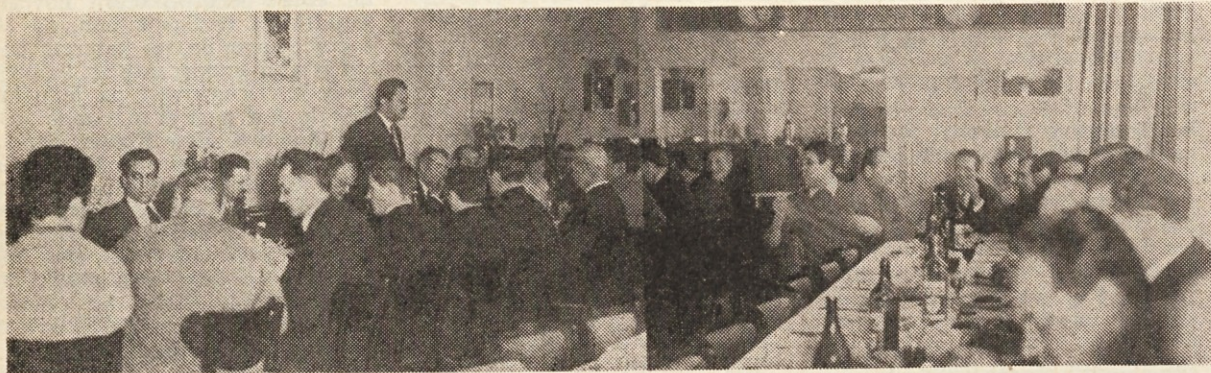
Temu sledi nepravilno prečkanje ceste izven označenih prehodov za pešce in drugo.

Mnogo prometnih nesreč se pripeti na tako imenovanem cestnem križu, to je na štirih glavnih vpadnih cestah v mestu in izven njega.

Navajamo nekaj podatkov:

Smer ceste	v mestu		izven mesta		skupaj	
Dolenjska cesta	68	4,3 %	62	4,0 %	130	4,2 %
Primorska	72	4,6 %	98	6,0 %	170	5,5 %
Gorenjska	177	11,2 %	26	1,7 %	203	6,5 %
Štajerska	150	9,5 %	146	9,5 %	296	9,5 %
Šmartinska cesta	52	3,3 %			52	1,7 %
Zaloška cesta	50	3,2 %			50	1,8 %
Ostale ceste	1008	63,9 %	1200	78,3 %	2208	71,0 %
SKUPAJ	1577	100 %	1532	100 %	3100	100 %

Marjan Metljak



Mala slavnost ob 25.000. šarži

MIRO STALOVSKY:

Iz SZ v Romunijo

Ker je bilo še toplo popoldne, se nismo ustavili, ampak smo po daljšem križarjenju na obrobju mesta končno našli cesto za Odeso in zavili na njo. Južna Ukrajina je gosteje naseljena, kot je bil severnejši del iznad Kijeva. Površine pa so vse skrbno obdelane, tako kot povsod v SZ. Le nobenih gozdov ni bilo videti. Šele v poznih popoldanskih urah, ko je sonce že zašlo za obzorjem, sem našel manjši in prijeten gozdič ob cesti, odkoder sem zavil na stransko pot in se skrtil v zelenju. Zato naslednji dan nismo nikamor hiteli in tudi čez opoldansko pripeko smo se ustavili, skuhali kosilo in se sončili, saj je bilo čutiti vpliv toplih zračnih gmot, ki pihajo po valovitem svetu od Črnega morja v notranjost kontinenta. Odesa je staro mesto in kljub bojem, ki so tod divjali pred več kot dvajsetimi leti, teh sledov ni več. Deloma so pozidali, deloma so zgradili nove predele, predvsem razne sanatorije, kakor imenujejo domove oddiha kolektivov. Drugi dan smo se podali na kopališče, kjer smo se kopali v Črnem morju. Breg je pokrit z umazano mivko, v kateri se blešče zrnca

silikatov, ki tako vpijajo sončne žarke, da je sploh nemogoče hoditi z boso nogo. Z motornim čolnom smo naredili izlet, za katerega je naš gostitelj dobil dovoljenje od luške kapitanije. Peljali smo se daleč ven iz mestnega zaliva, kjer je izven mestnega področja kilometer od obale potopljena ladja. Mislili smo, da je to še ostanek viharnih časov iz vojne, pa so nam povedali, da so potrebovali tak rekvizit za snemanje filma.

Tudi v Odesi je pomanjkanje delovne sile. V Kazanu smo videli, da žene opravljajo tudi najtežja dela na gradnji nove tramvajске proge, medtem ko v Odesi žene nočejo delati, kljub mikavnim vabilom in živobarvnim plakatom. V Odesi smo si ogledali razne kulturne spomenike, med katerimi je najlepši marmornati spomenik mornarjem s križarke Potemkin, s katere so se razlegali prvi uporniški streli v neuspeli revoluciji leta 1905. Po nekaj dneh bivanja smo nadaljevali pot v Kišinjev, glavno mesto Moldavije. To je veliko mesto, ki se ponaša z lepimi stavbami. V tem mestu smo morali

porabiti poslednje rublje, saj smo vedeli, da nas loči samo še 85 km od sovjetsko-romunske meje. Sli smo v samopostrežno restavracijo in si ogledali nekaj trgovin.

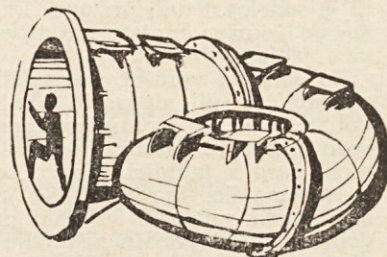
Pregled na romunsko-sovjetski meji ni bil dolgo trajen, saj smo opravili v eni uri. Drugačen pa je bil pregled švicarskega »hrošča«, pri katerem so njegovemu lastniku in šarmantni spremljevalki pregledali vse. Celotno revije in časopise so jim prelistali, da bi kaj našli. Po enournem čakanju smo dobili potne liste nazaj in »potegnili« preko manjše rečice na drugo stran. Z avtomobilom smo morali zavoziti v razkuževalni bazen in ko so bila kolesa okopana, nam je higienik obrizgal z razkužilom še ves avto. Cesta je bila odlična, vozil na njej pa prav malo. Naš prvi cilj je bil Galati, važna luka na začetku delte Donave. Galati je veliko industrijsko središče ob Donavi. Ko smo privozili iz severne smeri, smo nekaj časa vozili po velikih gradbiščih, kjer grade stanovanjske stolpnice. Ko

(Nadaljevanje na 5. strani)

RAZMISLJANJA

Naša dialektika

Pred več kot sto leti je bilo dokazano, da produktivni odnosi in ideje izhajajo iz razvojne stopnje proizvodjalnih sil. Vendar se večkrat slišijo mnenja, ki to reč obračajo na glavo, češ ideje vodilnih ljudi in političnih forumov so tista gonilna sila, brez katerih bi vse obstalo. In da se proizvodnja more urediti samo, če se doseže red v vodilnih sferah in je sama ob tem zgolj uresničljiva možnost, ki ji daje samo vodilno osebo potrebni ritem. Z druge strani proglašajo teorijo in deklarativne teze za balast, ki hromi proizvodnjo: vse lahko delajo sami brez vodilnih in brez »višje« politike v tovarni. Včasih eni drugim opravičeno obračajo hrbet, do prave



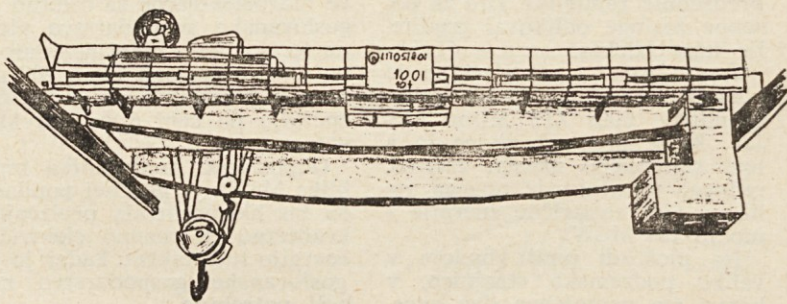
negacije gornjih postavk pa ne pride. Taka stališča pomenijo napačno zavest, kar pa ni vzrok v samih ljudeh, da tako mislijo, temveč je njihova zavest odsev stanja in več ali manj odtujenih odnosov. Postaviti si moramo torej nalogo: razložiti to odtujenost, razkrinkati ideje človeka o samem sebi in spremeniti njegov odtujeni svet. Kako?

