

V Celju bodo prvega slavnostno odprli novo upravno poslopje, ki stoji tik izza sedanje barake. V njem je še 40 stanovanj, v zgornjem nadstropju, iz katerega je čudovit razgled na Celjski grad, je restavracija. V njej se bodo hranili vsi delavci celjskega gradbišča. Imeli pa bodo to prednost, da ne bodo plačevali tistih 13 odstotkov režije, ki jo sicer zaračunavajo k hrani. Vsak večer bo v restavraciji tudi kino, predstava, v dogovoru pa so še s številnimi kulturniki in potujočimi kulturno umetniškimi skupinami za gostovanja v novem domu. Zgradba je stala le 30 milijonov dinarjev, ker se jo gradili večinoma s prostovoljnimi delci.

CELJSKE RAZGLEDNICE

Končno so prišli tudi Celjani na vrsto. Čisto po pravici povem, da se je naš urednik na vse kripnje potegoval za to, da bi prišli čimprej v časopis. Na seji uredniškega odbora pa je vedno pogorel, ker smo njegova prizadevanja obsojali za »lokalpatriotska«. »Ampak jaz sem jim že obljubil...« je prigovarjal tovariš Lojze. Čeprav je urednik, njegova le ni obveljala. Nekoč pa je čisto malo manjkalo, da bi zares prišli v časopis. Čisto malo, pravim, natanko sedem etaž v stolpnici. In tako spet ni bilo nič. Odložili smo reportažo na spomlad, ker na gradbiščih čez zimo ni pravega življenja. Pametneje je čez zimo obiskati obrate, na katere vreme ne vpliva. No, končno je urednik le zmagal in reportaža o kolektivih celjskega gradbenega vodstva bo napisana (zdaj sem šele pri uvodu) za prvi april. Toda to s »1. aprilom« ni v nikakršni zvezi. Vse, kar je v njej opisano, je resnica od prve do zadnje črke, če je vse tisto res, kar so mi povedali.

Toda Celjani niso za šale. Še preden sem odprl usta, so mi naročili, da šale ne sodijo v reportaže o naših delovnih kolektivih, da se pri njih ni nič takega zgodilo, čemur bi se lahko smejali. »Pri nas delamo, borimo se s težavami in to so resne stvari...«

Pač stvar okusa! Menda ne bi bil velik greh, če smo pri delu dobre volje. Slabe je tisti, ki mu gre vse narobe.

Res, težav jim ne manjka. Letos na primer so do 20. februarja napravili že za sto milijonov dinarjev, investitorji pa so ostali dolžni polnih 88 milijonov dinarjev. To povzroča seveda težave. Zdale, v začetku leta, imajo dela že za celo milijardo dinarjev, lani so imeli 895 milijonov dinarjev celotnega dohodka. Delo sicer bo, investitorji pa zavlačujejo z načrti, zaradi česar nastajajo težave z nabavo materiala. Če si materiala ne bodo mogli pravočasno preskrbeti, bodo roki zamujeni in še proizvodne zmogljivosti ostajajo neizkoriščene.

Na zgornjih slikah: soštanjska termoelektrarna in novi jašek velenjskega rudnika. Pod njima pa so: začetek gradnje drugega hladilnega stolpa v Soštanju, maltarja Franc Vidovič in Jože Gomboc z gradbišča v Hrastniku, pogled na novo steklarne v Hrastniku in gradnja tovarniškega objekta v Hrastniku

Letos jim bo najbolj manjkalo tesarjev. Potrebovali bi jih kakih trideset. Prej so jim bolj primanjkovali zidarji, ker so imeli večidel stanovanjsko gradnjo, letos bodo spet gradili velike industrijske objekte ter se struktura dela znova spreminja. »Dva do tri delovodje bi še potrebovali«, pravi šef gradbenega vodstva inž. Srečko Cvahte. »pa tudi kakšen sektorski bi nam ne bil odveč, če bi ga dobili.«

Razlog drugih težav so roki. Ti so pa zelo kratki. Za stolpnico je bilo n. pr. predvidenih pet in pol dni za eno etažo, gradili so jo pa po sedem in pol dni. Sicer so pa lani veliko večino rokov zamudili. Drugih težav v glavnem ni bilo. Materiala ni manjkalo, le gramoznica v Otiškem vrhu ni dajala pravega materiala in smo zato porabili več cementa, kot bi bilo treba.

Z Otiškim vrhom najbrž sploh ne bomo prišli na zeleno vejo. Sprva smo nameravali to gramoznico mehanizirati in urediti, potem pa se je izkazalo, da z njo najbrž ne bo nič. Vrh nje stoji jambor daljnovođa, ki bi ga bila treba postaviti. To pa bi veljalo 30 milijonov dinarjev, ker daljnovod ne bi smeli prekiniti, ampak bi morali zgraditi zvezo okoli hriba, daljnovode preklopiti, stare jambore pa podreti. Tega denarja pa ves gramoz, kar ga je na Otiškem vrhu, ni vreden. Nekaj malega bodo to gramoznico sicer preuredili, da bo zadostila te-

kočim potrebam. Sicer pa je za Celje tudi preveč oddaljena in je prevoz gramozja zelo drag, saj je iz Celja do Otiškega vrha 65 kilometrov. Zdaj iščejo novo.

Lani so zgradili 67 objektov, nekaj v Celju, Hrastniku, Rogoški Slatini, Hudinji, Sempetru, Soštanju ter Velenju. Vrednostno je bilo lani najmočnejše gradbišče v Novem Velenju s skupno 26% realizacije celotnega gradbenega vodstva, v novem jašku so ustvarili 17%, v Hrastniku 14, na termoelektrarni 9, v Hudinji 9 itd. Po doseženem dohodku pa se vrste: termoelektrarna, Sempeter, Hudinja itd., v Novem Velenju pa so napravili dobre 4 milijone dinarjev izgube. Lani so opravili vsega skupaj blizu 2 milijona ur, na enega zaposlenega je odpadlo 1.195.000 dinarjev vrednosti, na eno uro pa 478,70 dinarjev. Danes imajo približno tisoč zaposlenih.

V Celju so lani zgradili 22 stanovanjski blok za zavod za socialno zavarovanje in prosvetne delavce ter nekaj manjših del. Odpira pa se gradnja upravnega poslopja za DOZ v vrednosti 60 milijonov dinarjev. V Soštanju grade drugo fazo termoelektrarne, prevzeli pa so tudi gradnjo stanovanjsko-trgovskega bloka, ki ga investira termoelektrarna in občina. Skupno je predvidenih letos del za 590 milijonov dinarjev. Najbrž bodo prevzeli tudi regulacijo Pake na tem odseku.

