

1. UVOD

Kmalu po končani drugi svetovni vojni in v močno razgibanem času so leta 1946 navdušeni privrženci motorizma v okviru Fizkulturnega društva STORŽIČ ustanovili moto sekcijo. Njene korenine segajo v predvojni 1. gorenjski moto klub, ustanovljen v času, ko so bila motorna vozila nadvse redek pojav na naših cestah. Ustanovni zbor moto sekcije je sicer bil novembra 1945, podrobnosti pa niso znane, saj je bil prvi uradni zapisnik narejen šele 7. aprila 1946.

Z razvojem moto sekcije in povečevanjem števila članov se je pojavila želja za osamosvojitve, tako da je bilo tudi na pobudo Fizkulture zveze Slovenije in po pridobitvi vseh soglasij v jeseni 1946 vse nared za preimenovanje v samostojno organizirano društvo,

AVTO MOTO DRUŠTVO KRANJ.

Društvena dejavnost s področja motorizma, avtomobilizma, prometa in nenazadnje socialnih odnosov ima svojstven pomen v vsaki družbi, kjer je cilj napredek narodnega bogastva in razvoj tehnike. Takratna družbena ureditev je podpirala vsa prizadevanja za širitev podlag za povojno obnovo domovine, med temi so veliko podporo imela prizadevanja za izobraževanje občanov s področja prometa. Avtomoto društvo je s svojo osnovno dejavnostjo dobilo pomembno vlogo pri izobraževanju mladih voznikov, vojakov in voznikov državnih in družbenih vozil. Vzporedno pa so se oblikovale tehnične delavnice za vzdrževanje vozil ter tečajji za motoroznanstvo. Športni navdušenci so ob minimalnih možnostih delali prve korake k medsebojnemu in tudi tekmovalnemu dokazovanju, kdo je boljši motorist. Društvo jim je pomenilo okvir za legalno delo in obenem oporo za svojo pomoč pri izgradnji povojne države.

Začetne težave so bile velike - no, kje pa po vojni ni bilo težav - z voljo do dela pa so bile premagane tudi takšne, kot je bilo pridobivanje prostorov za delo ter vozil za prve korake na področju moto športa in šolanja. Moto sekcija je dobila rabljen tovornjak, prostore za sestajanje in delo pa v Pirčevi pristavi na Sejmišču. Vse delo pri ureditvi prostorov je bilo opravljeno na takrat poznani način: udarniško delo članov.

Število članov je naraščalo, v izobraževalno dejavnost se je vključevalo vedno več občanov, širile so se storitve na področju

preventive v cestnem prometu, športniki so iskali zatočišče med premori večjih tekmovanj. Vodilni člani društva so spoznali, da dve manjši sobi ne moreta omogočati normalno delo, zato so stekle priprave za izgradnjo lastnih, vsem potrebam ustreznih prostorov. Ne malo naporov ter iskanja soglasij in finančnih sredstev je bilo potrebno, da je na sedanji lokaciji na Koroški cesti v Kranju leta 1973 zrastle stavba, v katero so bile umeščene dejavnosti društva in dejavnost Avto moto zveze Slovenije.

AMD je postalo ime s svojo vsebino in obliko.

V tem uvodnem delu je potrebno izreči priznanje vsem takrat aktivnim članom društva, ki so s svojim delom, strokovnostjo in v neštivilnih urah prostovoljnega dela postavili temelje kasnejšega razvoja društvene dejavnosti. Iskrena zahvala pa tudi vsem članom društva, ki so v dosedanjih 70 letih aktivno sodelovali v organih društva. Mnogih med nami ni več, njihovo delo pa se vidi na rezultatih dela in obstoja društva.

Predsednik AMD Kranj
Brane Šimenc

2. ZAČETKI

Naloga novoustanovljenega društva je bila predvsem povezati vse simpatizerje in pričeti z delom, ki naj bi postalo kvalitetno, množično in predvsem zajelo vzgojo občanov na področju obvladovanja tehnike vožnje, poznavanju cestnoprometnih pravil in sodelovanju občanov pri množičnih akcijah, ki so bile v tem času še kako aktualne, predvsem pri obnovi porušene domovine. Že takoj v začetku so se pojavile prve težave, saj so bili materialni pogoji pičli, včlanitev je pogojevalo soglasje, nedorečena so bila pravila delovanja, pojavile so se razlike o pogledih na vlogo društva. Malodušje nekaterih takrat agilnih članov vodstva je počasi le prerastlo v zagnanost, saj se je vedno bolj kazala potreba po uresničevanju osnovnih ciljev, sprejetih na ustanovnih srečanjih.

Novo vodstvo v sestavi Boncelj, Jakopin, Kompare, Levičnik, Pergar, Pokljukar, Rozman, Skalar, Zupan, Žakomeli in predsednik Zupančič je 9. maja 1948 na izredni skupščini zakoličilo smeri bodočega razvoja društva:

- pridobivanje novih članov iz vse večjega števila voznikov,
- organiziranje lastne avto-moto šole in povezovanje izobraževanja z rednimi šolami,
- organiziranje športnih prireditev za motoriste,
- širjenje dejavnosti na podeželje in v podjetja z ustanavljanje moto-sekcij.

Prostovoljno delo so člani, organizirani v komisije, opravljali v prvih prostorih, dodeljenih moto-sekciji, v hlevih na Pirčevi pristavi pod mostom. Delo je bilo zahtevno in obsežno, ki pa ga ni bilo mogoče uspešno opravljati v premajhnih prostorih. Takratna oblast je konec 1948 društvu dodelila nove prostore v Gorjančevih hlevih za hotelom Stara pošta. V adaptacijo je bilo vloženih mnogo ur udarniškega dela, člani so prispevali orodje in znanje, nekatera podjetja so omogočila nabavo potrošnega materiala in goriva. Za mehanično, kleparsko in ličarsko delo za vozila avto šole in za člane pa je društvo leta 1963 le dobilo ustrežnejše prostore na Gasilskem trgu.

Vzpodbudo, ki je bila zelo pomembna za nadaljnjo usmeritev dela društva, je dal razpis Avto moto zveze Jugoslavije (AMSJ) z namenom širitve tehnične kulture med odraslimi in mladino. Društvo je pripravilo

pomembnih 15 programskih točk, da bi z njih uresničitvijo uspešno tekmovalo z drugimi društvi v Sloveniji in Jugoslaviji. Nekaj pomembnejših točk:

- teoretično in praktično usposobiti vsaj 50 tečajnikov,
- vsak tečajnik mora opraviti vsaj 4 ure prostovoljnega dela,
- organizirati vsaj dva predavanja o prometni varnosti na vasi,
- usposobiti društveno vozilo Ballila,
- zbiranje starega in odpadnega materiala,
- organiziranje conske gorske dirke motoristov na Jezersko,
- udarniško delo pri gradnji kulturnega doma in otroškega igrišča,
- po ustanovitvi grupe Tržič in krožka Intex nadaljevati s širjenjem društvene dejavnosti.

Prizadevanja članov odbora so podprli še drugi člani društva, predvsem poznavalci iz moto in avto stroke, na področju izobraževanja pa vodstva srednjih šol. Skupaj s podjetji so izvedli predavanja in praktično usposabljanje, tako da je bilo izšolanih 250 novih šoferjev. Obseg tega dela pokaže podatek, da so se kandidati izšolali v podjetjih in ustanovah: Iskra, Intex, Oljarica, IBI, Sava, Planika, Tekstilna šola ter v sekcijah Tržič, Cerklje, Preddvor Orehek, Predoslje, Duplje ... Tudi druge zastavljene naloge so bile uspešno izvedene, tako da je končni seštevek točk pomenil zmago in prvo nagrado, to je plaketo AMSJ, denarno nagrado in športni avto.

Ideja o širitvi avto moto dejavnosti na druga okolja se je uresničila ustanavljanjem sekcij in krožkov, nato pa med drugim v prvi osamosvojitvi društvene sekcije v samostojno Avto moto društvo Tržič. S tem je sicer kranjsko društvo izgubilo okoli 200 članov, a ne sme se podcenjevati pomena in vzgleda, ki ga je društvo s širitvijo doseglo v širšem gorenjskem področju.

Pozitivno vlogo so odigrali tudi krožki v šolah in primestnih krajih, in čeprav so nekateri prenehali z delom, so le doprinesli k tehničnem usposabljanju občanov.