Če se ustavimo ob razlagi in ob kritiki, smo samo ideologi na nivoju deklaracij, ki so odraz napačne stvarnosti. Cilj je spreminjanje napačnega stanja, a ne le v naših glavah in samo z golo politično akcijo. Krive reflekse v naši zavesti odpravimo, ko spremenimo našo družbeno bit v človeško stvarnost. Če le mehanično odstranimo ali celo ignoriramo zmote vodilnih in stališča proizvodnih ljudi, smo ideologijo obeh odpravili na jeziku ali na papirju: zmote bodo živle naprej. Naši vodilni delavci in politični forumi se trudijo, da se njihove ideje afirmirajo in da se vsi po njih ravnaajo do končnega uspeha. Toda žal so večkrat na tem, da naj ostajajo te ideje še naprej kot take pri življenju. Storit pa je treba še skok iz »genialnih« idej in se vključiti v spreminjanje odnosov proizvodne baze. S tem bi hitreje uresničili ideje in jih začeli delno odpravljati, saj bi se obnem presecale s pomočjo prakse. Kaj je praksa? Vse človekovo izkustvo pri nas: proizvodno, politično, socialno in znanstveno. Same izkušnje imajo meje in

— Janez, greva se predsednike! Letos bom jaz predsednik, drugo leto bom sekretar in ti predsednik, a tretje leto bova zamenjala s Tomažem in s France-
tom pri samoupravnih organih!
— Velja, toda z navedbo, da je vsaka podobnost s sedanjimi konkurenti izključena.

Uporabljajte svoje pravice

Obratni delavski sveti so v podjetju že dalj časa. Imeli pa so le posvetovalne pravice vse do sredine lanskega leta, ko so dobili popolnoma drug značaj. Delavski svet podjetja je namreč nanje prenesel velik del svojih pristojnosti, in si pridržal le tiste, ki jih potrebuje za vodenje določene ene te politike celotnega podjetja.



brez teorije ali brez idejne perspektive so kot take slepe. Ne morejo se same poglobiti, ne morejo napredovati in ne prodreti v bistvo. Enako velja za teorijo: kadar se omejuje nase, kosteni v dogmo. To nista dve različni stvari, ki bi črpali snov ena iz druge, ampak gre za prepletanje obeh. Idejna usmeritev dobi v praksi kriterij resnice, ki pove, ali je bila pravilna ali ne. Tako je možno preveriti prvi rezultat ideje jo izpopolniti in preiti od nje na novo idejno platformo. Ta novost ni mogoča brez uresničenja prvotne ideje, pa najsi je bila še tako famozna. Kot ideološko formacijo smo jo odpravili skozi prakso. V znanstveni teoriji je klika življenja, ki je tovarni potrebna in v osnovnih gibalih mora najti svojo moč.

V takem procesu se delno odpravljajo odtujeni odnosi, katerih izraz so bila prej omenjena gledišča. Gre za to, da našo realnost hitreje spreminjamo in da se vse bolj angažiramo.

—bm.

KAJ SO PISALI...

(Nadaljevanje s 3. strani)

njega otroka naše gospodarske politike, zaradi nje same, vreči v vodo reforme, v kateri se že od zdavnaj uče plavati tudi drugi proizvajalci.

Večernje novosti iz Beograda pa so priobčile članek dne 12. IV. 1969 z naslovom »Renault prinaša dolarje«, ki ga priobčujemo nekoliko skrajšanega:

Na podlagi izjave generalnega direktorja Kopiniča o sodelovanju Renaulta z Litostrojem smo vprašali zveznega podsekretarja inž. Marka Kržišnika, če je Zvezni sekretariat za gospodarstvo že obravnaval pogodbo o sodelovanju in če so kakšne težave okoli odobritve sodelovanja. Povedal nam je, da sekretariat take zahteve za odobrenje montiranja francoskih avtomobilov v Ljubljani še ni dobil. Glede težav okoli odobritve tega sodelovanja pa je izjavil: »Dolžnosti našega domačega partnerja so precizirane z zakonom o industrijski kooperaciji z inozemskimi podjetji. Litostroj bo moral predvsem izvoziti avto dele na enaki tehnološki ravni v vrednosti delov, ki jih bo uvozil. Na vprašanje, ali mora te dele izdelati sam Litostroj, je bil odgovor: Ne, Litostroj lahko sklene pogodbo za izdelovanje takih avtomobilskih delov n. pr. s Saturnusom ali kakšnim drugim podobnim podjetjem. Tu ne pride v poštev niti izvoz turbin, čeprav so na višjem tehnološkem nivoju. To je pomembno zato, ker po pogodbi o industrijski kooperaciji sme domači partner izkoristiti sto odstotkov deviz samo če izvažajo avto dele, če pa izvažajo druge izdelke, sme uporabiti le devizno kvoto, oziroma samo 7 odstotkov deviz. Ob koncu članka je inž. Kržišnik še dejal, da bo vsak, kdor izpolnjuje določbe zakona, dobil dovoljenje za industrijsko kooperacijo.

Razen teh časopisov so o nameravanem montiranju »Renaultov« v Litostroju pisali še: »Politika« iz Beograda, »Borba« iz Beograda, »Privredni pregled« iz Beograda, »Vjesnik« iz Zagreba, »Oslobodjenje« iz Sarajeva, »Večernji list« iz Zagreba, »Novi list« iz Reke, »Večer« Maribor, »Ljubljanski dnevnik«, »Teden-ska tribuna« in še nekaj drugih.

Zasneženi bregovi Sorice so oživali

Konec aprila so se litostrojski smučarji spet zbrali na Soriški planini. Letošnje smučanje je bilo že sedmo po vrsti in je lepo uspelo. K temu so prispevali svoj delež odlične snežne razmere, primerno vreme in ne nazadnje tudi dobra organizacija.

Prvi dan tekmovanja je sicer pravcata snežna nevihta hotela ponagajati tekačem, toda borbenim tekmovalcem ni mogla do živga. Drug za drugim so izginjali v snežni metež, ta v tekmovalni, drugi v turistični opremi — vsi pa trdno odločeni, da v čim krajšem času pridejo na cilj. Ure so pokazale, da je med tekači najhitrejši Miro Žibert. Samo dobrih 9 minut je potreboval za 3 km dolgo progo in s tem prinesel prvo točko ekipi MO. Na drugo mesto se je uvrstil večni mladenič Srečko GROŠELJ, na tretje pa Janez KALAN. Bore 4 sekunde je bil počasnejši veterani Milan DEKLEVA.