V Velenju grade stolpnico, dva bloka po 65 stanovanj s trgovinami, dokončujejo en blok s 24 stanovanji ter dva stolpca s po desetimi stanovanji, skupno za 550 milijonov dinarjev. Do 3. julija morajo biti vse stavbe ometane.

V Hrastniku podaljšujejo glavno halo v drugo fazo, prevzeli so še gradnjo dovozne ceste, opornega zidu, skladišče

stekla itd., skupno za 90 milijonov dinarjev vrednosti.

V Rogoški Slatini bodo letos obnovili hotel »Styrija«, tri stanovanjske bloke in režijska dela v steklarni, skupno za 90 milijonov dinarjev.

V novem jašku velenjskega rudnika grade lamparno greznico, ograjo itd. za 70 milijonov. Potlej je še gradnja osemletke v Spodnji Hudinji v vrednosti 40 milijonov dinarjev.

Pa naj bo dovolj številki!

Danes povsod razpravljamo o nagrajevanju po učinku. Ugotoviti je treba, da vsak delavec ve za ta prizadevanja. Delovodje so namreč že seznanili delavce z akordnim cenikom. Toda povsod, kamor smo prišli, pričakujejo, da bo že marec obračunan po akordnem ceniku. Nihče izmed vprašanih delavcev pa ni vedel povedati, kakšen je njegov akord, niti kakšna je cena. Vse to je ostalo »v ilegalic«. Delavce torej ne ve, ali dela v akordu, ali ne in pričakuje, kdaj bodo razobesili akordni cenik. Tako je na gradbiščih, kjer ni trde roke, še stara podoba: delavci postajajo, se sprehajajo in ni opaziti prevelike vneme. Na gradbišču šole v Spodnji Hudinji se je primerilo tole.

Delavcem se res ni mudilo delati. Sicer pa prav tisti dan ni bilo delovodje na gradbišču. Tudi ni nihče vedel povedati, zakaj je izostal. V enem izmed prostorov bodoče šole so si inštalaterji uredili delavnico. Pozornost je vzbudila nenavadna prizadevnost dve instalaterji, ki sta hitela, da se je kar kadilo. Utegnila sta povedati le, da imata normo, in da sta morala skoraj 12 dni čakati, ker projektant ni predvidel vdolbin za napeljavo centralne kurjave in je bilo treba stene in strope izsekavati. Šele kasneje smo zvedeli, da sta to delavca drugega podjetja. Naši za norme in akorde še niso vedeli.

V upravi vodstva so povedali, da bodo letos uspeli akordirati in normirati okrog 80 odstotkov vseh del. Dobili so normire, da bo primerjal akordne cene med sektorji in da bo vodil politiko nagrajevanja po učinku. Ze sedaj pa je opaziti, da se tehniki branijo dela v zvezi z normami in akordi. Res je, da so celjski zelo močno obremenjeni, da jih je premalo in je tako razpoloženje tudi moč razumeti.

Ob obisku na celjskem področju niso imeli kaj dosti težke mehanizacije. Pri planiranju stavbišča za hladilni stolp soštanjske termoelektrarne bi potrebovali bager. Iz Ljubljane so jim sporočili, da ga nimajo. Oni pa trdijo, da imajo v Ljubljani štiri. Glede tega imajo še neke pripombe. Vsak stroj bi moral biti popolnoma usposobljen za delo, zlasti pa urejen po vseh varnostnih predpisih. Tako pa se morajo potem gradbišča pogajati z inšpekcijo dela. Kot je povedal tovariš tehničar, je M. iz Ljubljane naročil gradbišču, naj ne upošteva zahtev inšpektorja dela. To je dokaj nenavaden odnos do varnosti pri delu.

Spričo tega, da so se gradbena podjetja v Celju združila v novo podjetje z imenom »INGRAD«, se naši Celjani še ne boje, da bi jim zmanjkalo dela. Vendar si žele dobiti lahko mehanizacijo, zlasti stroje za ometavanje in pa take, s katerimi bi razbremenili tesarje. Pri Ingradu že imajo dva stroja za ometavanje italijanske znamke in ju s pridom uporabljajo.

Eno izmed največjih gradbišč celjskega bazena je termoelektrarna Soštanj. Ob obisku so pripravljali teren za gradnjo drugega hladilnega stolpa, ki bo prav tak, kakršen je prvi. Tu bodo potrebovali sila veliko tesarjev. Prišli so na misel, da bi iz vsega Gradisa



Ferdinand Cvikelj, delovodja na gradbišču glavnega pogonskega obrata TE Soštanj, ki je med najboljimi delovodji Gradisa. Sedaj je bil že drugič nagrajen

dobili tesarje, ki so gradili prvi stolp. Ti imajo že delovne izkušnje in bi delo veliko hitreje teklo. Stolp bo visok okrog 60 metrov. Strojnega izkopa je za 7800 kubikov, ročnega pa 1300 kubikov. Vgradili bodo 3000 m³ betona ter 235 ton betonskega železa na vsem soštanjskem sektorju. Danes dela tam nekaj čez sto ljudi. Glavni pogonski obrat je v glavnem že dograjen, nimajo pa še načrtov za temelje v kotlarni in strojnici.

Delovodja na glavnem pogonskem obratu je F. Cvikel, ki je bil doslej že 2-krat nagradjen in je eden izmed najboljših gradisovih delovodij. Vprašali smo ga, v čem je skrivnost njegovega uspeha. »Red in organizacija dela, to je v glavnem vse«, je dejal. »Organizacija

manjkanje tesarjev in poročila za predelne stene, se pridružujejo še težave z investitorjem. Postavljajo skoraj nemogoče roke, kar gradnjo seveda močno podraži. Pri stolpnici na primer, ki je skeletna stavba, porabijo zaradi kratkih rokov dosti več lesa kot pa bi ga bilo treba. Normalno uporabijo opažni les desekrat. Ker pa je rok kratek, morajo več nadstropij naenkrat opažiti. Mimo tega so kalkulirali projektanti dovoz opeke iz Zaleca. Kapaciteta te opekarne pa je le tolikšna, da bi lahko zgradili le pol stolpnice in so morali opeko voziti celo iz Srbije. Investitor je pristal na to, zdaj jim pa ne gre v glavo, da je toliko dražje. Roki in priznavanje dejanskih stroškov, ki so večji zaradi kratkih rokov — to so stvari, ki kalijo odnose med investitorjem in našim gradbiščem. Sicer pa je investitor pokazal razumevanje za ta naš kolektiv in je odstopil blok, v katerem je 27 stanovanj za naše delavce. Tako so barake podrli, v kratkem pa bodo preselili v ta blok tudi menzo. Lani je to gradbišče napravilo 4,5 milijonov dinarjev izgube.