3. OBDOBJE 1950-1960

Čeprav so bila začetna leta uspešna, je bilo obdobje 1950–1952 zelo nedelavno. Nesoglasja, ki so izvirala predvsem zaradi slabe materialne baze, dotrajanih vozil, odstopov nekaj članov UO, so povzročile stagnacijo, celo nazadovanje na večini področij dela. To triletno kritično obdobje je bilo odpravljeno z izvolitvijo novega UO, ki mu je predsedoval tov. Koželj Franc – Vanjo. Z angažiranjem vseh članov odbora predvsem na šolskem in gospodarskem področju so se uspehi ponovno pokazali.

Gospodarski položaj društva se je izboljšal predvsem zaradi šolanja vojnih obveznikov – rekrutov za voznike motornih vozil »B« kategorije za potrebe JLA. Vse stroške in plačilo za to šolanje sta prevzela Vojni odsek in OOLT v Kranju. Društvu je bilo s tem, da mu je bila dana možnost za šolanje voznikov kategorije »B« za potrebe JLA, dano veliko priznanje za dotedanje delo in uspehe. Z dobro organizacijo in kvalitetnim podajanjem snovi si je društvo pridobilo velik ugled. Tečajji za šolanje kandidatov, ki so bili internacionalnega značaja, so bili v Kranju, Jesenicah, Radovljici, Bohinjski Bistrici, Tržiču, Kamniku, Škofji Loki, skratka, zajelo je vso gorenjsko območje. Število izšolanih vojnih obveznikov in starešin je bilo precejšnje.

Značilno za obdobje po letu 1952 je predvsem entuziazem vseh članov UO, predvsem njihova pripravljenost, da prosti čas in svoja motorna vozila dajo na razpolago društvu pri njegovem obsežnem družbeno koristnim delom. Zelo veliko angažiranje pa je pomenila odločitev, da se v Kranju izgradi dirkališče za tekmovanja z motorji po speedway sistemu. Mnogo naporov, predvsem pa finančnih sredstev je bilo potrebnih, da je bila 27.7.1956 otvoritev dirkališča v Stražišču in prva tekma v jugoslovanskem prostoru. To je bil temelj športne dejavnosti društva na širšem, nato mednarodnem področju.

Začetki šolske dejavnosti v letih 1947–1950 so postali v tem desetletju glavna in nosilna dejavnost društva. Šolanje kandidatov za poklicne voznike, voznike amaterje in šolanje nabornikov za potrebe JLA se je prepletalo s predavanji za druge uporabnike cest: pešci, kolesarji, mopedisti ter poučevanje šolarjev in cicibanov. Zaradi neprimernih prostorov je šolanje kandidatov potekalo v najetih prostorih, to pa je pomenilo večje stroške in vpliv na organizacijo dela. V tem obdobju

iskanja najboljših rešitev, ki je bila prisotna pri vseh društvih, je nastala pobuda RO AMZS: »Pri AMD bi se organizirali samo teoretični tečajji, medtem ko bi praktično poučevanje opravljale leteče ekipe – šole, ustanovljene pri RO AMZS v Ljubljani«. Ta ideja ni dobila podpore. Društvo je nadaljevalo svojo usmeritev pri vzgoji in usposabljanju voznikov ter doseglo zelo dobre rezultate. Za to obdobje je treba poudariti, da je bilo zelo malo izšolanih strokovnih kadrov, zato so zlasti praktična poučevanja temeljila na znanju in sposobnostih poklicnih voznikov, pa tudi amaterjev z daljšim vozniškim stažem. Vodstvo društva je zato privabilo v svojo avto šolo več inženirjev, ki so kljub obremenitvam v podjetjih imeli voljo in čas pomagati pri podajanju strokovnih znanj teorije motoroznanstva in tehnike vožnje.

Druga zelo pomembna dejavnost društva, ki je ponesla ime v širšo javnost, je bila šport. Privlačnost moto športnih prireditev je prav v tem, ker so zanimive za staro in mlado publiko. Vodstvo, ki je že v začetnem obdobju vodilo moto sekcijo, se je zavedalo, da bo delo dobilo svoj pomen in publiciteto le, če se njegovo delo usmeri tudi na organizacijo moto prireditev. Prav zato je moto športni dejavnosti že od vsega začetka namenilo posebno, lahko bi rekli privilegirano mesto, katere namen je bila množičnost. Društvo je prirejalo tekmovanja različnih zvrsti kot: motoskyöring, lov na lisico, cross vožnje, ocenjevalne, propagandne, patrolne in zvezdaste vožnje, cestne, gorske in dirkališčne prireditve. Žal so bile vse prireditve zaradi pomanjkanja strokovno usposobljenih funkcionarjev bolj ali manj pomanjkljivo organizirane. Ko je leta 1956 Republiška športna komisija AMZS organizirala prvi tečaj za športne funkcionarje, sta se ga udeležila tudi člana našega društva Vreček Ivo in Žbogar Janez, ki sta ga uspešno končala in pridobila licenco športnega funkcionarja republiškega ranga. Njuno znanje, ki sta ga uspešno prenesla (na društvenem tečaju za športne funkcionarje) na 33 mlajših članov, se je obrestovalo v naslednjem desetletnem obdobju športne dejavnosti društva.

V letu 1957 je AMZS razpisala tekmovanje, s katerim je hotela poživiti delo v vseh moto društvih v Sloveniji. Program tekmovanja je bil zelo obsežen in zahteven. Tako kot vedno je društvo tudi to pot z velikim ambicijami pristopilo k akciji in ko so po končanem tekmovanju sešeli in našli 11.762 točk, je to zadostovalo za prvo mesto med vsemi udeleženi avto-moto društvi. Za že drugi izjemen dosežek (prvi se je

posrečil leta 1948) je društvo od AMZS prejelo prvo nagrado - motorno kolo Puch 250 ccm, s katerim je nato tekmovalec Leon Pintar dosegal lepe športne dosežke.

Povprečno število članov v prvih petnajstih letih je bilo 346 na leto s tem, da se je spreminjalo iz leta v leto. Od prvih začetkov je bilo v stalnem vzponu, nato pa je začelo hitro padati do leta 1954, ko je doseglo najnižjo točko. Vzroke za tako stanje je najbrž poiskati v težki finančno – gospodarski situaciji društva in nasploh v državi. Dotrajana šolska vozila, malo možnosti za nabavo novih, pomanjkanje rezervnih delov za ta vozila, slabo delo odborov in komisij, prostorska stiska za izobraževalno dejavnost, praktično nobenih članskih vzpodbud - vse to se je odražalo v nihanju članstva. Po letu 1957 se je trend naraščanja števila članov obrnil navzgor. Storitve za člane so dobile novo obliko, saj amatersko delo ni več zadostilo vsem potrebam pri tehnično – administrativnem delu, zato je društvo zaposlilo 3 uslužbence.

Društvo se je nenehno organizacijsko in gospodarsko krepilo ter dosegalo vse večje uspehe in boljšo kvaliteto dela, čeprav je še vedno poslovalo v neprimernih prostorih, kjer ni bilo zagotovljenih niti osnovnih higienskih pogojev. Dobro gospodarjenje se je pokazalo pri kvaliteti šolskih vozil, ki so se redno in skrbno vzdrževala v lastni delavnici. Čeprav društvo ni dobivalo neposrednih finančnih dohodkov iz državnih sredstev, je z udeležbo na vseh dogodkih in prireditvah uspelo stroške svojega dela zmanjšati na najmanjši nivo. Dobro sodelovanje z družbeno političnimi organizacijami je omogočilo povezovanje s podobnimi organizacijami v Jugoslaviji in s tem skupno iskanje čim boljših rešitev za osnovni dejavnosti: izobraževanje voznikov in avto moto šport.

Vzporedno z delom avto šole in športnih aktivnosti se je izoblikovalo družabno delo med člani; to so bili izleti, srečanja, turistične vožnje s pikniki. Poleg članov društva in njihovih svojcev so se družabnih dogodkov udeleževali drugi občani in s tem krepili pomen društva v širšem prostoru. Mnogi so se nato včlanili, tako da je bilo leta 1960 že 1.200 članov.