Kot po navadi je bilo najzanimivejše tekmovanje v veleslalomu. Na standardni progi, ki jo je odlično trasiral Ludvik Šarf, se je zvrstilo preko 40 tekmovalcev. V odsotnosti poškodovanega šampiona Petra Prezljaja in po diskvalifikaciji dveh ožjih kandidatov za prva mesta Aleksandra Kabaja in Ervina Goloba je v veleslalomu premočno zmagal Janez Kalan. Kar 2,6 sekunde ga loči od drugega, Janeza Hafnerja. S tretjim mestom je prav gotovo presenetil Lojze Rupnik, kot tudi Jože Stankovič s četrtem. Znani Marijan Klemen je bil peti.

Soriška skakalnica tik za plansko kočo je lokacijsko tako izbrana, ko da so kraj zanjo doleteli urbanisti. Tekmovanje na njej je vsako leto posebna poslastica. Lani je bila tako pomanjkljivo prekrita s snežno odejo, da je bilo še za mini mini premalo. No, letos te skrbi ni bilo in na lepo urejeni »pručki« je Marijan Klemen skočil najdalj. Kar 34 m so mu namerili sodniki pod vodstvom prizadevnega ing. Borisa TERTNIKA (po razpisu velja za rezultat seštevek dveh najdaljših skokov). Drugo in tretje mesto si delita Aleksander KABAJ in Janez PODREKAR. Med skupno 29 tekmovalci so se lepo uveljavili tudi veterani.

»ZLATA SMUČKA 69« — JANEZ KALAN — POKAL EKIPI MO

Med posamezniki je v kombinaciji že drugič zaporedoma zmagal Janez KALAN pred KLEMENOM, RUPNIKOM in KEBROM. Kar 12 je bilo tistih, ki so se spustili v boj na vseh treh frontah. Tekmovanje med njimi je bilo napeto do konca.

Nič manj zagrizena ni bila borba za prvo mesto med ekipami. Končni izračun je pokazal, da je bila najuspešnejša ekipa MO, ki ji je šlo letos vse ko po maslu. Finalisti kot glavni favorit so se morali zadovoljiti z dru-

gim mestom, medtem ko so bili tretji veterani GKS — povprečna starost ekipe (Dekleva, Erman, Šarf, Grošelj, Klemen) je presegla 43 let; vsekakor zadostna spodbuda mlajšim, ki se drže ob strani!

Razglasitev rezultatov in razdelitev nagrad z žrebom je bila prijeten zaključek slavlja »SORICA 69«. Prav do vasi so drsele smuči ob vrnitvi v dolino, smeh in vesela pesem pa se je prenesla še v avtobus in ni prenehala vse do Ljubljane.

TEHNIČNI REZULTATI:

TEK — 3 km:

1. ŽIBERT Miro, MO, čas: 9,03
2. GROŠELJ Srečko, GKS, čas: 9,40
3. KALAN Janez, MO, čas: 9,59
4. DEKLEVA Milan, GKS, čas: 10,03
5. KABAJ Aleksander, FI, čas: 10,08

VELESLALOM:

1. KALAN Janez, MO, čas: 42,1
2. HAFNER Janez, FI, čas: 44,7
3. RUPNIK Lojze, MO, čas: 45,4

4. STANKOVIČ Jože, MO, čas: 46,1
5. KLEMEN Marijan, GKS, čas: 46,2

SKOKI:

1. KLEMEN Marijan, GKS, 34 metrov
- 2.—3. KABAJ Aleksander, FI, PODREKAR Janez, FI, 32 metrov
- 4.—5. KALAN Janez, MO, POŠEBAL Danilo, FI, 31,5 metra

KOMBINACIJA:

1. KALAN Janez, MO, 8,5 točke
2. KLEMEN Marijan, GKS, 12 točk
3. RUPNIK Lojze, MO, 26 točk
4. KEBER Milan, IC, 29,5 točke
5. UDOVIČ Vinko, TS, 36 točk
6. ŽIBERT Miro, MO, 38,5 točke

EKIPE:

1. MO (Kalan, Rupnik, Stankovič, Žibert) 12 točk
2. FI (Hafner, Kabaj, Podrekar, Pošebal) 16,5 točke
3. GKS (Klemen, Grošelj, Dekleva) 18 točk
4. TS 58 točk
5. IC 70 točk
6. VET 112 točk

E T O

Janez Kalan »zlata smučka 1969«



Iz SZ v Romunijo

(Nadaljevanje s 4. strani)

smo prispeli v središče mesta, smo se napotili k prometnemu miličniku ter ga povprašali, katero smer nam priporoča, da bi prišli do Konstanze in Mamaie. Prijatelj je govoril ruski, pa tudi prometni miličnik je govoril ruski, čeprav ne preveč dobro. Tako smo zvedeli, da je bolje s splavom prekoračiti Donavo, ker splav vozi vsaki dve uri. Ker je bila ura že osem zvečer, smo se domenili še z dvema voznikoma romunskega kombija ter pristali na dvojno ceno. Tako smo čez četrto ure že bili na drugem bregu. Šele po petih kilometrih vožnje, ko se je že mračilo, smo zagledali pred nami dolgi nasip, za katerega smo slutili, da je cesta. Zavozili smo po nasipu in že smo bili na njej. Ta cesta pa je spominjala bolj na traso, kjer so pravkar nasuli gramoza. Vozili smo po kamenju, da pa ne bi uničili vozil in poškodovali amortizerjev, smo vozili po polževo z 10 km na uro. Gledal sem na števec kilometrov in računal, kdaj bo končno minil tisti 15. kilometer, ko naj bi prišli na asfalt. In bolj ko sem strmel nredse, bolj se mi je zdelo, da je vsak posamezni kilometer prevožene poti daljši in da ta

kazalec ne kaže pravilno. Tako sem dočakal tudi petnajsti kilometer, a še vedno smo bili na kamenju. Tolažil sem se, da pač ne smem vzeti pojasnila prometnega miličnika tako natančno, da pa bomo vsak čas le prišli na boljšo cesto. Vozili smo po polževo, znočilo se je že, s prijateljem pa sva se še vedno »cijazila« po kamenju, čeprav je bil za nami že petdeseti kilometer kamenja. Ustavila sva ob bližnjem gozdu, postavila šotore, popili smo samo malo kave in utrjeni legli k počitku, ne vedoč, kje pravzaprav smo. Drugo jutro, ko je vzhajalo sonce, smo pospravili šotore in se podali naprej po kamniti cesti. Končno smo zopet uzrli Donavo oziroma enega njenih rokavov. Prevozili smo že blizu 80 km take poti in vedeli smo, da moramo kmalu priti do asfaltne ceste, zato smo se odločili, da zavijemo s ceste in se spustimo k obali reke, da bi oprali zaprašene avtomobile. A avtomobila sta sedla do osi in do dna karoserije v pesek. Moidoči romunski kmet ali ribič nam je nekaj govoril, a ničesar nismo razumeli razen besedice »traktor«. Da, če ne bomo takoj kaj ukrenili, potem bomo spravili avtomobile odtod samo še s pomočjo traktorjeve vleke. Najprej sem podložil trstičje ter kose kamenja in opeke pod avto, nato sedel vanj, prijatelj in njegov sin sta privzdignila avto pri prednjih blatnikih, vsi ostali pa so ga porivali nazaj. Takoj ko se je avto premaknil, sem z malo plina zavozil nazaj na cesto, nato pa pomagal še prijatelju pri njegovem avtomobilu.