Doslej so v Velenju zgradili naši delavci 740 stanovanj vse od leta 1948 dalje. Samo leta 1957 so zgradili 280 stanovanj.

V celjskem bazenu odkrito priznajo, da so zelo skopi, kadar je treba dati kaj za boljše življenjske pogoje delavcev. Šef gradbenega vodstva pravi, da so zato objektivni razlogi in da nimajo toliko sredstev, kot bi jih želeli. Pripravljalna dela so vedno planirana na najnižje možne zneske ter se to pozna na urejenosti naselij. Ta so res slaba. V Soštanju živi v naselju okrog 300 ljudi in se je zgodilo, da je spalo v sobi tudi po 30 ljudi. Take razmere so zlasti za kvalificirane delavce nevdružne. Letos se je že zgodilo, da so prišli zidarji na novi jašek pa tudi takoj odšli drugam, ker niso hoteli spat v prenatrpani sobi. Delavci se pritožujejo, da manjka rjuh in odev, zlasti blazin, da je slama vsa zdrobljena in da se perilo tudi po dva meseca ne menja. Zlasti slabe so barake v Hrastniku. Dosti boljše pa tudi ni v Soštanju. Močno bodo v naši velika



Franc Krčmar, brigadir tesarske skupine je med najstarejšimi Gradisovci

dela je bila že v začetku dobro preštudirana in pripravljala dela temeljito opravljena. Transporti brezhibno teko, disciplina na gradbišču pa je na zelo visoki stopnji, saj se odstotek izostankov suče med 2 in 5. Neupravičenih izostankov ni. Tudi nesreč je zelo malo. Predvsem pa je eno izmed glavnih načel, da je treba sproti pospraviti za seboj. Tako vsak najde vsako stvar na svojem mestu in ni nepotrebnega iskanja in tekanja po gradbišču. Pri takih zadevah človek ne sme biti popustljiv. Menda ni treba posebej naglašati, da se s slabim orodjem malo naredi in da se zanemarjeni stroji pogosto kvarijo. Se kaj?

»Dovolj je!« V njegovem uspehu pravzaprav ni nobene skrivnosti in nič takega, kar ne bi mogel storiti katerikoli drugi delovodja.

Pri gradnji glavnega pogonskega objekta so betonirali v najhujšem mrzazu. Tehnik F. Juvanc se je dogovoril z elektrarno, da so mu dajali paro. Z njo so ogrevali gramoz celo do 60° C. Tako je imel beton temperaturo 25° in po 24 urah se vedno 18° C, kljub temu, da je bilo več kot 10 stopinj pod ničlo. S tem so seveda vse roke močno prehiteli.

To je vsekakor domiselnost. Domiselni pa je bil tudi Marko Juvančič, vodja mehanične delavnice v Soštanju. Tovarna »SKIP« iz Ljubljane izdeluje 500-litrsko betonsko mešalce. Ti pa imajo konstrukcijsko napako v sklopki in se zato pogosto kvarijo. Tudi v Velenju so imeli tak mešalec ter sta ga tehnika Praprotnik in Merzel poslala v delavnico. Tu so ga kmalu popravili. Namesto Skipove sklopke so vgradili novo konusno sklopko s ferodami. Mešalec so poslali potem v Hrastnik in še danes brezhibno deluje.

Sklopko so medtem v »SKIP« že rekonstruirali, pa prav tako ne ustreza in jo je treba nenehno popravljati. Na glavnem pogonskem obratu v Soštanju imajo mešalec te znamke z isto napako. Tudi tega bodo predelali, ko bodo imeli doli toliko časa, da ga bodo lahko pogrešali. Sklopko sta si zamislila Marko Juvančič in strojnik Ferik. Doslej še ni bilo slišati, da bi dobila za to kakšno posebno priznanje.

Drugo največje gradbišče celjskega bazena je v Novem Velenju. Kot smo že dejali, bodo letos tu ustvarili za 350 milijonov dinarjev vrednosti, lani so napravili le 214 milijonov dinarjev. Vse zimске mesece niso stali tako, da so pred planom za kakih 10 odstotkov. Drugim težavam kot so n. pr. po-

»Z našo komunalo so velike težave,« je dejal šef gradbenega vodstva. »Nimamo dobrih upravnikov, v Soštanju pa je preobremenjen s številnimi drugimi funkcijami. Teh ljudi ne moremo dobro plačati in zato seveda ne dobimo strokovno usposobljenih moči. Hrana stane povprečno 140 din brez kruha in je za ta denar težko skuhati kaj prida.«

Več skrbi in iznajdljivosti, zlasti pa z več občutka za to, da pomenijo lepo urejeno stanovanje in dobra prehrana ne samo višjo življenjsko raven, marveč ustvarjajo v delavcih tudi čisto nove navade, o čemer so se prav ti delavci lahko prepričali na primeru velenjskih rudarjev. Urejene razmere glede stanovanj in prehrane pa vplivajo tudi na višjo storilnost. Ta ugotovitev je že stara in so jo poznali že kapitalisti. Toliko bolj velja to za nas!

Zdaj še beseda o družbenih organizacijah tega bazena. Začnimo pri organizacijah Zveze komunistov. Včasih je bila enotna organizacija za vse delavce tega gradbenega vodstva. Potlej so se ustanovile samostojne organizacije v Celju, Soštanju, Velenju in v Hrastniku. Vendar je delo skoraj povsod zamrlo. V Hrastniku že pet mesecev niso imeli sestanka, niti niso pobrali članarine. Drugače je v Soštanju, kjer so se redno sestajali. Danes je spet enotna organizacija in šteje trideset članov.

O sindikatu bi mogli kaj malo povedati. Doslej so imeli dve seji. Večina odbornikov je iz Saleške doline, to je iz Soštanja in Velenja, uprava je pa v Celju in dobivajo tam vso pošto. Tajnik sindikalne podružnice, tov. Milan Omladič, ki je postal pred nedavnim tudi sekretar partijske organizacije, poleg tega pa je še upravnik menze in naselja, pravi, da položaja nimajo v rokah in da so se ukvarjali bolj s prirejanjem občasnih prireditev in s športom. Športne organizacije so samostojne, goje pa strelstvo, kegljanje in odbojko. Pripravili so obsežen program prireditev v počastitev 40-letnice KPJ. Mladinske organizacije ni, sindikalnih sestankov tudi ne. Celu sindikalnih zaupnikov nimajo po gradbiščih. Članarino pa pobirajo pri plači.