Delo je spet oživel. Vse komisije so izpolnjevale vnaprej pripravljene programe. UO si je stalno prizadeval, da bi poslovanje potekalo v zadovoljstvo članov. Na sejah se je govorilo o pridobitvi novih poslovnih prostorov, o kvalitetnejši vzgoji kandidatov za voznike motornih vozil, o brezplačnem delovanju šolskih vozil. Skozi vse obdobje si je UO prizadeval,

da bi se približali članstvu in mu nudili čim več ugodnosti v obliki raznih informacij, publikacij, uslug mehanične delavnice, strokovnih predavanj in skupnih srečanj – izletov ter pridobivanju novih članov. Zelo aktivna je bila Propagandno-turistična komisija, ki je skrbela predvsem za reklamne akcije za vse športne prireditve, zbiranje in objavljane slikovnega gradiva, izdelava kratkometražnih filmov s tekmovanj cicibanov s skiroji in tekmovanj z mopedi, delo s kandidati za voznike in priprava učnih pripomočkov.

Širitev dela kljub nekaj letnemu zmanjšanju v obdobju 1950-1965 je vse skozi zahtevala pridobitev lastnih in ustrezno urejenih prostorov za opravljanje osnovnih dejavnosti: pridobivanje in vključevanje voznikov motornih vozil med člane društva, organiziranje in vodenje avto-moto šole ter organizacija športnih prireditev. Leta 1960 so nastale prve konkretne ideje o izgradnji lastnega doma. Na podlagi sklepa občnega zbora so naročili načrte, izdana je bila lokacijska odločba za parcelo, kjer društveni dom stoji še danes. Predračunska vrednost 73,5 milijona din, ki je v teku razgovorov in priprav narasla na 120 milijonov din, je bila za društvene finančne možnosti prevelika. UO ni mogel predložiti dokumentacije o garanciji zagotovljenih finančnih sredstev, zato ni bilo izdanih ustreznih dovoljenj, zadeva se je spet odložila. Najbrž je tudi neodločnost članov UO botrovala temu, da je problem prostorov ostal pereč vse do leta 1971.

4. OBDOBJE 1960-1975

Rešitev prostorske stiske, ki se je zaradi pomanjkanja finančnih sredstev vedno bolj odmikala v prihodnost, je deloma omilila selitev v nove prostore – delavnice v Tomšičevi ulici (Gasilski trg). V zaprtem dvorišču je bila mehanična, kleparska in ličarska delavnica, skladišče rezervnih delov ter leseno lopo za garažiranje šolskih vozil. Pogoji dela so bili sicer boljši, vendar je še vedno bil problem tekoče vode, ogrevanje in sanitarije. Pisarniški prostori so bili na Koroški cesti (nasproti hotela Central). Prostori so bili veliko primernejši od prejšnjih, vendar za tako veliko frekvenco premajhni. Za delo je bil uporabljen le prednji prostor, zadnja dva, ki pa sta skupaj merila 11 m², pa so uporabljali le za skladiščenje učnega in pisarniškega materiala.

Teoretična usposabljanja so zato potekala v šolah in podjetjih, to pa je povzročalo motnje pri organizaciji dela. Za delo s člani in neposredno vodenje društvenega dela so uporabljali manjšo pisarno v stavbi poleg Gorjančeve hiše, kjer je bila trgovina Slovenija šport.

S pomočjo delovnih in političnih organizacij ter sodelovanjem AMZS je od idejne zasnove v letu 1960 v letih 1971 do 1974 le prišlo do realizacije izgradnje lastnega doma. 6. aprila 1972 je bil postavljen temeljni kamen, v dobrem letu dni je bil izgrajen. V njem so svoje prostore za delo pridobili avto šola (učilnice in administrativna dejavnost), mehanična delavnica s skladiščnimi prostori, zunanji garažni boksi ter dejavnost tehničnih pregledov v domeni AMZS. Pred stavbo so uredili parkirne površine. Predračunska vrednost 120 mio din iz leta 1960 je pred pričetkom gradnje narastla na 340 mio din, zaradi podražitev med gradnjo pa je bila končna vrednost 600 mio din. Slavnostno odprtje je bilo 27. junija 1973.

Uspešno delo šolske komisije se je v tem obdobju nadaljevalo. Sodelovanje z občinsko komisijo za varnost in vzgojo v cestnem prometu, s šolami, vrtci, gospodarskimi organizacijami, organizacijo RK in taborniki je imelo namen preko praktičnega in teoretičnega pouka zmanjšati število prometnih nesreč, predvsem med mladino. Predavanja o cestno prometnih predpisih so se nadaljevala po vseh osnovnih šolah in vrtcih v občini. Prometni krožki s teoretičnim in praktičnim poučevanjem so bili organizirani tudi na taborjenju ob morju v Fažani in Premanturi, kjer so člani društva v 14-dnevnih turnusih seznanjali mlade in starejše tabornike o prometnih predpisih in praktični vožnji z mopedi. Prav tako so bili organizirani prometni krožki v taboru mladinskih delovnih brigad na Rupih, ki so sodelovale pri izgradnji vodovoda Bašelj – Kranj, kjer so samo v letu 1961 v 4 tečajih usposobili 126 brigadirjev, da so uspešno opravili izpite za upravljanje z mopedom v javnem prometu. Šolska komisija, ena najbolj aktivnih, je skupaj s SPV pripravila več tekmovanj: »Kaj veš o prometu?«, »Skrb za otroka v prometu«, »Varnostni pas« in druge teme. Ko je leta 1965 izšel temeljni zakon o prometu, ki je sproščal poučevanje kandidatov tudi izven AMD, so nastale nove težave in je morala šolska komisija skupno z UO proučiti svoje delo in odločiti, kako naprej. Dobra kvaliteta šolanja je doživela več izboljšav pri teoretičnem in praktičnem delu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil. Odliv približno 10–15% kandidatov v privatno šolanje ni povzročil težav, zelo koristno vlogo pa je odigralo sodelovanje z drugimi AMD gorenjske regije pri oblikovanju skupne politike

v zvezi s šolsko dejavnostjo. Posebno poglavje pri šolanju kandidatov za voznike je dobila odločitev JLA, da AMD prevzame celotno organizacijo in izvedbo usposabljanja za mladince v sklopu predvojaške vzgoje ter usposabljanja vojakov in starešin. V obdobju 1960–1966 je bilo 54 tečajev in 860 oseb usposobljenih za delo z vozili v JLA.

Na športnem področju so to obdobje zaznamovali naslednji dogodki: mednarodna tekmovanja v speedwayu, državna tekmovanja v speedwayu z mopedi ter tekmovanja mladih kolesarjev in otrok s skiroji. Organiziranje conskega prvenstva v speedwayu leta 1963 je pomenilo prelomnico in preskok iz društvenega dela na mednarodno raven z vsemi strokovnimi izzivi in zahtevami. K odlični izvedbi so svoje pridali uspehi domačih tekmovalcev: Milan Kališnik, Matevž Rozman, Jože Visočnik in gost Valent Medved. Leta 1967 je UO sklenil, da se preneha s tekmovanji v speedwayu ter motorje odproda. Izgradnja dirkališča v Stražišču je kljub visokim stroškom postala podlaga za razvoj te športne dejavnosti, saj so se po prenehanju tekem v običajnem speedwayu že leta 1966 pričela prva tekmovanja v speedwayu z mopedi. Takšne tekme so postale magnet za mladino, saj si klasičnega motorja za speedway niso mogli privoščiti. Spomladanski državni prazniki in zaključki šolskega leta so bili polni različnih tekmovanj šolarjev in cicibanov o poznavanju osnov prometnih predpisov in znanja vožnje na prirejenih poligonih. Z AMD so odlično sodelovale šole in vrtci kranjskega okoliša, otroke so dobro pripravili in z njimi dosegli lepe rezultate. S tem so se naredili zametki prometne vzgoje mladine, podlage za pripravo na resne preizkušnje pri pridobivanju znanj za samostojno udeležbo v prometu.