Res smo prišli na asfaltno cesto in kmalu dosegli obale Črnege morja. Črno morje je svetlo zelene barve in ni tako lepo, kot je naše, ker nima lepega modrega odtenka. V dopoldanskih urah smo prispeli v Mamaio. Mamaia je najlepše črnomojsko letovišče Romunije, kjer letujejo petičneži z vsega sveta.

Razprostira se med obalo Črnege morja in velikim jezerom, kjer najožji del ne meri niti en kilometer. To letovišče ima moderne stolpnice in hotel, vendar ni tako pestro, kot je naš Dubrovnik ali Črnogorsko Primorje. Obala je namreč gladka in nerazčlenjena. Dostop v to letovišče je samo eden in zato ni čudno, če je promet tako gost.

Prometni miličniki, ki jih je vse polno, zelo prijazno vodijo promet, čeprav tujci vede ali ne vede storimo prometni prekršek. Za potujoče nomade ima Mamaia več campingov, ki se razprostirajo ali ob obali jezera ali pa ob morski obali. Ogleдали smo si še moderne prodajalne in vrsto stojnic, ki so stale ob obzidju glavnega kopališča. Popoldne smo si ogledali Konstanzo in se po glavni cesti napotili proti Bukarešti. Seveda nas je med potjo čakala še velika ovira, ker Romuni nimajo mostov preko Donave, ampak vozijo samo splavi. Ko smo se priključili čakajoči koloni, sploh še nismo videli pristaniških naprav in restavracije. Na Donavi stalno obratujeta dva trajekta za osebnih avtomobile in eden za težka vozila. Cena prevoza za eno osebo je 10 lejev. Po dobrih dveh urah smo se končno znašli na trajektu in se kmalu nato izkrcali na drugem bregu. Nadaljevali smo pot proti Bukarešti in ob šestih zvečer parkirali v središču mesta. Podali smo se na polurni sprehod po mestu, nato pa nadaljevali pot. Iskali smo primerno mesto za camping in ga v bližini Aleksandrije tudi našli. Pot, ki smo jo naredili, je bila dolga, poleg tega pa nas je opoldansko sonce, ko smo čakali na prevoz preko Donave, pošeno ožgalo in utrudilo, da nam je počitek dobro del. Drugo jutro smo pospravili šotore in se podali na pot proti meji. Cesta proti Craiovi je bila odlična, tako da sva hitro napredovala. Od tod smo nadaljevali do 111 km

oddaljenega Turnu Severina in na drugem bregu občudovali jugoslovanske vasi. Tu se začne veliko gradbišče, kjer sodeluje pri izgradnji tudi naše podjetje. Ko smo na makadamski cesti ob ograji gradbišča ustavili avtomobile in poiskali mesta, odkoder bi za spomin ovekovečili to veliko gradbišče, ki bo kasneje spremenilo svoj sedanji videz, sem povsem sproščeno fotografiral poleg razglednega stolpa, kjer je stal stražar z rusko brzostrelko. S ceste, ki pelje mimo Oršave ob obali Donave, lahko vidimo celotni Djerdap pred njegovo zaježitvijo in izgradnjo prekatnih polj za ladje. Ko bo vso to sotesko zalila voda, bo celotni pogled povsem drugačen. Tako smo prevozili že 15 km po kamenju in skalah, a o asfaltirani cesti ni bilo ne duha ne sluha. Tolažili smo se, da je zaradi težkih vozil in specialnih naprav, ki stalno prevažajo material, cesta uničena, da pa bomo na naslednjih kilometrih le prišli na dobro cesto. In res smo v prvi vasi že prišli na asfaltno cesto. Spoznali smo, da so Romuni opustili vsa vzdrževalna dela na tej cesti, ki ji je usojeno, da jo bo zalila gladina akumulacijskega jezera, ki bo tu nastalo. Zopet se je ponovil prizor, ki smo ga pred dnevi doživeli ob delti Donave, samo s to razliko, da smo morali sedaj prevoziti 151 km korakoma. Dohitela nas je že noč, ko smo končno začutili gladki asfalt pod kolesi. Ustavil sem, da bi pobožal asfalt in avto, ki je vse to vzdržal.

Tisti večer smo razpeli šotore že v Jugoslaviji. Našli smo stransko pot med njivami koruze in postavili šotore med vrsto vitkih topolov. Drugo jutro smo nadaljevali pot v Beograd. To mesto se je v zadnjih petnajstih letih tako spremenilo, da sem si za orientacijo moral pomagati s pojasnili prometnega miličnika.

Na cesti, ki veže Beograd in Zagreb, smo videli kar sedem hujših nesreč

Konec

POŠKODBE V APRILU

V aprilu je bilo v podjetju 46 poškodb, od tega 2 na poti v službo in iz službe. V MO je bilo 17 poškodb, v PK 5, v FI 16, v VET 7 in v sektorjih 1 poškodba.

Zaradi teh poškodb smo izgubili 627 delovnih dni, 171 v MO, 55 v PK, 307 v FI, 45 v VET in 49 v sektorjih.

Glavo sta si poškodovala 2 delavca, oči 15, telo 3, prste rok 11, ostali del roke 5 in noge 10 delavcev.

Največ poškodb je bilo v ponedeljek 10, v sredo in četrtek 9, torek 8, petek in sobota 5.

V mesecu aprilu sta bili 2 poškodbi več kot v istem mesecu lani.

Služba varstva pri delu

Zanima vas...

PRIŠLI:

FI — Iz JLA se je vrnil: ročni brusilec Sadik Midžić.

Potreba po zasedbi delovnega mesta: str. ključav. Slavko Starič, monter Venčeslav Čretnik, rezkalec Marjan Čerimovič, pom. delavec Medjat Skuka.

PK — Potreba po zasedbi delovnega mesta: obl. varilci Ferdo Hercog, Dominik Bevc, Ciril Čretnik, Anton Vovk, navezovalac Jože Skufca.

VET — Potreba po zasedbi delovnega mesta: str. ključav. Stjepan Matjašič.

DR — Potreba po zasedbi delovnega mesta: delavki Vida Pavlič, Vera Konečni, skladiščni delavec Ivan Madžarič.

KS — štipendist Miomir inž. Križaj, razpis; pripravnika Ratko inž. Torbica, Mitja Poženel, snažilka Fatima Goran.

PPB — Potreba po zasedbi delovnega mesta: konstruktor Franc Kuhar.

TS — Potreba po zasedbi delovnega mesta: kurirka Elizabeta Slemenšek.

PTO — Potreba po zasedbi delovnega mesta: transport. delavec Anton Zaletelj.

ODŠLI:

FI: Strugarji: Peter Drakulič, Marjan Kovačič, Bruno Cankar. Monterji: Jože Cigon, Srečko Venika, Anton Bregar. Ključavničarji: Vincenc Ribič, Jože Žlembberger, Anton Marčič. Rezkalci: Ljubiša Živadinovič, Drago Lazarevič, Vlado Medžimorec. Referenta: Andrej Kovačič, Alojz Demin. Skladiščnika: Marija Jereb, Marko Maticič. Brusilci: Sadik Midžić, Pavel Novak, Slavko Gradišar, električar Jože Kastelec, skoblar Leopold Krajšek, pom. delav. Ramad Vejselovski.

MO-s: livar Miloš Lesica, pripr. peska Alojz Pirc.

MO-j: čistilca Alojz Vovk, Ludvik Papež.

MO-m: mod. mizar Štefan Zrim, prik. lesa Jože Čampelj.

PK: Ključavničarja: Božo Kuželj, Alojz Bregar, sam. kalkulant Zdenka Bivic, skoblar Franc Bezovnak, obl. varilec Alojz Ilnikar.