Ob takem delu sindikata se člani lahko opravično sprašujejo, zakaj plačujejo članarino.

Ob koncu še nekaj besed o perspektivah gradbenega vodstva.

To se je razvilo iz gradbišča v Soštanju, kjer so začeli delati 1946. leta, v Celje pa so se preselili 1956 in se medtem razvili v pomembno enoto Gradisa. Velike zasluge za to ima sedanji šef tov. ing. Srečko Cvahte.

Težišče tega bazena se bo počasi preselilo iz Soštanja in Velenja v Celje in Zasavje. Predvidevajo, da bi se celjsko gradbišče čez leto ali dve razvilo v najmočnejše gradbišče tega bazena. V Soštanju in Velenju bo sicer dela še za naslednje leto, potem pa bodo tam le še manjša dela, v glavnem stanovanjska izgradnja. Na drugi strani pa se prav v Celju začne široka fronta gradenj stanovanj, saj bodo investirali za stanovanja poldrugo milijardo dinarjev, ki jih »INGRAD« sam ne bo zmogel.

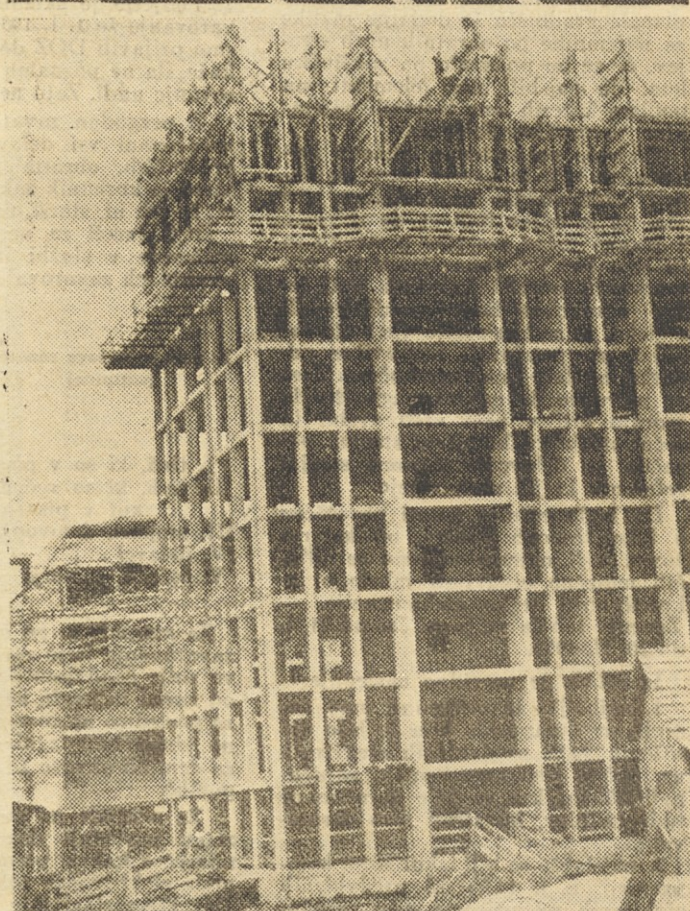
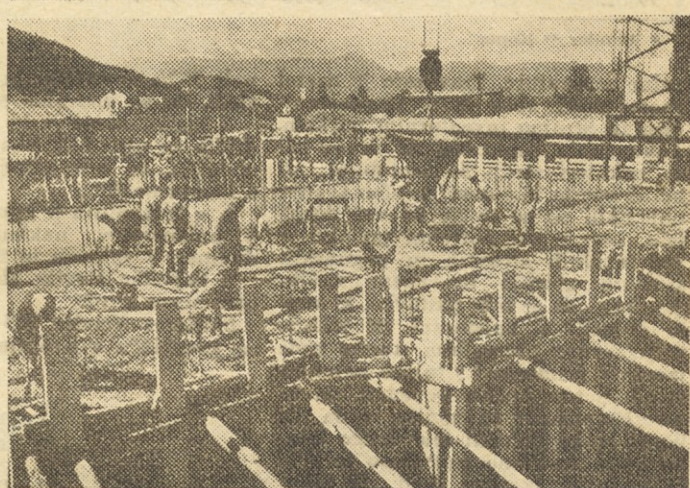
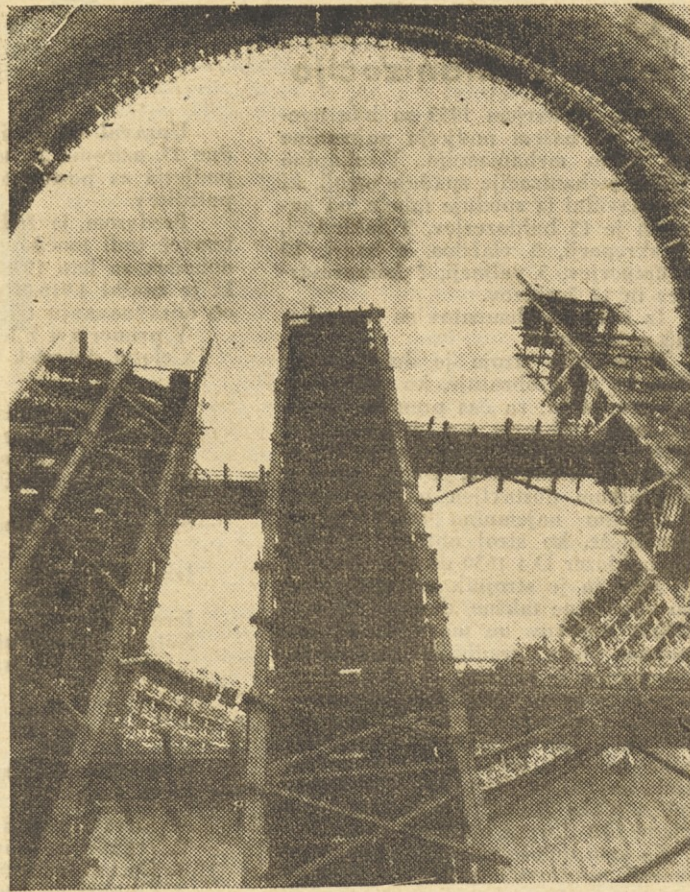
Najvažnejša je sedaj izgradnja baze v Celju. Lokacije imajo že določene, delavski svet pa je na nedavnem zasedanju tudi odobril potrebna denarna sredstva. V Celju nameravajo zgraditi stanovanjski blok, v katerem bo 12 stanovanj in 6 garsonjer, bržkone pa bo našla v njem prostore tudi uprava. Bazo bodo zgradili na Lavi. Tu bi bila skladišča za celjski sektor in deloma tudi za druge sektorje in še nekateri drugi obrati.