Poleg tekem na speedway stezi se je zelo razširilo druženje mopedistov na poljudnih oblikah tekem, npr: rally pod pokroviteljstvom tovarne TOMOS na relaciji Kranj – Vršič – Nova Gorica – Vipava – Koper leta 1970. Člani »Moped kluba« so udeležili tekem v krosu v Tržiču in Orehovi vasi, na rallyju v Italiji in na Sutjeski, tekmovali na cestno-hitrostnih preizkušnjah v Kraljevu in Karlovcu ter na številnih srečanjih ljubiteljev voženj z mopedi. Vzporedno s tekmovanji so morali ustrezna znanja pridobiti funkcionarji, ki so organizirali in vodili tekmovanja. Leta 1970 je licenco dobilo še 9 članov AMD. Dvakrat je bil izveden ženski turistični rally.

Socialni del društvenega dela se je oblikoval na druženjih članov na izletih, piknikih ter z udeležbo na prireditvah v organizaciji AMD.

Organiziranost društva je postajala vse bolj podobna manjši organizaciji združenega dela. S spremembo pravil društva je operativno delo vodil Izvršni odbor, odgovoren UO. Pridobitno dejavnost je izvajala mehanična delavnica s pododdelkom ličarstva. V društveni pisarni so opravljali trgovske storitve (prodaja knjig in literature za voznike), izdajali mednarodne dokumente (vozniško dovoljenje, dovoljenje za vožnjo tujega vozila), vpisovali nove člane in podaljševali članstvo, delovali kot turistična pisarna. Število zaposlenih je naraslo na 21 oseb (vodstvo, mehaniki in administrativne delavke) ter skupno še 26 izredno zaposlenih inštruktorjev praktičnih voženj v avto šoli. Zaradi obsežnega dela na finančnem področju so organizirali lastno računovodstvo. Odgovorna oseba je bil redno zaposlen sekretar društva.

Pokazatelj dobrega dela društva, njegovega vpliva na vzgojo voznikov in preventivno delovanje v prometni sferi ter spoznaj voznikov o storitvah AMZS pri zagotavljanju pomoči na cestah se je odrazilo v naraščanju števila članov. Po letu 1960 s 1.265 člani je sicer nastal padec na 305 članov leta 1964, nato pa je število članov strmo naraščalo na 2.746 članov leta 1975. To je pomenilo skoraj 10 obiskov na dan v društveni pisarni.

Za 30–letno uspešno delo je predsednik republike tovariš Tito odlikoval
AMD Kranj
z visokim državnim odlikovanjem
REDOM DELA Z ZLATIM VENCEM.

5. OBDOBJE 1975-1995

To obdobje je prineslo precej organizacijskih in vsebinskih sprememb. Društvo je postajalo aktiven član pri oblikovanju tehnične in predvsem prometno-varnostne politike. Sodelovanje v svetu za tehnično kulturo občine ter v svetu za vzgojo in preventivo v cestnem prometu je narekovalo aktivno vključevanje vodstva pri sooblikovanju aktivnosti, kjer so zlasti mladi pridobivali splošna znanja o povezanosti tehnične kulture in prometa.

Med občani, predvsem vozniki, ki jih je bilo vedno več, se je čutila potreba po širši organizacijski obliki, da bi lahko vsaj posredno vplivali na urejanje prometnih razmer. Spoznali so, da je AMD primerna organizacijska oblika, kjer bi svoja hotenja lahko prenesli na raven soočanja. Pristopali so med člane društva, ki je raven odločanja širilo skozi aktive na delegatski način. Med bolj aktivnimi so bili aktivni ali komisije v krajevnih skupnostih. Žal pa je ta oblika povezovanja z matičnim društvom kmalu zamrla, saj so vozniki spoznavali, da je društvo lahko primeren faktor pri zagotavljanju neposredne pomoči na cestah in sploh v prometu, prometno politiko pa naj se kreira skozi družbeno politične organizacije in združeno delo.

Kljub prenehanju dela aktivov pa je osnovna dejavnost društva in vodenje politike pri uresničevanju prometne varnosti ostajala prioriteta organov društva. Komisija za šport, za članstvo, za izobraževanje, za preventivo in občasno še posebne komisije so uresničevale odločitve, ki jih je sprejemal najvišji operativni organ – Upravni odbor. Nadzor predvsem na finančnem področju je imel Nadzorni odbor, oba pa sta svoje ugotovitve predstavila občnemu zboru društva, ki se je sestajal na 4 leta. Občni zbor in Upravni odbor sta v programih dela poleg osnovne društvene usmeritve upoštevala priporočila, odločitve in oblike delovanja AMZS, krovne organizacije vseh društev. Dobro sodelovanje med AMD in AMZS je občutno pripomoglo h kakovosti storitev, ki jih AMZS zagotavlja članom.

Število članov je naraščalo nekako vzporedno z možnostjo nakupa vozil. Kandidatov za opravljanje voznškega izpita je bilo več, tako da avto šole niso mogle sproti zadovoljiti vseh potreb. V prejšnjem obdobju se je v društveni avto šoli izšolalo med 250 do 500 voznikov letno, po letu 1976 pa je število narastlo na več kot 1.000 oseb, ki so opravile voznški izpit. To pa je pomenilo ogromno dela za učitelje teoretičnega pouka ter inštruktorje praktičnih voženj. Z zunanjimi sodelavci in z nabavo dodatnih vozil je društvo uspevalo vzdržati primeren nivo kakovosti poučevanja. Področje izobraževanja pa ni bilo le avtošola, ampak tudi predavanja v šolah, v podjetjih in krajevnih skupnostih. Vse to so zmogli sodelavci, ki jih je društvo pridobivalo med zunanjimi strokovnjaki.

Avto šola je v času največjega obsega dela, med 1980 in 1990, imela 26 vozil za poučevanje praktičnega pouka. Poleg standardnega fička so bila po željah kandidatov še Renaultov R5 in Clio, Citroen AX, Mazda 121

in VW Polo. Motorna kolesa, ki so postajala vse bolj priljubljena vozna sredstvo mladih, je zagotavljal TOMOS. Teoretični pouk je bil v treh učilnicah, opremljenih po predpisanih standardih. Predavatelji in inštruktorji so morali pridobiti dokazila o znanju na RMNZ. Izpolnjeni pogoji so zagotavljali visoko kvaliteto pouka in obenem uresničevanje temeljnega načela društva: Učimo za življenje, ne le za izpit.

Temeljita priprava kandidatov je povzročala zastoje in čakalne vrste. Z ustanovitvijo zasebnih avto šol po letu 1990 se je stanje v društvu normaliziralo. Vendar pa so se obseg in oblika poučevanja pričela spreminjati, saj so mladi študenti teoretična znanja pridobivali kot del študija, za praktično usposabljanje pa so se vključevali v različne avto šole. Zaradi vzpodbud za delo v teh avtošolah so bili pogoji dela nekoliko omiljeni, zato so iz društvenega okolja pričeli odhajati inštruktorji, pa tudi vpisa novih kandidatov je bilo vse manj.

V letih 1992–1995 se je obseg dela v avtošoli močno zmanjšal, mehanična delavnica pa je zaradi širjenja vzdrževalnih in servisnih del pri trgovcih z avtomobili imela vse manj dela. Zato so bile razprave v vodstvu društva o bodočnosti te dejavnosti prisotne na vseh sejah, vendar zanesljivih rešitev ni bilo. Prihodki so se pričeli zmanjševati, zato so grozila odpuščanja, izvajati so se pričeli še drugi varčevalni ukrepi.

Na športnem področju je nastalo zatišje. Vse manj je bilo športnih dogodkov, ne republika in ne društva niso zmogla velikih stroškov. Speedway se je iz Kranja preselil v Krško, cestnih dirk praktično ni bilo. Vendar pa športniki po duši in srcu niso mirovali, pričeli so se združevati kot starodobniki, mlajši so videli možnosti v moto krosu, naraščale pa so možnosti za tekmovanja na dirkališčih (Grobnik). Društvo je ocenilo, da lastnih ekip ne bo moglo vzdrževati, je pa zato s svojimi prispevki pomagalo tekmovalcem pri pridobivanju licenc in zdravniških potrdil. Športniki še danes pri svojih nastopih nosijo oznake društva.