VET: zidar Ludvik Pavšič, nadzornik Karel Tratar.

FRS: knjigovodja: Slavka Petek, Marija Pesek.

PPB: konstruktor Boro inž. Mirkovič, administrator Ljudmila Perman.

MB: komercialist Vladimir Lucu.

ICL: ekonom Ana Novak, hišnik Marjan Polak.

Spl. sektor: snažilka Angela Fuss, vlagalka Ivanka Škrbec.

DR: transport. delavec Dragutin Ganculič.

SK: analitik Anton Košir.

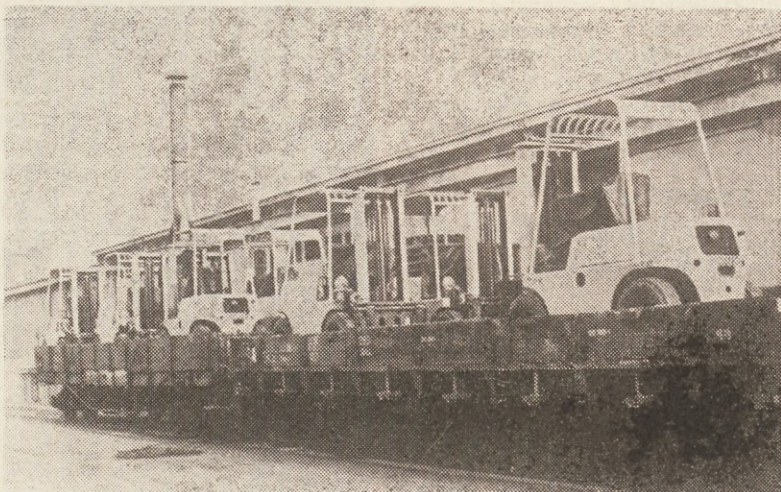
TPD: tehnolog gl. Jože Loboda.

PTO: arhivar Natalija Košiček. Dir. administrator Katarina Kržmanc.

ZAHVALA

Ob svojem odhodu v pokoj se najtopleje zahvaljujem vsem strugarjem in ostalim sodelavcem FI, sindikalni podružnici in vodstvu FI za prijetno slovo in lepa darila. Obenem jim želim še mnogo delovnih uspehov.

Bruno Cankar



Prvih deset dvotonskih viličarjev za pristanišče Koper

Obvestilo ambulante

Pri našem delu v ambulanti nas zelo motijo napačni telefonski pozivi. Tako nekateri kličejo v preventivno ambulanto in sprašujejo za bolniški stalež, trajanje staleža itd. V kurativni ambulanti lahko sprejme telefonski poziv sestra in preda pogovor zdravniku. To je mogoče zaradi dvojčka, ki ga preventivna ambulanta nima. Razen tega se v preventivni ambulanti pri določeni fazi pregleda zdravnik ne more 4 minute premakniti, ker posluša srce in meri krvni pritisk po obremenitvi. Da ne bi bilo nesporazumov in motenj, sporočamo, da imajo ordinacije oziroma zdravniki sledeče telefonske številke:

Kurativna ordinacija: dr. Marjeta Ferjan in dr. Stevan Soškič tel. št. 444
Preventivna ordinacija: dr. Edo Tepina tel. št. 445

medicinska sestra tel. št. 200
Zobna ordinacija tel. št. 446

Prav tako nam otežkočajo delo delavci, ki ne javijo v ambulanto, da so zboleli. Za vsako odsotnost zaradi bolezni moramo napisati nakazilo, na podlagi katerega bolnik dobi izplačano nadomestilo za osebni dohodek. Nakazila pa ni mogoče napisati, če bolnik ne javi, kdaj je zbolel in ne pošlje potrdila zdravnika, kjer se zdravi (doma, v bolnici) in za katero boleznijo se zdravi.

Sicer taki primeri niso pogosti, vendar povzročajo pri delavcih hudo kri, ko ob izplačilu ne dobijo denarja. Zato prosimo, da vsak, ki je zbolel in se zdravi doma ali v bolnici, pošlje takoj potrdilo zdravnika od kdaj je bolan in za katero boleznijo se zdravi. Prav to velja za tiste, ki ob nastanku poškodbe niso mogli priti v našo ambulanto.

Mojstra Šaferja ni več

Prišel je k nam kot strugar leta 1949 z delavstvom takratne podružnice Litostroja v Skofji Loki, ko se je le-ta preselila z ljudmi in stroji v novo tovarno v Ljubljano. S seboj je prinesel polna tri desetletja strgarskih izkušenj, ki si jih je pridobil med svojim delom pri Puchu v Gradcu (2 leti), v delavnicah Jugoslovanskih državnih železnic v Mariboru (25 let) in v tovarni vodnih turbin v Skofji Loki (3 leta).

Zato ni čudno, da je takoj za slovel kot odličen strugar, ki vestno in uspešno opravlja zaupana mu dela in pri svojem delu nima izmeta. Vodstvo mehanške obdelave je v njem prav kmalu spoznalo tudi človeka, ki s širokim strokovnim znanjem združuje nadarjenost in voljo za prenašanje tega znanja na mlajše delovne tovariše. Leta 1951 ga je zato imenovalo za delovodjo in mu tako omogočilo, da je pričel z načrtnim vzgajanjem mladih strugarjev. Tudi to delo je tov. Jurij Šafer opravljal izredno uspešno tako na svojem delovnem mestu kot v naših šolskih delavnicah. Mnoge naše generacije strugarjev morajo biti hvaležne prav njemu za svojo strokovno usposobljenost.

Mimo svojih vzgojiteljskih odlik je pokazal tudi velike organizacijske sposobnosti. Zaradi tega je leta 1956 napredoval v glavnega delovodjo in tako še na širšem področju uveljavljal svoje zahteve po visoki kakovosti strgarskega dela. Žal je že tri leta za tem izpolnil pogoje za polno osebno pokojnino. Toda preveč smo bili navezani na njegovo delo, da bi ga lahko pustili. Z rokami in srcem v tovarni je prav rad ustregel naši želji in ostal med nami še 7 let. Šele pred 3 leti je odšel v zasluženi pokoj.

Navezani pa smo bili na Jurija Šaferja tudi osebno. Kdo bi ne bil! Saj je bil iskren, tih, skromen ter ljubezniv in za vsakogar je vedno imel prijazno besedo. Ko je požrtovalno in nesebično delil svoje široko znanje podrejenim, se je pogovarjal z njimi kot oče...

Vest, da je 23. aprila 1969 popoldan v svojem domu na Džakovičevi ulici za vedno zatisnil svoje oči, nas je pretresla in udarila z vso nujnostjo spoznanja, da se je zrušilo v nič vse lepo, dobro in plemenito, ki je bilo neločljivo povezano z osebnostjo mojstra Šaferja.

Na njegovo željo smo ga v soboto, 26. aprila 1969, pokopali v Mariboru, kjer je preživel velik

del svojega življenja. Počival bo tudi bližje svojemu Guštanju, kjer mu je stekla zibelka pred 71 leti...

Če je sploh kdaj kak pogreb lep, potem je imel mojster Šafer prav gotovo lepega. Pomladno sonce je sijalo na sveže zelenje, zapel je pevski zbor mariborskih



upokojencev, zaigrala je naša gošba in zahvalili smo se mu za vse, kar je dal Litostroju s svojim več kot 20-letnim požrtvovalnim delom.

Njegov spomin nam bo trajno pomenil svetel zgled prizadevnega delavca-kovinarja ter borca za visoko kvaliteto in proizvodnost.