Zdaj smo pri kraju. Marsikomu ne bo vse všeč, kar je tule napisano. Napisano pa je v želji, da bi bili še boljši, saj pripada Celjanom med vsemi gradbenimi vodstvi nesporno prvo mesto.

V. J.

Slike od zgoraj navzdol predstavljajo: gradnja prvega hladilnega stolpa v Soštanju, betoniranje zgornje plošče na glavnem pogonskem obratu v Soštanju (druga faza), del našega kolektiva na gradnji novega jaška v Velenju, bloki, ki smo jih zgradili v Novem Velenju ter stolpnica v Velenju, ki naj bi bila ometana že do rudarskega praznika dne 4. julija.

Spodaj: Pogled na novo Velenje



EXPO 58

po cestah z mopedi in kolesi. Na neskončni ravnini, le tu in tam nekoliko valoviti, so v glavnem gojili sladkorno peso, ki so jo pravkar pobirali ter vozili v bližnje sladkorne tovarne, mimo katerih nas je vodila pot.

Dolgo časa smo se vozili skozi obsežen gozd pri mestu Compiègne. V tem gozdu, v nekem železniškem vozu, so leta 1918 Nemci podpisali kapitulacijo. Leta 1940 je Hitler Francoze prisilil, da so na istem kraju in v istem vagonu podpisali svojo predajo. Nemci so ta voz odvekli v Nemčijo v nek muzej. Sedaj stoji ta voz ponovno na svojem mestu sredi gozda.

Po gladki cesti smo brzeli proti srcu Francije — Parizu. Pred Parizom smo zagledali glavno francosko civilno letališče Orly, kjer so se stalno dvigovale in spuščala velika potniška letala. To letališče je največje v Evropi. Za Orlyjem so se začela zgoščeovati naselja in množiti promet. Prihajali smo v pariška predmestja in smo končno zavozili v samo mesto. Avtobus nas je vozil nekaj časa po mestu, da smo si bežno ogledali glavne znamenitosti. Čas nam je bil v Parizu zelo kratko odmerjen: samo en dan.

Pariz je v Evropi s svojimi šestimi milijoni prebivalcev drugo največje mesto. Po kulturni tradiciji, po zgodovinskem razvoju in po umetnostih, ki so jih ustvarile davne in še nedavna generacije, je pa vsekakor prvo. Na videz je mesto manj negovano; fasad ne popravljajo. Razen v glavnih ulicah se ne menijo za odstranitev že zdavnaj preživelih stavb in izložb. Zaradi posebnega podnebja so vse stavbe več ali manj počrnele. Vendar diha vsepovsod iz tega zidovja zgodovina mnogih slavni in težkih dni. To mesto je bilo nekaj časa pravzaprav središče vsega dogajanja na svetu. Francoski kralji so mu dajali blesk in sijaj. Tod se je rodila in zrasla francoska revolucija in prva omajale temelje preživele družbe. Po teh širokih ulicah so korakale zmagovalne Napoleonove armade, vračajoče se iz daljnih dežel. Po istih ulicah so bile postavljene barikade in se je boril francoski proletariat leta 1848 in kasneje leta 1871, ko je ustvarjal pariško komunjo. Do nedavna je bilo to mesto na čelu napredka človeškega duha; zato sem s spoštovanjem zrl na lepe starinske stavbe, ki so preživele ves ta razvoj.

Pariške ulice so bile zasnovane in mogočne stavbe postavljene že pred več kot sto leti, vendar ne bi mogel noben moderen arhitekt ustvariti lepše oblike Parizu, kot so jo stari mojstri, zlasti za časa Napoleona. Nepopisen je pogled od starega gradu Louvre preko trga Concorde do slavoloka zmage po široki ulici Champs Elvsées v daljavo pet kilometrov.

V Parizu pride na vsakih 6 ljudi en avtomobil, ki jih je tedaj milijon. Če so bili v Bruslju potokčki avtomobilov, so se po pariških ulicah valile cele reke v vse smeri. Zavaljo teh avtomobilov boli že sedaj Parižane glava. V Parizu je samo garaž 200.000. Več kot tričetrt avtomobilov mora parkirati po ulicah, hodnikih, prehodih, če le najdejo prostor. Cesto se moraš voziti deset minut, da najdeš ob robu ceste prostor, kamor se lahko stisneš. Parkirati pa smejo samo uro in pol, takoj za tem pa plačaš obično kazno, kajti policisti stalno kontrolirajo posebne kartone, ki so pritrjeni na avtomobilih in kažejo čas, kdaj so prispeli. Vsako leto se število avtomobilov pomnoži skoraj za sto tisoč, že sedaj imajo v mestu samem avtomobilisti več muk, kakor pa da bi se posluževali podzemne železnice. Zvečer, ko se trgovine in uradi zapre in se mnogi odpeljejo na svoje domove v okolico, postaja vožnja po mestu prijetna. Vsa lepa poslopja, vademeti in spomeniki so osvetljeni skoraj za kot po pravljicnem mestu.