Preventiva je stalnica v delovanju društva. Čeprav so neposredne oblike aktivnosti pri vplivanju na prometna znanja mladih, npr: tekmovanje v znanju »Kaj veš o prometu?« po spremembi v sodelovanju z JLA bile nadomeščene z delom v prometnih krožkih v osnovnih šolah, tekmovanjih mladih kolesarjev ali predavanjih za starejše, je težišče preventivnega dela postalo aktivno sodelovanje s SPV. Sodelovali so pri akcijah Prvi šolski dan, pregled koles v izvedbi Policije, s svojim deležem so dopolnili vsebino sejma

Varnost in zaščita. Med pomembno sodelovanje se všteva tudi udeležba na skupnih akcijah, ki jih je vodila AMZS, zlasti pri širjenju vloge pomoči članom tako na cesti kot v njihovih Tehničnih bazah. Pri obiskih v društvenih prostorih so člani skozi pogovore dobili različne informacije o novostih pri storitvah, obenem pa vzpodbude za pravilno ravnanje v prometu kot del preventive. Osnove preventivnega obnašanja s poudarkom na samozaščitno delovanje med vožnjo ali kot navadni udeleženec v prometu so kandidati spoznavali med poukom v avto šoli, ne glede na to, če se bodo tudi včlanili v društvo. Eden od pogojev za varnejše obnašanje v cestnem prometu je med drugim dobro poznavanje zakonov in predpisov, zato so bila ob spremembah zakonodaje in drugih pomembnejših predpisov na področju cestnega prometa izvedena predavanja. Tudi podatek o višini kazni za prometni prekršek je del preventive, ki jo prepogosto opuščamo v svojih dejanjih v prometu.

Družabno življenje članov v organizaciji društva se je spremenilo. Turistične vožnje in družabna srečanja niso več privabljala zadostnega števila članov, srečanja s člani drugih društev po nekaj poskusih niso uspela. Zato pa se je kot odlična naložba izkazal nakup počitniškega apartmaja v Termah Čatež. Skoraj popolno opremljena hišica je pomenila odlično možnost za letovanje družin v poletnem času, zimsko obdobje pa je nudilo sprostitev v notranjih bazenih s termalno vodo. Cene najema apartmaja so bile dovolj nizke, da so člani svoje rezervacije prijavljali takoj po novem letu. Sofinanciranje pri stroških upravljanja, kar je zagotavljalo ugodno ceno za koristnika, je društvo izvajalo kot člansko ugodnost.

Sofinanciranje pri stroških izletov v različne kraje po Sloveniji in tudi v tujino ni bilo tolikšno, da bi s ceno konkurirali potovalnim agencijam, dosežen pa je bil namen združevanja članov. Vsebina izletov je bila oblikovana tako, da se je združevalo ogled zanimivosti, ki so bila blizu strukturi udeležencev, in druženje ob omizju. Žal pa je bilo število udeležencev majhno, komaj za en avtobus, kar je glede na skupno število članov bilo le dober odstotek.

Število članov se je spreminjalo z rahlim trendom navzgor. Večji priliv je nastal v letih 1992–1995, ko je število članov iz leta 1975 (2.700 članov) narastlo na več kot 5.000 v letu 1995. To pa je številka, ki je AMD Kranj umeščala med 5 največjih društev v okviru AMZS. Obenem je bilo društvo s toliko člani eno največjih v Kranju. S svojim delovanjem si je prislužilo tudi občinsko priznanje.

6. OBDOBJE 1995-2015

Teh zadnjih 20 let je društvo zaznamovalo več dogodkov, ki so bistveno vplivali na sedanje stanje društva.

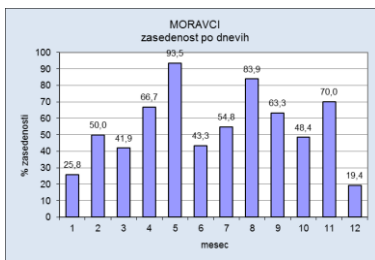
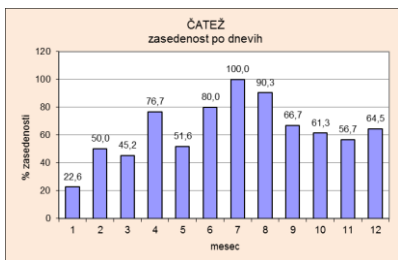
Na področju šolanja kandidatov za voznike motornih vozil je zaradi zakonskih predpisov nastala združitev in nato razdružitev skupne avto šole z AMD Šenčur in Cerklje ter nekaj časa tudi Žirovnica in Jesenice. Z upadom števila kandidatov zaradi ustanovitve novih zasebnih avto šol je sledila odločitev, da društvo preneha z usposabljanjem novih voznikov, to pa je pomenilo ukinitve avto šole in oddajo mehanične delavnice, skupaj z zaposlenimi, zasebni družbi. Za izpraznjene prostore je bilo potrebno najti najemnike, ker je prihodek od najemnin eden od najpomembnejših prihodkov pri ohranjanju delovanja društva.

S preselitvijo AMZS, d.d. tehnični pregledi, na novo lokacijo, se je društvu ponudila priložnost za odkup izpraznjenih prostorov in zemljišča. Padla je odločitev, da se nakup izvede in tako je društvo leta 2011 postalo lastnik celotnega kompleksa na Koroški cesti 53/d. Prostori nekdanjih tehničnih pregledov so bili obnovljeni in v njih je zdaj dejavnost nege in pranja avtomobilov.

Glede na pozitivne izkušnje z nakupom počitniške hiše v Termah Čatež je bil leta 1999 izveden nakup še ene počitniške hiše in sicer v Termah 3000 v Moravskih toplicah. S časom se je nakup omenjene počitniške hiše izkazal kot dobra naložba. Interes za letovanje v Moravskih toplicah je velik, po drugi strani pa je društvo sledilo cilju, da članom in tudi zunanjim interesentom pod ugodnimi pogoji nudi možnost preživljanja prostega časa v poletnem in v zimskem času. Cene najema so zelo ugodne, tako da je zasedenost na letni ravni za današnje čase izredno dobra.

Upravičenost investicije v počitniški enoti kažeta tudi diagrama zasedenosti v letu 2015.

AVTOMOTO DRUŠTVO KRANJ



V obdobju 2000–2015 se je število članov na letni ravni rahlo zmanjševalo, podobno kot v celotni AMZS. Z zadnjimi spremembami v politiki članskega dela v AMZS se trend zmanjševanja zaustavlja, pričakuje se ponovna rast skupnega števila članov na 100.000 in več. Vpliv dela na skupnem članskem in storitvenem področju pri AMZS in družbi AMZS d.d. se bo poznal tudi v društvenem okolju.

Na področju preventive v cestnem prometu se je nadaljevalo tradicionalno dobro sodelovanje s Policijo, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Kranj, AMZS, ZŠAM in sosednjimi avto moto društvi. Zelo dobro so sprejete akcije »Družinska ura«, ki so izvedene v sodelovanju AMZS d.d. in SPV Mestne občine Kranj in ki udeležencem v cestnem prometu z nazornimi prikazi skušajo predstaviti in jih poučiti o nevarnostih, ki pretijo na udeležence v cestnem prometu in predvsem načinov, kako se jim izogniti oziroma jih prevideti.

Pri seznanjanju članov društva z novostmi na področju zakonodaje s področja prometa je bilo izvedenih nekaj predavanj. Žal so tovrstna izobraževanja slabo obiskana. Običajno se jih udeleži peščica članov, pa še to tistih, ki sicer dnevno spremljajo dogajanja na področju cestnega prometa.

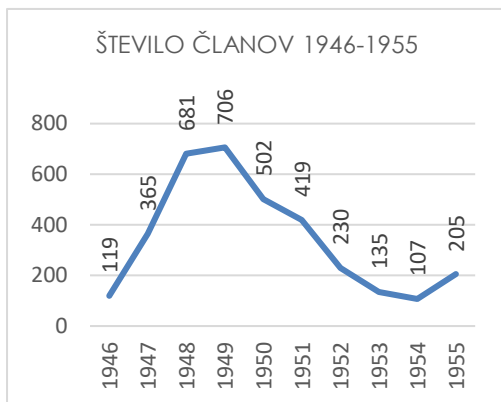
Na področju športa je AMD Kranj nadaljevalo s podporo tekmovalcem v smislu pridobivanja licenc in zdravniških potrdil. Ponosno lahko zapišemo, da so tekmovalci dosegali izvrstne rezultate tako v domačih prvenstvih kakor tudi v tujini.

Prenehanje dela avtošole in mehanične delavnice je posledično povzročilo zmanjšanje finančno-računovodskega dela. Preostala dela so bila pogodbeno prenesena na zunanji računovodski servis.