L. Šolc, dipl. inž.

ZAHVALA

Ob mojem odhodu v pokoj se zahvaljujem za pozornost in darila vodstvu pločevinarne, sindikatu in mojim sodelavcem. Prav tako velja zahvala sindikatu za obisk in denarno pomoč v času moje bolezni ter dr. Ferjanovi za zdravniško pomoč.

Jurij Balkovec

VRSTNI RED

Delo je dne 14. 5. 1969 objavilo vest, iz katere je razvidno, da je Mladinska knjiga najmočnejše industrijsko podjetje v Ljubljani po ustvarjenem celotnem dohodku z okrog 193 milijonov dinarjev! Tobačna tovarna, ki je prva na lestvici ustvarjenega neto produkta z okrog 11 milijoni dinarjev, in Litostroj, ki je s številko 3.128 vodeči v statistiki povprečnega števila zaposlenih, sta na drugem in tretjem mestu.

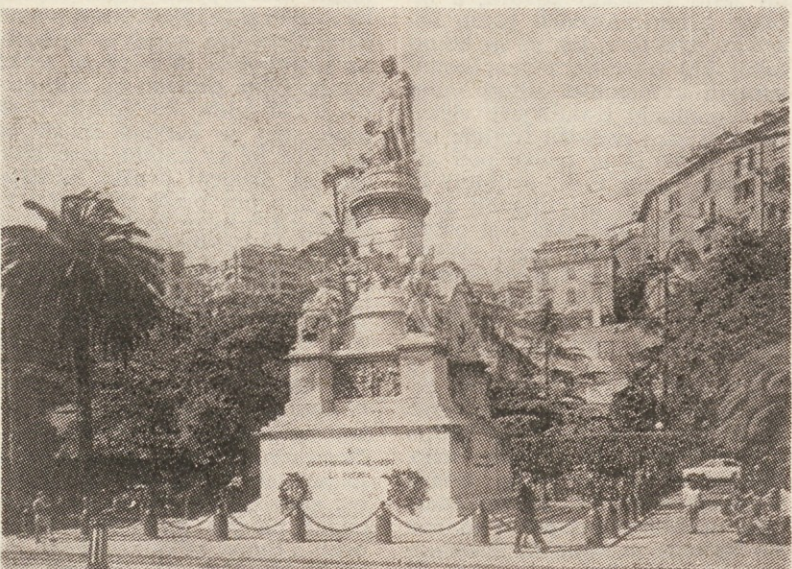
Litostroj ima 185.559 din celotnega dohodka in 66.278 din ustvarjenega neto produkta (vse v tisoč dinarjih).

Ljudje so že od nekdaj potovali. Posamezno ali skupinsko. Eden prvih samotnih popotnikov je bil Marco Polo, ki je potoval po Aziji, pa Krištof Kolumb, ki se je odpravil odkrivati Indijo, a je odkril Ameriko. Na množično potovanje z osvajalnimi cilji so se podajali Slovani, Rimljani, Tataři, Turki. No, moderni popotniki in turisti nimajo takšnih osvajalnih ciljev, saj si v glavnem želijo ogledati le tuja mesta in tam nabrati čim več vtisov.

Na enega takih izletov sem se podal tudi jaz, ko sem 25. aprila odšel na pot s Kompasovim avtobusom. Po že prej določenem potovalnem načrtu naj bi odšli iz Ljubljane ob 6. uri. Toda, glej, smole: vlak, s katerim sta se peljali dve naši sopotnici iz Maribora, je pri Litiji zaradi iztirjenja čakal kaki dve uri. Popotnikov v daljni Pariz se je lotila rahla neučakanost. Ob 7.15 smo se vendar z zamudnicama vred odpeljali proti Italiji. Na meji so nas cariniki »ocenili« za spodobne in poštene državljane. Z debelo uro zamude smo odbrzeli po avtocesti v Italijo. Potniki so se jeli predajati vsak svojim mislim, ko se je nenadoma zmanjšala hitrost, dokler se nismo popolnoma zaustavili. No, kaj je vendar? Seveda: petek je in nesreča ne pride nikoli sama (prav tako velja tudi za zamudo). Šofer je ugotovil, da se je strgal jermen in avtomobilsko izobraženi potniki so mu pritrjevali. Ko je zamenjal jermen, je naknadno ugotovil, da je počil hladilnik. Brez pomoči avtomobilskega servisa torej ne more-

mo nikamor. Da bi bila nerodnost še večja, je bil prav ta dan eden izmed mnogih italijanskih državnih praznikov. Na cesti razen drvečih avtomobilov in stoječega Kompasovega avtobusa ni

bilo nikogar. Ko je čez nekaj časa naš šofer z avtostopom le neka-ko prišel do servisnega avtomobila, je italijanski mehanik bistroumno izjavil, da tega na avtomobilski cesti ne sme popravljati, pač pa bo poskrbel za nekoga, ki nas bo odvelel z avtoceste. No, pa ni bilo ne njega ne vlačilca kar precej časa, prišli pa so prometni policaji in nas pobarali, kaj se nam je pripetilo. Ko smo jim vse razložili, so nam pomagali čakati vlačilec. Po štirih urah čakanja in posedanja



Kolumbov spomenik v Genovi

Do Pariza

na robu avtoceste smo odpotovali naprej ko kak državnik: najprej policist, nato vlačilec, nato avtobus in za njim še en policist.

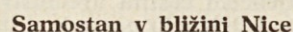
Ko smo se ustavili v San Bonifacio, se je šofer zopet lotil motorja. Njegovi italijanski pomočniki so mu še najbolj pomagali z gledanjem. Turisti pa smo se razkropili po okolici. V bližini stoji cerkva, ki ima nekaj fresk iz Giottove šole. Okrog 20. ure je bil avtobus za silo zakrpan. Polni nad in upanja smo se že malce razrvanih živcev podali na še zelo negotovo pot proti Genovi. Po nekaj kilometrih smo se zopet ustavili ob nekem motelu. Ko je šofer segel avtobusu v trebuh, se je nekaterih potnic polastila pravcata panika. Stvari so se tolikanj stopnjevale, da so nekatere ženske izjavile, da bo avtobus razneslo in da se za nobeno ceno ne bodo peljale naprej. A so se in z njimi vsi drugi. Okrog pol štirih zjutraj smo se končno »pricijazili« v Genovo, ki smo si jo po nekajurnem počitku ogledali v izposojenem italijanskem avtobusu.

Genova leži v Genovskem zalivu. Šteje okrog 850.000 ljudi. V srednjem veku je bila republika, ki se je bojevala z Benetkami za

komercialni prestiž. Leta 1805 si jo je priključila Francija, 1815 pa kraljevina Sardinija. V Genovi je mnogo ošabnih in ponosnih palač iz 15. in 16. stoletja. Tu sta bila doma Krištof Kolumb in znameniti goslač Paganini. V središču mesta je razsežen park, kjer so iz cvetlic narejene vse tri Kolumbove ladje, s katerimi je potoval v Ameriko. V bližini pristanišča so zgradili čudovito športno palačo, kjer domuje »Pro Recco«, edino moštvo vaterpola, ki je bilo razen naših moštev Mladosti in Partizana evropski prvak v vaterpolu. V predmestju Stagliero je eno najlepših pokopališč v Evropi. Med umetniško oblikovanimi spomeniki je najlepši spomenik neke beračice, ki si je vse življenje pritrgovala zato, da bodo poznejše generacije ljudi občudovale njen spomenik.