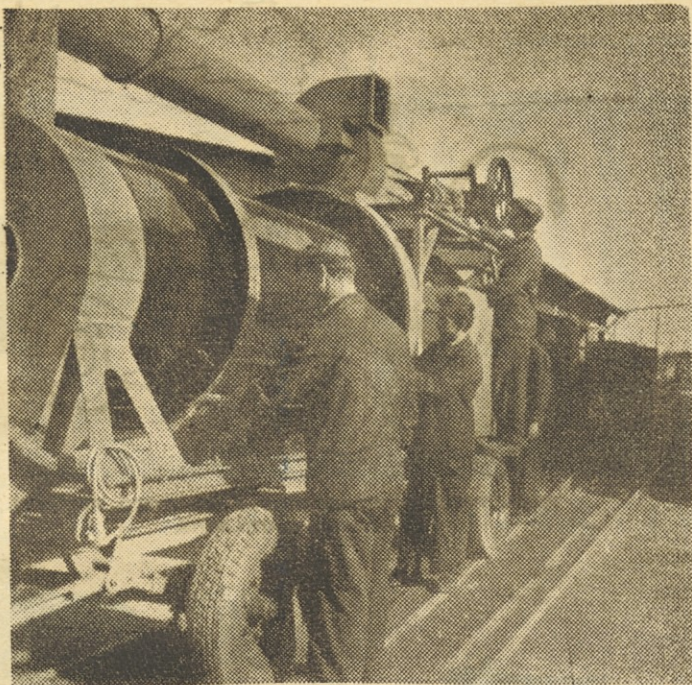
Povprečen Parižan, ki nima avtomobila in z njim tudi taki tujci kot smo mi, se pa vozijo pod Parizom, to je, poslužujejo se podzemske železnice ali kakor jo nazivajo Parižani »Metro«, s katero je vse mesto prepreženo. Na vseh večjih cestnih središčih so vhodni do podzemskih postaj. S spremeni zvezami lahko prideš do vsakega kraja mesta v pol ure. Na nekaterih točkah se ta železnica križa tudi v štirih nadstropjih, kajti v isti ravnini se ne more, da ne bi prišlo do hudih nesreč. Varnostne naprave te železnice so popolne. Ko plačaš vozno, ki je razmeroma draga (70 din) in prestopiš vhod na postajo, se lahko voziš ves dan kamor hočeš. Ko pa izstopiš iz postaje, se vrata za teboj avtomatsko zapro in smeš le z novim listkom na postajo.

Prvo popoldne in večer smo posvetili ogledu mesta, drug dan popoldne smo si pa še pogledali tudi znotraj največje znamenitosti. Predvsem je lepa stara stolnica Notre Dame, zidana v 12. stoletju v krasnem starinskem slogu. Zatem je vredna ogleda Sveta kapela, postavljena tudi v istem času in namenjena, da bi bila v njej shranjena trnjeva krona Kristusa ki so jo križarski vitezi ugrabili v Carigradu. V tej kapeli so znamenita barvana okna, ki jih danes nikakor ne bi mogli izdelati v isti lepoti. Zatem smo si ogledali največji in najznamenitejši grad »Louvre«. Ta grad so začeli zidati v 14. stoletju. Vsak od francoskih kraljev mu je nekaj prizidal in tako ima sedaj grad preko 400 soban in sob ter bi bil še večji, da ga ni podivjana množica ob revoluciji deloma zažgala. V šestini tega gradu je nameščena največja in najlepša zbirka umetniških slik, kipov in drugih spomenikov na svetu. Za temeljit ogled tega muzeja rabiš dva dni, mi smo pa morali to opraviti v dveh urah. Za nadaljnja ogledovanja mesta in znamenitosti nismo imeli časa, za uživanje raznih razvedril in zabav, med katere spadajo prireditve v barih, kabarjih, varietejih, ki jih je Pariz poln in zavoljo katerih je to mesto nekoliko na slabem glasu, pa ni bilo denarja.

Popoldne smo žal prehitro zapustili Pariz in se odpeljali proti jugu. Vozili smo se vse popoldne preko Vzhodne Francije ter smo pozno ponoči prevozili švicarsko mejo na hribovju Jura. Ko smo prišli čez sedlo, se je pod nami blestelo v mesečini veliko Zenevsko jezero, obdano z vencem luči. V zgodnjem jutru smo se pripeljali v Zenevo ter smo po kratkem postanku nadaljevali pot do obrežnega mesta Montreux. Pot ob obali jezera je prelepa. Nerazumljiva in skoraj tuja nam je bila izrazita čistoča po cestah v mestih in vaseh. Vиноgradi in sadovnjaki, mimo katerih smo se peljali, so bili obdelani, kakor da bi jih počesal in umil.

(Konec prihodnjč)

Takle je relief Belgije, kot so ga pokazali na svetovni razstavi v Bruslju



Sušilni boben za pesek — izdelek naših centralnih obratov v Mariboru

Nekaj navodil o uporabi Wacker - vibratorjev

Na gradbiščih našega podjetja precej uporabljamo Wacker — vibratorje. Ker je njihov učinek pri delu v znatni meri odvisen od pravičnega vzdrževanja in nege, je prav, da se člani kolektiva seznanijo z uporabo in nego teh strojev. Razlikujemo dva glavna tipa vibratorjev:

1. vibratorji, kjer je igla spojena s pogonskim motorjem z gibljivo gredjo in
 2. vibratorji, kjer je pogonski motor vgrajen v iglo.
- Stroji prve vrste so iz treh delov:
- a) iz specialnega motorja za vrtilni tok 42 voltov
 - b) iz gibljive gredi, ki je vložena v varovalno cev in
 - c) iz igle.

Motor je popolnoma zaprt in ima zunanjo hlajenje. Ventilator potiska zrak za hlajenje skozi ohišje motorja. Pretok zraka in hlajenje motorja je neovirano, če na motorju ni betona ali druge umazanije. Ker je motor zgrajen za vrtilni tok nizke napetosti 42 voltov se pod nobenim pogojem ne sme priključiti na višjo napetost. Na dozi motorja in na dozi transformatorja je zato napisano »42 Volt«.

Ko stikalo vključimo, mora motor v najkrajšem času steči s polnimi obrati. Če se to ne zgodi, je treba motor takoj izklopiti, da se kaj ne pokvari. Vzrok temu, da motor ne dobi takoj dovoljnih obratov, je lahko v tem, da je gibljivo vreteno premočno mazano ali pa je defekt v ležaju. Paziti je treba, da se motor vrti v smeri puščice, ki je označena na motorju. Motor se ne sme ozemljiti ali vezati na ničlovod. Vključiti se sme le takrat, kadar vibracijska igla ni obremenjena, to je, ko igla ne leži v betonu. Takoj po vključitvi pa je treba vibracijsko iglo pogrezniti v beton.

Ležaje naj mažejo le za to določene strokovno usposobljene osebe. Enkratno mazanje zadošča za približno 500 ur in je treba prej ležaje dobro očistiti.

Motor nima, kot je to običajno, ohišja iz litine, temveč iz tanke jeklene pločevine. Zaradi tega se toplota, ki jo proizvaja motor, zelo hitro oddaja prek jeklene pločevine. To se lahko hitro ugotovi z dotikom. Maksimalno ogrevanje lahko doseže 95°, pri čemer je mišljena max. temperatura 55° in dodatno ogrevanje 60°.

Pri uporabi motorja lahko nastopijo razne motnje, kot so: motor teče v dveh fazah, motor se prekomerno segreva, se težko zaganja ali se sploh ne da zagnati. V vsakem primeru je treba motor takoj ustaviti in poklicati strokovnjaka, da nedostatke odpravi.