7. NEKAJ PODROBNEJŠIH PODATKOV

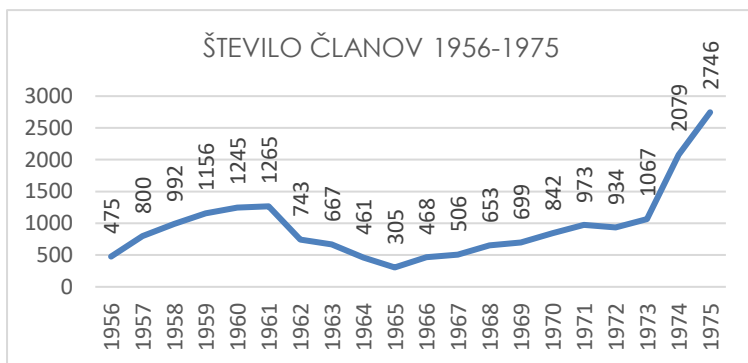
A) ČLANSTVO

V začetnem obdobju je število članov, ki so pomagali oblikovati društvo in v njemu aktivno sodelovati, po začetnem navdušenju splahnelo. Ostali so tisti, ki so v društveni dejavnosti videli možnost širiti tehnično kulturo, tako pomembno v prvih povojnih letih.



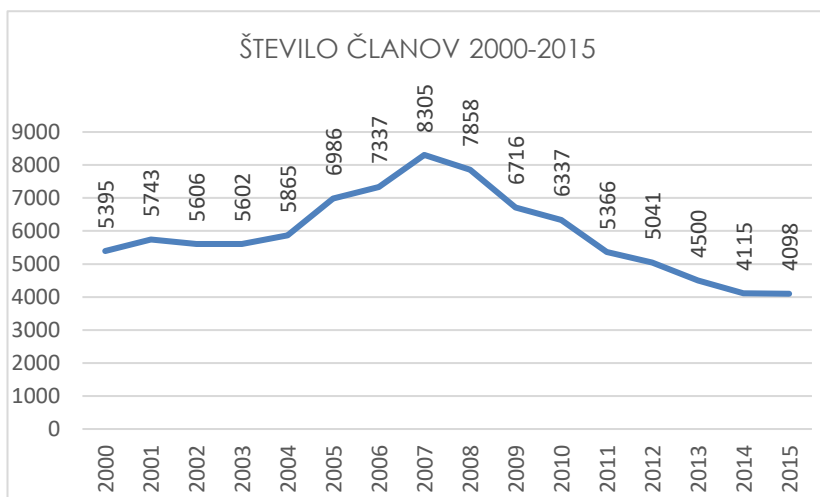
Spremembe pri vodilnih članih društva, ki so v svojem delovnem okolju opravljali pomembne strokovne in vodstvene naloge, so prinesle nova spoznanja o vlogi društva in občane – voznike pritegnile k sodelovanju. Velik vpliv na število članov so imela športna tekmovanja, širjenje storitev za člane, avtošola in spoznanja o vlogi AMD na

prometno kulturo. Po izgradnji društvenega doma so vozniki spoznali, da je AMD resna organizacija.



AVTOMOTO DRUŠTVO KRANJ

Najvišje število članov je društvo zabeležilo v letu 2007, ko je bilo v društvu včlanjenih preko 8.300 članov. Visokem številu članstva v tem obdobju je potrebno pripisati dejstvu, da je bila pri zavarovalnici s paketnim zavarovanjem novim članom ponujena možnost enoletnega brezplačnega članstva v društvu. Žal je potem večje število članov, ko so morali članarino sami plačati, iz članstva odstopilo. Seveda to ni bil edini vzrok za zmanjševanje števila članov, velik vpliv so imele splošne gospodarske in socialne razmere, tako da je leta 2015 bilo v društvu le 4.098 članov.



V obdobju do 1975 so prevladovalе osnovne članske kategorije, ki so omogočale različne oblike pomoči na cesti v tehničnih bazah. S širitvijo članskih ugodnosti so se oblikovale novejšе članske kategorije:

V letu 2016 je več članskih kategorij z različnimi vsebinami. Poleg osnovne kategorije **A** je obogatena s storitvami za tujino kategorija **P**, v letu 2015 pa Premium z vključeno zdravstveno asistenco zavarovalnice **R**. Vsem trem kategorijam so dodane kategorije za družinske člane (**E**, **D**, **M**). Posebni sta kategoriji za invalide **I** in člane brez vozila **C**.

B) ŠPORTNI DOSEŽKI

Na športnem področju so bile in verjetno bodo tudi v bodoče tekme motoristov in avtomobilistov prava paša za oči in srce. V spominu hranimo prvo povojno ocenjevalno vožnjo motoristov po Gorenjski 2. junija 1946. Starejši kranjčani se spomnijo cestnih dirk po Kranju in okolici, pa gorskih dirk na Jezersko, vsako leto tam v petdesetih letih vsaj po dve do štiri. Dirke so bile na makadamu in po kotanjastih cestah, v prahu in brez zaščitnih čelad in usnjenih oblek, s štartno številko, pritrjeno na luč motorja za vsakdanjo rabo. Kot zanimivost v primerjavi s sedanjimi razmerami so takrat tekmovalci dobili le gorivo in mazivo za dirko, štartnine so bile sanje. To je bil amaterizem, ki ga danes vidimo le še na vožnjah veteranov. Slikovnega gradiva skoraj ni.

SPEEDWAY

Klasični speedway se je v letu 1956 iz srednje Evrope razširil tudi na slovenski prostor. Srčni posamezniki iz AMD so s podporo podjetij in političnih organizacij naredili za tiste čase nekaj velikega: zgradili športni objekt in postavili temelje speedwaya. Prva dirka je pomenila prelomnico za razvoj te športne panoge na slovenskem.

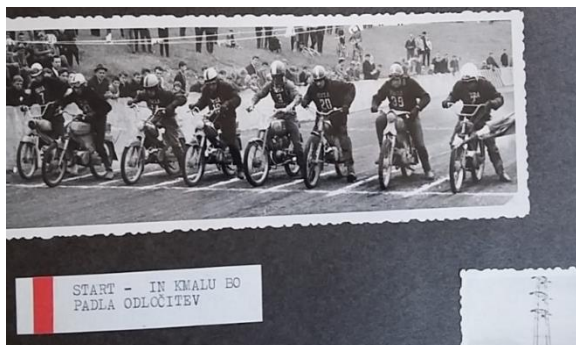


Na dirkališču v Stražišču je bilo do leta 1964 izvedenih 16 dirk, od tega kar 11 mednarodnih. Zmagovalci so bili večinoma tekmovalci iz evropskih držav z močno tradicijo. Evropskemu vrhu so se kmalu približali Regvart, Babič, Perko, med kranjčani pa Rozman, Kališnik in Jama, pa tudi drugi so krojili državni vrh.

Domači tekmovalci so podobno kot Čehi in Poljaki uporabljali tekmovalne motorje – specialke znamke »JAPP«.

SPEEDWAY Z MOPEDI

Tekmovalna steza za speedway okrog nogometnega igrišča v Stražišču je privabila mnoge voznike mopedov, da se pomerijo v tekmovalnih vožnjah. Po prvih začetkih se je takšno tekmovanje širilo še v



druga okolja v Sloveniji in Jugoslaviji, kjer je bil prisoten Tomos. Prva dirka v Kranju je vzbudila veliko zanimanja.



Tekmovalci so imeli veliko mladih oboževalcev, tekmovanja so privabila številne občane iz širšega okolja.



MOTORISTI

V obdobju 1950-1970 so bile cestno hitrostne dirke zelo priljubljene pri tekmovalcih in gledalcih, čeprav so prevečkrat postregle z nesrečnimi padci. Kranjski tekmovalci so bili reden gost na dirkah v Škofji Loki, v Opatiji, Portorožu in drugod, tudi v tujini. Rezultati so potrjevali dobro delo motoristov in njihovih spremljevalcev, ko so v skromnih pogojih in brez velikih možnosti za nakupe dobrih motorjev in rezervnih delov enako vredno tekmovali.