Po ogledu mesta smo se vrnili v hotel, kjer so se nevedčnosti z našo vožnjo v Pariz nadaljevale. Nov vodič, ki je prišel z vlakom iz Ljubljane, čes da nas bo odrešil vseh nezdod, je baje najprej naročil italijanski avtobus, da bi se z njim odpeljali proti Nici, nato ga je odpovedal, čes da bomo nadaljevali pot z našim Merce-

Delovno okolje in zdravstveno varstvo

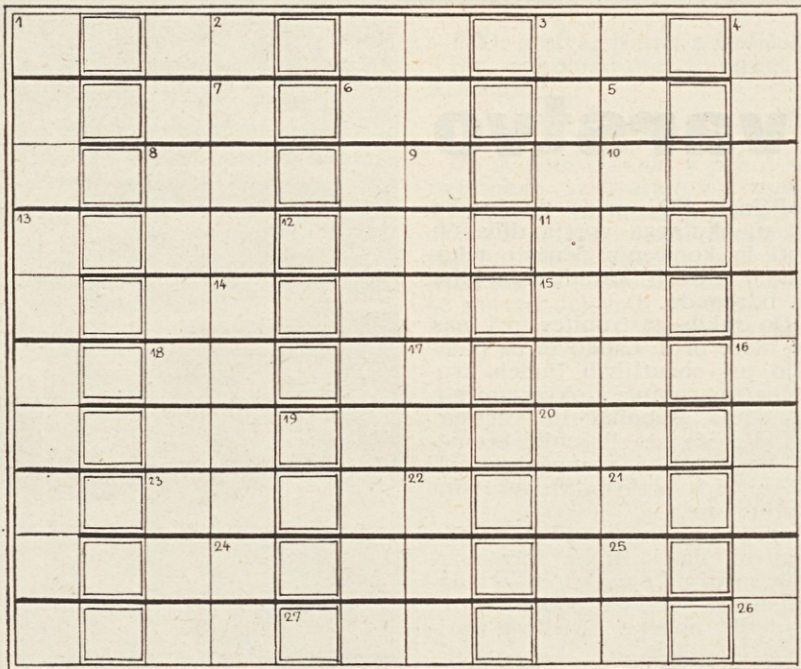


ZA RAZVEDRILLO

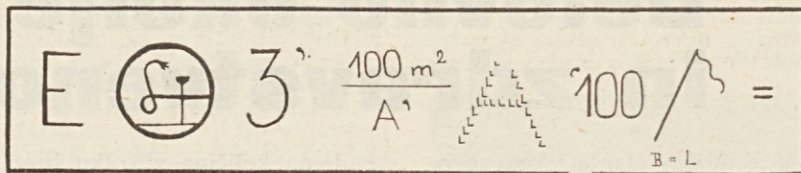
SERPENTINE

1. razprava, 2. točiti solze, 3. moško ime, 4. okenska navojnica, 5. znamka svetlobnega telesa, 6. nebesni pojav, 7. znano smučarsko središče, 8. tekstil dvonitnik, 9. eno od imen pravljicarja Andersena, 10. ptička (cicifuj), 11. zapor, 12. strelska priprava, 13. sredozemska rastlina, 14. krtova pot pod zemljo, 15. pobornik planinstva (stolp na Triglavu), 16. jopica, pulover, 17. kraj nad Logatcem, 18. šivanje na ometico, 19. reka na Cipru, 20. kemični element, 21. jadrnica, 22. zemljevidna knjiga, 23. umetno gnojilo, 24. propaganda, 25. Sveta gora v Grčiji, 26. popotni tovariš, 27. pločevinasta posoda.

Označena polja vam obude spomin na nedavni dogodek ob naši severni meji, ki je tesno povezan z našo tovarno, ter ime osebnosti, ki je pri tem dogodku sodelovala.



ZEMLJEPISNI REBUS



BALINARJI

- Tovariš direktor, jaz sem kapetan reprezentance! Prišel sem po steklenice, kajti mi smo zmagali...
- Po kakšne steklenice?
- Po tiste, ki so določene za reprezentančni fond.

PRISOTNO

Na svečani seji nekega podjetja je eden izmed članov vprašal:

- Kaj bo na dnevnem redu pod razno?

Predsednik komisije za ukrepe je pokazal na polno steklenico pred seboj in odgovoril:

- Tekoče zadeve!

KOMISIJA

- Zakaj na vaših sestankih ne pride do rešitev?

— Taka je narava težav! Kadar govorimo o Triglavu, začnemo pri Dubrovniku in se objektivno ustavimo pod šmarno goro.

Oče in sin

- Pozdravljen, oče! Kako je bilo na zabavi s tvojimi prijatelji šefi?
- Čudovito, ljubi sin! Tako lepo, da se morava pogovoriti prav o tebi, o tvoji praksi, o tvojem gledanju in ravnanju.
- Gotovo bo kaj dobrega! Prakso sem končal in brž ti lahko povem, da so me tolovaji premalo izplačali.
- Še preveč so ti dali. Pred prakso sem primerjal našega mačka in tebe! Maček spi, se igra, žre in se liže. Ti pa ješ, spiš, zapravljaš in se tudi učiš. Poslal sem te zato v Litostroj, da boš nekaj več.
- O, ne boj se! Kmalu bom diplomiral in postal bom človek in pol! Iz Nemčije ti bom pošiljal denar, imel ga boš čez glavo.
- Kako pošiljal? Poglej ga no! Pametno se boš zaposlil tu, v Šiški! Ob pogledu na našo veliko tovarno mora nastopiti očaranost že na prvi pogled. Ne pozabi, da si s poštenim kreditom vezan nanjo!
- Občudujem te! Čeprav si dvajset let odsedel v njej, te

še vedno vleče. Meni je že v dveh mesecih prišla do grla!

- O, ti nepridiprav! Po pravici so mi prejele naribali nos, ko so govorili o tebi. Začeli so o disciplini, zatem pa še in še: sama gola kritika!
- Presoditi je treba, oče! Kritika ima negativno in pozitivno stran!
- Njihova ni bila zlonamerna. Poznajo mlade, še bolj pa vedo za red. Pravili so mi, da si se pomešal med praktikanke srednjih šol in namesto da bi jim bil vzor, si bil problem številka ena.
- Veš oče, začeti bi morala z zapletenim vprašanjem notranje ureditve katere koli tovarne pri nas! Videl bi, koliko odgovornih ljudi na tuleče napake proizvodnje sploh ne reagira! Žal sem se večini z neusmiljeno kritiko zameril do groba!
- Saj, saj! Ti kar pusti notranjo ureditev drugim! Dogaja se, da že vsak poskuša vtikati glavo skozi sosedova vrata. In temu bo skoraj konec. Enako mora biti kot pri vojakihi.

Zakaj gre četa ravno v skupini? Lahko bi šel vsak vojak po svoje, kar pa ne gre!