Gibljiva gred je vložena v varovalno cev in jo je treba zmerno mazati vsakih 50 obratovnih ur. oz. dokler je nova, vsakih 25 ur. Gibljive gredi naj maže delavec, ki je za to strokovno usposobljen. Pri mazanju je treba posebno paziti na to, da ne pride v varovalno cev ali na gibljivo gred kakršnakoli umazanija, pesek, beton ali podobno. Izredno je treba tudi paziti na to, da gibljiva gred, oz. varovalna cev gibljive gredi ni preostro zavita; najmanjši polmer je 1 meter. Če je varovalna cev in s tem gibljiva gred preostro zavita, ta poškoduje varovalno cev. Enako je treba tudi paziti, da se gibljiva gred vrti v smeri, ki je naznačena s puščico.

Vibracijske igle ne smemo nikoli pustiti, da teče neobremenjena. To se pravi, iglo je treba hitro potopiti v beton, kar služi obenem tudi

za hlajenje. Če teče igla dlje na »prazno«, se lahko poškodujejo ležaji v njej.

Stroj ali njegove dele naj razstavlja in sestavlja le usposobljen strokovni delavec.

Ker je pogonski motor grajen za napetost 42 voltov, je treba postaviti pred motor transformator. Priključek na napetost 220/380 V in ozemljitev sme opraviti samo strokovnjak. Priključiti se sme samo takrat, kadar stroj ne obratuje in veljajo za transformator ista navodila, kot za motor. Posebej pa kaže omeniti, da tudi transformator oddaja toploto, ker je njegovo ohišje prav tako iz tanke pločevine.

Isto kot za vibratorje z gibljivo gredjo, velja tudi za vibratorje, ki imajo pogonski motor v igli. Ker je pogonski motor vgrajen v iglo, odpade vmesni del pred motorjem in iglo t. j. gibljiva gred v varovalno cevjo. S tem se poveča možnost gibanja in uporabe vibratorske igle, saj ni treba paziti na to, da ni... gibljiva gred preoster tek. Pač pa je enako važno kot pri zgoraj opisanem vibratorju, da motor, ki je vgrajen v iglo, ne teče nikoli prazen, ker se sicer poškodujejo ležaji. Paziti je treba tudi na to, da se cev, v kateri je gumijasti kabel, ne polaga prek ostrih robov in da se po kablu ne vozi s samokolnico.

Za stalno zaposlitev
v lesnem obratu
v Škofji Loki
potrebuemo
8 tesarjev

Interesenti
naj se prijavijo
preko gradbišč
sekretariatu podjetja





ZADNJE VESTI

■ Naš počitniški dom na Pokljuki je že zgrajen. Letošnja mila zima, ko niti na Pokljuki ni bilo snega, je omogočila, da so zidali vso zimo. Zdaj tečejo še zadnja dela. Ker je dom zgrajen po čisto novi metodi, ki je v svetu znana pod imenom »Plankamen«, notranja oprema pa v sistemu »Pogradklops«, se je upravni odbor podjetja sicer s težkim srcem odločil, da ga bodo odprli za poskušajo. Preskušnja bo trajala od prvega do zadnjega aprila in bo brezplačna. Vsi, ki bi radi izkoristili izredno priložnost, naj do prvega sporoče vodstvu jeseniškega gradbišča.

■ Ker je cestna uprava v Kopru postavila ob križišču cest v Semedeli tablo, na kateri piše, da je dovoljena obtežba samo tri tone, je prišlo naše gradbišče stolpčev na originalno misel. Na vsak kamion privežejo 112 z vodikom polnjenih balonov, s čimer dosežejo, da tehta vsak natovorjen kamion natanko 3 tone. Predlogov je bilo sicer več. Najresneje so razpravljali še o drugih, da bi namreč zgradili od križišča do gradbišča žičnico, ali da bi postavili 93 m visok stolpni žerjav, ki bi kar iz kamiona na križišču razkladal material tudi do najoddaljenejšega stolpča. Zelo resne pa so bile razprave še o četrti varianti, da bi namreč od križišča do stavbišča zgradili skakalnico. Ta predlog pa je padel v vodo, ker je doli morje in bi bilo treba prej zgraditi še hrib v velikosti planiške skakalnice. Računi so pokazali, da ta rešitev ne bi bila rentabilna.

■ Sindikalni odbor podjetja je kupil v kranjskem podjetju »Iskra« povsem nov filmski projektor. V centralnih obratih tečejo že zadnja dela na posebnem avtobusu, v katerega bodo montirali ta projektor. Sindikalni odbor je dobil od podjetja za razdeljevanje filmov 72 filmov ter 54 risank. Sestavili so tudi program obhoda vseh gradbišč in sicer tako, da bo prišlo vsako gradbišče vsak teden na vrsto. Prva predstava bo v prenovljeni menzi ravenskega gradbišča, prvega v mesecu ob osmih zvečer. Sindikalni odbor je s tem pokazal veliko zanimanje za kulturni dvig naših delavcev.



Namesto poročila o delu sindikata

Podjetje je kupilo 40 osebnih avtomobilov znamke »Zastava 600« za vse sete sektorjev in gradbišče ter vse tehnično osebje. Vozila bo oddajal osebno direktor podjetja in to za osebno uporabo, da ne bi prišlo do nepotrebnih nesporazumov, egoističnih težej in podobno. Prednost bodo imeli sefi z večjimi družinami, da bodo vozila polno izkoriščena.



Inženir Jože Uršič je nedavno pristopil h kegljaškemu klubu »Gradis-Ljubljana« in s tem demantiral vse govorce, češ da se za ta šport ne zanima ali da je do kegljačev celo sovražno razpoložen. Na prvem treningu je v treh tečajih podrl 29 kegljev (kralja celo po dvakrat). Vsi prisotni so mu k doseženemu uspehu iskreno čestitali. Predsednik kluba Tone Martinšek je izjavil, da ga bodo nemudoma vključili v reprezentanco ter tako zmešali vse račune tistim, ki so nad našimi kegljači že obupali. Prvega ob osmih zvečer bo tovariš Uršič nastopil na internem tekmovanju. Nudi se torej edinstvena priložnost, da vidimo našega novega reprezentanta. Naš tehnični direktor je izrazil samo dyom, če se bo zaradi poklicnega dela mogel redno udeleževati treningov.