Po letu 2000 so se športniki – motoristi različnih kategorij udeležili državnih in mednarodnih tekmovanj in dosegli zelo dobre rezultate. Milan Špendal je tekmoval v svetovni serij motorjev s prikolico. Zaradi visokih stroškov je imel nekaj premora, povrnitvi pa kar 3. mesto. Motor je predstavil na kranjski prireditvi, kjer je požel nemalo občudovanja.



Kranjčani imajo v lepem spominu Leona Pintarja, ki je dosegel zavidanja vredne rezultate v cestno hitrostnih preizkušnjah. Na razstavi starodobnih motorjev je obujal spomine.

Atraktivne dirke v kategoriji motorjev s prikolicami so bile prava paša za oči, kjer koli so tekmovali. (Sliki sta z Grobnika). Med njimi je bil tudi Milan Špendal.

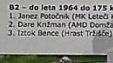
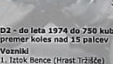
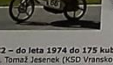


Med tekmovalci na starodobnih motorjih izstopata Košnik Boštjan in žal že pokojni Sodnikar Niko. Za ilustracijo: v letu 2013 je Sodnikar postal državni prvak v dveh kategorijah, Košnik pa v letih 2011, 2012 in 2013 prvak v seriji Alpe-Adria v skupini 500 Oldtimer 500. Košnik je prej tekmoval z modernimi motorji, po nesreči pa je presedlal k starodobnikom. V svojem tekmovalnem obdobju sta odlične rezultate dosegala skoraj vsako leto. Sledili so jima tudi mlajši tekmovalci.



AVTOMOTO DRUŠTVO KRANJ

Odmevne rezultate so dosegli mlajši tekmovalci v standardnih kategorijah: Štern, Štampihar, Jeraj ter med tekmovalkami Katrašnikova.

Starodobni motociklizem		Starodobni motociklizem	
A2 - do leta 1945 nad 350 kubičkov  1. Darjo Babec (AMD Gorica) 99 2. Drago Režak (ORC Muffon) 84 3. Matjaž Lesjak (KSD Vransko) 68	točk	C3 - do leta 1974 do 250 kubičkov  1. Primož Vinčar (AMD Ljubljica) 142 2. Tomaz Knez (Hrast Tršiče) 136 3. Franc Zabežkar (MK Letoš Kranjski) 93	točk
B2 - do leta 1964 do 175 kubičkov  1. Janez Potočnik (MK Letoš Kranjski) 136 2. Dine Kidman (AMD Dornale) 121 3. Iztok Benec (Hrast Tršiče) 116	točk	C4 - do leta 1974 do 500 kubičkov  1. Miro Župan (AMD Tisot) 124 2. Iztok Benec (Hrast Tršiče) 121 3. Ivo Šocihar (AMD Kranj) 112	točk
B3 - do leta 1964 do 250 kubičkov  1. Miro Župan (AMD Tisot) 111 2. Boštjan Kodina (AMD Kranj) 113 3. Iztok Turk (ORC Muffon) 110	točk	D1 - do leta 1974 do 1000 kubičkov, premer koles do 15 palcev  Varniki 1. Miro Župan (AMD Kranj) 140 2. Bob Dvorsky (MK Letoš Kranjski) 97 3. Matjaž Lesjak (KSD Vransko) 89 Svozniki 1. Albin Štern (AMD Kranj) 135 2. Silvo Lazar (KSD Vransko) 93 3. Silvo Haber (MK Letoš Kranjski) 92	točk
B4 - do leta 1964 do 500 kubičkov  1. Jože Čvirar (AMD Ljubljica) 125 2. Božo Cvem (KSD Vransko) 104 3. Miro Baša (Hrast Tršiče) 74	točk	D2 - do leta 1974 do 750 kubičkov, premer koles nad 15 palcev  Varniki 1. Iztok Benec (Hrast Tršiče) 90 2. Alen Srebotan (KSD Vransko) 69 3. Drago Režak (ORC Muffon) 66 Svozniki 1. Igor Lavec (Hrast Tršiče) 90 2. Božo Cvem (KSD Vransko) 78 3. Zlatko Nazin (ORC Muffon) 66	točk
C2 - do leta 1974 do 175 kubičkov  1. Tomaz Jesenak (KSD Vransko) 156 2. Janez Potočnik (MK Letoš Kranjski) 116 3. Alen Srebotan (KSD Vransko) 103	točk	PRVENSTVO DRUŠTV  1. Hrast Tršiče 1118 2. KSD Vransko 763 3. ORC Muffon 713	točk

C) AVTOŠOLA

Temeljna dejavnost AMD je od vsega začetka pa do leta 2000 bilo izobraževanje kandidatov za voznike motornih vozil. Poleg prometnih predpisov so kandidati spoznavali osnove motoroznanstva ter se usposabljali v praktični vožnji.



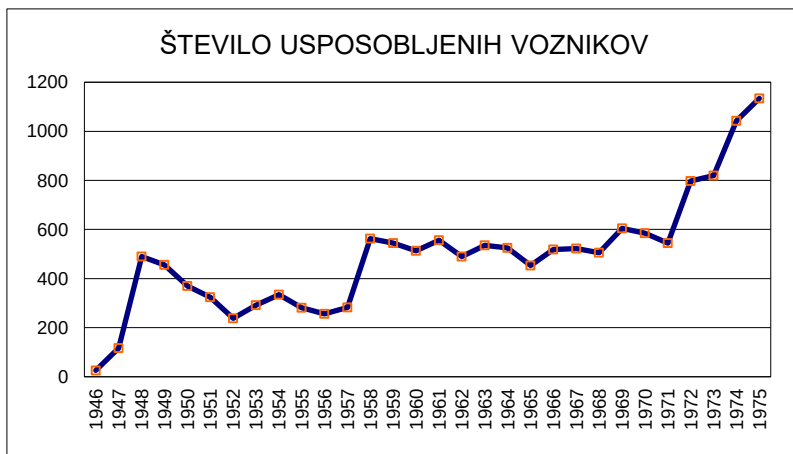
Med prvimi vozili v avto šoli je bil priljubljen fičko.

Poleg kandidatov za voznike osebnih vozil so bili v tečajje vključeni mladinci predvojaške vzgoje, ki jih je bilo potrebno usposobiti za voznike motornih vozil »B« kategorije v motoriziranih enotah JLA.

Poltovorna vozila Fiat 615 B, ki so jih uporabljali za praktično vožnjo, je neposredno dodeljevala JLA. Izvedli so skupno 54 tečajev.

AVTOMOTO DRUŠTVO KRANJ

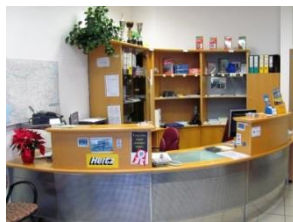
Do leta 1975 je število usposobljenih voznikov naraščalo v skladu potrebami podjetij in ustanov, v naslednjih desetletjih pa je močno poskočilo zaradi povečanja osebnih vozil v zasebni lasti.



Po letu 2000 društvo v svoji dejavnosti nima več avto šole.

D) DOM

Leta 1973 zgrajen društveni dom je ohranil glavne značilnosti in funkcionalnost kot je bilo že takrat načrtovano. Kljub temu je bila v letih 2011 do 2015 potrebna obnova, ki je uporabnikom omogočila boljše pogoje za delo. Velika sprememba je nastala z odkupom deleža, ki ga je imela AMZS za potrebe tehničnih pregledov in službe Pomoč in informacije, po preselitvi v svojo stavbo ob Bleiweisovi cesti pa oddajala raznim najemnikom. Poleg prostorov v nadstropju, kjer so v najemu različne poslovne dejavnosti, je urejena pisarna društva v pritličju. Bivšo avto mehanično delavnico pa ima v najemu Todivo d.o.o. s podobno dejavnostjo, kjer so tudi bile potrebne adaptacije (zamenjava oken in vrat). Na ta način se stavba ohranja v dobri »kondiciji« in istočasno ostaja zanimiva za potencialne najemnike poslovnih prostorov.



Leto 2015

V Termah 3000 Moravske toplice ima društvo vrstno hišico, grajeno v pomurskem stilu, in hišico v Termah Čateške toplice. Obe sta polno opremljeni za letovanje preko celega leta.