- Strinjam se, res je, da ne gre.
- Da se strinjaš? Če bi bilo tako, te ne bi videli, kako stojiš prvi pred šankom že ob osmih in čakaš na toplo malico!
- Se zdaj mi je žal, saj mi je prav ta malica pomagala, da sem izvedel nekaj več o zga-gi. Discipline pa nisem rušil jaz, temveč so jo drugi!
- Drugi... drugi! Zgodaj te je zagrabila stara tovarniška bolezen: prideš v škrpce in takoj prevaleš vse na druge.
- Izgubil sem skoraj poslednjo iluzijo o tej tovarni, oče! Zadnji čas je, da grem v Nemčijo.
- O, ti permej! Moram ti še mnogo pridigati. Takoj se vidi, da si nosil iz zgodovine same cveke domov! Zavedaj se: če ne bi v vojni zmagali, ne bi nikoli bilo tako lepe tovarne. In tvoje gledanje je postavljeno na glavo; docela je apolitično. Menda te politika ne zanima ali kaj?
- Hvala, rajši imam češpljevo solato! Kritika je izvirni greh za kogar koli. Soglasnost je navadno vnaprej določena z vsemi napakami, ki so končne oblike in zavirajo razvoj. Pozabil sem: naš razvoj — naprej.
- Tvoja stališča bolj rušijo odnose kot gradijo!
- Še malo ne. Tej tovarni manjka osvetljenosti — subjektivne in objektivne! Razbiti je treba vsako omejenost in zadržati jedro.
- Sin, tvoji napadi letijo mimo jedra. — Povej mi, kaj si imel s tistim šefom zadnjega dne?
- Aha, to ti je bilo srečanje na nivoju! Kaj sem hotel: šef je prepozno prišel in le delno je ujel mojo oceno o njegovem delu. Tako ni razumel bistva v celoti in dejal je, da bi se tistega dne najraje obesil. Nato mi je zameril, ko sem ga vprašal, na katero komisijo se bo...
- Ja, sin, daleč boš prišel! Vidi: kjer nekdo trpi, tam ni humorja!
- Humor je kapital za gospodarstvo med vesoljem in zemljo. Za šefe pa mora biti zlasti pomembno, kaj mislijo, kadar ne delajo.
- Ti pa si celo med delom postopal med obrati in se modro držal, namesto da bi pomagal sodelavcem. V prostem času bi si tvoja velika glava lahko izmislila kaj tehnološko novega za proizvodnjo!
- Oče, pri nas ne verujejo v izume. Tu ni perspektive. Uspel bom samo na Švedskem ali v Švici.
- Sin moj, računal sem na tvojo zavest, a te zavesti ni od nikoder! Profilov tvojega kova

nikjer ne marajo. Letel boš iz tovarne v tovarno kot žoga: z noge na nogo. In jezik bo tvoja raketa, ki te povede na trda tla. Rad bi vedel, kateri hudčiči so te zavedli na stranpot?

- Teoretično praktični.
- Tako si torej čisto na kraju! Sram me bo stopiti na cesto... še kure se bodo smejale, češ takega sina imaš! V transportnem obratu si se prevažal v elektro-kari kot izgubljen material; v orodjarni si predlagal, naj kupijo kitajski vrtnik na nožni pogon; v PPB si nekam zataknil nove risbe, da jih živ bog ni mogel najti; pri nogometu ob malici si si zvil nogo... Kam to pelješ?
- Temu zadnjemu zlu sem hotel vsaj malo škoditi, pa vendar nogometa še danes niso prepovedali.
- O, ti dobrohotnost! Zakaj si igral tarok v škatlastem nosilcu žerjava? Trije ste bili in kmalu bi vas bili vse skupaj zavarili in odposlali v Afriko! Premalo sem ti ušesa navijal, tega se vse bolj zavedam.
- Da me ne boš napak razumel, oče! Jaz nisem pesimist in upam, da bo šlo tovarni vedno bolje. Odpraviti je treba nekoordiniranost — Treba je odpraviti neznanje, ki je krona vseh problemov... Tedaj bo nastopila finančna rešitev.
- Kri mi stopa v glavo! Ko smo mi gradili tovarno, nismo tako krole čekali kot ti. Trdo smo zagrabili in nihče nam ni ponujal zlata pod nos. Velike težave smo premagovali z enim samim nasmeškom! A tebi je neprehajena pot že svetovni problem. V naši tovarni imaš dobro izbiro; strokovnjak pa moraš šele postati, ne pa takoj zahtevati vsega!
- V tujini je boljša rešitev. Tam je vsaj logika doma! Tudi ti bi jo stisnil, samo če bi ti, recimo, znižali pokojnino.
- Šola ti je dala izobrazbo, po vsem videzu pa ti moram kulturo sam zabiti v glavo!
- Oče, ti si nepopoln optimist. Pozneje, ko bom tudi jaz morda sklerotičen, se bom z veseljem spominjal svojih sklepov. Tvoje postavke so zavožene ali pa si se ga na zabavi s šefi nalezal, da je kaj... Kaj ti je!... Au-au, dej, dej, dej! Važnost, važna, ti pa tvoji judo prijemi — saj me boš ubil! Nehaj!
- Tako je prav! To zdravilo bo zaleglo in brez besed! Malo pozno, a za tvoja leta učinkovito — le tako bo šlo po sreči.
- Če me boš še enkrat, bom šel na policijo! Taka kultura je za vola... drugi očetje svoje sinove podpirajo, pri tebi sem pa totalno na tleh.

— Zdaj vidiš, kaj je cinična resnica. Tvoj predmet kritike naj bo še naprej vse obstoječe, nimam nič proti! Kmalu se boš odvalil nesmiselnega zlivanja vode. Preden končava, bi še rad vedel — kje, če sploh kje, ti je bilo v tovarni najbolj všeč?

- Sploh se ne menim več. No, no, povedal ti bom!... Tam, kjer je lepa pisarnica, v njej mizica in tajnica Micika. Tam je veselost metulja od pisalnega stroja do kuharika!
- Duhovito! Glej, da o tebi pri prihodnjem delu ne slišim nobenih neumnosti več, sicer te bom »sprešal« v plastiko! Ostal boš doma!
- Oče, dal ti bom spominsko knjigo in vanjo lahko napišeš tole: »Naj si biser ali kamen, ljubi Litostroj — pa amen!«
- Tvoja izvoljenka Polona ti bo že pokazala švicarski biser in nemški kamen, samo če ji to omenim! Le nekaj mesecev potrebuje še do črnega pasu v judu.
- Zmenjena sva, oče. Povrnili bom kredit, treniral bom dvojce: judo in boks, prepričal bom Polono, zatem pa adijo, ljubljena Šiška!
- To pa to! Za trening si preštorast, Polona je naše gore list, kritizirstvo je tvoja domena, kričačev pa tako nikjer ne marajo.
- Za mejo bom držal jezik za zobmi!
- Preveč si moje narave, da bi to zmogel, dragi moj. Doma se morava še veliko naučiti. Na magnetofonski trak posnel, prenesel in pretipkal:

Sorodnik

Kdor hoče vladati ljudem, je boljše zanj, da izkoristi raje njihove slabosti kot pa vrline.

Napoleon

Ni bogat tisti, ki ima največ, ampak tisti, ki najmanj zahteva.

Molina

Kdor lovi duhovitost, ujame neumnost.

Goethe



IZZREBANI NAGRAJENCI

Za nagradno prvomajsko križanko smo prejeli 67 rešitev, od tega 58 pravih.

Žreb je nagrade razdelil takole:

1. nagrado prejme Ivan Kreč, Ljubljana, Proletarska 1
2. nagrado prejme Nives Hrovat, Ljubljana, Titova 23
3. nagrado prejme Marija Rupnik, PPB

Vsem nagrajencem čestita uredništvo časopisa!

Nagrajenci naj dvignejo nagrade v uredništvu časopisa.

Časopis »Litostroj« izhaja mesečno (s posebnimi prilogami) v nakladi 5800 izvodov — Ureja ga uredniški odbor — Glavni urednik dr. Branko Vrčon — Odgovorni urednik Pavel Perko — Tehnični urednik Estera Lampič — Tel. uredništva 313-511 (h. c.), telefon glavnega urednika 580, odgovornega 415 — Cena posameznih številki v prodaji 50 Sdin — Poštnina plačana v gotovini — Rokopisov ne vračamo — Tiska tiskarna ČZP »Primorski tisk« v Kopru.