■ Na nedavnem sestanku upravnikov menz in naselij, ki ga je organiziral sindikalni odbor podjetja in na katerem so sodelovali tudi predstavniki vseh sindikalnih organizacij, so se temeljito pomenili o prehrani naših delavcev in o stanovanjskih razmerah. Sklenili so, da bodo poslali vse kuharice na poseben dopolnilni strokovni tečaj. Tečaj bo na Jesenicah in ga bo vodila tamkajšnja kuharica, ki je dobila pred nedavnim za strokovno delo posebno nagrado. Zavod za napredek gospodinjstva pa je obljubil svojo strokovno pomoč. Glede stanovanj pa so se domenili, da bo sindikat iz svojih sredstev nabavil nove rjuhe in odeje. Tečaj začne prvega.

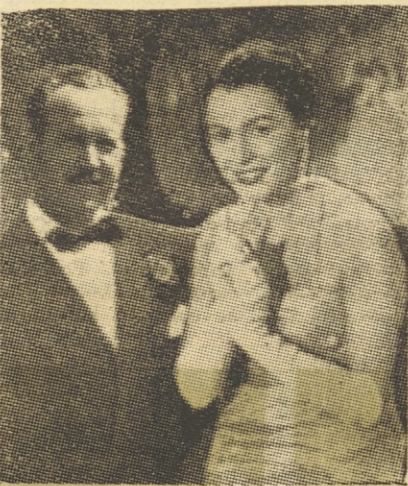
■ Delavski svet obratov v Skofji Loki je na svoji 12. seji v sedanjih mandatnih dobi sklenil, da se bodo odsej točno držali rokov izdelave. Vse obljube so točne in naj bodo gradbišča povsem brez skrbi glede oken in vrat.

■ Na občnem zboru sindikalnega odbora podjetja so temeljito analizirali delo sindikalnih podružnic vsega Gradisa, v razpravi pa so opozorili na številne probleme delavskega upravljanja. Obilica pobud in misli, ki so jih razvili prisotni delegati iz vseh podružnic, bo služila kot osnova za delovni program novoizvoljenemu sindikalnemu odboru podjetja. Na občnem zboru so imenovali tudi več komisij: za delavsko upravljanje, za družbeni standard ter športno komisijo. Predsednik sindikalnega odbora tovariš Jože Lorenčič je po občnem zboru izjavil, da je bil občni zbor veličastna manifestacija sindikata ter potrdil, da uživa sindikat tak ugled zato, ker se je uveljavil kot prava organizacija delavskega upravljanja.

■ Kot je dobila Centrala 40 avtomobilov znamke »Zastava 600« in jih deli tehničnemu osebju na uporabo, so dobili pred nedavnim tudi 350 mopedov iz tovarne Tomos. To so vozila, ki so bila namenjena v Avstrijo, pa niso bila izvozena zaradi zaostrižev odnosov zaradi solstva na Koroskem. Mopedi so na razpolago po tovarniški ceni in še s posebnim popustom, ker je dobila tovarna že izplačan izvozni količnik. Tako lahko dobi moped vsak član našega kolektiva že za 43.000 dinarjev. Ko je upravni odbor podjetja razpravjal o delitvi mopedov, je sklenil, da vsi tisti, ki bodo dobili te mopede, izgube piavico na terenski dodatek, če stanujejo dlje kot 35 km od delovnega mesta. (Za pešce je namreč določena oddaljenost 4 km.)

■ Vodstvo gradbišča Krško na avtocesti je preključilo vse račune za barake in opremo, ki so jih že poslali gradbiščem, ter izjavilo, da je prišlo do nejlube pomote, ker so se v administraciji gradbišča zmotili ter pozabili postaviti med enice in desetice decimalno vejico.

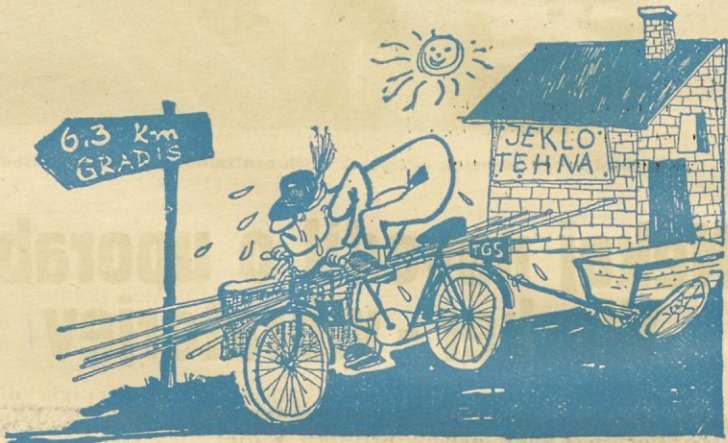
■ V Centralnih obratih v Mariboru so izdelali prvo serijo 60 strojev za ometavanje. Po razdelilniku dobi vsako gradbišče po tri take stroje, gradbeno vodstvo Ljubljana pa deset, ki bodo služili za rezervo. Opozarjamo vsa gradbišča, da lahko do prvega sporoče svoje potrebe, ker razdelilnik ni končno določen in se ga da še spremeniti.



Inženir Sever, ki je vodil naše gradbišče v Titogradu, je napravil končno veliko življenjsko odločitev. Oženil se je. Zakonsko družico si je po daljšem premišljanju izbral po formuli: polovica moževih let + 7 let. Po poklicu je medicinska sestra (čez sedem let vse prav pride!) Mlademu zakonskemu paru naše iskrene čestitke!



PRVA VOZnja TECAJNIKOV AVTO-MOTO DRUŠTVA GRADIS, LJUBLJANA



NAŠ PORTRET: NABAVNI V CO



KAKO SI MALI JANEZEK PREDSTAVLJA NADURE



NISTA SE RAZUMELA

Ko smo še gradili termoelektrarno v Soštanju so neki dan naročili kurirki, naj gre na kolodvor počakat nekoga, ki bo prišel iz Rajhenburga. Kurirka pa ni dobro razumela in je mislila da bo prišel iz Hamburga.

Ko sta se na postaji srečala s prišlecem, se mu je predstavila:

-Ich bin aus Elektro-Kraftwerke von Soštanj... (Jaz sem iz termoelektrarne iz Soštanja.)

Nato je tudi oni začel lomiti po nemško in šele potem, ko je opazil, da v nemščini ne gre od rok, je začel po naše.

Na znanem ljubljanskem gradbišču »Rozeta« v Šiški so nepričakovano zaključili že vsa dela. Te dni bo že kolavdacija. Prav tako bi oddali še druge stavbe, ki so jih začeli graditi pred dvema ali tremi leti, če ne bo deževalo.