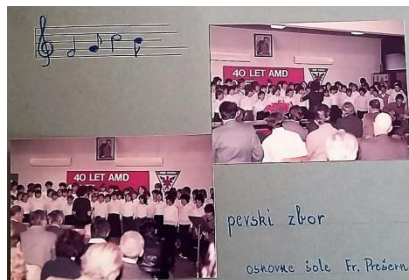
E) PREVENTIVA

V letih 1955 do 2000 je društvo zelo uspešno sodelovalo pri vzgoji šolarjev in cicibanov iz vrtcev. Organizirali so vsakoletne prireditve tekmovalnega značaja: dirke s skiroji, spretnostne vožnje osnovnošolcev s kolesi, skupno z vodstvi šol so izpeljali predavanja iz prometne vzgoje, izpite za prometne značke, predstavitve novosti iz prometne zakonodaje

AVTOMOTO DRUŠTVO KRANJ

(prometni znaki ...). Povezanost s šolami se je videla tudi pri sodelovanju otrok na prireditvah društva.

V obdobju 2005–2015 je sodelovanje s šolami na področju preventive zelo dobro v okviru prireditev »Družinska ura«. Skupaj z AMZS so



predstavljene zanimive naprave, kjer šolarji 4. do 6. razreda vidijo in preizkusijo, kaj jih lahko doleti v prometnih razmerah. V zadnjih letih na prireditvah v skupni organizaciji SPV Kranj pride več sto šolarjev. Vtisi so lepi, poučni in vzgojni.



UPRAVLJANJE

V 70-letni zgodovini so se družbene razmere spreminjale, društvo pa je vzdržalo na temeljih, zastavljenih v začetku in dopolnjevanih z modernejšimi pristopi. Osnovni cilj združevanja je še danes povezovanje in zagotavljanje članskih ugodnosti ter delo v preventivi.

Osnovna struktura vodenja društva se ni bistveno spreminjala, v letu 2016 je skladu s statutom društva takšna:

<u>občni zbor</u>		
<u>upravni odbor</u>		<u>nadzorni odbor</u>
<i>Brane Šimenc</i>	<i>predsednik</i>	<i>Nace Pavlin</i> <i>predsednik</i>
<i>Vlado Eržen</i>	<i>podpredsednik</i>	<i>Zoran Rautner</i>
<i>Marijan Koren</i>	<i>tajnik</i>	<i>Edo Tepina</i>
<i>Boštjan Košnik</i>		
<i>Marjan Potrata</i>		
<i>Bogdan Sajovic</i>		
<i>Franci Strniša</i>		

Vse organe društva z mandatom 4 leta izvoli občni zbor.

V skladu z zakoni in predpisi so izdelane letne bilance poslovanja, medletni informativni pregledi poslovanja, ocene izvršenih nalog iz programov dela, predsednik društva pa skrbi za pravilnost tekočega poslovanja. Nadzorni odbor spremlja delo in po potrebi na sejah UO priporoča ukrepe za izboljšanje.

V vseh letih je društvo poslovalo pozitivno, kar je zasluga predanih članov organov društva in zaposlenih delavcev v delavnicah, avto šoli in pisarni društva. V zadnjih 15. letih je pisarna društva postala še močnejša točka za stike s člani, informativni center in pomoč članom. Žal se je število neposrednih stikov nekoliko zmanjšalo, saj mnogi člani članarino plačujejo preko bančnih povezav in ne prihajajo (vsaj enkrat letno) v pisarno društva. S tem pa je tudi manj pobud za boljše poslovanje.

AVTOMOTO DRUŠTVO KRANJ

Društveno delo so zaznamovali posamezni vodstveni člani, ki so s povezanostjo z vodstvom AMZS in strokovnimi institucijami občine vodili in skrbeli, da je društvo preživelo včasih turbulentne čase. Mnogih ni več.



Izvedba temeljnih načel društva je bila v veliki meri odvisna od predsednikov društva, njihovih pomočnikov in sodelavcev v organih upravljanja. Zato je prav, da so zapisani vsi predsedniki in da se ohrani trajni spomin na njih.

KUŠAR DRAGO	LEVIČNIK MILAN	PEČENKO LADO	ZUPANČIČ ZMAGO	ZUPAN FRANC	NADIŽAR FRANC
1945	1946	1947 1949 1950	1948	1951	1952

KOŽELJ FRANC	HLEBEC RUDI	PIČULIN OTO	VREČEK IVAN	URBANC JANKO	RAUTNER ZORAN
1953 -1955	1956 –1960 1962 –1965	1961	1966 1968 –1975	1967	1976 1977 1989 1990

HROVATIN IVAN	KOŠNIK JANEZ		ŠIMENC BRANE		
1984 1985	1978 1979 1982 1983	1986 –1988 1991– 2004	2005 - 2016		

AVTOMOTO DRUŠTVO KRANJ

Za svoje izredne prispevke na posameznih področjih društvene dejavnosti so organi društva v preteklih letih dali priznanje v obliki podelitve naziva »častni član«. To so:

še živeči:

FAJFAR JANKO
PAVLIN NACE
PIČULIN OTILIJ
RAUTNER ZORAN
SUPANČIČ ANTON
ZUPIN MATJAŽ

žal že pokojni:

ADAMIČ ZVONKO	NADIŽAR FRANC
HAFNER VINKO	NADIŽAR RAJKO
HLEBEC RUDI	PEČENKO LADO
HROVATIN IVAN	POKLUKAR JOŽE
KOČEVAR MIRO	VREČEK IVAN
KOŠNIK JANKO	ZUPANČIČ ZMAGO
	ŽBOGAR JANEZ

Ob jubileju, 70-letnici obstoja društva, je skupščina AMZS za pomemben prispevek k razvoju AMZS podelila priznanja zaslužnim članom in društvu:

- Jubilejno listino: AMD Kranj
- Posebno odličje: Marijan KOREN, odličje: Boštjan KOŠNIK, častni znak: Roman HERLEC, Niko SODNIKAR, Milan ŠPENDAL, plake to: Brane ŠIMENC, Otilijo PIČULIN, Zoran RAUTNER.

Za dolgoletno sodelovanje z društvom in aktivno delo v društvu je UO AMD odločil o podelitvi priznanj v letu 2016:

- AMD Cerklje, AMD Šenčur, AMD Šlander Celje, AMZS d.d. PE Kranj;
- Vlado Eržen, Darinka Kavčnik, Leon Pintar, Marjan Potrata in Brane Šimenc.

Društvo ni živelo in delovalo v izoliranem okolju ter samemu sebi namen, ampak je bilo vpeto v vsa družbena dogajanja ter prispevalo k razvoju prometne in tehnične kulture, kar pa bi težje doseglo brez dobrega sodelovanja v preteklosti in zdaj z:

SAVA, ISKRA, MERKUR, ALPETOUR, ZAVAROVALNICI TRIGLAV in ADRIATIC-SLOVENICA, TOMOS, SREDNJE IN OSNOVNE ŠOLE KRANJA,

VRTCI, RDEČI KRIŽ, ZAVOD ZA ZDRAVSTVENO VARSTVO, POLICIJA, IZPITNI CENTER, SVET ZA VZGOJO IN PREVENTIVO V CESTNEM PROMETU, ZAVOD ZA TURIZEM IN KULTURO, TISKARNA RADOVLJICA, predvsem pa AVTOMOTO ZVEZA in bližnja AMD, pa še kdo (našteto brez naslovov in vrstnega reda).

Zato vsem imenovanim in drugim, nenamerno izpuščenim, HVALA.

ZAKLJUČNA MISEL

V vseh 70. letih je bilo društvo pomemben generator prometne vzgoje, moto-športa, preventive v cestnem prometu, predvsem pa skupaj s krovno organizacijo AMZS ponudnik in strokovni izvajalec članskih storitev. Prejeta priznanja potrjujejo, da je društvo dobro delalo in upravičilo svojo vlogo v družbenem prostoru.

Sedanji nosilci dela pričakujejo, da bo osnovno vlogo društva podprlo čim več starih in novih članov ter s svojim deležem v prometni kulturi prispevalo k prometni varnosti v naslednjem desetletju.

KULTURA	OBZIRNOST	PAZLJIVOST	POTRPEŽLJIVOST	POZORNOST
PRISEBNOST	SPOŠTOVANJE	STRPNOST	TREZNOST	UVIDEVNOST

Naj bodo ta načela prisotna v vsakdanjem prometnem življenju!